

Brussel, 16 juli 2021
(OR. en)

Interinstitutioneel dossier:
2021/0197(COD)

10906/21
ADD 5

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

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	15 juli 2021
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	SWD(2021) 614 final
Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG bij VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2021) 614 final.

Bijlage: SWD(2021) 614 final

Brussel, 14.7.2021
SWD(2021) 614 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE
SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG

bij

**VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN
DE RAAD**

**tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO₂-
emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in
overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie**

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

Samenvatting
Effectbeoordeling van de herziening van de CO ² -emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen
A. De noodzaak om actie te ondernemen
Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?
Op EU-niveau zijn drie belangrijke problemen vastgesteld: 1) lichte voertuigen dragen onvoldoende bij in het terugdringen van broeikasgasemissies met ten minste 55 % tegen 2030 en het bereiken van klimaatneutraliteit in 2050; 2) consumenten dreigen niet mee te profiteren van emissievrije voertuigen, en 3) de waardeketen van de automobielsector in de EU dreigt haar leiderschapspositie op technologisch gebied te verliezen. In de effectbeoordeling komen ook de oorzaken van deze problemen en de sterkst getroffen belanghebbenden aan bod.
Wat is het doel?
Het initiatief is gericht op de volgende specifieke doelstellingen: 1) bijdragen tot de doelstelling om de broeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen en tot de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050 door de CO ₂ -emissies van auto's en bestelwagens op kosteneffectieve wijze te beperken; 2) consumenten en burgers laten profiteren van een bredere uitrol van emissievrije voertuigen; 3) innovatie op het gebied van emissievrije technologieën stimuleren, zodat de waardeketen van de automobielsector in de EU haar leiderschapspositie op technologisch gebied kan versterken en de werkgelegenheid een impuls krijgt.
Wat is de meerwaarde van EU-maatregelen (subsidiariteit)?
Klimaatverandering is een grensoverschrijdend probleem en een gecoördineerd EU-optreden is een effectieve aanvulling op en versterking van de nationale en lokale maatregelen. Nationale en lokale initiatieven zijn zonder verdere EU-maatregelen waarschijnlijk ontoereikend en kunnen leiden tot een fragmentatie van de interne markt. De EU-maatregelen kunnen in de hele waardeketen van de automobielsector de juiste marktsignalen van stabiliteit voor de langere termijn genereren en de rechtszekerheid bieden die nodig zijn om de benodigde grote kapitaalinvesteringen voor de uitrol van emissievrije voertuigen op gang te brengen.
B. Oplossingen
Welke opties dienen zich aan? Is er al dan niet een voorkeursoptie? Zo niet, waarom niet?
Er zijn verschillende beleidsopties onderzocht, te verdelen in drie hoofdcategorieën: i) de hoogte, het tijdschema en de modaliteiten van CO ₂ -emissiedoelstellingen voor auto's en bestelwagens; ii) specifieke stimulansen voor emissievrije en emissiearme voertuigen (ZLEV); iii) een mechanisme om in de beoordeling van de naleving van de doelstellingen rekening te houden met de potentiële bijdrage van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. Bij de voorkeursoptie wordt de hoogte van de streefcijfers voor CO ₂ -emissies voor auto's en bestelwagens (een procentuele reductie ten opzichte van 2021) per 2030 aanzienlijk aangescherpt, met een verdere daling elke vijf jaar. De mogelijke inkomsten uit de bijdragen voor overtollige emissies blijven deel uitmaken van de algemene EU-begroting. Het huidige specifieke stimuleringsmechanisme voor ZLEV wordt met ingang van 2030 geschrapt. Er wordt geen mechanisme om rekening te houden met de potentiële bijdrage van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen ingevoerd.
Hoe reageren de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?
Op basis van de resultaten van de openbare raadpleging hebben voertuigfabrikanten met betrekking tot de hoogte van de CO ₂ -streefcijfers aangegeven geen wijzigingen van de huidige streefcijfers voor 2025 te

willen. Voor 2030 en daarna moet het ambitieniveau afhangen van de randvoorwaarden. Overheden en ngo's waren in het algemeen voorstander van ambitieuzere streefcijfers voor 2025 en 2030 en van nieuwe streefcijfers voor 2035 en 2040. Milieu-ngo's pleitten ervoor om uiterlijk voor 2035 het doel van volledige emissievrijheid vast te stellen. Wat het tijdschema voor de streefcijfers betreft, steunden de voertuigfabrikanten de voortzetting van de huidige aanpak met stappen van steeds 5 jaar. Milieu-ngo's vroegen om jaarlijks afnemende streefcijfers, of een tussentijds streefcijfer in 2027. Wat het stimuleringsmechanisme voor ZLEV betreft, waren fabrikanten van mening dat dit in zijn huidige vorm moet worden gehandhaafd. Milieu-ngo's pleitten voor afschaffing van deze stimuleringsregeling zodra het aandeel elektrische voertuigen een bepaald niveau heeft bereikt. Producenten en leveranciers van onderdelen waren van mening dat bij de beoordeling van de naleving rekening moet worden gehouden met emissiereducties als gevolg van het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. Milieu-ngo's hebben tegen dit soort verrekening gepleit.

C. Effecten van de voorkeursoptie

Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?

De voorkeursoptie draagt in aanzienlijke mate bij tot vermindering van CO₂-emissies van auto's en bestelwagens. De verwachte emissiereducties ten opzichte van 2005 voor deze sector liggen tussen 32 en 33 % voor 2030, 56 en 66 % voor 2035 en 83 en 89 % voor 2040. Deze optie zal ook bijdragen tot lagere emissies van luchtverontreinigende stoffen: de geraamde cumulatieve kosten voor de periode 2030-2040 van de voorkomen verontreinigende stoffen ten opzichte van de uitgangssituatie bedragen 49 tot 59 miljard EUR. De voordelen voor de consument, in gemiddelde nettobesparingen op de totale eigendomskosten voor het wagenpark van nieuwe voertuigen in de hele EU, bedragen voor een auto van 2030 tot 330-600 EUR en voor een bestelwagen van 2030 tot 340-600 EUR voor de eerste gebruiker. Ze lopen op tot rond 2 800-3 100 EUR voor een auto van 2040 en rond 5 200-5 500 EUR voor een bestelwagen van 2040. Ook voor tweede gebruikers zijn er nettobesparingen. De maatschappelijke baten gedurende de levensduur liggen tussen 860 en 1 600 EUR voor een auto van 2030 en 1 000 en 1 200 EUR voor een bestelwagen van 2030. Zij lopen op tot rond 4 600-5 100 EUR voor een auto van 2040 en rond 5 600-6 400 EUR voor een bestelwagen van 2040. In de periode tussen 2030 en 2050 worden cumulatieve besparingen op diesel en benzine in de orde van grootte van 913-1 100 Mtoe ten opzichte van de uitgangssituatie gerealiseerd, zodat de EU-economie minder afhankelijk is van invoer. Het bbp en de werkgelegenheid in de gehele economie worden positief beïnvloed. Met name zal het aantal banen in 2030 groter zijn, met nog meer banen in 2040. Er wordt echter een banenverlies verwacht waar het gaat om de productie van onderdelen voor conventionele motoren, zodat omscholing van werknemers in die sector nodig zal zijn om de transitie te vergemakkelijken.

Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?

De kosten voor autofabrikanten zullen stijgen, aangezien het wagenpark van nieuwe voertuigen van aanvullende technologieën moet worden voorzien om de strengere CO₂-streefcijfers te halen. De prijsstijging voor een nieuw voertuig van 2030 zal voor auto's rond 300-550 EUR en voor bestelwagens rond 450-940 EUR bedragen (gemiddelde prijs voor het wagenpark van nieuwe voertuigen in de hele EU). Zij lopen op tot 1 400-1 700 EUR voor een auto van 2040 en rond 2 300-2 700 EUR voor een bestelwagen van 2040.

Wat zijn de gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen en voor het concurrentievermogen?

Uit de analyse blijkt dat er positieve economische effecten zijn, ook voor kleine en middelgrote ondernemingen. Kmo's die met bestelwagens werken, zullen veelal kunnen profiteren van brandstofbesparingen. Kmo's die conventionele autotechnologieën produceren, zullen zich wellicht

moeten aanpassen, maar zij zullen ook kunnen profiteren van de nieuwe mogelijkheden als gevolg van de extra vraag naar nieuwe technologieën.

Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?

Hoewel de effecten voor het bbp als geheel positief zullen zijn, wordt het verlies aan inkomsten uit brandstofaccijnzen voor 2030 geraamd op ongeveer 0,01 % van het bbp van de EU-27. Deze verliezen kunnen op het niveau van de lidstaten worden gecompenseerd, bijvoorbeeld door middel van indirecte belastingen. Er zijn geen bijkomende administratieve gevolgen voor de nationale overheden.

Zijn er andere significante gevolgen?

Een ambitieus, kosteneffectief regelgevingskader voor de lange termijn voor CO₂-emissies van auto's en bestelwagens zal zorgen voor voorspelbaarheid en zal de automobiellindustrie in de EU helpen haar leiderschapspositie op technologisch gebied te behouden.

Evenredigheid

De voorgestelde actie is evenredig om de klimaatdoelstellingen waartoe de EU zich heeft verbonden te verwezenlijken.

D. Evaluatie

Wanneer wordt het beleid geëvalueerd?

Er zal worden voorzien in een evaluatie van de doeltreffendheid van de nieuwe wetgeving, in overeenstemming met de herziening van andere wetgeving zoals in het voorstel inzake het ETS en de verordening inzake de verdeling van de inspanningen is voorzien.