



Bruxelles, den 17.5.2018
SWD(2018) 186 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

**Europa-Parlamentets og Rådets forordning
om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner**

{ COM(2018) 284 final } - { SEC(2018) 233 final } - { SWD(2018) 185 final }

Resumé
Konsekvensanalyse af forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO ₂ -emissioner
A. Behov for handling
Hvorfor? Hvad er problemstillingen?
I perioden 1990 til 2015 er CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer steget med omkring 19 %. CO₂-emissioner fra tunge køretøjer reguleres i øjeblikket ikke i EU i modsætning til emissioner fra personbiler og lette erhvervskøretøjer. Et stort antal tilgængelige og omkostningseffektive teknologier til forbedring af brændstofeffektiviteten er ikke blevet udbredt på markedet, til trods for at omkostningerne er lave, og teknologierne kunne give høje nettobesparelser. Det skyldes primært en utilstrækkelig og skævt fordelt information til markedet for nye køretøjer. Transportvirksomhederne er primært små og mellemstore virksomheder, og det er en kompleks opgave for dem at finde og udnytte tekniske oplysninger om denne type teknologier. Som følge heraf kan nedenstående problemer identificeres: 1) Hvis der ikke iværksættes nye tiltag, vil CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer fortsat stige med op til 6 % i perioden 2015 til 2030. 2) Transportvirksomhederne og deres kunder går glip af mulige brændstofbesparelser. 3) Europæiske fabrikanten af tunge køretøjer og deres komponentleverandører risikerer at miste den teknologiske førerposition, da vigtige markeder som USA, Canada, Japan og Kina i de senere år har indført emissionsstandards for at fremme innovation og sikre hurtige forbedringer af køretøjernes brændstofeffektivitet. De berørte parter er befolkningen generelt, fragt- og transportvirksomheder og fabrikanten af tunge køretøjer.
Hvilke resultater forventes der af initiativet?
Initiativet skal: 1) bidrage til opfyldelsen af EU's klimaforpligtelser i henhold til Parisaftalen ved at nedbringe CO ₂ -emissionerne fra tunge køretøjer, 2) nedbringe transportvirksomhedernes driftsomkostninger og forbrugernes transportomkostninger, 3) fastholde førerpositionen på det teknologiske og innovative område for EU's fabrikanten af tunge køretøjer og deres komponentleverandører
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan?
EU's indsats er omkostningseffektiv og sikrer koordinerede klimatiltag i medlemsstaterne. Det er næppe sandsynligt at indsatsen er tilstrækkelig, hvis de enkelte medlemsstater handler hver for sig.
B. Løsninger
Hvilke lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige løsninger er overvejet? Foretrakkes en bestemt løsning frem for andre? Hvorfor?
Efter en analyse af transportpolitiske EU-tiltag blev det fastlagt, at der er behov for at indføre CO₂-emissionsstandards. Det vil udgøre en supplerende foranstaltning på udbudssiden på EU-plan med det formål at sikre en effektiv dekarbonisering af transportsektoren for tunge køretøjer. Med hensyn til udformningen af CO₂-emissionsstandards blev forskellige mulige politiske tiltag overvejet med hensyn til: 1) CO₂-emissionsmål 2) Fordeling af CO₂-emissionsmålene for alle køretøjer i EU på køretøjstyper og fabrikanten 3) Incitament til at producere lav- og nulmissionskøretøjer (LEV/ZEV) 4) Elementer til en omkostningseffektiv gennemførelse 5) Styrkelse af forvaltningen
Hvem støtter hvilken løsning?
Hovedparten af interessenterne støtter en indførelse af CO ₂ -emissionsmål for tunge køretøjer på EU-plan. Fabrikanten af tunge køretøjer går ind for mindre ambitiøse mål sammenlignet med NGO'erne og støtter

endvidere, at der fastsættes ét CO₂-mål pr. fabrikant. Hvad angår lav- og nulemissionskøretøjer støtter fabrikanterne superkreditter, mens NGO'er er for et LEV/ZEV-mandat. Omkostningseffektiv gennemførelse støttes af alle interessenter, hvor fabrikanterne er for et overførsels- og lånesystem, og civilsamfundets organisationer er for en handelsordning. Hovedparten af interessenterne støtter overvågning af de certificerede CO₂-værdier i forhold til faktiske emissioner.

C. Den foretrukne løsnings virkninger

Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

De løsninger, der er set på, dækker forskellige scenarier for CO₂-reduktionsmål frem til 2030.

De forskellige scenarier for at nå målniveauerne indebærer en reduktion af CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer sammenholdt med referencescenariet og spænder fra 3 % til 8 % frem til 2030. Frem til 2030 reduceres NO_x-emissionerne med 1,3 % til 4,7 % og PM_{2.5}-emissionerne med op til 0,6 %.

Der forventes væsentlige nettofordele for såvel samfundet generelt som for transportvirksomhederne og forbrugerne. Fordelene øges i takt med, at CO₂-målniveauerne strammes. De økonomiske nettofordele set fra et samfundsmæssigt perspektiv, herunder bortfaldne CO₂-omkostninger, spænder fra 9 377 EUR til 52 369 EUR pr. lastvogn indregistreret i 2025 og fra 41 567 EUR til 87 278 EUR pr. lastvogn indregistreret i 2030.

Ved henholdsvis første og andet scenarie bliver den akkumulerede nettobesparelse, dvs. forskellen mellem brændstofbesparelse og produktionsomkostninger, fra 5 413 EUR til 37 589 EUR pr. lastvogn i 2025 og fra 22 032 EUR til 82 429 EUR pr. lastvogn i 2030. Det svarer til en besparelse på 1-4 % af de tilsvarende driftsomkostninger i 2025 og 3-12 % i 2030.

Med en foreliggende eller snarligt tilgængelig analyse af de omkostningseffektive teknologier kan en fuld gennemførelse føre til emissionsreduktioner på mellem 15 % og 20 % i 2025 sammenlignet med referencescenariet.

En større usikkerhed vedrørende præstation og omkostninger ved mere avancerede teknologier og navnlig alternative fremdriftssystemer, der kræver en alternativ brændstofinfrastruktur, kan påvirke, hvorvidt det er muligt at opnå højere målniveauer frem mod 2030.

De samlede omkostninger for fragtttransport med tunge køretøjer pr. aktivitet nedbringes lidt, dvs. med under 1 % i 2025 og omkring 1 % til 3 % i 2030.

Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

Fabrikationsomkostningerne vil stige, og operatører vil opleve højere initialomkostninger ved køb af en ny lastvogn. Gennemsnittet for en ny lastbil indregistreret i 2025 varierer fra 858 EUR til 27 797 EUR, og i 2030 vil gennemsnittet variere fra 4 657 EUR til 58 760 EUR for de typer, der indgår i analysen. I relative tal svarer det til mellem 0,8 % og 25,3 % af køretøjets købspris.

Hvordan påvirker den foretrukne løsning virksomhederne, herunder de små og mellemstore virksomheder og mikrovirksomhederne?

Transportvirksomheder, og herunder især SMV'er, forventes at opnå fordele ved det reducerede brændstofforbrug. Det anslås, at de opnåede besparelser vil være markant højere end meromkostningen for en ny lastvogn udstyret med teknologi til reduktion af CO₂-emission. Små og mellemstore virksomheder, der leverer denne type teknologi til fabrikanter af tunge køretøjer, vil opnå fordele i form af en øget efterspørgsel.

Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?

Skatteindtægterne i EU28 forventes at vise et let fald på grund af faldende salg af diesel.

Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?

Et regelsæt for CO₂-emissioner fra tunge køretøjer kan hjælpe bilindustrien i EU med at fastholde den globale førerposition inden for teknologi og innovation og adgangen til markederne. Som følge af et reduceret behov for fossile brændstoffer vil EU's energisikkerhed blive forbedret.

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse? Højest 4 linjer

En tidlig revision af lovgivningens effektivitet planlægges gennemført i 2022. Revisionen skal 1) fastlægge eller bekræfte målet for 2030, 2) udvide anvendelsesområdet til andre typer af tunge køretøjer, dvs. busser og små lastvogne, 3) undersøge effektiviteten i gennemførelsen, f.eks. incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer.