

Bruxelles, den 14. november 2017
(OR. en)

**Interinstitutionel sag:
2017/0293 (COD)**

**14217/17
ADD 4**

**CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178**

FØLGESKRIVELSE

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	9. november 2017
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	SWD(2017) 651 final
Vedr.:	ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN Ledsagedokument til konsekvensanalyse af forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO ₂ -emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 (omarbejdning) [...]

Hermed følger til delegationerne dokument - SWD(2017) 651 final.

Bilag: SWD(2017) 651 final

Bruxelles, den 8.11.2017
SWD(2017) 651 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

konsekvensanalyse af forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 (omarbejdning)

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

Resumé
Konsekvensanalyse af forslag til omarbejdning af Rådets forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO ₂ -emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011
A. Behov for handling
Hvorfor? Hvad er problemstillingen?
De nuværende forordninger fastsætter EU-dækkende CO₂-emissionsmål for nye biler og varevogne frem til 2020/2021. Standarderne har været et afgørende redskab til at presse på for innovation og investeringer i teknologier med lave CO₂-emissioner. De har bidraget til EU's bilindustri's fortsatte teknologiske førerposition og til at reducere CO₂-emissionerne fra nye køretøjer. Forbrugerne har haft glæde af lavere brændstofomkostninger. Der er dog følgende vigtige problemstillinger: 1) utilstrækkelig udbredelse af de mest effektive køretøjer, herunder lav- og nulemissionskøretøjer, til at opfylde tilsagnene i Paris-aftalen og til at forbedre luftkvaliteten, navnlig i byområderne, 2) forbrugerne går glip af mulige brændstofbesparelser og 3) risikoen for at EU på lang sigt mister sin konkurrencemæssige fordel som følge af utilstrækkelig innovation inden for lavemissionsbilteknologier.
Hvilke resultater forventes der af initiativet?
Initiativet forventes at: 1) bidrage til opfyldelsen af EU's forpligtelser i henhold til Parisaftalen ved at nedbringe CO ₂ -emissionerne fra biler og varevogne på en omkostningseffektiv måde, 2) nedbringe forbrugernes udgifter til brændstofforbrug og 3) styrke EU's bilindustri's konkurrenceevne og stimulere beskæftigelsen.
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan?
Uden at der gøres mere på EU-plan, er det usandsynligt, at der vil være yderligere væsentlige reduktioner af CO ₂ -emissionerne fra nye biler og varevogne. CO ₂ -standarder for tiden efter 2020 vil hjælpe medlemsstaterne med at opfylde de bindende emissionsreduktionsmål for 2030, som er foreslået i forordningen om indsatsfordeling. Nationale og lokale initiativer alene vil sandsynligvis være mindre effektive, da de risikerer at være usammenhængende og dermed fragmenterer det indre marked.
B. Løsninger
Hvilke lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige løsninger er overvejet? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvorfor?
Forskellige politiske løsningsmodeller blev overvejet i forbindelse med følgende spørgsmål: 1) CO₂-emissionsmål 2) Fordeling af indsatsen mellem fabrikkerne 3) Incitamenter for lav- og nulemissionskøretøjer (LEV/ZEV) 4) Elementer for omkostningseffektiv gennemførelse 5) Styrkelse af forvaltningen
Hvem støtter hvilken løsning?
Med hensyn til målniveauer støtter fabrikkerne generelt mindre ambitiøse mål for 2030 i forhold til NGO'er på miljø- og forbrugerområdet, der går ind for mere ambitiøse mål for både 2025 og 2030. For så vidt angår indsatsfordelingen støtter fabrikkerne en grænseværdikurve baseret på masse, mens NGO'er foretrækker fodaftryk som nytteparameter. Bilindustrien er hovedsageligt imod et LEV/ZEV-mandat, hvorimod batteri- og elproducenter, infrastrukturinvestorer, europæiske byer, som står over for problemer med luftkvaliteten, samt de fleste miljø- og transport-NGO'er opfordrer til en sådan tilgang. Forbrugerorganisationer indtager en neutral

holdning til dette.

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 yderligere reduktioner i CO₂-emissioner fra personbiler mellem 2005 og 2030 ud over referencescenariet varierer fra 4 til 11,4 procentpoint. Mellem 2020 og 2030 falder de luftforurenende emissioner med 2 til 8 procentpoint for NO_x og op til 10 procentpoint for PM_{2,5}. De yderligere reduktioner i CO₂-emissioner fra varevogne mellem 2005 og 2030 varierer fra 4,8 til 14,1 procentpoint. Luftforurenende emissioner fra varevogne reduceres med op til 9 (NO_x) eller 10 (PM_{2,5}) procentpoint mellem 2020 og 2030.

Fordelene for forbrugerne hvad angår de "samlede omkostninger for ejerskab" for en "gennemsnitlig ny bil" i 2030 varierer fra 1 000 til 2 000 EUR under hensyntagen til en levetid på 15 år. For en "gennemsnitlig ny varevogn" i 2030 er disse besparelser på mellem 3 800 EUR og 4 400 EUR. Både den første og anden bruger opnår nettobesparelser, og det kommer således også forbrugerne i de lavere indkomstgrupper til gode.

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

Produktionsomkostningerne vil stige, hvilket vil påvirke køretøjernes pris, og forbrugere og virksomheder vil dermed have højere startomkostninger for et nyt køretøj. Disse omkostninger stiger i takt med strengere flådedækkende CO₂-målniveauer. For en gennemsnitlig ny bil, der registreres i 2030, varierer de fra 400 EUR til 2 700 EUR. For en gennemsnitlig varevogn i 2030 varierer de fra 400 EUR til 2 400 EUR.

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

Analysen viser positive økonomiske virkninger, herunder for SMV'er. Små fabrikanten af biler med mindre end 1 000 registreringer af nye køretøjer om året i EU er fritaget for CO₂-standarderne. SMV'er, som bruger mere effektive varevogne, vil i vid udstrækning drage fordel af brændstofbesparelser. I bilindustriens værdikæde kan SMV'er, der producerer konventionelle teknologier, have behov for at tilpasse sig, men også de vil nyde godt af den øgede efterspørgsel efter nye og mere effektive teknologier.

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

Indtægtstab fra brændstofafgiften i 2030 anslås til ca. 0,04 % af BNP for EU-28. I alle de evaluerede scenarier formodes dette at blive opvejet af en stigning i den indirekte beskatning.

Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?

Et ambitiøst, men realistisk og omkostningseffektivt regelsæt for personbiler og varevogne vil hjælpe bilindustrien i EU til at bevare sin globale konkurrenceevne og adgang til markederne. Som følge af et reduceret behov for fossile brændstoffer vil der ske en forbedring af EU's energisikkerhedssituation, hvor de største gevinster opnås på mellemlang sigt.

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?

En revision af effektiviteten af den nye lovgivning vil kunne finde sted i 2024 på samme tid som revisionen af anden lovgivning såsom forslaget om emissionshandelssystemet og forordningen om indsatsfordeling.