



Brüssel, den 2. Juni 2017
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0111 (COD)

9939/17
ADD 3

CLIMA 166
ENV 570
TRANS 245
MI 473
CODEC 974

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	1. Juni 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2017) 189 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung und Meldung der CO2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2017) 189 final.

Anl.: SWD(2017) 189 final

Brüssel, den 31.5.2017
SWD(2017) 189 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates

**über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des
Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge**

{COM(2017) 279 final}

{SWD(2017) 188 final}

Zusammenfassung
<p>Folgenabschätzung zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge</p>
A. Handlungsbedarf
Warum? Um welche Problematik geht es?
<p>Die Kohlendioxid(-CO₂)-Emissionen und der Kraftstoffverbrauch neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in der EU auf den Markt gebracht werden, wurden bisher weder überwacht noch gemeldet. Diese Wissenslücke führt zu 1) verpassten Chancen bei der Gestaltung politischer Maßnahmen zur Senkung der Kraftstoffkosten von Verkehrsunternehmen, bei denen es sich vor allem um KMU handelt; 2) mehr Konkurrenz für Fahrzeughersteller; 3) Schwierigkeiten für den Sektor für schwere Nutzfahrzeuge hinsichtlich seines Beitrags zu den THG-Zielen der EU.</p>
Was soll mit dieser Initiative erreicht werden?
<p>Die Überwachung und Meldung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs und der spezifischen CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge würde das Marktversagen ausgleichen, die Transparenz steigern und die Wissenslücke durch aussagekräftige und vergleichbare Daten schließen. Sie würden es ermöglichen, fundierte Kaufentscheidungen zu treffen, sowie die Wettbewerbsfähigkeit und die Entwicklung rationaler politischer Strategien und somit die Verbreitung kraftstoffeffizienter Fahrzeuge fördern.</p>
Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene?
<p>Zahlreiche nationale Überwachungsprogramme würden zu mangelnder Vergleichbarkeit und Vollständigkeit der Daten führen. Dies würde wiederum eine Fragmentierung des EU-Markts und einen Verlust an Markttransparenz zur Folge haben. Mithilfe einer gemeinsamen Datenbank hingegen würden die Überwachungsdaten hingegen Käufern sowie politischen Entscheidungsträgern auf EU- und nationaler Ebene zur Verfügung stehen.</p>
B. Lösungen
Welche legislativen und nichtlegislativen Politikoptionen wurden erwogen? Wird eine davon bevorzugt? Warum?
<p>Mit Inkrafttreten der Zertifizierungsverordnung müssen die CO₂-Emissionen und der Kraftstoffverbrauch aller neuen Lkw mithilfe des VECTO-Simulationsinstruments berechnet werden. Die Optionen wurden im Hinblick darauf geprüft, ob und wie diese Daten auf EU-Ebene gemeldet und überwacht werden sollten. Das Basisszenario entspricht keinen Maßnahmen auf EU-Ebene. Die folgenden Legislativoptionen wurden in Betracht gezogen: 1) Meldung durch die nationalen Behörden, 2) Meldung durch die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge und 3) kombinierte Meldungen durch die nationalen Behörden und die Hersteller.</p> <p>Option 3 wird bevorzugt. Dabei handelt es sich um die wirksamste Option, insbesondere, weil damit der digitale Informationsfluss sichergestellt wird, Daten sowohl auf nationaler als auch auf EU-Ebene erfasst werden und nur geringe Verwaltungskosten entstehen.</p>
Wer unterstützt welche Option?
<p>Die Berufsverbände, private Unternehmen, Organisationen der Zivilgesellschaft und die Behörden sprechen sich entweder für Option 1 oder Option 3 aus. Option 3 wird auch von Einzelpersonen und internationalen Organisationen bevorzugt und trifft bei den meisten Interessenträgern auf Zustimmung. Option 2 wird in erster Linie von einigen Berufsverbänden befürwortet.</p>

C. Auswirkungen der bevorzugten Option
Was sind die Vorteile der bevorzugten Option (sofern vorhanden, ansonsten die wichtigsten)?
<p>Sie wird wahrscheinlich den Wettbewerb um die Herstellung energieeffizienterer Fahrzeuge fördern und Anreize für Innovationen schaffen. Ein energieeffizienterer Güterverkehr dürfte sich zumindest teilweise auf die meisten Sektoren der EU-Wirtschaft auswirken. Durch geringere Kraftstoffkosten im Verkehrssektor würden die Transportpreise fallen, was eine Verringerung der Kosten in anderen Sektoren zur Folge hätte und schließlich auch den Verbrauchern in der EU zugutekommen würde. Auch für die Beschäftigungslage dürften mittel-/langfristig Vorteile entstehen. Die stufenweise Verbesserung der Energieeffizienz gekaufter Fahrzeuge sollte Einsparungen bei den CO₂-Emissionen mit sich bringen. Allerdings sind nur geringfügige Verringerungen bei anderen Emissionen zu erwarten.</p>
Welche Kosten entstehen bei den bevorzugten Optionen (sofern vorhanden, ansonsten die wichtigsten)?
<p>Es entstehen ausschließlich Verwaltungskosten, die vernachlässigbar sein dürften (rund 1 EUR pro Fahrzeug).</p>
Wie fällt die Belastung für Unternehmen, KMU und Kleinunternehmen aus?
<p>Bei den meisten Verkehrsunternehmen in der EU handelt es sich um KMU, die nur wenige Fahrzeuge betreiben. Sie dürften von der Überwachung profitieren. Mehr Transparenz in Bezug auf den Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge würde fundiertere Kaufentscheidungen ermöglichen und für entsprechende Einsparungen sorgen.</p>
Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden geben?
<p>Abgesehen von den Verwaltungskosten in Höhe von rund 3500 EUR pro Jahr dürfte die Verfügbarkeit der Daten aus der Überwachung den Mitgliedstaaten bei der Gestaltung von Maßnahmen zur Förderung der Emissionsminderung, z. B. durch spezifische Besteuerung oder Anreize wie Straßennutzungsgebühren und die Vergabe öffentlicher Aufträge, von Nutzen sein.</p>
Wird es andere spürbare Auswirkungen geben?
<p>Die mittel-/langfristigen Auswirkungen der Wettbewerbsfähigkeit, auch auf der internationalen Ebene, dürften positiv sein.</p>
D. Folgemaßnahmen
Wann wird die Maßnahme überprüft?
<p>Nach einem Anwendungszeitraum von 5 Jahren.</p>