



Rat der  
Europäischen Union

009429/EU XXVI. GP  
Eingelangt am 29/01/18

Brüssel, den 14. November 2017  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
2017/0293 (COD)

---

---

14217/17  
ADD 4

CLIMA 302  
ENV 918  
TRANS 466  
MI 807  
CODEC 1787  
IA 178

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	9. November 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2017) 651 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung) [...]

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2017) 651 final.

---

Anl.: SWD(2017) 651 final

Brüssel, den 8.11.2017  
SWD(2017) 651 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung)**

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

<b>Zusammenfassung</b>
<p>           Folgenabschätzung eines Vorschlags für die Neufassung einer Verordnung zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011         </p>
<b>A. Handlungsbedarf</b>
<b>Warum? Um welche Problematik geht es?</b>
<p>           In den derzeit geltenden Verordnungen sind EU-weite CO<sub>2</sub>-Emissionsziele für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge bis zum Jahr 2020 bzw. 2021 festgelegt. Diese Normen waren ein Hauptinstrument zur Förderung von Innovation und Investitionen im Bereich der CO<sub>2</sub>-armen Technologien. Sie trugen dazu bei, dass die Automobilindustrie der EU ihre globale Spitzenposition behalten und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen senken konnte. Die Verbraucher profitierten von geringeren Kraftstoffkosten.         </p> <p>           Allerdings wurden die folgenden wesentlichen Probleme erkannt: 1) Der Marktanteil der effizientesten Fahrzeuge, zu denen emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge gehören, reicht nicht aus, um die Verpflichtungen im Rahmen des Übereinkommens von Paris zu erfüllen und die Luftqualität, vor allem im städtischen Raum, zu verbessern; 2) den Verbrauchern entgehen mögliche Kraftstoffeinsparungen; 3) es besteht die Gefahr, dass die EU ihren Wettbewerbsvorteil verliert, wenn bei emissionsarmen Automobiltechnologien langfristig zu wenig innoviert wird.         </p>
<b>Was soll mit dieser Initiative erreicht werden?</b>
<p>           Die Initiative soll 1) dazu beitragen, dass die EU ihren Verpflichtungen im Rahmen des Übereinkommens von Paris nachkommt, indem die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge kostengünstig gesenkt werden, 2) die Kraftstoffverbrauchskosten für Verbraucher senken, 3) die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der EU stärken und die Beschäftigung stimulieren.         </p>
<b>Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene?</b>
<p>           Ohne weitere Maßnahmen der EU auf diesem Gebiet dürften die CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen wohl kaum weiter verringert werden. CO<sub>2</sub>-Normen, die über das Jahr 2020 hinaus gelten, helfen den Mitgliedstaaten, ihre bis 2030 verbindlichen Zielvorgaben für die Emissionsreduktion zu erfüllen, die in der Lastenteilungsverordnung vorgeschlagen werden. Nationale und lokale Initiativen allein dürften weniger wirksam sein, da die Gefahr besteht, dass sie nicht aufeinander abgestimmt sind, was eine Fragmentierung des Binnenmarkts zur Folge hätte.         </p>

<b>B. Lösungen</b>
<b>Welche gesetzgeberischen und sonstigen Maßnahmen wurden erwogen? Wird eine Option bevorzugt? Warum?</b>
<p>           Mit Blick auf die folgenden Problemfelder wurden verschiedene Politikoptionen geprüft:         </p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Zielvorgaben für die CO<sub>2</sub>-Emissionen;</li> <li>2) Verteilung der Lasten auf die Hersteller;</li> <li>3) Anreize für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge;</li> <li>4) Faktoren der kostenwirksamen Umsetzung;</li> <li>5) Stärkung der Governance.</li> </ol>
<b>Wer unterstützt welche Option?</b>
<p>           Bei den Zielvorgaben sprechen sich die Hersteller im Allgemeinen für weniger strenge Vorgaben bis 2030 aus als die nichtstaatlichen Umwelt- und Verbraucherorganisationen, die dafür plädieren, sowohl für 2025 als auch für 2030 strengere Zielwerte vorzugeben. Bei der Lastenteilung unterstützen die Hersteller eine massenbasierte         </p>

Grenzwertkurve, während NRO die Fahrzeugstandfläche als Nutzwertparameter bevorzugen. Während die Automobilindustrie die verbindliche Ausrichtung auf emissionsarme/emissionsfreie Fahrzeuge überwiegend ablehnt, fordern Batteriehersteller und Stromerzeuger, Infrastrukturinvestoren, zahlreiche Städte in der EU mit Luftqualitätsproblemen und die meisten Umwelt- und Verkehrs-NRO ein solches Konzept. Die Verbraucherorganisationen nehmen hierzu eine neutrale Haltung ein.

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

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

Die CO<sub>2</sub>-Senkungen, die bei Personenkraftwagen im Zeitraum 2005 bis 2030 zusätzlich zum Vergleichsszenario zu erzielen sind, liegen zwischen 4 und 11,4 Prozentpunkten. Im Zeitraum von 2020 bis 2030 gehen die Schadstoffemissionen um 2 bis 8 Prozentpunkte bei NO<sub>x</sub> und um bis zu 10 Prozentpunkte bei PM<sub>2,5</sub> zurück. Bei leichten Nutzfahrzeugen betragen die im Zeitraum 2005 bis 2030 zusätzlich zu erzielenden CO<sub>2</sub>-Senkungen 4,8 bis 14,1 Prozentpunkte. Die Schadstoffemissionen leichter Nutzfahrzeuge gehen zwischen 2020 und 2030 um 9 (NO<sub>x</sub>) bzw. 10 (PM<sub>2,5</sub>) Prozentpunkte zurück.

Die Verbrauchervorteile in Form der „Gesamtbetriebskosten“ für einen „durchschnittlichen neuen Personenkraftwagen“ des Jahres 2030 belaufen sich – bei einer Lebensdauer von 15 Jahren – auf 1000 bis 2000 EUR. Bei einem „durchschnittlichen leichten Nutzfahrzeug“ des Jahres 2030 erreichen diese Einsparungen zwischen 3800 und 4400 EUR. Sowohl für den ersten als auch für den zweiten Besitzer ergeben sich Nettoeinsparungen, was auch den Verbrauchern aus den niedrigeren Einkommensgruppen zugutekommt.

#### **Welche Kosten entstehen bei der bevorzugten Option bzw. den wesentlichen Optionen?**

Die Herstellungskosten werden steigen, was sich auf den Fahrzeugpreis niederschlägt. Auf die Verbraucher/Unternehmen kommen höhere Anschaffungskosten für Neufahrzeuge zu. Diese Kosten werden mit einer Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben für die Gesamtflotte weiter steigen. Für einen durchschnittlichen neuen Personenkraftwagen, der im Jahr 2030 zugelassen wird, belaufen sich die zusätzlichen Kosten auf 400 EUR bis 2700 EUR, für ein durchschnittliches neues leichtes Nutzfahrzeug auf 400 EUR bis 2400 EUR.

#### **Worin bestehen die Auswirkungen auf Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen?**

Laut Analyse sind die wirtschaftlichen Folgen positiv, auch für KMU. Kleine Automobilhersteller mit weniger als 1000 Neuzulassungen pro Jahr in der EU sind von den CO<sub>2</sub>-Normen ausgenommen. KMU, die effizientere leichte Nutzfahrzeuge einsetzen, werden in hohem Maß von Kraftstoffeinsparungen profitieren. KMU in der Wertschöpfungskette der Automobilindustrie, die konventionelle Technologien produzieren, müssen sich möglicherweise anpassen, profitieren aber auch von der zusätzlichen Nachfrage nach neuen, effizienteren Technologien.

#### **Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden?**

Die Einbußen bei der Kraftstoffsteuer werden für das Jahr 2030 mit rund 0,04 % des BIP der EU-28 veranschlagt. In allen geprüften Szenarios wird angenommen, dass dies durch höhere indirekte Steuern ausgeglichen wird.

#### **Gibt es andere nennenswerte Auswirkungen?**

Ein anspruchsvoller, dabei aber realistischer, kostengünstiger Rechtsrahmen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge trägt dazu bei, dass die Automobilindustrie der EU weiterhin weltweit wettbewerbsfähig ist und Zugang zu den Märkten hat. Da der Bedarf an fossilen Kraftstoffen zurückgeht, verbessert sich die Energieversorgungssicherheit der EU, wobei die höchsten Verbesserungen mittelfristig erzielt werden.

### **D. Folgemaßnahmen**

#### **Wann wird die Maßnahme überprüft?**

Die Wirksamkeit der neuen Rechtsvorschriften könnte 2024 parallel zur Überprüfung anderer Rechtsvorschriften, wie dem Vorschlag zur Emissionshandelsrichtlinie und zur Lastenteilungsverordnung, überprüft werden