

Brussel, 18 mei 2018
(OR. en)

**Interinstitutioneel dossier:
2018/0143 (COD)**

8922/18
ADD 4

CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	17 mei 2018
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	SWD(2018) 186 final
Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING bij Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2018) 186 final.

Bijlage: SWD(2018) 186 final

Brussel, 17.5.2018
SWD(2018) 186 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

bij

**Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling
van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen**

{COM(2018) 284 final} - {SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final}

Samenvatting
Effectbeoordeling van een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van CO ₂ -emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen
A. Behoeftte aan actie
Waarom? Wat is het probleem?
Tussen 1990 en 2015 zijn de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen met ongeveer 19 % toegenomen. In tegenstelling tot emissies van auto's en bestelwagens zijn CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen tot op heden nog niet geregeld in de EU. Een groot aantal direct beschikbare kostenefficiënte technologieën ter verbetering van brandstofefficiëntie wordt nog niet op grote schaal ingezet op de markt, ook al zijn de kosten hiervoor laag en kunnen ze voor hoge nettobesparingen zorgen. Dit is vooral te wijten aan gebrekkige en asymmetrische informatie op de markt voor nieuwe voertuigen, aangezien het voor vervoerondernemers, die vooral kleine en middelgrote ondernemers zijn, moeilijk is toegang te krijgen tot de technische informatie van dergelijke technologieën en die ten volle te gebruiken. Bijgevolg zijn de problemen: 1) de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen zullen zonder verdere actie blijven toenemen, tot maximaal 6 % tussen 2015 en 2030; 2) vervoerondernemers en hun klanten lopen brandstofbesparingen mis; 3) Europese fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen en leveranciers van onderdelen lopen het risico hun technologische en innovatieve voortrekkersrol kwijt te raken, aangezien grote markten zoals de VS, Canada, Japan en China de afgelopen jaren emissienormen hebben ingesteld om innovatie te stimuleren en de voertuigefficiëntie snel te verbeteren. De gehele bevolking, vrachtvervoerondernemers en fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen behoren tot de getroffen partijen.
Wat moet met dit initiatief worden bereikt?
Het initiatief moet: 1) bijdragen tot het naleven van de verbintenissen van de EU in het kader van de Overeenkomst van Parijs door de CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen te verminderen, 2) de exploitatiekosten voor vervoerondernemers en de vervoerskosten voor consumenten verlagen en 3) de technologische en innovatieve voortrekkersrol van fabrikanten en leveranciers van onderdelen in de EU handhaven.
Wat is de meerwaarde van maatregelen op EU-niveau?
EU-actie is kostenefficiënt en zal in de strijd tegen klimaatverandering zorgen voor gecoördineerde maatregelen in alle lidstaten. Actie door de lidstaten afzonderlijk zou waarschijnlijk niet toereikend zijn.

B. Oplossingen
Welke wetgevende en niet-wetgevende beleidsmaatregelen zijn overwogen? Heeft een bepaalde optie de voorkeur? Waarom?
Na een beoordeling van de EU-beleidsmaatregelen op het gebied van vervoer is de behoefte aan het invoeren van CO₂-emissienormen vastgesteld. Hierbij zou een aanvullende maatregel aan de aanbodzijde op EU-niveau worden vastgesteld om de sector van de zware bedrijfsvoertuigen op een doeltreffende wijze koolstofvrij te maken. Voor de ontwikkeling van de CO₂-normen zijn verscheidene beleidsopties in aanmerking genomen met betrekking tot: 1) CO₂-emissiedoelstellingen; 2) verdeling van CO₂-emissiedoelstellingen voor het EU-wagenpark over groepen voertuigen en fabrikanten; 3) stimulansen voor emissieloze en lage-emissievoertuigen;

- 4) elementen voor een kostenefficiënte uitvoering;
- 5) het versterken van governance.

Wie steunt welke optie?

De meeste belanghebbenden spreken hun steun uit voor de invoering van CO₂-doelstellingen voor zware bedrijfsvoertuigen op EU-niveau. Fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen pleiten, vergeleken met ngo's, voor minder ambitieuze doelstellingen en ondersteunen een enkele CO₂-doelstelling per fabrikant. Wat emissieloze en lage-emissievoertuigen betreft, steunen fabrikanten superkredieten, terwijl de voorkeur van ngo's naar een mandaat uitgaat. Een kostenefficiënte uitvoering wordt door alle belanghebbenden gesteund, waarbij de fabrikanten voorstanders zijn van opsparen en lenen, en maatschappelijke organisaties van handelen. De meeste belanghebbenden steunen een monitoring van de gecertificeerde CO₂-waarden tegen emissies in reële omstandigheden.

C. Effecten van de voorkeursoptie

Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien van toepassing, anders van de belangrijkste opties)?

De overwogen opties omvatten een reeks CO₂-reductietrajecten tot 2030.

Er zijn verschillende opties voor de niveaus van de doelstellingen overwogen, waarbij de CO₂-emissiereducties voor zware bedrijfsvoertuigen in 2030 variëren tussen 3 % en 8 % ten opzichte van het referentiescenario. Tegen 2030 zullen de NO_x-emissies afnemen met 1,3 tot 4,7 % en PM_{2,5}-emissies met maximaal 0,6 %.

Naar verwachting zullen er aanzienlijke nettovoordelen zijn voor de samenleving als geheel en voor vervoerondernemers en consumenten. Deze nemen toe naarmate de CO₂-doelstellingen strikter worden. Netto economische voordelen vanuit een maatschappelijk oogpunt, met inbegrip van vermeden CO₂-kosten, variëren tussen 9 377 en 52 369 EUR per in 2025 ingeschreven vrachtauto en tussen 41 567 en 87 278 EUR per in 2030 ingeschreven vrachtauto.

Vanuit het oogpunt van het eerste en tweede gebruik variëren cumulatieve nettobesparingen, d.w.z. het verschil tussen brandstofbesparingen en productiekosten, tussen 5 413 en 37 589 EUR per vrachtauto in 2025 en tussen 22 032 en 82 429 EUR per vrachtauto in 2030. Dit komt overeen met een besparing van 1 tot 4 % van de exploitatiekosten in 2025 en van 3 tot 12 % in 2030.

Uit een beoordeling van de kostenefficiënte technologieën die reeds beschikbaar zijn of binnenkort beschikbaar zullen komen, blijkt dat met de volledige uitrol ervan in 2025 emissiereducties van 15 tot 20 % ten opzichte van het referentiescenario behaald kunnen worden.

Meer onzekerheden over de prestaties en de kosten van meer geavanceerde technologieën, en in het bijzonder alternatieve aandrijflijnen die afhankelijk zijn van het bestaan van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, kunnen op de haalbaarheid van opties met hogere doelstellingen in 2030 van invloed zijn.

De totale kosten van vrachtvervoer door zware bedrijfsvoertuigen per activiteit zijn licht afgenomen, met minder dan 1 % in 2025 en in de orde van grootte van 1 tot 3 % in 2030.

Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien van toepassing, anders die van de belangrijkste opties)?

De productiekosten zullen toenemen en dus zullen ondernemers die een nieuwe vrachtauto aanschaffen met hogere aanloopkosten te maken krijgen. Voor een gemiddelde in 2025 ingeschreven nieuwe vrachtauto variëren de kosten tussen 858 en 27 797 EUR, en in 2030 tussen 4 657 en 58 760 EUR, afhankelijk van de gekozen optie. In relatieve zin bedraagt dit tussen 0,8 en 25,3 % van de aankoopprijs van het voertuig.

Wat zijn de gevolgen voor bedrijven, kleine en middelgrote ondernemingen en micro-ondernemingen?

Vervoerondernemers, vooral kleine en middelgrote ondernemers, zullen naar verwachting voordeel halen uit verminderd brandstofverbruik. De daaruit voortvloeiende besparingen zullen naar verwachting ruimschoots opwegen tegen de bijkomende kosten van een nieuwe met CO₂-reductietechnologieën uitgeruste vrachtauto. Kleine en middelgrote ondernemingen die dergelijke technologieën aan fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen leveren, zullen profiteren van de extra vraag.

Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?
Naar verwachting zullen de belastingopbrengsten in de EU-28 licht afnemen door een daling in de verkoop van diesel.
Zijn er nog andere significante gevolgen?
Een regelgevingskader voor CO ₂ -emissies van zware bedrijfsvoertuigen zal de automobiellindustrie in de EU helpen haar technologische en innovatieve voortrekkersrol in de wereld en de toegang tot markten te behouden. Wegens de verminderde behoefte aan fossiele brandstoffen zal de situatie met betrekking tot energiezekerheid in de EU verbeteren.
D. Vervolg
Wanneer wordt dit beleid geëvalueerd? <u>Maximaal 4 regels</u>
In 2022 is een vroegtijdige evaluatie voorzien van de doeltreffendheid van de wetgeving. In de evaluatie wordt 1) de doelstelling voor 2030 vastgesteld of bevestigd, 2) het toepassingsgebied uitgebreid naar andere groepen zware bedrijfsvoertuigen, d.w.z. bussen en kleinere vrachtauto's, en 3) de doeltreffendheid van de wijze van uitvoering beoordeeld, zoals de stimuleringsregeling voor emissieloze en lage-emissievoertuigen.