



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 16 juli 2021
(OR. en)

10906/21
ADD 5

**Interinstitutionellt ärende:
2021/0197(COD)**

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

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	15 juli 2021
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2021) 614 final
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN Följedokument till Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2021) 614 final.

Bilaga: SWD(2021) 614 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.7.2021
SWD(2021) 614 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

Följedokument till

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för
koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens
höjda klimatambitioner**

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

Sammanfattning
Konsekvensbedömning av översynen av normerna för koldioxidutsläpp för nya personbilar och nya lätta nyttofordon
A. Behov av åtgärder
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?
Tre centrala problem har identifierats på EU-nivå: 1) Lätta fordon bidrar inte i tillräcklig utsträckning till minskningen av växthusgasutsläppen med minst 55 % fram till 2030 och till klimatneutralitet 2050. 2) Konsumenterna riskerar att gå miste om fördelarna med utsläppsfria fordon. 3) Fordonsindustrins värdekedja i EU riskerar att inte längre vara tekniskt ledande. I konsekvensbedömningen beskrivs också orsakerna till dessa problem och de berörda parter som påverkas mest.
Vad vill man uppnå?
Initiativet syftar till att uppnå följande särskilda mål: 1) Bidra till 2030 års mål om en minskning av växthusgasutsläppen med minst 55 % och till klimatneutralitetsmålet för 2050 genom att minska koldioxidutsläppen från personbilar och lätta lastbilar på ett kostnadseffektivt sätt. 2) Gynna konsumenter och medborgare genom ökat utbud av utsläppsfria fordon. 3) Stimulera innovation inom utsläppsfri teknik och därmed stärka det tekniska ledarskapet inom EU-fordonsindustrins värdekedja och stimulera sysselsättningen i EU.
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritet)?
Klimatförändringarna är ett gränsöverskridande problem som kräver samordnade EU-åtgärder för att komplettera och förstärka nationella och lokala åtgärder på ett effektivt sätt. Utan ytterligare EU-åtgärder kommer nationella och lokala initiativ sannolikt att vara otillräckliga, och de riskerar att fragmentera den inre marknaden. Åtgärder på EU-nivå skulle ge fordonsindustrins hela värdekedja den långsiktiga, stabila marknadssignal och den rättssäkerhet som är nödvändiga för de stora kapitalinvesteringar som krävs för att utsläppsfria fordon ska kunna tas i bruk.
B. Lösningar
Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det något rekommenderat alternativ? Om inte, varför?
Olika politiska alternativ undersöktes, grupperade i tre huvudkategorier: i) Nivåer, tidsgränser och genomförandeformer för koldioxidutsläppsmålen för bilar och lätta lastbilar. ii) Specifika incitament för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon (ZLEV). iii) En mekanism för att beakta det potentiella bidraget från förnybara och koldioxidsnåla bränslen vid bedömningen av om målen är uppfyllda. Med det rekommenderade alternativet stärks målnivåerna för koldioxid för personbilar och lätta lastbilar (procentuell minskning jämfört med 2021) avsevärt från och med 2030, med sjunkande målnivåer i femårssteg. De eventuella intäkterna från avgifter för extra utsläpp förblir en del av EU:s allmänna budget. Den nuvarande specifika incitamentsmekanismen för ZLEV tas bort från och med 2030. Det införs ingen mekanism för att ta hänsyn till det potentiella bidraget från förnybara och koldioxidsnåla bränslen.
Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?
På grundval av resultaten från det öppna offentliga samrådet, när det gäller målnivåerna för koldioxid, efterlyste fordonstillverkarna inga ändringar av de nuvarande målen för 2025. För 2030 och därefter måste ambitionsnivån bero på nödvändiga förutsättningar. Myndigheter och icke-statliga organisationer i allmänhet stödde fastställandet av mer ambitiösa mål för 2025 och 2030 och nya mål för 2035 och 2040. Icke-statliga miljöorganisationer efterlyste ett nollutsläppsmål senast 2035. När det gäller tidpunkterna för att uppnå målen stödde fordonstillverkarna en fortsättning av en strategi i femårstapper. Icke-statliga

miljöorganisationer efterlyste årliga minskande mål eller ett delmål som skulle fastställas 2027. När det gäller incitamentsmekanismen för ZLEV ansåg tillverkarna att den bör bibehållas i sin nuvarande form. Icke-statliga miljöorganisationer begärde att detta incitamentssystem skulle avskaffas så snart andelen elfordon når en viss nivå. Bränsletillverkare och komponentleverantörer ansåg att bedömningen av överensstämmelsen bör ta hänsyn till utsläppsminskningar till följd av användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Icke-statliga miljöorganisationer argumenterade emot den synen.

C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser

Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?

Det rekommenderade alternativet ger ett kraftfullt bidrag till minskningen av koldioxidutsläppen från bilar och lätta lastbilar. De beräknade utsläppsminskningarna för denna sektor jämfört med 2005 ligger i intervallet 32–33 % 2030, 56–66 % 2035 och 83–89 % 2040. Alternativet kommer också att bidra till lägre utsläpp av luftföroreningar: Den uppskattade kumulativa kostnaden för de föroreningar som undviks jämfört med utgångsläget under perioden 2030–2040 uppgår till 49–59 miljarder euro. Konsumentfördelarna i form av lägre genomsnittliga totala ägandekostnader, som genomsnitt för EU:s nya fordonspark, är 330–600 euro för en bil av årsmodell 2030 och 340–600 euro för en lätt lastbil av årsmodell 2030 för den första användaren. De ökar till cirka 2 800–3 100 euro för en bil av årsmodell 2040 och cirka 5 200–5 500 euro för en lätt lastbil av årsmodell 2040. Även den andre ägaren kan räkna med nettobesparingar. Samhällsvinsterna under fordonets livslängd ligger i intervallet 860–1 600 euro för en bil av årsmodell 2030 och 1 000–1 200 euro för en lätt lastbil av årsmodell 2030. Vinsterna ökar till omkring 4 600–5 100 euro för en bil av årsmodell 2040 och till 5 600–6 400 euro för en lätt lastbil av årsmodell 2040. Under perioden 2030–2050 ligger den kumulativa minskade åtgången av bensin och diesel på 913–1 100 miljon ton oljeekvivalenter jämfört med utgångsläget, vilket minskar EU:s importberoende. BNP och sysselsättningen i hela ekonomin förbättras. Framförallt ökar antalet arbetstillfällen under 2030 och ännu mer under 2040. Man räknar dock med en förlust av arbetstillfällen i samband med produktionen av komponenter till konventionella motorer, vilket innebär att omskolning av arbetstagare inom sektorn kommer att behövas för att underlätta övergången.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om ett sådant finns, annars för de huvudsakliga alternativen)?

Kostnaderna för fordonstillverkarna ökar, eftersom ytterligare teknik måste införas i den nya fordonsparken för att uppnå de strängare koldioxidmålen. För ett nytt fordon av årsmodell 2030 ligger extrakostnaderna, som genomsnitt för EU:s nya fordonspark, i intervallet 300–550 euro (bilar) och 450–940 euro (lätta lastbilar). De ökar till 1 400–1 700 euro för en bil av årsmodell 2040 och cirka 2 300–2 700 euro för en lätt lastbil av årsmodell 2040.

Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?

Analysen visade att de ekonomiska konsekvenserna blir positiva, även för små och medelstora företag. Små och medelstora företag som använder lätta lastbilar kommer i stor utsträckning att gynnas av bränslebesparingar. Även om små och medelstora företag verksamma på området konventionell fordonsteknik kan behöva anpassa sig, kommer de också att kunna dra nytta av nya möjligheter till följd av den ökade efterfrågan på ny teknik.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?

De totala BNP-effekterna kommer att bli positiva, men förlusten av bränsleskatter under 2030 beräknas uppgå till cirka 0,01 % av BNP i EU-27. Dessa förluster kan balanseras på medlemsstatsnivå, till exempel genom indirekt beskattning. Det finns inga ytterligare administrativa konsekvenser för de nationella förvaltningarna.

Uppstår andra betydande konsekvenser?
Ett ambitiöst, kostnadseffektivt och långsiktigt regelverk för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar ger förutsägbarhet och bidrar till att EU:s fordonsindustri kan behålla sitt tekniska ledarskap.
Proportionalitetsprincipen
Den föreslagna åtgärden står i proportion till de klimatmål som EU har åtagit sig att uppnå.
D. Uppföljning
När kommer åtgärderna att ses över?
En översyn av den nya lagstiftningens ändamålsenlighet kommer att göras, parallellt med översynen av annan lagstiftning, t.ex. förslaget till utsläppshandelssystemet och förordningen om ansvarsfördelningen.