



V Bruselu dne 10.11.2022
SWD(2022) 360 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE
SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009

{COM(2022) 586 final} - {SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} -
{SWD(2022) 359 final}

Souhrnný přehled
Posouzení dopadů na vývoj emisních norem Euro 7 pro osobní automobily, dodávky, nákladní vozidla a autobusy
A. Potřeba opatření
V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?
<p>Navzdory pokroku, jehož bylo dosaženo v oblasti snižování škodlivých emisí zavedením zkoušek emisí v reálném provozu v roce 2017, byly při hodnocení emisních norem Euro 6/VI pro osobní automobily / dodávky a nákladní vozidla / autobusy zjištěny tři klíčové problémy, z nichž vyplývá, že stávající normy dostatečně nepřispívají ke snížení emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy v EU: 1) Emisní normy pro motorová vozidla jsou příliš složité. 2) Stávající mezní hodnoty emisí znečišťujících látek jsou zastaralé, protože řada škodlivých znečišťujících látek dosud není regulována a současné technologie umožňují další snižování emisí. 3) Emise z vozidel v reálném provozu nejsou dostatečně kontrolovány po celou dobu životnosti vozidla (např. norma Euro 6 vyžaduje životnost pouze 5 let, zatímco průměrné stáří osobních automobilů na silnicích v EU je 10,8 roku). Navzdory navrhovaným cílům snížení emisí CO₂ u osobních automobilů a dodávek do roku 2035 o 100 %, rostoucímu podílu těžkých nákladních vozidel s nulovými a nízkými emisemi a nových vozidel Euro 6d/VI E vstupujících na trh nelze u emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy dosáhnout nízké úrovně znečištění, a to jak u tradičních znečišťujících látek, jako jsou NO_x, částice ve výfukových plynech nebo methan, tak u nových, jako je oxid dusný nebo nevyfukové částice z brzd a pneumatik, které vznikají bez ohledu na motor.</p>
Čeho by mělo být dosaženo?
<p>Obeční cíl je dvojitý: zajistit řádné fungování jednotného trhu stanovením adekvátnějších, nákladově efektivních a nadčasových pravidel pro emise z vozidel a zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zdraví v EU dalším snižováním emisí znečišťujících ovzduší ze silniční dopravy až do dosažení nulového znečištění, jak požaduje plán pro nulové znečištění, a to co nejdříve. Iniciativa má dosáhnout těchto specifických cílů: 1) zjednodušit současné emisní normy Euro za účelem omezení administrativních nákladů a usnadnění účinného zavádění; 2) stanovit aktuální mezní hodnoty pro všechny relevantní látky znečišťující ovzduší a 3) zlepšit regulaci emisí v reálném provozu.</p>
Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?
<p>Vzhledem ke stávajícím emisním normám Euro 6/VI pro osobní automobily / dodávky a nákladní vozidla / autobusy již existují plně harmonizované právní předpisy EU. Je pravděpodobné, že opatření na vnitrostátní nebo mezinárodní úrovni by nevedla k optimálním výsledkům, neboť znečištění ovzduší i silniční doprava mají přeshraniční povahu. Bez společného postupu na úrovni EU by členské státy mohly přijmout řadu pravidel s různou mírou přísnosti. To by vedlo k roztržitému trhu a poškodilo by to fungování jednotného trhu. Opatření EU k řešení problému nadměrných emisí znečišťujících látek ze silniční dopravy je proto plně odůvodněné.</p>
B. Řešení
Prostřednictvím kterých možností lze cílů dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, proč?
<p>Možnosti politiky č. 1, 2a, 2b a 3a (možnost č. 3b s vysokými digitálními ambicemi byla zrušena) byly vypracovány v souladu se specifickými cíli. Cílem všech možností je zjednodušit současné emisní normy Euro zavedením zjednodušujících opatření. Aktuální mezní hodnoty emisí pro všechny příslušné látky znečišťující ovzduší jsou stanoveny v možnosti politiky č. 1 s nízkými ekologickými ambicemi, v možnosti č. 2a a 3a se středně vysokými ekologickými ambicemi a v možnosti č. 2b s vysokými ekologickými ambicemi. Regulace emisí v reálném provozu je v možnosti č. 1 zlepšena zkušebními limity při reálném provozu s nízkými ambicemi, v možnosti č. 2a zkušebními limity při reálném provozu se středními ambicemi a požadavky na životnost, v možnosti č. 2b zkušebními limity při reálném provozu s vysokými ambicemi a požadavky na životnost a v možnosti č. 3a zkušebními limity při reálném provozu se středními ambicemi, požadavky na životnost a novými digitálními ambicemi prostřednictvím průběžného monitorování emisí. Celkové posouzení přiměřenosti z hlediska účinnosti, efektivnosti a ucelenosti každé z možností ukázalo, že upřednostňovanou možností lze zúžit na možnost politiky č. 3a se středně vysokými environmentálními a digitálními ambicemi pro lehká a těžká nákladní vozidla.</p>
Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou možnost?
<p>Veřejná konzultace ukázala, že zúčastněné strany z tohoto odvětví obecně spíše podporují základní scénář, tj. scénář „beze změny politiky“, vzhledem k tomu, že i nadále platí norma Euro 6/VI, nebo možnost politiky č. 1 s nízkými ekologickými ambicemi. Vyjádřily zejména obavy ohledně technologického potenciálu ke snížení emisí,</p>

zejména v možnosti č. 2b. Členské státy a zástupci občanské společnosti a občané naopak více podporovali opatření v možnostech politiky č. 2 a 3 se středně vysokými až vysokými ekologickými a digitálními ambicemi.

C. Dopady upřednostňované možnosti

Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?

Dopady byly posouzeny na základě výchozí situace s tím, že se předpokládá pokračování v aktuálně platných krocích norem Euro 6 d/VI E, a nedávného návrhu revidovaných norem emisí CO₂ pro osobní automobily / dodávky. Upřednostňovaná možnost politiky č. 3a nabízí díky souběžné ekologické a digitální ambici významné pozitivní dopady na veřejné zdraví a životní prostředí vyjádřené jako monetizované přínosy pro zdraví a životní prostředí týkající se všech znečišťujících látek do roku 2050. Hlavní hybnou silou těchto pozitivních dopadů je snížení škodlivých emisí znečišťujících látek. Například u osobních automobilů / dodávek se v možnosti politiky č. 3a předpokládají emise NOx v roce 2035 pouze 221 kt namísto 389 kt za výchozí situace. U nákladních vozidel / autobusů se v možnosti politiky č. 3a předpokládají emise NOx v roce 2035 pouze 313 kt namísto 705 kt za výchozí situace. Odhaduje se, že snížení emisí znečišťujících látek povede v období 2025–2050 k celkovým peněžním přínosům pro zdraví ve výši 56 miliard EUR v případě osobních automobilů / dodávek a 134 miliard EUR v případě nákladních vozidel / autobusů. Upřednostňovaná varianta č. 3a navíc v období 2025–2050 povede k celkovým úsporám nákladů pro společnost odhadovaným na 4,7 miliardy EUR u osobních automobilů / dodávek a na 0,6 miliardy EUR u nákladních vozidel / autobusů.

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?

Odhaduje se, že celkové regulační náklady pro automobilový průmysl se v upřednostňované možnosti zvýší. To je způsobeno zvyšujícími se podstatnými náklady na dodržování předpisů ve formě nákladů na zařízení pro technologie k regulaci emisí a souvisejících nákladů na výzkum, vývoj a kalibraci, včetně nákladů na zařízení a nástroje. Celkové dodatečné regulační náklady v letech 2025 až 2050 se odhadují na 35 miliard EUR u osobních automobilů / dodávek a na 18 miliard EUR u nákladních vozidel / autobusů. Zohlední-li se rovněž odhadované úspory nákladů, očekává se, že celkové náklady na vozidlo vzrostou o 304 EUR u osobních automobilů / dodávek a o 2 681 EUR u nákladních vozidel / autobusů. Předpokládá se, že náklady na jedno vozidlo nebudou představovat více než 2–3 % průměrné ceny vozidla, a to u žádné skupiny osobních automobilů / dodávek a nákladních vozidel / autobusů.

Jaké budou dopady na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?

Přestože upřednostňovaná možnost ovlivňuje náklady výrobců, kteří jsou převážně velkými společnostmi, měla by rovněž pozitivní dopad na jejich konkurenceschopnost. Využití nejlepších dostupných technologií pro regulaci emisí a nových snímačů podporuje přístup na hlavní mezinárodní trhy, zejména ve Spojených státech a v Číně, které mají přísnější požadavky na mezní hodnoty emisí. Předpokládá se, že dopad na 35 zjištěných výrobců, kteří jsou malými a středními podniky – kteří zpravidla vyrábějí osobní automobily na základě hnacích ústrojí od velkých výrobců –, nebude významný, zejména proto, že pro malé výrobce bude nadále platit výjimka z určitých zkoušek.

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správu?

Vzhledem k tomu, že dodatečné regulační náklady vyplývají ze zvýšení nákladů na hardware a výzkum, vývoj a související kalibraci, budou tyto náklady hradit výrobci a dodavatelé automobilů. Předpokládá se, že průmyslové podniky tyto náklady přenesou na své spotřebitele. Celkově se neočekávají žádné významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány.

Očekávají se jiné významné dopady?

Prostřednictvím průběžného monitorování emisí by mohlo být spotřebitelům zpřístupněno více informací o výkonnosti vozidel z hlediska emisí a současně by se usnadnilo odhalování nesouladu a poruch. Očekává se, že to bude mít pozitivní vliv na důvěru spotřebitelů a přispěje to k modernizaci postupů technických prohlídek. Rovněž se má za to, že upřednostňovaná možnost bude mít mírně pozitivní dopad na jednotný trh pro všechna vozidla, na dovednosti pracovníků a na zaměstnanost. Kromě toho regulace životnosti baterií ve vozidlech podpoří obecné přijetí bateriových elektrických vozidel.

Proporcionalita?

Navrhované opatření se zaměřuje na cíl iniciativy – ambici nulového znečištění EU –, aniž by překračovalo rámec toho, co je nezbytné ke snížení složitosti současných emisních norem Euro, k zajištění aktuálních limitů všech příslušných znečišťujících látek v ovzduší a ke zlepšení regulace emisí v reálném provozu.

D. Návazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána?

Pro přezkum emisních norem Euro 7 plánovaných v rámci hodnocení iniciativ „Fit-for-55“ v polovině období bylo určeno několik monitorovacích ukazatelů.