



Strasbourg, den 14.2.2023
SWD(2023) 89 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN

[...]

Ledsagedokument til

forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956

{COM(2023) 88 final} - {SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final}

Resumé
Konsekvensanalyse af revisionen af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO ₂ -emissioner
A. Behov for handling
Hvad er problemstillingen, og hvorfor er det et problem på EU-plan?
Der er tre centrale problemstillinger på EU-plan: 1) tunge køretøjer bidrager ikke i tilstrækkelig grad til at det øgede ambitionsniveau om at reducere drivhusgasemissionerne og behovet for at mindske EU's energifafhængighed, 2) transportvirksomhederne og forbrugerne går glip af muligheder for energibesparelse og hermed forbundne omkostningsbesparelser og 3) værdikæden for tunge køretøjer i EU risikerer at miste teknologisk og innovativt lederskab.
Hvilke resultater skal der opnås?
Målet med initiativet er at opfylde følgende specifikke målsætninger: 1) bidrage til 2030-målet om en reduktion af drivhusgasemissionerne på mindst 55 % og til 2050-målet om klimaneutralitet ved at reducere CO ₂ -emissionerne fra tunge køretøjer på en omkostningseffektiv måde i overensstemmelse med EU's klimamål og samtidig bidrage til at forbedre EU's energisikkerhed, 2) skabe fordele for transportvirksomheder og -brugere som følge af en større udbredelse af mere energieffektive køretøjer og 3) styrke den teknologiske og innovative førerposition for EU-bilindustriens værdikæde og stimulere beskæftigelsen.
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?
Klimaændringer er et grænseoverskridende problem. Uden en indsats på EU-plan kan nationale og lokale tiltag sandsynligvis ikke give tilstrækkelige resultater, og de risikerer at fragmentere det indre marked. Ved at handle på EU-plan gives hele bilindustriens værdikæde det nødvendige langsigtede og stabile markedssignal og den retssikkerhed, der er nødvendig for de store kapitalinvesteringer, der skal til for at udbrede nulemissionskøretøjer.
B. Løsninger
Hvilke løsninger er der overvejet for at nå målene? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor?
Forskellige politiske løsningsmodeller, inddelt i tre hovedkategorier, er blevet undersøgt: i) udvidelse af anvendelsesområdet, ii) CO ₂ -emissionsmålene og tidsrammen for nye tunge køretøjer, iii) specifikke reguleringsmekanismer såsom incitamentsordninger for nul- og lavemissionskøretøjer, iv) en mekanisme til medregning af det potentielle bidrag fra vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i vurderingen af målopfyldelsen og v) forvaltningsspørgsmål.
Med den foretrukne løsningsmodel bliver flere tunge køretøjer, der i øjeblikket ikke er reguleret, omfattet af anvendelsesområdet. CO ₂ -emissionsmålene sættes ned hvert femte år og styrkes betydeligt fra 2030. Der fastsættes omkostningsoptimale energieffektivitetsnormer for påhængskøretøjer. Fabrikanten, der fremstiller små mængder, undtages fra at skulle opfylde målene. Eventuelle indtægter fra afgifter for emissionsoverskridelser indgår fortsat i EU's almindelige budget.
Den nuværende incitamentsordning for nul- og lavemissionskøretøjer afskaffes fra 2030. Der fastsættes et krav om 100 % nulemissionsbybusser senest i 2030. Der indføres ikke nogen mekanisme til medregning af det potentielle bidrag fra vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. Med hensyn til forvaltning indføres en vis fleksibilitet for at sikre en omkostningseffektiv gennemførelse af lovgivningen, samtidig med at dens miljømæssige integritet garanteres.
Hvad er de forskellige interessenters holdning? Hvem støtter hvilken løsning?
Ud fra resultaterne af den offentlige høring og indkaldelsen af feedback støtter interessenterne generelt

udvidelsen af anvendelsesområdet, og at fabrikanter, der fremstiller små mængder, undtages. Der var generelt støtte til at udvide anvendelsesområdet til også at omfatte påhængskøretøjer, med undtagelse af visse transportvirksomheder.

Miljøorganisationer og fabrikanter af nulemissionskøretøjer gav udtryk for de største ambitioner og støttede en reduktion på 100 % senest i 2035 og en vedtagelse af delmål mellem 2025 og 2030 kombineret med en styrkelse af 2030-målet. Store køretøjsfabrikanter, transportvirksomheder, komponentleverandører og leverandører af brændstof og gas støttede mindre ambitiøse mål og gav udtryk for blandede holdninger, der generelt spændte fra et lavt til et middelhøjt ambitionsniveau. Navnlig de store fabrikanter og brændstofleverandørerne gik ikke ind for at fastsætte et reduktionsmål på 100 % inden en bestemt dato. Store køretøjsfabrikanter, komponentleverandører og transportvirksomheder støttede den nuværende udvidelse hvert femte år, mens NGO'er og fabrikanter af nulemissionskøretøjer opfordrede til, at målene sættes ned med kortere mellemrum.

Fabrikanter og transportvirksomheder støttede en fortsættelse af incitamentsordningen for nul- og lavemissionskøretøjer efter 2030, mens NGO'er opfordrede til, at den blev afskaffet efter 2030, og at incitamentet frem til 2030 blev begrænset til kun specifikke køretøjsklasser. El- og brintleverandører støttede en ordning, der kun er til fordel for nulemissionskøretøjer. Fastsættelsen af et krav om nulemissionskøretøjer for så vidt angår bybusser blev støttet af NGO'er og fabrikanter af nulemissionskøretøjer og af visse større fabrikanter. De øvrige store fabrikanter og brændstofleverandører var imod ethvert krav om nulemissionskøretøjer.

Leverandører af gas og brændstof støttede indførelsen af en mekanisme til medregning af brændstoffer i normerne, mens NGO'er argumenterede imod dette, og de store fabrikanter gav udtryk for blandede holdninger.

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)?

Den forventede kumulative emissionsreduktion (fra udstødning) mellem 2031 og 2050 er 35-48 % for tunge motorkøretøjer sammenlignet med referencescenariet og yderligere 1,4 % for påhængskøretøjer fra 2031 sammenlignet med middelscenariet. Normerne for tunge køretøjer bidrager til at reducere luftforurenende stoffer med ca. 7-17 % i 2035, 15-38 % i 2040 og 66-80 % i 2050 i forhold til referencescenariet.

Fordele i gennemsnitlige nettobesparelser i de samlede omkostninger ved ejerskab for førstebrugere er op til 6 000-9 800, 17 400-25 800 og 29 100-47 000 EUR pr. køretøj for 2030, 2035 og 2040. Nettobesparelserne for anden- og tredjebrugere viser en lignende tendens om end med mindre fordele. De samfundsmæssige fordele i levetiden anslås til 2 400-6 300, 18 300-31 900 og 33 7000-59 800 EUR pr. køretøj for 2030, 2035 og 2040. Nettobesparelserne for førstebrugere af nye påhængskøretøjer registreret i 2030 viser besparelser på 9 000-29 000 EUR pr. påhængskøretøj, afhængigt af typen, mens nettobesparelserne i køretøjets levetid set fra et samfundsmæssigt perspektiv når op på 11 500-42 500 EUR pr. køretøj.

I perioden 2031-2050 falder det endelige energiforbrug fra tunge motorkøretøjer med 11-19 % i forhold til referencescenariet. Der opnås besparelser med hensyn til fossile brændstoffer (hovedsagelig diesel) i størrelsesordenen 215-281 mio. ton olieækvivalenter i forhold til referencescenariet, hvilket reducerer EU-økonomiens importafhængighed med 150-200 mia. EUR. Idet der fastsættes energieffektivitetsnormer for påhængskøretøjer, spares yderligere 23 mio. ton olieækvivalenter fossilt brændstof i perioden 2031-2050, svarende til 16 mia. EUR.

Nettobeskæftigelsen vil være steget i 2030 og endnu mere i 2040 og 2050, og BNP forventes at være steget med 0,06-0,11 % i 2040.

Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes — ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?
<p>Omkostningerne for fabrikanten af tunge køretøjer stiger, idet nye køretøjer skal udstyres med yderligere teknologi for at kunne opfylde de skærpede CO₂-mål: 3 400-9 700, 5 300-11 800 og 6 500-13 100 EUR pr. køretøj for 2030, 2035 og 2040. Dette vil kræve yderligere investeringer fra fabrikanternes side, som anslås til ca. 4,9-8,7 mia. EUR om året mellem 2031 og 2050.</p> <p>Meromkostningerne pr. gennemsnitligt påhængskøretøj eller gennemsnitlig sættevogn er 2 500-5 250 EUR pr. køretøj i forhold til et referencescenarie for 2020.</p>
Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?
<p>Der er ingen restriktioner med hensyn til prisoverkommelighed for mellemstore og små virksomheder i nogen af de tre ambitiøse målsценарier. Deres samlede omkostninger ved ejerskab viser også besparelser. Brugte nulemissionskøretøjer er altid økonomisk overkommelige.</p> <p>Udviklingen og udbuddet af nulemissionskøretøjer (andelen af nulemissionskøretøjer i %: 20-35, 35-57 og 57-100 senest i 2030, 2035 og 2040) har en positiv indvirkning på innovationen og industriens teknologiske førerposition og konkurrenceevne.</p>
Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?
<p>Selv om den samlede indvirkning på BNP vil være positiv, anslås tabet af indtægter fra brændstofafgifter i 2030 at være ca. 0,004 % af BNP for EU-27. Dette tab kan opvejes på medlemsstatsniveau, f.eks. gennem indirekte beskatning. Der er ingen væsentlige administrative konsekvenser for de nationale forvaltninger, da de nødvendige bestemmelser allerede er indført.</p>
Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?
<p>Det vil fremme den teknologiske innovation i industrien i EU, at der sendes et klart reguleringsmæssigt signal og skabes forudsigelighed for industrien til at kunne udvikle og investere i brændstoføkonomiske tunge køretøjer.</p>
Proportionalitetsprincippet?
<p>Den foreslåede indsats står i et rimeligt forhold til at nå de klimamål, som EU har forpligtet sig til.</p>
D. Opfølgning
Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?
<p>En vurdering af effektiviteten af den nye lovgivning planlægges udført på samme tid som revisionen af anden lovgivning, der bidrager til den øgede ambition på klimaområdet.</p>