

Bryssel den 17.5.2018
SWD(2018) 186 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN

Följedokument till

**Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av
utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon**

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

Sammanfattning
Konsekvensbedömning av förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon.
A. Behov av åtgärder
Varför? Vilket problem behöver åtgärdas?
Mellan 1990 och 2015 ökade koldioxidutsläppen från tunga fordon med cirka 19 procent. Koldioxidutsläpp från tunga fordon regleras ännu inte i EU, i motsats till utsläpp från personbilar och lätta lastbilar. Ett antal olika typer av kostnadseffektiv teknik för att förbättra bränsleeffektiviteten finns, men sprids inte på marknaden, trots att de har låga kostnader och kan ge stora nettobesparingar. Detta beror huvudsakligen på bristande och asymmetrisk information på nybilsmarknaden, eftersom det är svårt för transportörer, som mestadels är små och medelstora företag, att få tillgång till och fullt ut använda den tekniska informationen om dessa typer av teknik. Detta leder till följande identifierade problem: 1) Utan vidare åtgärder kommer koldioxidutsläppen från tunga fordon att öka med upp till sex procent mellan 2015 och 2030. 2) Transportörer och deras kunder går miste om bränslebesparingar. 3) Europeiska tillverkare av tunga fordon och komponentleverantörer riskerar att förlora sitt tekniska innovativa ledarskap eftersom viktiga marknader, t.ex. USA, Kanada, Japan och Kina under senare år infört utsläppsnormer för att stimulera till innovation och snabbt förbättra fordonens effektivitet. Berörda parter innefattar vanliga medborgare, godstransportörer och tillverkare av tunga fordon.
Vad förväntas initiativet leda till?
Initiativet bör 1) bidra till att EU uppfyller sina åtaganden enligt Parisavtalet genom att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon, 2) sänka driftskostnaderna för transportörer och transportkostnaderna för konsumenter och 3) upprätthålla den ledande ställning inom teknik och innovation som EU:s tillverkare av tunga fordon och komponentleverantörer har.
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå?
Åtgärder på EU-nivå är kostnadseffektiva och kommer att säkerställa samordnade åtgärder för alla medlemsstater när det gäller att bekämpa klimatförändringarna. Det är osannolikt att medlemsstaternas enskilda åtgärder skulle vara tillräckliga.
B. Lösningar
Vilka alternativ, både lagstiftning och andra åtgärder, har övervägts? Finns det ett rekommenderat alternativ? Varför?
Behovet av att införa utsläppsnormer för koldioxid identifierades efter en analys av EU:s transportpolitiska åtgärder. Detta skulle innebära en kompletterande EU-åtgärd på utbudssidan för att säkerställa en verklig koldioxidminskning i den tunga transportsektorn. I utformningen av utsläppsnormerna för koldioxid övervägdes olika handlingsalternativ med beaktande av följande: 1) Koldioxidutsläppsmål. 2) Fördelningen av koldioxidutsläppen från EU:s hela fordonspark mellan fordonsgrupper och tillverkare. 3) Incitament för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon. 4) Faktorer för ett kostnadseffektivt genomförande. 5) Förstärkning av styrningen.
Vem stöder vilket alternativ?
De flesta intressenterna stöder införandet av koldioxidmål för tunga fordon på EU-nivå. Tillverkare av tunga fordon förespråkar mindre ambitiösa mål jämfört med icke-statliga organisationer och stöder ett enda koldioxidmål per tillverkare. I fråga om utsläppssnåla och utsläppsfria fordon får superkrediter stöd av tillverkare,

medan icke-statliga organisationer är positiva till ett mandat. Ett kostnadseffektivt genomförande får stöd av alla intressenter, med tillverkare som är positiva till "sparande och lån" och organisationer i civilsamhället som är positiva till ett handelssystem. De flesta intressenter stöder en övervakning av de certifierade koldioxidvärdena gentemot utsläppen vid verklig körning.

C. De rekommenderade alternativens konsekvenser

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

De alternativ som övervägts omfattar ett antal kurvor för mål för koldioxidminskningar fram till 2030.

Bland de olika alternativ som övervägts för målnivåerna ligger utsläppsminskningarna för koldioxid från tunga fordon 2030 på 3–8 procent jämfört med referensvärdet. Senast 2030 har kväveoxidutsläppen (NO_x) minskat med 1,3–4,7 procent och partikelutsläppen (PM_{2.5}) med upp till 0,6 procent.

Betydande nettovinster väntas för samhället i sin helhet, såväl som för transportörer och konsumenter. De blir allt större ju strängare målnivåerna sätts för koldioxidutsläppen. De ekonomiska nettovinsterna ur ett samhällsperspektiv, inbegripet koldioxidkostnader som undviks, ligger i intervallet 9 377–52 369 euro per lastbil som registreras 2025 och i intervallet 41 567–87 278 euro per lastbil som registreras 2030.

Med beaktande av marknaden för begagnade fordon ligger de kumulativa nettobesparingarna, dvs. skillnaden mellan bränslebesparingar och tillverkningskostnader, i intervallet 5 413–37 589 euro per lastbil 2025 och 22 032–82 429 euro per lastbil 2030. Detta motsvarar sänkta driftskostnader på 1–4 procent 2025 och 3–12 procent 2030.

En analys av de typer av kostnadseffektiv teknik som redan finns tillgänglig på kort sikt visar att utsläppsminskningar mellan 15 och 20 procent jämfört med referensvärdet skulle kunna uppnås 2025 om dessa typer av teknik används fullt ut.

Större osäkerhet om prestanda och kostnader för mer avancerad teknik, och särskilt alternativa drivlinor som förutsätter en existerande infrastruktur för alternativa bränslen, kan påverka möjligheten att införa alternativ med högre mål för minskningsnivåerna 2030.

De totala kostnaderna för godstransporter med tunga fordon per körning minskas något, med mindre än 1 procent 2025 och i storleksordningen 1–3 procent 2030.

Vad är kostnaderna för de rekommenderade alternativen (om sådana alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?

Tillverkningskostnaderna kommer att öka, och transportörer som köper en ny lastbil kommer att drabbas av högre initialkostnader. För en genomsnittlig ny lastbil som registreras 2025 ligger ökningen för de olika alternativen i intervallet 858–27 797 euro, och för 2030 i intervallet 4 657–58 760 euro. I relativa termer motsvarar detta 0,8–25,3 procent av fordonets inköpspris.

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

Transportföretag, som oftast är små och medelstora företag, förväntas dra nytta av den minskade bränsleförbrukningen. De besparingar som uppstår förväntas med råge uppväga extrakostnaderna för en ny lastbil som är utrustad med teknik för koldioxidminskning. Små och medelstora företag som förser tillverkare av tunga fordon med sådan teknik kommer att dra nytta av den ökade efterfrågan.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?

Skatteintäkterna i EU-28 förväntas minska något till följd av minskad försäljning av diesel.

Uppstår andra betydande konsekvenser?

En rättslig ram för koldioxidutsläpp från tunga fordon kommer att hjälpa den europeiska fordonsindustrin att behålla sitt globala ledarskap inom teknik och innovation och sitt tillträde till marknader. Eftersom behovet av fossila bränslen minskar, kommer EU:s energitrygghet att förbättras.

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över? Högst 4 rader

En tidig översyn av lagstiftningens ändamålsenlighet planeras för 2022. Översynen ska 1) fastställa eller

bekräfta målet för 2030, 2) utöka tillämpningsområdet till andra grupper av tunga fordon, dvs. bussar och mindre lastbilar, 3) se över genomförandeformernas ändamålsenlighet, t.ex. i fråga om incitamentssystemet för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon.