

Brussel, 8.11.2017
SWD(2017) 651 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

bij

Effectbeoordeling van een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 (herschikking)

[...]

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

Samenvatting
Effectbeoordeling van een voorstel voor een verordening (herschikking) tot vaststelling van CO ₂ -emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011
A. Noodzaak van optreden
Waarom? Wat is het probleem?
<p>In de huidige verordeningen zijn CO₂-emissiedoelstellingen voor nieuwe auto's en bestelwagens in de gehele EU vastgesteld tot en met respectievelijk 2020 en 2021. De normen zijn een fundamenteel instrument gebleken om innovatie en investeringen in koolstofarme technologieën te realiseren. Zij hebben de automobielenindustrie van de EU geholpen het technologisch leiderschap in de wereld te behouden en de CO₂-emissies van nieuwe voertuigen te verminderen. Consumenten hebben van lagere brandstofkosten geprofiteerd.</p> <p>Er zijn echter de volgende belangrijke problemen vastgesteld: 1) het aandeel in de markt van de meest efficiënte voertuigen, waaronder emissiearme en emissievrije voertuigen, is onvoldoende om aan de verplichtingen van de Overeenkomst van Parijs te voldoen en de luchtkwaliteit te verbeteren, met name in stedelijke gebieden; 2) consumenten lopen mogelijke brandstofbesparing mis; 3) het gevaar om het concurrentievoordeel van de EU te verliezen wegens onvoldoende innovatie op de lange termijn in emissiearme autotechnologieën.</p>
Wat zijn de verwachte resultaten?
<p>Het doel van dit initiatief is: 1) bij te dragen tot de realisering van de verplichtingen van de EU krachtens de Overeenkomst van Parijs door de CO₂-emissies van auto's en bestelwagens op kosteneffectieve wijze te verminderen; 2) de brandstofverbruikskosten van consumenten te verlagen; 3) het concurrentievermogen van de automobielenindustrie in de EU te versterken en de werkgelegenheid te stimuleren.</p>
Wat is de toegevoegde waarde van optreden op EU-niveau?
<p>Zonder verder EU-optreden wordt er naar alle waarschijnlijkheid nauwelijks extra CO₂-vermindering door nieuwe auto's en bestelwagens gerealiseerd. CO₂-normen voor na 2020 zullen de lidstaten helpen hun bindende emissieverminderingdoelstellingen voor 2030 die in de verordening inzake de verdeling van de inspanningen zijn voorgesteld, te halen. Uitsluitend nationale en lokale initiatieven zijn naar alle waarschijnlijkheid minder doeltreffend, gezien het risico van gebrek aan samenhang, waardoor de interne markt wordt gefragmenteerd.</p>

B. Oplossingen
Welke wetgevende en niet-wetgevende beleidsopties zijn overwogen? Heeft een bepaalde optie de voorkeur? Waarom?
<p>Er zijn verschillende beleidsopties overwogen voor de volgende vraagstukken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) CO₂-emissiedoelstellingen; 2) verdeling van inspanningen tussen fabrikanten; 3) stimuleringsmaatregelen voor emissiearme en emissievrije voertuigen; 4) elementen voor een kosteneffectieve uitvoering; 5) versterking van de governance.
Wie steunt welke optie?
<p>Wat de niveaus van de doelstellingen betreft, zijn fabrikanten over het algemeen voorstander van minder ambitieuze doelstellingen voor 2030 dan ngo's die zich met milieu en consumenten bezighouden, die zowel voor 2025 als voor 2030 ambitieuzere doelstellingen voor ogen hebben. Wat de verdeling van de inspanningen betreft, zijn fabrikanten voorstander van een op massa gebaseerde curve van de grenswaarde, terwijl ngo's voetafdruk als nutsparemetere de voorkeur geven. Hoewel de automobielenindustrie overwegend tegen een</p>

verplichting tot emissiearme en emissievrije voertuigen is, vragen batterij- en elektriciteitsproducenten, investeerders in infrastructuur, Europese steden met luchtkwaliteitsproblemen, alsmede de meeste ngo's op het gebied van milieu en vervoer juist om een dergelijke benadering. Consumentenorganisaties nemen hier een neutrale positie in.

C. Effecten van de voorkeursoptie

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

De extra CO₂-emissieverminderingen voor auto's tussen 2005 en 2030 bovenop het basisscenario lopen uiteen van 4 tot 11,4 procentpunten. Tussen 2020 en 2030 nemen de emissies van luchtverontreinigende stoffen af met 2 tot 8 procentpunten voor NO_x en tot maximaal 10 procentpunten voor PM_{2,5}. Voor bestelwagens lopen de extra CO₂-emissieverminderingen tussen 2005 en 2030 uiteen van 4,8 tot 14,1 procentpunten. De emissies van luchtverontreinigende stoffen van bestelwagens nemen tussen 2020 en 2030 af met maximaal 9 (NO_x) of 10 (PM_{2,5}) procentpunten.

De voordelen voor consumenten in termen van "totale kosten van eigendom" voor een "gemiddelde nieuwe auto" in 2030 liggen tussen 1 000 en 2 000 EUR uitgaande van een levensduur van 15 jaar. Voor een "gemiddelde nieuwe bestelwagen" van 2030 liggen deze besparingen tussen 3 800 en 4 400 EUR. De nettobesparingen gelden zowel voor de eerste als voor de tweede gebruiker, waardoor ook de consumenten in de lagere inkomensgroep hiervan profiteren.

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

De productiekosten zullen toenemen en dat heeft gevolgen voor de prijs van de voertuigen, waardoor consumenten en bedrijven met hogere aanschafkosten voor een nieuw voertuig zullen worden geconfronteerd. Deze kosten nemen toe met strengere CO₂-doelstellingen voor het gehele wagenpark. Voor een gemiddelde nieuwe auto die in 2030 wordt geregistreerd, lopen deze uiteen van 400 tot 2 700 EUR. Voor een gemiddelde bestelwagen van 2030 lopen deze uiteen van 400 tot 2 400 EUR.

Wat zijn de gevolgen voor bedrijven, kmo's en micro-ondernemingen?

Uit de analyse blijken positieve economische gevolgen, waaronder ook voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's). Kleine autofabrikanten met minder dan 1 000 nieuwe voertuigregistraties per jaar in de EU worden van de CO₂-normen vrijgesteld. Als gebruiker van efficiëntere bestelwagens zullen kmo's op grote schaal profiteren van brandstofbesparingen. In de waardeketen van de automobielenindustrie moeten kmo's die conventionele technologieën inzetten, zich misschien aanpassen, maar zij zullen tevens profiteren van de extra vraag naar nieuwe en efficiëntere technologieën.

Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?

Het inkomstenverlies als gevolg van brandstofaccijnzen wordt in 2030 geraamd op circa 0,04 % van het BBP van EU-28. In alle beoordeelde scenario's is aangenomen dat dit wordt gecompenseerd door een verhoging van de indirecte belasting.

Zijn er nog andere significante gevolgen?

Een ambitieus, maar realistisch en kosteneffectief regelgevingskader voor auto's en bestelwagens zal de automobielenindustrie van de EU helpen haar wereldwijde concurrentiepositie en toegang tot markten te behouden. Wegens geringere behoeften aan fossiele brandstoffen zal de situatie op het gebied van energiezuiverheid in de EU verbeteren waarbij op de middellange termijn het grootste voordeel wordt behaald.

D. Follow-up

Wanneer wordt dit beleid geëvalueerd?

In 2024 kan een evaluatie van de doeltreffendheid van de nieuwe wetgeving plaatsvinden, aansluitend bij de evaluatie van andere wetgeving zoals in het voorstel voor de regeling voor de emissiehandel en de verordening inzake de verdeling van de inspanningen.