



Brüssel, den 16. Juli 2021  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2021/0197(COD)**

---

---

10906/21  
ADD 5

CLIMA 198  
ENV 534  
TRANS 483  
MI 572  
CODEC 1108  
IA 139

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. Juli 2021
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2021) 614 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG) Begleitunterlage zum VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2021) 614 final.

---

Anl.: SWD(2021) 614 final

Brüssel, den 14.7.2021  
SWD(2021) 614 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**  
**BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG)**

*Begleitunterlage zum*

**VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS  
UND DES RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der  
CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte  
Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union**

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -  
{SWD(2021) 613 final}

<b>Zusammenfassung</b>
Folgenabschätzung zur Überarbeitung der CO <sub>2</sub> -Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge
<b>A. Handlungsbedarf</b>
<b>Worin besteht das Problem und warum ist ein Tätigwerden auf EU-Ebene erforderlich?</b>
Auf EU-Ebene wurden drei Hauptprobleme erkannt: 1) Leichte Nutzfahrzeuge tragen nicht ausreichend zur Senkung der Treibhausgasemissionen um mindestens 55 % bis 2030 und zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 bei. 2) Verbraucherinnen und Verbraucher könnten unzureichend von den Vorteilen emissionsfreier Fahrzeuge profitieren. 3) Die Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der EU könnte ihre technologische Führungsposition verlieren. In der Folgenabschätzung werden außerdem die wichtigsten Ursachen diese Probleme und die am stärksten betroffenen Interessenträger dargelegt.
<b>Was soll erreicht werden?</b>
Mit der Initiative werden die folgenden spezifischen Ziele verfolgt: 1) Mit einer kostenwirksamen Senkung der CO <sub>2</sub> -Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zur Erreichung der Zielvorgabe, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu senken, und zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 beitragen. 2) Mit der stärkeren Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge für die Verbraucherinnen und Verbraucher bzw. die Bürgerinnen und Bürger Nutzen schaffen. 3) Die technologische Führungsposition der Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der EU durch die Anregung von Innovationen im Bereich emissionsfreier Technologien stärken und die Beschäftigung fördern.
<b>Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?</b>
Der Klimawandel ist ein grenzübergreifendes Problem, bei dem koordinierte EU-Maßnahmen nationale und lokale Maßnahmen wirksam ergänzen und verstärken. Ohne weitere EU-Maßnahmen werden nationale und lokale Initiativen allein wahrscheinlich nicht ausreichen und könnten zu einer Fragmentierung des Binnenmarkts führen. EU-Maßnahmen würden der gesamten Wertschöpfungskette der Automobilbranche das notwendige langfristige und stabile Marktsignal und die benötigte Rechtssicherheit für große Kapitalinvestitionen liefern, die für die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge erforderlich sind.
<b>B. Lösungen</b>
<b>Worin bestehen die Optionen zur Verwirklichung der Ziele? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Wenn nicht, warum?</b>
Verschiedene politische Optionen, die sich in drei Hauptkategorien unterteilen lassen, wurden untersucht: i) Zielwerte, Zeitplan und Modalitäten der Zielvorgaben für die CO <sub>2</sub> -Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, ii) spezifische Anreize für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge (ZLEV), iii) Mechanismus zur Berücksichtigung des potenziellen Beitrags erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe zur Erreichung der Zielvorgaben. Mit der bevorzugten Option werden die Zielwerte der CO <sub>2</sub> -Emissionen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (prozentuale Verringerung gegenüber 2021) ab 2030 mit einer Verringerung in Schritten von fünf Jahren deutlich verschärft. Mögliche Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe bleiben Teil des Gesamthaushalts der Union. Der derzeitige spezifische Anreizmechanismus für ZLEV wird ab 2030 aufgehoben. Ein Mechanismus zur Berücksichtigung des potenziellen Beitrags erneuerbarer oder kohlenstoffarmer Kraftstoffe wird nicht eingeführt.
<b>Welchen Standpunkt vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche</b>

## **Option?**

Aus den Ergebnissen der öffentlichen Konsultation geht hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Zielwerte hervor, dass die Fahrzeughersteller keine Änderungen an den derzeitigen Zielvorgaben für 2025 fordern. Für 2030 und darüber hinaus müsste das Ambitionsniveau von den Bedingungen abhängig gemacht werden, die dafür geschaffen werden. Behörden und NRO befürworteten im Allgemeinen die Festlegung ehrgeizigerer Zielvorgaben für 2025 und 2030 und neue Zielvorgaben für 2035 und 2040. NRO im Bereich Umweltschutz forderten Nullemissionen als Zielvorgabe bis spätestens 2035. Hinsichtlich des Zeitplans für die Zielvorgaben befürworteten die Fahrzeughersteller, diese weiterhin alle fünf Jahre anzupassen. NRO im Bereich Umweltschutz forderten jährliche Ziele für die Verringerung oder ein 2027 festzulegendes Zwischenziel. In Bezug auf den Anreizmechanismus für ZLEV waren Hersteller der Ansicht, dass er in seiner aktuellen Form beibehalten werden sollte. NRO im Bereich Umweltschutz forderten die Streichung dieser Anreizregelung, sobald der Anteil der Elektrofahrzeuge ein bestimmtes Niveau erreicht hat. Kraftstoffhersteller und Zulieferer von Bauteilen vertraten den Standpunkt, dass eine Verringerung der Emissionen durch die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen für die Bewertung der Erreichung der Zielvorgaben berücksichtigt werden sollte. NRO im Bereich Umweltschutz sprachen sich gegen eine solche Berücksichtigung aus.

## **C. Auswirkungen der bevorzugten Option**

### **Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?**

Die bevorzugte Option leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Für diesen Sektor sind Emissionsminderungen gegenüber 2005 in einem Bereich von 32-33 % im Jahr 2030, 56-66 % im Jahr 2035 und 83-89 % im Jahr 2040 geplant. Die bevorzugte Option wird auch zu einer Verringerung der Luftschadstoffemissionen beitragen: Die geschätzten kumulierten Kosten der vermiedenen Schadstoffe belaufen sich für den Zeitraum von 2030 bis 2040 im Vergleich zur Ausgangssituation auf 49 bis 59 Mrd. EUR. Die Vorteile für die Verbraucherinnen und Verbraucher in Form von durchschnittlichen Nettoeinsparungen bei den Gesamtbetriebskosten belaufen sich, gemittelt über die EU-weite Flotte neuer Fahrzeuge, für die jeweils ersten Fahrzeugnutzer bei einem Personenkraftwagen von 2030 auf bis zu 330-600 EUR und bei einem leichten Nutzfahrzeug von 2030 auf bis zu 340-600 EUR. Sie erhöhen sich auf rund 2800-3100 EUR bei einem Personenkraftwagen von 2040 und auf rund 5200-5500 EUR bei einem leichten Nutzfahrzeug von 2040. Die jeweils zweiten Fahrzeugnutzer erzielen ebenfalls Nettoeinsparungen. Über die Lebensdauer entstehen gesellschaftliche Verteile im Bereich von 860-1600 EUR bei einem Personenkraftwagen von 2030 und 1000-1200 EUR bei einem leichten Nutzfahrzeug von 2030. Sie erhöhen sich auf rund 4600-5100 EUR bei einem Personenkraftwagen von 2040 und auf 5600-6400 EUR bei einem leichten Nutzfahrzeug von 2040. Für den Zeitraum von 2030 bis 2050 werden bei Diesel und Benzin Einsparungen im Bereich von 913-1100 Mtoe gegenüber der Ausgangssituation erreicht, wodurch die Importabhängigkeit der EU-Wirtschaft sinkt. Positive Auswirkungen entstehen für das BIP in der gesamten Wirtschaft und für die Beschäftigungssituation. Insbesondere werden 2030 und in noch stärkerem Maße 2040 Arbeitsplätze geschaffen. Jedoch ist mit einer Streichung von Arbeitsplätzen in der Produktion von Bauteilen für konventionelle Motoren zu rechnen, und eine Umschulung der Arbeitskräfte des Sektors wird erforderlich, um den Übergang zu erleichtern.

### **Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?**

Die Kosten für Fahrzeughersteller steigen, da die Einhaltung der strengeren CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben den Einsatz zusätzlicher Technologien in der Flotte der neuen Fahrzeuge erfordert. Für ein Neufahrzeug von 2030 liegen die zusätzlichen Kosten, gemittelt über die EU-weite Flotte neuer Fahrzeuge, im Bereich von 300-550 EUR (Personenkraftwagen) und 450-940 EUR (leichte Nutzfahrzeuge). Sie erhöhen sich auf einen Bereich von 1400-1700 EUR bei einem Personenkraftwagen von 2040 und von rund 2300-2700 EUR bei einem leichten Nutzfahrzeug von 2040.

<b>Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und Wettbewerbsfähigkeit?</b>
Laut Analyse sind die wirtschaftlichen Folgen positiv, auch für KMU. KMU, die leichte Nutzfahrzeuge verwenden, werden in hohem Maße von Kraftstoffeinsparungen profitieren. KMU, die konventionelle Automobiltechnologien produzieren, müssen sich zwar möglicherweise anpassen, sie werden aber auch von den neuen Möglichkeiten profitieren, die sich aus der zusätzlichen Nachfrage nach neuen Technologien ergeben.
<b>Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden?</b>
Während die Auswirkungen auf das BIP insgesamt positiv sein werden, werden die Kraftstoffsteuereinnahmen Schätzungen zufolge im Jahr 2030 um rund 0,01 % des BIP der EU-27 zurückgehen. Diese Verluste können auf der Ebene der Mitgliedstaaten beispielsweise durch indirekte Steuern ausgeglichen werden. Es gibt keine zusätzlichen verwaltungstechnischen Auswirkungen auf die nationalen Behörden.
<b>Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?</b>
Ein ehrgeiziger, kostenwirksamer langfristiger Rechtsrahmen für CO <sub>2</sub> -Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen wird Vorhersehbarkeit schaffen und der Automobilindustrie der EU helfen, ihre technologische Führungsposition zu behaupten.
<b>Verhältnismäßigkeit</b>
Die vorgeschlagene Maßnahme steht in einem angemessenen Verhältnis zur Verwirklichung der Klimaziele, zu denen sich die EU verpflichtet hat.
<b>D. Folgemaßnahmen</b>
<b>Wann wird die Maßnahme überprüft?</b>
Eine Überprüfung der Wirksamkeit der neuen Rechtsvorschriften ist parallel zur Überprüfung anderer Rechtsvorschriften, wie im Vorschlag für das EHS und in der Lastenteilungsverordnung angegeben, vorgesehen.