



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 16. juli 2021
(OR. en)

10906/21
ADD 5

Interinstitutionel sag:
2021/0197(COD)

CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108
IA 139

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	15. juli 2021
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	SWD(2021) 614 final
Vedr.:	ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN Ledsagedokument til Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for CO ₂ -emissioner fra nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer i overensstemmelse med EU's større klimaambitioner

Hermed følger til delegationerne dokument SWD(2021) 614 final.

Bilag: SWD(2021) 614 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 14.7.2021
SWD(2021) 614 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for CO₂-emissioner fra nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjer i overensstemmelse med EU's større klimaambitioner

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -
{SWD(2021) 613 final}

Resumé
Konsekvensanalyse af revisionen af præstationsnormerne for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO ₂ -emissioner
A. Behov for handling
Hvad er problemstillingen, og hvorfor udgør det et problem på EU-plan?
Der er tre centrale problemstillinger på EU-plan: 1) Lette erhvervskøretøjer bidrager ikke tilstrækkeligt til en reduktion på mindst 55 % af drivhusgasemissionerne i 2030 og opnåelsen af klimaneutralitet i 2050. 2) Forbrugerne risikerer at gå glip af gevinsterne ved nulemissionskøretøjer. 3) EU-bilindustriens værdikæde risikerer at miste teknologisk lederskab. Konsekvensanalysen afdækker også drivkræfterne bag disse problemstillinger og de mest påvirkede interessenter.
Hvad bør opnås?
Målet med initiativet er opfyldelsen af følgende specifikke målsætninger: 1) bidrage til 2030-målet om en reduktion på mindst 55 % af drivhusgasemissionerne og 2050-målet om klimaneutralitet ved at nedbringe CO ₂ -emissionerne fra biler og varevogne på en omkostningseffektiv måde, 2) sikre forbrugerne og borgerne gevinster ved større udbredelse af nulemissionskøretøjer og 3) stimulere innovation inden for nulemissionsteknologier og dermed styrke det teknologiske lederskab i EU-bilindustriens værdikæde og stimulere beskæftigelsen.
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?
Klimaændringer er et grænseoverskridende problem, hvor en koordineret EU-indsats effektivt supplerer og forstærker den nationale og lokale indsats. Uden yderligere EU-tiltag kan nationale og lokale initiativer i sig selv sandsynligvis ikke give tilstrækkelige resultater, og de risikerer at fragmentere den indre marked. EU-indsatsen vil give hele bilindustriens værdikæde det nødvendige langsigtede og stabile markedssignal og den retssikkerhed, der er nødvendig for de store kapitalinvesteringer, der skal til for at udbrede nulemissionskøretøjer.
B. Løsninger
Hvilke forskellige løsninger er der for at nå målene? Foretrakkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor?
Forskellige politiske løsningsmodeller inddelt i tre hovedkategorier er blevet undersøgt: i) CO ₂ -emissionsmål for biler og varevogne med hensyn til niveauer, timing og nærmere betingelser, ii) specifikt incitament for nul- og lavemissionskøretøjer (ZLEV), iii) en mekanisme til medregning af det potentielle bidrag fra vedvarende og kulstoffattige brændstoffer med henblik på vurdering af målopfyldelsen. I henhold til den foretrukne løsningsmodel er CO ₂ -emissionsmålene for biler og varevogne (procentvis reduktion i forhold til 2021) blevet skærpet betydeligt fra 2030 med nedjustering hvert femte år. Eventuelle indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser skal fortsat indgå i EU's almindelige budget. Den nuværende specifikke ZLEV-incitamentsordning fjernes i 2030. Der indføres ikke nogen mekanisme til medregning af det potentielle bidrag fra vedvarende og kulstoffattige brændstoffer.
Hvad er de forskellige interessenters holdning? Hvem støtter hvilken løsning?
Ifølge resultaterne af den åbne offentlige høring ønskede køretøjsfabrikanterne med hensyn til CO ₂ -målniveauet ingen ændringer af de aktuelle mål, der er fastsat for 2025. Fra 2030 vil ambitionsniveauet være afhængigt af grundforudsætningerne. De offentlige myndigheder og NGO'erne i almindelighed støttede fastsættelsen af mere ambitiøse mål for 2025 og 2030 og nye mål for 2035 og 2040. Miljø-NGO'erne opfordrede til et nulemissionsmål senest i 2035. For så vidt angår tidsplanen for målfastsættelsen støttede køretøjsfabrikanterne en fortsættelse af tilgangen med justering hvert femte år.

Miljø-NGO'erne opfordrede til årligt faldende mål eller et foreløbigt mål for 2027. Med hensyn til ZLEV-incitamentsordningen gav fabrikanterne udtryk for den holdning, at den bør opretholdes i sin nuværende form. Miljø-NGO'erne opfordrede til at fjerne denne incitamentsordning, så snart andelen af eldrevne køretøjer når et vist niveau. Brændstofproducenterne og komponentleverandørerne udtrykte det synspunkt, at der ved vurdering af målopfyldelsen bør medregnes emissionsreduktioner som følge af brug af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. Miljø-NGO'erne var imod denne medregning.

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)?

Den foretrukne løsningsmodel bidrager betydeligt til nedbringelsen af CO₂-emissionerne fra biler og varevogne. De projekterede emissionsreduktioner for denne sektor sammenlignet med 2005-niveauet ligger på 32-33 % i 2030, 56-66 % i 2035 og 83-89 % i 2040. Løsningsmodellen vil også bidrage til nedbringelsen af de luftforurenende emissioner: Den anslåede kumulative omkostning ved forhindret forurening sammenlignet med referenceværdierne i perioden 2030-2040 andrager 49-59 mia. EUR. Gevinsten for forbrugerne i form af gennemsnitlige nettobesparelser i de samlede ejeromkostninger, beregnet som et gennemsnit af EU-flåden af nye køretøjer, er for den første ejer af en 2030-bil op til 330-600 EUR og for den første ejer af en 2030-varevogn op til 340-600 EUR. Besparelserne stiger til 2 800-3 100 EUR for en 2040-bil og 5 200-5 500 EUR for en 2040-varevogn. Nettobesparelserne slår også igennem for den næste ejer. Den samfundsmæssige gevinst i køretøjets levetid ligger i størrelsesordenen 860-1 600 EUR for en 2030-bil og 1 000-1 200 EUR for en 2030-varevogn. Den stiger til 4 600-5 100 EUR for en 2040-bil og 5 600-6 400 EUR for en 2040-varevogn. I perioden 2030-2050 ligger de kumulative besparelser på diesel og benzin på 913-1 100 Mtoe i forhold til udgangspunktet og mindsker dermed EU's importafhængighed. EU's samlede BNP og beskæftigelsen påvirkes positivt. Navnlig stiger antallet af arbejdspladser i 2030 og endnu mere i 2040. Der forventes imidlertid et tab af arbejdspladser i produktionen af komponenter til konventionelle motorer, hvorfor omskoling af arbejdstagerne i sektoren bliver nødvendig for at lette overgangen.

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

Omkostningerne for bilfabrikanterne stiger, idet de skal indføre flere teknologier for at nå de strengere CO₂-mål for deres nye flåde. For et nyt 2030-køretøj ligger de yderligere omkostninger, beregnet som et gennemsnit af EU-flåden af nye køretøjer, i størrelsesordenen 300-550 EUR (biler) og 450-940 EUR (varevogne). De stiger til 1 400-1 700 EUR for en 2040-bil og 2 300-2 700 EUR for en 2040-varevogn.

Hvad er indvirkningerne på SMV'er og konkurrencedygtighed?

Analysen viser positive økonomiske virkninger, herunder for SMV'er. SMV'er, der benytter varevogne, vil få stor gavn af brændstofbesparelserne. Selv om SMV'er, der producerer konventionelle teknologier til bilsektoren, måske skal tilpasse sig, vil de også kunne udnytte de nye muligheder, der følger af en stigende efterspørgsel efter nye teknologier.

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

Selv om det samlede BNP-aftryk bliver positivt, anslås tabet af indtægter fra brændstofafgifter at blive ca. 0,01 % af BNP for EU-27 i 2030. Dette tab kan opvejes på medlemsstatsniveau, f.eks. gennem indirekte beskatning. Der er ingen yderligere administrative virkninger for de nationale forvaltninger.

Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?

En ambitiøs, omkostningseffektiv, langsigtet retlig ramme for CO₂-emissioner fra biler og varevogne giver forudsigelighed og hjælper EU's bilindustri med at opretholde sit teknologiske lederskab.

Proportionalitetsprincippet?
Den foreslåede indsats står i et rimeligt forhold til at nå de klimamål, som EU har forpligtet sig til.
D. Opfølgning
Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?
En revision af effektiviteten af den nye lovgivning planlægges udført på samme tid som revisionen af anden lovgivning såsom forslaget om emissionshandelssystemet og forordningen om indsatsfordeling.