

Bryssel den 8.11.2017
SWD(2017) 367 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSANALYSEN

Följedokument till

förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv

**om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva
vägtransportfordon**

{COM(2017) 653 final} - {SWD(2017) 366 final}

Sammanfattning
Konsekvensbedömning av översynen av direktiv 2009/33/EG
A. Behov av åtgärder
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?
Direktivet om rena fordon uppfyller endast delvis sitt huvudsyfte, nämligen att främja offentlig upphandling av rena fordon (utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och fordon som drivs med andra alternativa bränslen). Därför har direktivet endast begränsade effekter på marknadsgenomslaget för fordon, på minskningen av koldioxidutsläpp och luftföroreningar och på sektorns tillväxt och konkurrenskraft. Problemet beror på direktivets begränsade tillämpningsområde, otydliga bestämmelser om fordonsinköp och en begränsad användning av en alltför komplex monetariseringsmetod.
Vad vill man uppnå?
Det viktigaste syftet är att bidra till hållbara och konkurrenskraftiga vägtransporter genom ökad upphandling av rena fordon (utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och fordon som drivs med andra alternativa bränslen). Den offentliga upphandlingen kommer att effektivt främja marknadsgenomslaget för rena fordon och minskade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar, samtidigt som tillväxt och konkurrenskraft upprätthålls i transportsektorn. Detta initiativ syftar till att utvidga tillämpningsområdet för direktivet och förenkla genomförandet, samtidigt som långsiktig säkerhet om marknadsefterfrågan skapas.
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritet)?
I 2017 års tal om tillståndet i unionen konstaterades att en prioriterad fråga var att göra EU världsledande när det gäller utfasning av fossila bränslen. På marknaderna i EU är efterfrågan fortfarande osäker. Detta initiativ ska stimulera efterfrågan och på så sätt öka marknadsgenomslaget för lätta och tunga fordon. Initiativet kompletterar utsläppsnormerna avseende koldioxidutsläpp för perioden efter 2020 för personbilar och lätta lastbilar i ett enda paket. Det omfattar också ett incitament för utsläppssnåla och utsläppsfria tunga fordon, vars koldioxidutsläpp i dagsläget inte omfattas. Det visar den långsiktiga politiska färdriktningen och stödjer mer enhetliga strategier för offentlig upphandling. Säkerheten om den långsiktiga efterfrågan kommer att främja marknadsinvesteringar och kostnadsänkningar för fordon, vilket gör det möjligt för lokala och regionala myndigheter att vidta bättre åtgärder. Åtgärderna är proportionella och inkräktar inte på huvudansvaret för att organisera (allmänna) transporter och ger medlemsstaternas myndigheter flexibilitet och manöverutrymme i genomförandet. Genom ändringen utvidgas marknadsstimulansen från mer avancerade medlemsstaters marknader till medlemsstater med nya marknader vilket bidrar till att skapa en europeisk marknadsstrategi som medlemsstaterna inte kan uppnå på egen hand. Vinsterna för de europeiska medborgarna på medellång och lång sikt är betydande.
B. Lösningar
Vilka olika alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?
Alternativen skiljer sig åt genom olika ambitionsnivå och interventionsnivå. Alternativ 1 handlar om ett upphävande av direktivet om rena fordon. Initiativets huvudsyfte ska uppnås genom nationella politiska åtgärder och frivilliga åtgärder på europeisk nivå. Alternativ 2 omfattar en gemensam definition av rena fordon och en ändrad metod för att monetarisera fordonens energi- och miljökonsekvenser. Medlemsstaterna ska välja ett av följande: Antingen införlivar de definitionen med sin nationella lagstiftning. I sådana fall måste de fastställa en nationell politisk ram där ambitionsnivån för 2030 anges. Eller också införlivar de monetariseringsmetoden, som måste användas av alla offentliga organ. Alternativ 3, med två varianter (hög eller låg ambitionsnivå), innebär att tillämpningsområdet för direktivet utvidgas till hyra, leasing och hyrköp av fordon samt till avtal om särskilda transporttjänster. Det omfattar en definition av rena fordon som baseras på utsläppströsklar (avgasutsläpp av koldioxid och luftföroreningar) för lätta fordon och fastställer minimimål för upphandling på medlemsstatsnivå. Det omfattar också ett gemensamt rapporterings- och övervakningssystem. Alternativ 4, med två varianter (hög eller låg ambitionsnivå), innebär precis som alternativ 3 att direktivets tillämpningsområde utvidgas, men det omfattar en definition av rena fordon som baseras på alternativa bränslen (batteridrivna, bränslecellsdrivna eller naturgasdrivna fordon samt laddhybrider) för alla lätta och tunga fordon och fastställer tillhörande minimiupphandlingsmål på medlemsstatsnivå. Både alternativ 3 och alternativ 4

avskaffar monetariseringsmetoden.
Alternativ 5 är det mest långtgående alternativet. Det nuvarande direktivet ersätts med en förordning som föreskriver metoden för monetarisering av fordons energi- och miljökonsekvenser. Detta alternativ skulle vara mest effektivt för att uppnå målen, men medför de högsta kostnaderna och inför en hög nivå av ingripande.
Alternativ 6 innebär att tillämpningsområdet för direktivet utvidgas till hyra, leasing och hyrköp av fordon samt till avtal om särskilda transporttjänster. Det omfattar en definition av rena fordon som kombinerar utsläppströsklar (avgasutsläpp av koldioxid och luftföroreningar) för lätta fordon och en definition baserad på alternativa bränslen för tunga fordon. Det fastställer också minimimål för upphandling på medlemsstatsnivå. Det möjliggör en framtida anpassning av direktivets krav för tunga fordon när koldioxidutsläppningskrav för dessa fordon antagits på EU-nivå. Det omfattar också ett gemensamt rapporterings- och övervakningssystem.
Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?
Alternativ 1 fick inget stöd från de berörda parterna. När det gäller alternativ 2 erkändes mervärdet av en definition av rena fordon, men det ansågs allmänt att det var tveksamt om det skulle gå att säkerställa sammanhållningen och ambitionsnivån i de nationella politiska ramarna. Huvuddelen av de offentliga och privata aktörerna (städer, verksamhetsutövare, tillverkare) stödde införandet av en definition av rena fordon, som vissa tyckte skulle vara utsläppsbasead och andra bränslebasead. Biltillverkarna ville se ett ambitiöst minimimål för upphandling av fordon som drivs med alternativa bränslen. De flesta företrädarna för offentliga organ stödde en utsläppsbasead strategi, och ville endast se minimimål om dessa inte fastställdes på kommunnivå. Transportföretagen var av samma åsikt. Brister avseende tunga fordon konstaterades. En klar majoritet ville avskaffa monetariseringsmetoden. Alternativ 5 förkastades av de flesta berörda parter.
C. De rekommenderade alternativens konsekvenser
Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (i förekommande fall, annars anges allmänna fördelar)?
Det rekommenderade alternativet (alternativ 6) väntas minska utsläppen av koldioxid, kväveoxid och partiklar (PM10) och minska miljökostnaderna för utsläpp av koldioxid och luftföroreningar (2,2 miljarder euro, livslängd för fordon upphandlade under perioden 2020–2035). Alternativet väntas möjliggöra skapandet av 6 700 nya arbetstillfällen under perioden 2020–2030 och öka industrins intäkter med 4,2 miljarder euro under tidsperioden 2020–2035.
Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (i förekommande fall, annars anges allmänna kostnader)?
Kostnadsbesparingarna med alternativ 6 beräknas till omkring 4,2 miljarder euro netto under perioden 2020–2035 jämfört med utgångsläget och bör ge bredare socioekonomiska vinster (ökade intäkter för företag, ökad sysselsättning) och miljövinster (vinster kopplade till minskade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar).
Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?
För lätta fordon är påverkan på små och medelstora företag och på konkurrenskraften begränsade, på grund av de offentligt upphandlade fordonens låga andelen av fordonsmarknadstransaktionerna. Uthyrningsföretag och leasingföretag kommer att behöva anpassa sina fordonsparker, vilket kommer att underlättas av accelererade kostnadsminskningar på fordonsmarknaderna. Kostnaderna väntas föras vidare till kunderna, med positiva effekter på driftskostnaderna. I sektorn för tunga fordon kommer små och medelstora tillverkare av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon att gagnas, medan små och medelstora företag som levererar traditionella fordon kommer att behöva anpassa sig. Tydlig och förutsebar långsiktig marknadsefterfrågan på bussar kommer att främja sektorns konkurrenskraft. Ökade investeringar i infrastruktur för laddning och tankning samt elnät skulle ha positiva effekter på tillväxten.
Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?
De extra upphandlingskostnaderna väntas uppgå till 2,2 miljarder euro under tidsperioden 2020–2035. Mindre administrativa kostnadsbesparingar på 2,4 miljarder beräknas kunna göras under bedömningsperioden som helhet (till 2035).
Uppstår andra betydande konsekvenser?
Inga ytterligare betydande konsekvenser har identifierats i denna konsekvensbedömning. Påverkan på skatteintäkterna kan variera mellan olika medlemsstater, beroende på bränsle- och energibeskattningen.
Proportionalitetsprincipen

Förfarandena för offentlig upphandling anpassas strategiskt. Initiativet ger medlemsstater och offentliga organ flexibilitet att anpassa minimikraven till de nationella förhållandena. De föreslagna åtgärderna inkräktar inte på medlemsstaternas befogenhet att organisera tillhandahållandet av transporter. De omfattar en viss del av den offentliga upphandlingen, inte hela. Valet av teknik är fritt. Minimikraven differentieras mellan medlemsstaterna.

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över?

Kommissionen kommer att utvärdera den nya lagstiftningen år 2027.