



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 14 november 2017
(OR. en)

14217/17
ADD 4

Interinstitutionellt ärende:
2017/0293 (COD)

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

FÖLJENOT

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	9 november 2017
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2017) 651 final
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSANALYSEN Följedokument till Konsekvensbedömning av ett förslag till en omarbetad förordning om koldioxidutsläppsnormer för nya personbilar och nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (omarbeting) [...]

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2017) 651 final.

Bilaga: SWD(2017) 651 final

Bryssel den 8.11.2017
SWD(2017) 651 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSANALYSEN

Följedokument till

**Konsekvensbedömning av ett förslag till en omarbetad förordning om
koldioxidutsläppsnormer för nya personbilar och nya lätta nyttofordon och om
upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (omarbetning)**

[...]

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

Sammanfattning
Konsekvensbedömning av ett förslag till en omarbetad förordning om koldioxidutsläppsnormer för nya personbilar och nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011
A. Behov av åtgärder
Varför? Vilket problem behöver åtgärdas?
I de nuvarande förordningarna fastställs EU-omfattande koldioxidutsläppsmål för nya bilar och lätta nyttofordon fram till 2020/2021. Normerna har varit ett grundläggande verktyg för att driva på innovation och investeringar i koldioxidsnål teknik. De har hjälpt EU:s fordonsindustri att behålla sin tekniska ledarställning på global nivå och minska koldioxidutsläppen från nya bilar. Konsumenterna har gynnats av lägre bränslekostnader. Följande nyckelproblem har dock konstaterats: 1) Otillräcklig spridning av de mest effektiva fordonen, däribland utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, för att uppfylla Parisavtalets åtaganden och för att förbättra luftkvaliteten, särskilt i tätorter. 2) Konsumenterna går miste om möjliga bränslebesparingar. 3) Risk att EU på lång sikt tappar sin konkurrensfördel till följd av otillräcklig innovation i fordonsteknik med låga utsläpp.
Vad förväntas initiativet leda till?
Initiativet förväntas leda till 1) att bidra till att uppfylla EU:s åtaganden enligt Parisavtalet genom att minska koldioxidutsläppen från personbilar och lätta nyttofordon på ett kostnadseffektivt sätt, 2) att minska konsumenternas bränslekostnader, 3) att stärka konkurrenskraften för EU:s fordonsindustri och stimulera sysselsättningen.
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå?
Utan ytterligare EU-åtgärder skulle det förmodligen inte bli några ytterligare väsentligare minskningar av koldioxidutsläppen från nya bilar och lätta nyttofordon. Koldioxidnormer för perioden efter 2020 kommer att hjälpa medlemsstaterna att uppfylla sina bindande utsläppsminskningssmål till 2030 som föreslagits i förordningen om ansvarsfördelningen. Enbart nationella och lokala initiativ är förmodligen mindre effektiva, eftersom de riskerar att bli inkonsekventa, vilket fragmenterar den inre marknaden.
B. Lösningar
Vilka alternativ, både lagstiftning och andra åtgärder, har övervägts? Finns det ett rekommenderat alternativ? Varför?
Olika alternativ övervägdes när det gällde följande frågor: 1) Koldioxidutsläppsmål. 2) Fördelning av insatser bland tillverkarna. 3) Incitament för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon. 4) Faktorer för ett kostnadseffektivt genomförande. 5) Förstärkning av styrningen.
Vem stöder vilka alternativ?
När det gäller målnivåer stödde tillverkarna i allmänhet mindre ambitiösa mål för 2030 jämfört med miljöorganisationer och icke-statliga konsumentorganisationer som stödjer mer ambitiösa mål för både 2025 och 2030. När det gäller fördelningen av insatserna stödjer tillverkarna en gränsvärdekurva baserad på vikt, medan icke-statliga organisationer föredrar avtryck som nyttoparameter. Medan bilindustrin på det hela taget motsätter sig ett mandat i fråga om utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, är batteri- och elproducenter, infrastrukturinvestorer, europeiska städer med luftkvalitetsproblem, liksom de flesta icke-statliga miljö- och transportorganisationer för en sådan strategi. Konsumentorganisationer intar en neutral ståndpunkt om

incitament på detta område.

C. De rekommenderade alternativens konsekvenser

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

Den ytterligare minskningen av koldioxidutsläpp från bilar mellan 2005 och 2030, utöver utgångsscenariot, varierar från 4 till 11,4 procentenheter. Mellan 2020 och 2030 minskar utsläppen av luftföroreningar med två till åtta procentenheter för NO_x och upp till tio procentenheter för PM_{2.5}. Den ytterligare minskningen av koldioxidutsläpp från lätta nyttofordon mellan 2005 och 2030 varierar från 4,8 till 14,1 procentenheter. Utsläppen av luftföroreningar från lätta nyttofordon minskar med upp till 9 (NO_x) eller 10 (PM_{2.5}) procentenheter mellan 2020 och 2030.

Fördelarna för konsumenterna i form av "totala ägandekostnader" för en "genomsnittlig ny bil" år 2030 ligger på mellan 1 000 och 2 000 euro om man utgår från en fordonslivslängd på 15 år. För ett "genomsnittligt nytt lätt nyttofordon" år 2030 blir besparingarna mellan 3 800 och 4 400 euro. Både de som köper ett nytt fordon och de som köper ett begagnat fordon får del av nettobesparingarna, vilket gör att även personer med lägre inkomster gynnas.

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

Tillverkningskostnaderna kommer att öka och detta kommer att påverka fordonspriserna. Konsumenterna och företagen får alltså högre initialkostnader för ett nytt fordon. Kostnaderna ökar om man skärper målnivåerna för koldioxidutsläpp för hela fordonsparken. För en genomsnittlig ny bil som registreras under 2030 varierar kostnaderna från 400 euro till 2 700 euro. För ett genomsnittligt nytt lätt nyttofordon varierar kostnaderna från 400 euro till 2 400 euro.

Hur påverkas företagen, särskilt små och medelstora företag och mikroföretag?

Analysen visade att de ekonomiska konsekvenserna blir positiva, även för små och medelstora företag. Småskaliga tillverkare med färre än 1 000 registreringar av nya bilar per år i EU undantas från koldioxidnormerna. Små och medelstora företag samt användare av effektivare lätta nyttofordon kommer i stor utsträckning att gynnas av bränslebesparingar. I fordonsindustrins värdekedja kan små och medelstora företag som tillverkar konventionell teknik behöva anpassa sig, men de kommer också att dra nytta av den ökade efterfrågan på ny och effektivare teknik.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?

Förlusten i form av minskade bränsleskatter år 2030 uppskattas till ungefär 0,04 % av BNP i EU-28. I alla scenarier som har analyserats, antas detta kompenseras av en ökning av indirekt beskattning.

Uppstår andra betydande konsekvenser?

Ett ambitiöst men realistiskt och kostnadseffektivt regelverk för personbilar och lätta nyttofordon kommer att hjälpa den europeiska bilindustrin att behålla sin globala konkurrenskraft och tillträdet till marknader. Eftersom behovet av fossila bränslen minskar, kommer EU:s energitrygghet att förbättras med störst vinster på medellång sikt.

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över?

En översyn av ändamålsenligheten hos den nya lagstiftningen skulle kunna äga rum under 2024, samtidigt med översynen av annan lagstiftning, t.ex. förslaget till utsläppshandelssystemet och förordningen om ansvarsfördelningen.