



Brüssel, den 17. Februar 2023  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2023/0042(COD)**

---

---

6539/23  
ADD 4

CLIMA 82  
ENV 147  
TRANS 63  
MI 122  
CODEC 208  
IA 23

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. Februar 2023
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2023) 89 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) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2023) 89 final.

---

Anl.: SWD(2023) 89 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Straßburg, den 14.2.2023  
SWD(2023) 89 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) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der  
CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von  
Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956**

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

<b>Zusammenfassung</b>
Folgenabschätzung zur Überarbeitung der CO <sub>2</sub> -Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge
<b>A. Handlungsbedarf</b>
<b>Worin besteht das Problem und warum sind Maßnahmen auf EU-Ebene erforderlich?</b>
Auf EU-Ebene wurden drei Hauptprobleme ermittelt: 1) Schwere Nutzfahrzeuge leisten einen zu geringen Beitrag zu den ambitionierteren Zielen für die Senkung der THG-Emissionen und zur erforderlichen Verringerung der Energieabhängigkeit der EU; 2) den Verkehrsunternehmen und Verbrauchern bleiben Möglichkeiten zu Energieeinsparungen und den damit verbundenen Kostensenkungen verschlossen; und 3) es besteht die Gefahr, dass die Wertschöpfungskette im Bereich schwerer Nutzfahrzeuge in der EU ihre Führungsposition in Bezug auf Technik und Innovation verliert.
<b>Was soll erreicht werden?</b>
Mit der Initiative werden im Einzelnen folgende Ziele verfolgt: 1) Beitrag zur angestrebten Verringerung der Treibhausgasemissionen um mindestens 55 % bis 2030 und zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 durch eine kosteneffiziente Verringerung der CO <sub>2</sub> -Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge im Einklang mit den Klimazielen der EU sowie Beitrag zur Verbesserung der Energieversorgungssicherheit der EU; 2) Vorteile für die Verkehrsunternehmer und -nutzer durch einen breiteren Einsatz energieeffizienterer Fahrzeuge; 3) Stärkung der führenden Rolle der Wertschöpfungskette der Automobilindustrie in der EU in den Bereichen Technik und Innovation und Förderung der Beschäftigung.
<b>Worin besteht der Mehrwert von Maßnahmen auf EU-Ebene (Subsidiarität)?</b>
Der Klimawandel ist ein grenzüberschreitendes Problem. Ohne EU-Maßnahmen dürften nationale und lokale Initiativen nicht ausreichen und könnten zu einer Fragmentierung des Binnenmarkts führen. EU-Maßnahmen senden das notwendige langfristige und stabile Marktsignal an die gesamte Wertschöpfungskette der Automobilbranche aus und schaffen die erforderliche Rechtssicherheit für die umfangreichen Kapitalinvestitionen, die für die weitere 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>
Es wurden verschiedene politische Optionen untersucht, die sich in drei Hauptkategorien unterteilen lassen: i) Ausweitung des Anwendungsbereichs; ii) CO <sub>2</sub> -Emissionszielvorgaben und entsprechender Zeitplan für neue schwere Nutzfahrzeuge; iii) spezifische Regulierungsmechanismen wie Anreizsysteme für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge; iv) Mechanismus zur Berücksichtigung des potenziellen Beitrags erneuerbarer und CO <sub>2</sub> -armer Kraftstoffe zur Erreichung der Zielvorgaben; v) Verwaltungsfragen. Bei der bevorzugten Option werden einige derzeit nicht regulierte schwere Nutzfahrzeuge in den Regelungsbereich aufgenommen. Die Zielvorgaben für die CO <sub>2</sub> -Emissionen werden alle fünf Jahre strenger und ab 2030 deutlich verschärft. Für Anhänger werden kostenoptimale Energieeffizienzstandards festgelegt. Kleinserienhersteller werden von der Einhaltung der Zielvorgaben ausgenommen. Mögliche Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe bleiben Teil des Gesamthaushalts der Union. Der derzeitige Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge wird ab 2030 abgeschafft. Ab 2030 müssen alle Stadtbusse emissionsfrei sein. Ein Mechanismus zur Berücksichtigung des potenziellen Beitrags erneuerbarer oder CO <sub>2</sub> -armer Kraftstoffe wird nicht eingeführt. Im Verwaltungsbereich ist eine gewisse Flexibilität vorgesehen, um eine kosteneffiziente Umsetzung der Rechtsvorschriften zu gewährleisten und gleichzeitig ihre Umweltwirkung zu wahren.

## **Welchen Standpunkt vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?**

Wie die öffentliche Konsultation und die Rückmeldungen zur Aufforderung zur Stellungnahme gezeigt haben, befürworten die Interessenträger im Allgemeinen die Ausweitung des Anwendungsbereichs und die Ausnahme für Kleinserienhersteller. Die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Anhänger wurde außer von einigen Verkehrsunternehmen im Allgemeinen begrüßt.

Umwelt-NRO und Hersteller emissionsfreier Fahrzeuge sprachen sich für die ambitioniertesten Ziele aus, d. h. eine Verringerung um 100 % bis 2035 und die Festlegung von Zwischenzielen für den Zeitraum zwischen 2025 und 2030 sowie eine Verschärfung des Ziels für 2030. Große Fahrzeughersteller, Verkehrsunternehmen, Zulieferer von Komponenten und Lieferanten von Kraftstoffen und Gasen vertraten unterschiedliche Ansichten und unterstützten weniger ehrgeizige Ziele, die sich im Allgemeinen im niedrigen bis mittleren Bereich bewegten. Insbesondere große Hersteller und Kraftstoffanbieter sprachen sich gegen die Festlegung einer Reduktionszielvorgabe von 100 % bis zu einem bestimmten Zeitpunkt aus. Große Fahrzeughersteller, Zulieferer von Komponenten und Verkehrsunternehmen befürworteten die derzeitige fünfjährige Verschärfung, während NRO und Hersteller emissionsfreier Fahrzeuge eine Verschärfung in kürzeren Zeitabständen forderten.

Hersteller und Verkehrsunternehmen befürworteten eine Beibehaltung des Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge nach 2030, während sich NRO dafür aussprachen, ihn nach 2030 abzuschaffen und den Anreiz bis 2030 auf bestimmte Fahrzeugklassen zu beschränken. Strom- und Wasserstoffanbieter unterstützten eine Regelung, die nur emissionsfreien Fahrzeugen zugutekommt. Die Festlegung einer Vorgabe für emissionsfreie Stadtbusse wurde von NRO und Herstellern emissionsfreier Fahrzeuge sowie von einigen größeren Herstellern befürwortet. Die anderen großen Hersteller und Lieferanten von Kraftstoffen sprachen sich gegen eine solche Vorgabe aus.

Gas- und Kraftstofflieferanten unterstützten die Einführung eines Mechanismus zur Berücksichtigung von Kraftstoffen in den Standards, während NRO sich dagegen aussprachen und große Hersteller unterschiedliche Ansichten vertraten.

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

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

Die projizierte kumulative Verringerung der (Auspuff-)Emissionen beträgt zwischen 2031 und 2050 35 bis 48 % für schwere Nutzfahrzeuge gegenüber dem Ausgangswert und ab 2031 weitere 1,4 % für Anhänger im Vergleich zum mittleren Szenario. Die Normen für schwere Nutzfahrzeuge tragen dazu bei, Luftschadstoffe bis 2035 um rund 7 bis 17 %, bis 2040 um 15 bis 38 % und bis 2050 um 66 bis 80 % gegenüber dem Ausgangswert zu verringern.

Die durchschnittlichen Nettoeinsparungen bei den Gesamtbetriebskosten für Erstnutzer betragen 2030, 2035 und 2040 bis zu 6000-9800 EUR, 17 400-25 800 EUR bzw. 29 100-47 000 EUR pro Fahrzeug. Die Nettoeinsparungen für den Zweit- und Drittnutzer sind geringer, werden sich aber ähnlich entwickeln. Der gesellschaftliche Nutzen während der Lebensdauer wird für 2030, 2035 und 2040 auf 2400-6300 EUR, 18 300-31 900 EUR bzw. 33 700-59 800 EUR pro Fahrzeug geschätzt. Die Nettoeinsparungen für Erstnutzer neuer Anhänger, die im Jahr 2030 zugelassen werden, belaufen sich je nach Typ auf 9000-29 000 EUR/Anhänger, und aus gesellschaftlicher Sicht betragen die Nettoeinsparungen über die Fahrzeuglebensdauer bis zu 11 500-42 500 EUR/Fahrzeug.

Im Zeitraum 2031 bis 2050 sinkt der Endenergieverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge um 11 bis 19 % gegenüber dem Ausgangswert. Es werden Einsparungen bei fossilen Brennstoffen (hauptsächlich Diesel) zwischen 215 und 281 Mio. t RÖE gegenüber dem Ausgangswert erzielt, sodass sich die Importabhängigkeit der EU-Wirtschaft um 150 bis 200 Mrd. EUR verringert. Die Festlegung von Energieeffizienzstandards für Anhänger führt im Zeitraum 2031 bis 2050 zu weiteren Einsparungen bei

<p>fossilen Kraftstoffen von 23 Mio. t RÖE; dies entspricht 16 Mrd. EUR.</p> <p>Die Nettobeschäftigung nimmt bereits 2030 zu und steigt in den Jahren 2040 und 2050 noch stärker, und das BIP wird Projektionen zufolge bis 2040 um 0,06 % bis 0,11 % wachsen.</p>
<p><b>Welche Kosten entstehen bei Umsetzung der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?</b></p>
<p>Da für die Einhaltung der strengeren CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben in neuen Fahrzeugen zusätzliche Technologien genutzt werden müssen, steigen die Kosten der Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge, und zwar um 3400-9700 EUR, 5300-11 800 EUR und 6500-13 100 EUR pro Fahrzeug in den Jahren 2030, 2035 bzw. 2040. Dazu müssten die Hersteller zwischen 2031 und 2050 zusätzliche Investitionen in Höhe von schätzungsweise 4,9 bis 8,7 Mrd. EUR jährlich tätigen.</p> <p>Die Mehrkosten pro Anhänger oder Sattelanhänger belaufen sich im Vergleich zu 2020 durchschnittlich auf 2500-5250 EUR pro Fahrzeug.</p>
<p><b>Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und Wettbewerbsfähigkeit?</b></p>
<p>Mittleren und kleinen Unternehmen entstehen in keinem der drei Zielszenarien Nachteile, was die Bezahlbarkeit betrifft. In ihren Gesamtbetriebskosten erzielen sie Einsparungen. Gebrauchte emissionsfreie Fahrzeuge sind stets erschwinglich.</p> <p>Die Entwicklung und Lieferung emissionsfreier Fahrzeuge (Anteile emissionsfreier Fahrzeuge in %: 20-35, 35-57 und 57-100 bis 2030, 2035 bzw. 2040) hat positive Auswirkungen auf Innovationen sowie auf die technische Führungsrolle und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie.</p>
<p><b>Gibt es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Behörden?</b></p>
<p>Zwar sind die Auswirkungen auf das BIP insgesamt positiv, doch die Kraftstoffsteuereinnahmen werden Schätzungen zufolge im Jahr 2030 um rund 0,004 % des BIP der EU-27 zurückgehen. Diese Verluste können die Mitgliedstaaten beispielsweise durch indirekte Steuern ausgleichen. Es ergeben sich keine nennenswerten administrativen Auswirkungen auf die nationalen Verwaltungen, da die erforderlichen Vorkehrungen bereits bestehen.</p>
<p><b>Gibt es andere nennenswerte Auswirkungen?</b></p>
<p>Durch ein klares rechtliches Signal und die Berechenbarkeit für die Industrie bei der Entwicklung kraftstoffeffizienter schwerer Nutzfahrzeuge und bei den erforderlichen Investitionen entstehen neue Impulse für technische Innovationen in der EU.</p>
<p><b>Verhältnismäßigkeit</b></p>
<p>Die vorgeschlagene Maßnahme steht in einem angemessenen Verhältnis zur Verwirklichung der Klimaziele der EU.</p>
<p><b>D. Folgemaßnahmen</b></p>
<p><b>Wann wird die Maßnahme überprüft?</b></p>
<p>Die Wirksamkeit der neuen Rechtsvorschriften soll parallel zu anderen Rechtsvorschriften überprüft werden, die zur Umsetzung der höheren Klimaziele beitragen.</p>