



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 14.2.2023
SWD(2023) 89 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

[\[...\]](#)

Följedokument till

förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING
om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för
koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter
samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956

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

Sammanfattning
Konsekvensbedömning av revideringen av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon
A. Behov av åtgärder
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?
Tre centrala problem har identifierats på EU-nivå: 1) Tunga fordon bidrar inte i tillräcklig utsträckning till att uppnå den höjda ambitionsnivån för minskning av växthusgasutsläppen och behovet av att minska EU:s energiberoende. 2) Transportföretag och konsumenter missar möjligheterna till energibesparingar och därmed förknippade kostnadsminskningar. 3) Värdekedjan för tunga fordon i EU riskerar att inte längre vara ledande inom teknik och innovation.
Vad vill man uppnå?
Initiativet syftar till att uppnå följande särskilda mål: 1) Att bidra till målet om en minskning av växthusgasutsläppen på minst 55 % fram till 2030 och till målet om klimatneutralitet senast 2050, genom att kostnadseffektivt minska koldioxidutsläppen från tunga fordon, i enlighet med EU:s klimatmål och samtidigt bidra till att förbättra EU:s energitrygghet. 2) Att skapa fördelar för transportföretag och användare genom en bredare spridning av mer energieffektiva fordon. 3) Att stärka det tekniska och innovativa ledarskapet för EU:s fordonsindustris värdekedja och stimulera sysselsättningen.
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritetsprincipen)?
Klimatförändringar är ett gränsöverskridande problem. Utan EU-åtgärder kommer nationella och lokala åtgärder sannolikt att vara otillräckliga och riskera att fragmentera den inre marknaden. Åtgärder på EU-nivå skulle ge fordonsindustrins hela värdekedja den långsiktiga, stabila marknadssignal och den rättssäkerhet som behövs för de stora kapitalinvesteringar som krävs för att utsläppsfria fordon ska kunna tas i bruk.
B. Lösningar
Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det något rekommenderat alternativ? Om inte, varför?
Olika politiska alternativ undersöktes, grupperade i tre huvudkategorier: i) Utvidgning av tillämpningsområdet, ii) Målnivåer för koldioxidutsläpp och tidsplaner för nya tunga fordon, iii) Särskilda regleringsmekanismer, såsom incitamentssystem för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon (ZLEV, Zero- and Low-Emission Vehicles), iv) En mekanism för att beakta det potentiella bidraget från förnybara och koldioxidsnåla bränslen vid bedömningen av om målen är uppfyllda och (v) Styrningsfrågor.
I det rekommenderade alternativet ingår flera i nuläget oreglerade tunga fordon i det rättsliga tillämpningsområdet. Målen för koldioxidutsläpp minskar i femårssteg och stärks avsevärt från och med 2030. Normer för kostnadsoptimal energieffektivitet fastställs för släpvagnar. Tillverkare av små volymer undantas från att uppnå målen. De eventuella intäkterna från avgifter för överskridande utsläpp förblir en del av EU:s allmänna budget.
Den nuvarande incitamentsmekanismen för ZLEV tas bort från och med 2030. En obligatorisk andel på 100 % utsläppsfria stadsbussar ska vara uppfyllt senast 2030. Det införs ingen mekanism för att ta hänsyn till det potentiella bidraget från förnybara och koldioxidsnåla bränslen. När det gäller styrning medges en viss flexibilitet för att säkerställa ett kostnadseffektivt genomförande av lagstiftningen samtidigt som dess miljöintegritet bevaras.
Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?
Att döma av resultaten från det öppna offentliga samrådet och återkopplingen från uppmaningen att inkomma med synpunkter står de berörda parterna i allmänhet bakom utvidgningen av

tillämpningsområdet med undantag för tillverkare av små volymer. Utvidgningen av tillämpningsområdet för släpvagnar fick allmänt stöd med undantag av vissa transportföretag.

Icke-statliga miljöorganisationer och tillverkare av utsläppsfria fordon förespråkade den högsta ambitionsnivån med stöd för en utsläppsminskning på 100 % fram till 2035 och antagandet av delmål mellan 2025 och 2030 i kombination med en förstärkning av målet för 2030. Stora fordonstillverkare, transportföretag, komponentleverantörer samt gas- och bränsleleverantörer förespråkade mindre ambitiösa mål med blandade åsikter som generellt låg på en skala mellan låga och medelhöga ambitionsnivåer. I synnerhet stora tillverkare och bränsleleverantörer var emot att fastställa ett mål om 100 % minskning till ett särskilt datum. Stora fordonstillverkare, komponentleverantörer och transportföretag stödde den nuvarande utvidgningen i femårssteg, medan icke-statliga organisationer och tillverkare av utsläppsfria fordon förespråkade minskning av målen i kortare steg.

Tillverkare och transportföretag var för att bibehålla incitamentsmekanismen för ZLEV efter 2030, medan icke-statliga organisationer förespråkade att den skulle avskaffas efter 2030 och att incitamenten fram till 2030 skulle begränsas till att endast omfatta vissa fordonskategorier. El- och väteleverantörer är för ett system som endast gynnar utsläppsfria fordon. Fastställandet av en obligatorisk andel utsläppsfria stadsbussar fick stöd av icke-statliga organisationer och tillverkare av utsläppsfria fordon samt av vissa större tillverkare. Övriga stora tillverkare och bränsleleverantörer var emot ett mandat för utsläppsfria fordon.

Gas- och bränsleleverantörer stödde införandet av en mekanism för att ta hänsyn till bränsle i normerna, medan icke-statliga organisationer argumenterade emot detta och stora tillverkare uttryckte blandade åsikter.

C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser

Vilka är fördelarna med det rekommenderade alternativet (om ett sådant finns, annars för huvudalternativen)?

De planerade samlade utsläppsminskningarna (från avgasrör) mellan 2031 och 2050 är 35–48 % för tunga motorfordon, jämfört med referensscenariot, och ytterligare 1,4 % för släpvagnar från och med 2031, jämfört med medelscenariot. Normerna för tunga fordon bidrar till att minska luftföroreningarna med omkring 7–17 % fram till 2035, 15–38 % fram till 2040 och 66–80 % fram till 2050, jämfört med referensscenariot.

Fördelarna i form av genomsnittliga nettobesparingar på den totala ägandekostnaden för den första användaren är upp till 6 000–9 800 euro, 17 400–25 800 euro samt 29 100–47 000 euro per fordon för 2030, 2035 respektive 2040. Nettobesparingarna för den andra och tredje användaren uppvisar liknande trender, med lägre fördelar. Samhällsvinsterna under fordonets livslängd beräknas ligga på 2 400–6 300, 18 300–31 900 samt 33 700–59 800 euro per fordon för 2030, 2035 respektive 2040. Nettobesparingarna för första användare av nya släpvagnar som registrerats 2030 visar besparingar på 9 000–29 000 euro per släpvagn, beroende på typ, medan de ekonomiska nettobesparingarna under fordonets livslängd ur samhälleligt perspektiv uppgår till 11 500–42 500 euro per fordon.

Under perioden 2031 till 2050 minskar den slutliga energianvändningen för tunga motorfordon med 11–19 % jämfört med referensscenariot. Besparingar på fossila bränslen (främst diesel) inom intervallet 215–281 Mtoe uppnås jämfört med referensscenariot, vilket minskar EU:s importberoende med 150–200 miljarder euro. Genom att fastställa energieffektivitetsnormer för släpvagnar sparar man ytterligare 23 Mtoe fossila bränslen under perioden 2031 till 2050, motsvarande 16 miljarder euro.

Nettoarbetstillfällena ökar fram till 2030 och ännu mer fram till 2040 och 2050, och BNP förväntas växa med 0,06–0,11 % fram till 2040.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om ett sådant finns, annars för de huvudsakliga alternativen)?

Kostnaderna för tillverkarna av tunga fordon ökar, eftersom ytterligare teknik måste införas i de nya fordonen för att uppnå de strängare koldioxidmålen: 3 400–9 700 euro, 5 300–11 800 euro och 6 500–13 100 euro per fordon för 2030, 2035 respektive 2040. Detta kräver ytterligare investeringar från tillverkarna på uppskattningsvis 4,9–8,7 miljarder euro årligen mellan 2031 och 2050.

De ytterligare kostnaderna per genomsnittlig släpvagn eller påhängsvagn är 2 500–5 250 euro per fordon jämfört med ett referensscenario för 2020.

Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?

Det finns inga begränsningar gällande överkomlighet för små och medelstora företag i något av de tre scenarierna för ambitionsnivå. Den totala ägandekostnaden visar även besparingar. Begagnade utsläppsfria fordon är alltid ekonomiskt överkomliga.

Utvecklingen och tillhandahållandet av utsläppsfria fordon (andel utsläppsfria fordon i procent: 20–35, 35–57 och 57–100 för 2030, 2035 respektive 2040) får positiva effekter för innovationen och industrins tekniska ledarskap och konkurrenskraft.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?

De totala BNP-effekterna kommer att bli positiva, men förlusten av bränsleskatter under 2030 beräknas uppgå till cirka 0,004 % av BNP i EU-27. Dessa förluster kan balanseras på medlemsstatsnivå, till exempel genom indirekt beskattning. Det ger inga betydande administrativa effekter på nationella förvaltningar eftersom de bestämmelser som krävs redan finns.

Uppstår andra betydande konsekvenser?

Genom att ge en tydlig signal i lagstiftningen och förutsägbarhet för industrin när det gäller att utveckla och investera i bränsleeffektiva tunga fordon främjas utvecklingen av industrins tekniska innovation i EU.

Proportionalitet?

Den föreslagna åtgärden står i proportion till de klimatmål som EU har åtagit sig att uppnå.

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över?

En översyn av den nya lagstiftningens ändamålsenlighet kommer att göras, parallellt med översynen av andra rättsakter som bidrar till att uppnå de höjda klimatambitionerna.