



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 31.1.2014
SWD(2014) 32 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SHRNUTÍ POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

**návrhu NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění
nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, pokud jde o snížení emisí znečišťujících
látek ze silničních vozidel**

{COM(2014) 28 final}
{SWD(2014) 33 final}

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SHRNUTÍ POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

**návrhu NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění
nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, pokud jde o snížení emisí znečišťujících
látek ze silničních vozidel**

1. VYMEZENÍ PROBLÉMU

1.1. Politické souvislosti

Společné evropské emisní normy vymezené v řadě směrnic EU stanovují přijatelné mezní hodnoty pro toxické emise výfukových plynů ze všech lehkých užitkových vozidel a těžkých nákladních vozidel prodávaných v EU. Normy Euro jsou formulovány podle tzv. přístupu rozdělení na úrovně, což znamená, že podstatné aspekty jsou obsaženy v hlavním nástroji, který byl dojednáán prostřednictvím řádného legislativního postupu, zatímco jiné než podstatné technické aspekty jsou upraveny prostřednictvím právních předpisů v přenesené pravomoci nebo prováděcích právních předpisů. Odpovídající dva hlavní nástroje jsou:

- nařízení (ES) č. 715/2007,
- nařízení (ES) č. 595/2009.

1.2. Zjištěné problémy

V celkovém kontextu znečištění ovzduší, globálního oteplování a zjednodušování právních předpisů bylo zjištěno šest konkrétních problematických oblastí, kde selhání trhu a selhání právních předpisů brání řešení obecných úkolů:

- 1) Nedostatečně využitý potenciál ke snižování spotřeby paliva prostřednictvím energeticky úsporného řízení

Potenciál ke snižování spotřeby paliva prostřednictvím energeticky úsporného řízení není dostatečně využit. Technická podpora ekologické jízdy se zaměřuje na měřiče spotřeby paliva a ukazatele rychlostních stupňů. Ukazatele rychlostních stupňů již byly zavedeny jako povinné u nových osobních automobilů kategorie M1 vybavených manuální převodovkou. Na rozdíl od povinnosti montáže ukazatelů rychlostních stupňů v současné době neexistuje žádná zákonná povinnost ukládající montáž měřičů spotřeby paliva do jakékoliv kategorie motorových vozidel. Studie¹ však dokládají, že potenciál ekologické jízdy lze využívat lépe, pokud se měřič spotřeby paliva a ukazatel rychlostních stupňů používají zároveň.

- 2) Hrozí, že oblast působnosti mezních hodnot emisí amoniaku (NH_3) vytlačí těžká nákladní vozidla na zemní plyn z trhu

Mezní hodnota amoniaku (NH_3) byla v právním předpisu pro oblast emisí Euro VI² stanovena pro všechna těžká nákladní vozidla bez ohledu na typ motoru a stala se závaznou ke dni 31. prosince 2012. Tato mezní hodnota měla v zásadě zmírnit riziko úniku amoniaku (příliš mnoho amoniaku používaného v systémech regulace emisí) u těžkých nákladních vozidel se vznětovými motory. Třebaže tvorba malého množství NH_3 je obvyklá rovněž při spalovacím procesu u zážehových motorů či motorů na zemní plyn, které systémy založené na amoniaku nepotřebují, tato mezní hodnota vozidla v této velmi malé části trhu s těžkými nákladními vozidly výrazně znevýhodňuje. Tím by pravděpodobně výrazně stouply náklady vozidel, jako jsou autobusy hromadné dopravy s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG), což by podpořilo jejich nahrazení jinak více znečišťujícími vozidly se vznětovým motorem.

¹ TNO 2010, Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption (Účinky ukazatele rychlostních stupňů a měřiče úspory paliva na spotřebu paliva).

² Nařízení (ES) č. 595/2009.

- 3) Úprava horní mezní hodnoty pro hmotnost lehkých užitkových vozidel v nařízení Euro 6 vyžaduje dvě schválení typu pro některé platformy vozidel

V současné době existuje přísná mezní hodnota referenční hmotnosti vymezující, zda mají být vozidla ohledně svých emisí schválena podle právních předpisů pro lehká užitková nebo těžká nákladní vozidla, a různé varianty téhož typu vozidla se tudíž mohou nacházet na různých stranách vymezené hranice. V důsledku toho tentýž typ vozidla potřebuje dvojí certifikaci schválení typu z hlediska emisí, která vyžaduje dvojí zkoušky. Výrobci tím vznikají značné základy, aniž by to znamenalo zjevný přínos pro životní prostředí.

- 4) Mezní hodnoty emisí při nízké teplotě pro lehká užitková vozidla v nařízení Euro 6 nejsou přizpůsobeny technickému pokroku

Emise z moderních lehkých užitkových vozidel jsou snižovány pomocí systémů následného zpracování výfukových plynů nebo vnitřních úprav motoru. Současné mezní hodnoty v nařízení Euro 5 pro uhlovodíky (HC) a oxid uhelnatý (CO) již neodrážejí technický pokrok, jehož bylo v posledních letech dosaženo. Kromě toho v nařízení Euro 6 ještě nebyly stanoveny žádné mezní hodnoty emisí NOx při nízkých teplotách.

- 5) Úprava emisí lehkých užitkových vozidel v nařízení Euro 6 stanovuje mezní hodnotu pro celkové emise oxidů dusíku (NOx), avšak nikoli samostatnou mezní hodnotu pro oxid dusičitý (NO₂)

Oxidy dusíku (NOx) vypouštěné z motorových vozidel tvoří oxid dusnatý (NO) a oxid dusičitý (NO₂). Za zvláště problematické jsou považovány přímé emise NO₂, neboť mají nejzávažnější dopady na zdraví v centrech měst. Aby se zajistilo, že používání moderních technologií pro kontrolu emisí nepovede ke zvyšování přímých emisí NO₂, byly již v nařízení Euro VI stanoveny konkrétní mezní hodnoty emisí NO₂ pro těžká nákladní vozidla, zatímco stávající úprava emisí lehkých užitkových vozidel v nařízení Euro 6 stanovuje pouze mezní hodnotu pro celkové emise oxidů dusíku NOx.

- 6) Mezní hodnoty emisí THC z lehkých užitkových vozidel v nařízení Euro 6 způsobují problémy výrobcům vozidel na stlačený zemní plyn (CNG)

Stávající mezní hodnoty emisí z lehkých užitkových vozidel v nařízení Euro 6 pro všechny uhlovodíky (THC) zahrnují emise methanu a emise uhlovodíků jiných než methan (NMHC). Hlavním důvodem pro zařazení methanu je skutečnost, že se jedná o silný skleníkový plyn. Bylo by však vhodnější methan přidat k emisím v ekvivalentech CO₂ z vozidla a „deregulovat“ emise methanu při schvalování typu. To by rovněž napomohlo vstupu vozidel na zemní plyn na trh. Zařazení methanu tedy vozidlům na zemní plyn ztěžuje splnění mezních hodnot THC, vzhledem k tomu, že tato vozidla produkují nižší celkové emise skleníkových plynů ve vztahu k ujeté vzdálenosti.

1.3. Koho se problémy týkají, jakým způsobem a v jakém rozsahu?

Výše uvedené problémy se týkají celé řady různých skupin:

- obyvatelstva Evropské unie se dotýká nízká kvalita ovzduší prostřednictvím akutních a chronických účinků na zdraví³,

³ WHO 2004, Health aspects of air pollution (Zdravotní aspekty znečištění ovzduší).

- uživatelů motorových vozidel se dotýkají změny cen nových vozidel. Mohou však mít prospěch i z větší úspory paliva,
- dotčení jsou rovněž výrobci motorových vozidel, jelikož přísnější mezní hodnoty emisí vyžadují vývoj nových technologií. Výrobci by však mohli mít prospěch ze zjednodušení a možné revize mezních hodnot emisí pro NH₃ a THC. Neočekává se, že by se dopad na výrobce z třetích zemí lišil od dopadu na vnitrostátní výrobce,
- dodavatelé součástek mohou být dotčeni vyšší poptávkou po určitých součástkách. Malé a střední podniky se téměř výhradně nacházejí na počátku řetězce automobilových dodavatelů a očekává se, že účinek na ně bude jen minimální.

2. ANALÝZA SUBSIDIARITY

V souladu s ostatními právními předpisy týkajícími se schvalování typu motorových vozidel vychází předmětné opatření z článku 114 SFEU, jehož účelem je zajistit fungování vnitřního trhu. Jelikož se předmětná iniciativa týká změn stávajících právních předpisů EU, může účinně jednat pouze EU. Opatření na úrovni Evropské unie je nezbytné také proto, že je zapotřebí zabránit vzniku překážek jednotného trhu, a z důvodu nadnárodní povahy znečišťování ovzduší a změny klimatu.

3. CÍLE

Obecné politické cíle jsou:

- zajistit řádné fungování vnitřního trhu,
- stanovit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zdraví v Evropské unii a
- přispět k ambiciózním cílům Evropské unie v oblasti snížení emisí skleníkových plynů.

Zvláštní cíle jsou:

- mít právní předpisy pro emise a požadavky schvalování typu, které odrážejí technický pokrok a řeší zjištěná selhání právních předpisů,
- využít možnosti zjednodušení právního rámce a
- zlepšit účinnost jízdních režimů za účelem snížení emisí škodlivých látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů.

Operativní cíle jsou:

- zajistit, aby byla nová motorová vozidla vybavena systémy napomáhajícími řidiči v ekologicky účinném stylu jízdy, pokud nejsou plně využity potenciální úspory paliva,
- zamezit tomu, aby dohodnuté mezní hodnoty NH₃ pro všechna těžká nákladní vozidla bránily zavádění některých vozidel se zážehovým motorem na trh,
- vyřešit potřebu dvojích nákladných certifikací schvalování typu z hlediska emisí a tím odstranit zbytečné náklady na dosažení souladu;
- umožnit Komisi, aby navrhla aktualizované mezní hodnoty emisí při nízké teplotě pomocí aktu v přenesené pravomoci, je-li to považováno za potřebné a odůvodněno souborem podkladů;

- umožnit Komisi, aby navrhla samostatnou mezní hodnotu NO₂ pro lehká užitková vozidla pomocí aktu v přenesené pravomoci, je-li to považováno za potřebné a odůvodněno souborem podkladů;
- umožnit Komisi, aby navrhla deregulaci emisí methanu pomocí aktu v přenesené pravomoci, je-li to považováno za potřebné a odůvodněno souborem podkladů, a za předpokladu, že emise methanu budou zahrnuty jako emise v ekvivalentech CO₂ podle nařízení pro emise CO₂ z automobilů.

4. VARIANTY POLITIKY

V souladu se zjištěnými problémy popsány v oddíle 1.2 jsou níže představeny konkrétní varianty politiky pro řešení prvních tří problematických oblastí:

- 1) *Nedostatečně využitý potenciál ke snižování spotřeby paliva prostřednictvím energeticky úsporného řízení*

Varianta č. 1: Žádné změny stávající situace

Varianta č. 2: Povinné měřiče spotřeby paliva pro všechna lehká užitková vozidla a rozšíření povinné instalace ukazatelů rychlostních stupňů z pouze osobních vozidel na všechna lehká užitková vozidla

Varianta č. 3: Zavést povinné měřiče spotřeby paliva pro všechna lehká užitková a těžká nákladní vozidla a rozšířit povinnou instalaci ukazatelů rychlostních stupňů z pouze osobních vozidel na všechna lehká užitková a těžká nákladní vozidla

- 2) *Hrozí, že oblast působnosti mezních hodnot emisí amoniaku (NH₃) vytlačí těžká nákladní vozidla na zemní plyn z trhu*

Varianta č. 1: Žádné změny stávající situace

Varianta č. 2: Změna oblasti působnosti mezních hodnot NH₃ v nařízení Euro VI tak, aby platily pouze pro těžká nákladní vozidla se vznětovými motory

- 3) *Úprava horní mezní hodnoty pro hmotnost lehkých užitkových vozidel v nařízení Euro 6 vyžaduje dvě schválení typu pro některé platformy vozidel*

Varianta č. 1: Žádné změny stávající situace

Varianta č. 2: Odstranit úpravu horní mezní hodnoty hmotnosti lehkých užitkových vozidel v nařízení Euro 6 pro účely emisí

Pro výše uvedené konkrétní problémy 4 až 6 je možno buď ponechat stávající situaci beze změn, nebo udělit pověření pro akty v přenesené pravomoci k příslušným úpravám schvalování typu.

5. POSOUZENÍ DOPADŮ

5.1. Přístup

Varianty politiky jsou analyzovány přiměřeným způsobem a se zaměřením na hospodářské (účinky na průmysl a spotřebitele) a environmentální aspekty (emise skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší). Vzhledem k nízké řádové hodnotě možných účinků na zaměstnanost je prostor pro věrohodné vyčíslení sociálního dopadu velmi omezený.

Vzhledem k tomu, že varianty regulace zjištěné v problematických oblastech 4, 5 a 6 se zaměřují na pověření Komise změnami nebo doplněním právních předpisů

týkajících se emisí, není pro tyto varianty předloženo žádné posouzení dopadů. Záměrem této zprávy je tudíž předložit posouzení přiměřenosti dopadů variant politiky navrhovaných pro řešení problematických oblastí 1, 2 a 3.

5.2. Posouzení

- 1) Nedostatečně využitý potenciál ke snižování spotřeby paliva prostřednictvím energeticky úsporného řízení

VARIANTA	HOSPODÁŘSKÉ	SOCIÁLNÍ	ENVIRONMENTÁLNÍ
Varianta č. 1:	Neočekávají se žádné další hospodářské dopady.	Neočekává se žádný dopad na zaměstnanost.	Přetrvávající absence technických systémů napomáhajících řidiči, aby využíval ekologicky účinný styl jízdy, by u části vozidel vedla k promarněnému snížení emisí látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů.
Varianta č. 2:	Pro výrobce by dodatečné náklady nebyly velké, odhadují se na 0–10 EUR na vozidlo za měřič spotřeby paliva a 0–15 EUR za ukazatel rychlostních stupňů ⁴ .	Neočekávají se žádné účinky na zaměstnanost.	Očekávají se úspory emisí CO ₂ . Ty jsou přímo spojeny se sníženou spotřebou paliva, jež se střízlivě odhaduje na 1 % u průměrného řidiče.
Varianta č. 3:	Neexistují přesné odhady nákladů na montáž měřičů spotřeby paliva a ukazatelů rychlostních stupňů do těžkých nákladních vozidel. Náklady na měřiče spotřeby paliva jsou pravděpodobně stejného řádu jako náklady u lehkých užitkových vozidel. Náklady na ukazatele rychlostních stupňů jsou podle odhadů podstatně vyšší.	Vzhledem k nízké řádové hodnotě zvýšení nákladů se neočekávají žádné účinky na zaměstnanost.	Vzhledem k řadě konkrétních problémů týkajících se těžkých nákladních vozidel se další příznivý dopad na životní prostředí varianty č. 3 v porovnání s variantou č. 2 považuje za velmi omezený.

Je třeba poznamenat, že s ohledem na vcelku nízké náklady na měřiče spotřeby paliva a ukazatele rychlostních stupňů v lehkých užitkových vozidlech i poměrně nízký potenciál úspory paliva povede k velmi rychlé návratnosti investice.

Zatímco v zásadě lze při instalaci měřiče spotřeby paliva a ukazatele rychlostních stupňů do lehkých užitkových a těžkých nákladních vozidel očekávat příznivé účinky na ekologický způsob jízdy a tím i snížení emisí CO₂, další přínosy zařazení těžkých nákladních vozidel by byly velmi pravděpodobně pouze okrajové.

- 2) *Hrozí, že oblast působnosti mezních hodnot emisí amoniaku (NH₃) vytlačí těžká nákladní vozidla na zemní plyn z trhu*

VARIANTY	HOSPODÁŘSKÉ	SOCIÁLNÍ	ENVIRONMENTÁLNÍ
Varianta č. 1:	Odhadované dodatečné náklady na materiál činí 48 milionů EUR za rok a	Řádová hodnota zvýšení nákladů ukazuje, že by došlo k vážnému snížení	Snížení emisí NH ₃ by bylo do značné míry nepodstatné. Snížení

⁴

TNO 2010, Effects of a gear shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption (Vliv ukazatele rychlostních stupňů a měřiče úspory paliva na spotřebu paliva).

	dodatečné projektové náklady by se pohybovaly přibližně ve výši 60–80 milionů EUR za rok.	tržního potenciálu těchto vozidel. To by neúměrně ovlivnilo specializované malé a střední dodavatele součástek.	tržního potenciálu autobusů na zemní plyn by pravděpodobně vedlo ke zvýšení emisí částic, NOx a CO ₂ .
Varianta č. 2:	Očekává se pozitivní hospodářský dopad na výrobce a provozovatele těžkých nákladních vozidel na zemní plyn, jelikož by se předešlo dodatečným materiálovým a projektovým nákladům odhadovaným na 108–128 milionů EUR za rok.	Očekává se neutrální či mírně pozitivní účinek na zaměstnanost. Ve výrobě těžkých nákladních vozidel na zemní plyn by mohlo dojít k určité omezené tvorbě pracovních míst. Bylo by možno se vyhnout možným nepříznivým účinkům na zaměstnanost v rámci základního varianty.	Další emise NH ₃ by byly do značné míry nepodstatné. Předpokládají se pozitivní účinky na životní prostředí ve vztahu k očekávaným emisím NOx a CO ₂ .

3) *Úprava horní mezní hodnoty pro hmotnost lehkých užitkových vozidel v nařízení Euro 6 vyžaduje dvě schválení typu pro některé platformy vozidel*

VARIANTY	HOSPODÁŘSKÉ	SOCIÁLNÍ	ENVIRONMENTÁLNÍ
Varianta č. 1:	Dodatečné náklady na vývoj je obtížné odhadnout, avšak očekává se, že budou činit několik milionů eur na kalibraci. Administrativní náklady na dva postupy schvalování typu jsou omezené (řádově 100 000 EUR za schválení typu).	Neočekávají se žádné dopady na zaměstnanost.	Neočekávají se žádné dopady na životní prostředí.
Varianta č. 2:	Další volba při schvalování typu, která by snížila regulační zátěž zejména pro platformy vozidel u některých vozidel nad a jiných pod dnešní vymezenou hranicí referenční hmotnosti pro lehká užitková a těžká nákladní vozidla.	Neočekávají se žádné významné dopady na zaměstnanost. To povede ke snížení nákladů, které by se mohlo případně promítnout do nižších cen pro kupující.	Neočekávají se žádné nepříznivé účinky na životní prostředí.

Vzhledem k rozdílné povaze tematických oblastí, jichž se toto posouzení dopadů týká, neexistuje součinnost či kompromisy mezi variantami posuzovanými v různých oblastech. Jejich kumulativní účinek napříč variantami se tudíž rovná součtu částí.

6. POROVNÁNÍ VARIANT

Při porovnání variant politiky ve všech třech problematických oblastech, které byly předmětem podrobného posouzení dopadů, je výsledkem následující stav:

POROVNÁNÍ VARIANT U PROBLÉMU 1 Nedostatečně využitý potenciál ke snižování spotřeby paliva pomocí energeticky úsporného řízení			
VARIANTY	EFEKTIVNOST	ÚČINNOST	SOUHRZNOST
Varianta č. 1: <i>Žádné změny stávající situace</i>	–	–	–
Varianta č. 2: <i>Zavedení povinných měřičů spotřeby paliva pro lehká</i>	VYSOKÁ	STŘEDNÍ	VYSOKÁ

<i>užitková vozidla a rozšíření povinné instalace ukazatelů rychlostních stupňů z pouze osobních vozidel na všechna lehká užitková vozidla</i>			
Varianta č. 3: <i>Zavedení povinných měřičů spotřeby paliva pro lehká užitková vozidla a rozšíření povinné instalace ukazatelů rychlostních stupňů z pouze osobních vozidel na všechna lehká užitková a těžká nákladní vozidla</i>	VYSOKÁ	NÍZKÁ	STŘEDNÍ.

Varianta č. 2 vychází z tohoto porovnání jako upřednostňovaná varianta, jelikož je nejúčinnějším způsobem řešení problému. Není pravděpodobné, že by pozitivní dopady varianty č. 3 na životní prostředí podstatně převýšily pozitivní dopady varianty č. 2. Těbaže by zde v porovnání s variantou č. 2 byly určité omezené další přínosy varianty č. 3 pro životní prostředí, je nepravděpodobné, že by byly úměrné nákladům. V současné fázi se tedy povinná instalace měřičů spotřeby paliva a ukazatelů rychlostních stupňů do těžkých užitkových vozidel jeví obtížně zdůvodnitelnou.

POROVNÁNÍ VARIANT U PROBLÉMU 2 Hrozí, že oblast působnosti mezních hodnot amoniaku (NH₃) vytlačí těžká nákladní vozidla na zemní plyn z trhu			
VARIANTY	EFEKTIVNOST	ÚČINNOST	SOUDRŽNOST
Varianta č. 1: <i>Žádné změny stávající situace</i>	0	0	0
Varianta č. 2: <i>Změna oblasti působnosti mezních hodnot NH₃ v nařízení Euro VI tak, by se vztahovaly pouze na těžká nákladní vozidla se vznětovými (dieselovými) motory</i>	VYSOKÁ	VYSOKÁ	VYSOKÁ

Variantě č. 2 je jasně dána přednost před základní variantou, neboť problém řeší bez vzniku jakýchkoliv nákladů. Soudržnost s cíli politiky EU je vysoká, neboť celkově se očekávají pozitivní environmentální a sociální dopady.

POROVNÁNÍ VARIANT U PROBLÉMU 3 Úprava horní mezní hodnoty pro hmotnost lehkých užitkových vozidel v nařízení Euro 6 vyžaduje dvě schválení typu pro některé platformy vozidel			
VARIANTY	EFEKTIVNOST	ÚČINNOST	SOUDRŽNOST
Varianta č. 1: <i>Žádné změny stávající situace</i>	0	0	0
Varianta č. 2: <i>Odstranění úpravy horní mezní hodnoty hmotnosti lehkých užitkových vozidel v nařízení Euro 6 pro účely emisí</i>	VYSOKÁ	VYSOKÁ	VYSOKÁ

Variantě č. 2 je jasně dána přednost před základní variantou, neboť problém řeší bez vzniku jakýchkoliv nákladů. Neočekávají se žádné nepříznivé environmentální nebo sociální dopady.

7. SLEDOVÁNÍ A HODNOCENÍ

Společné vyhodnocení opatření obsažených v tomto posouzení dopadů a hodnocení následných dopadů by mohlo být užitečným způsobem provedeno pět let po vstupu v platnost. Mechanismy podávání zpráv jsou již zavedeny ke sledování kvality vnějšího ovzduší a dodržování cílů Společenství v oblasti kvality ovzduší členskými státy. Tyto mechanismy podávání zpráv rovněž poskytují údaje, které umožňují sledování emisí znečišťujících látek.

Soulad motorových vozidel prodávaných na evropském trhu s požadavky EU je kontrolován vnitrostátními orgány pro schvalování typu během postupu schvalování u nových typů vozidel. Tyto stávající mechanismy podávání zpráv by tedy Komisi do určité míry umožnily sledovat účinky navrhované právní úpravy.