

Bruxelles, den 31.5.2017
SWD(2017) 189 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning

**om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og
brændstofforbrug**

{ COM(2017) 279 final }

{ SWD(2017) 188 final }

Resumé
Konsekvensanalyse af forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO ₂ -emissioner og brændstofforbrug
A. Behov for handling
Hvorfor? Hvad er problemstillingen?
CO ₂ -emissioner fra og brændstofforbrug for nye tunge køretøjer, der markedsføres i EU, er hidtil hverken blevet overvåget eller indberettet. Den manglende viden giver anledning til: 1) manglende muligheder for at udforme politikker for besparelser på transportvirksomhedernes (primært små og mellemstore virksomheder) brændstofforbrug, 2) øget konkurrence for køretøjsproducenter og 3) udfordringer vedrørende drivhusgasemissioner, for så vidt angår bidraget fra sektoren for tunge køretøjer til EU's mål for drivhusgasemissioner.
Hvad kan der forventes af initiativet?
Overvågning og indberetning af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO ₂ -emissioner vil bidrage til at afhjælpe markedssvigt, øge gennemsigtigheden og dække behovet for viden med solide og sammenlignelige data. Det vil sikre, at købsbeslutninger kan træffes på et informeret grundlag, og fremme konkurrence og udvikling af rationelle politikker og dermed fremme anvendelsen af brændstofeffektive køretøjer.
Hvad er merværdien ved tiltag på EU-plan?
Mange overvågningsordninger på nationalt niveau vil give anledning til mangel på sammenlignelige og fyldestgørende data. Det vil udløse en fragmentering af EU-markedet og tab af gennemsigtighed på markedet. En fælles database vil i stedet gøre overvågningsdata tilgængelige for købere og beslutningstagere på europæisk og nationalt niveau.
B. Løsninger
Hvilke lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige politiske løsningsmodeller er blevet overvejet? Foretrækkes én model frem for andre? Hvorfor?
Med certificeringsforordningens ikrafttræden vil alle nye lastbilers CO ₂ -emissioner og brændstofforbrug skulle beregnes med VECTO-simulationsværktøjet. Løsningsmodeller for, hvorvidt og hvordan disse data skal indberettes og overvåges på EU-niveau, er blevet overvejet. Basisscenariet er ingen handling på EU-plan. De mulige lovgivningsmæssige løsningsmodeller er følgende: 1) indberetning fra nationale myndigheder, 2) indberetning fra producenter af tunge køretøjer og 3) indberetning fra både nationale myndigheder og producenter.
Model nr. 3 foretrækkes. Løsningsmodellen er den mest effektive, især fordi den sikrer digital overførsel af oplysninger og sikrer fyldestgørende data på både nationalt og europæisk niveau, og fordi de administrative udgifter er beskedne.
Hvem støtter hvilken model?
Erhvervsorganisationer, private virksomheder, civilsamfundsorganisationer og offentlige myndigheder støtter henholdsvis løsningsmodel 1 og 3. Løsningsmodel 3 er også den foretrukne blandt enkeltpersoner og organisationer og støttes af de fleste interessenter. Løsningsmodel 2 støttes primært af visse erhvervsorganisationer.
C. Den foretrukne løsnings virkninger
Hvad er fordelene ved den foretrukne løsning (om nogen, ellers de vigtigste)?

Den valgte løsningsmodel vil sandsynligvis fremme konkurrencen om at producere mere energieffektive køretøjer og tilskynde til innovation. Virkningerne af mere energieffektiv godstransport forventes – i det mindste delvist – at brede sig til de fleste sektorer i EU's økonomi: Lavere driftsomkostninger til brændstof i forbindelse med transport vil give anledning til lavere transportpriser og dermed nedbringe andre sektorers omkostninger og i sidste ende være til gavn for EU's forbrugere. Der forventes positive virkninger for beskæftigelsen på mellemlang/lang sigt. Gradvise effektivitetsforbedringer af de købte køretøjer bør give anledning til besparelser på CO₂-emissionerne. Der forventes en gunstig, men ubetydelig, nedbringelse af andre emissioner.

Hvilke omkostninger er forbundet med den foretrukne løsning (om nogen, ellers de vigtigste)?

De eneste økonomiske omkostninger er de administrative udgifter. De forventes at være ubetydelige: omkring 1 EUR pr. køretøj.

Hvordan vil virksomheder, små og mellemstore virksomheder og mikrovirksomheder blive berørt?

De fleste EU-transportvirksomheder er små og mellemstore virksomheder, der kun anvender nogle få køretøjer. De forventes at drage nytte af overvågningen. Øget gennemsigtighed med hensyn til tunge køretøjers brændstofforbrug vil gøre det muligt at træffe købsbeslutninger på et mere informeret grundlag og dermed sikre brændstofbesparelser.

Vil det få stor virkning for de nationale budgetter og myndigheder?

Ud over de administrative udgifter på omkring 3 500 EUR om året forventes medlemsstaterne at drage nytte af adgangen til overvågningsdata om tunge køretøjer i udformningen af politikker for emissionsreduktioner, f.eks. specifikke beskatnings- eller incitamentordninger, herunder vejafgifter og offentlige indkøb.

Vil der være andre væsentlige virkninger?

Konsekvenserne med hensyn til konkurrenceevne og internationale virkninger forventes at være positive på mellemlang/lang sigt.

D. Opfølgning

Hvornår vil politikken blive revideret?

Efter en anvendelsesperiode på fem år.