



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 16.12.2025
SWD(2025) 1061 draft

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG)

Begleitunterlage zum
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
über saubere Unternehmensfahrzeuge

{COM(2025) 994 final} - {SEC(2025) 994 final} - {SWD(2025) 1060 final}

A. Handlungsbedarf

Worin besteht das Problem und warum muss ihm auf EU-Ebene begegnet werden?

Mit dieser Initiative soll die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten gefördert werden (Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Lastkraftwagen). Auf Unternehmensfahrzeuge entfallen in der EU rund 58 % der Neuzulassungen bei Personenkraftwagen, rund 90 % der Neuzulassungen bei leichten Nutzfahrzeugen und praktisch alle Neuzulassungen bei Lastkraftwagen. Unternehmensfahrzeuge weisen im Allgemeinen eine deutlich höhere jährliche Kilometerleistung als Privatfahrzeuge auf und gelangen viel schneller auf den Gebrauchtwagenmarkt, was angesichts der Tatsache, dass Gebrauchtwagen 75 % der Pkw-Zulassungen ausmachen, von großer Bedeutung ist. Unternehmensflotten wie Miet- und Leasingflotten, Dienstwagen und Logistikflotten haben ein erhebliches Potenzial, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen, was dazu beitragen wird, die verkehrsbedingten Emissionen zu verringern, die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie zu stärken und eine gerechte Energiewende zu gewährleisten. Dieses Potenzial wird jedoch nach wie vor nicht voll ausgeschöpft.

Das erste Problem, das mit der Initiative behoben werden soll, betrifft den derzeit geringen Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Unternehmensflotten (d. h. 17 % der Neuzulassungen bei Pkw, 8 % bei leichten Nutzfahrzeugen und 3,7 % bei Lastkraftwagen im ersten Halbjahr 2025). Der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den Mietflotten liegt deutlich unter dem Marktdurchschnitt, aber auch der Anteil an Leasingflotten, Dienstwagen, Logistikflotten und echten Flotten wie bei Taxi- und Ride-Hailing-Unternehmen ist unzureichend.

Das zweite mit der Initiative angegangene Problem ist die unzureichende Verfügbarkeit erschwinglicher emissionsfreier Fahrzeuge für Bürgerinnen und Bürger sowie KMU. Das Portfolio emissionsfreier Fahrzeugmodelle konzentriert sich nach wie vor hauptsächlich auf das gehobene Marktsegment; kleinere, erschwinglichere Modelle sind erst seit Kurzem auf dem Markt. Die höheren Anschaffungskosten neuer emissionsfreier Fahrzeuge stellen ein erhebliches Hindernis für ihre Einführung dar. Die Folge sind verpasste Gelegenheiten für Einsparungen bei den Gesamtbetriebskosten und für die Wettbewerbsfähigkeit, wenn für diese höheren Anschaffungskosten keine maßgeschneiderten finanziellen Lösungen gefunden werden. Darüber hinaus ist die Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt nach wie vor begrenzt, da erst seit relativ kurzer Zeit vermehrt Neuzulassungen verzeichnet werden. Dies hindert Verbraucher und KMU daran, von potenziellen Einsparungen durch emissionsfreie Fahrzeuge zu profitieren. Dienstwagen gelangen viel schneller auf den Gebrauchtwagenmarkt als Privatfahrzeuge von Bürgerinnen und Bürgern. Mietfahrzeuge werden in der Regel innerhalb eines Jahres und Leasingfahrzeuge innerhalb von drei bis fünf Jahren weiterverkauft und könnten daher eine entscheidende Rolle für eine schnellere Verfügbarkeit emissionsfreier Gebrauchtfahrzeuge spielen. Ähnlich verhält es sich bei Nutzfahrzeugen: Während große Unternehmen dazu neigen, neue leichte Nutzfahrzeuge und Lastkraftwagen zu kaufen, werden diese Fahrzeuge im Allgemeinen nach einigen Jahren hauptsächlich an KMU weiterverkauft, sodass der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an Neuzulassungen durch große Unternehmen ein entscheidender Bestimmungsfaktor für die Verfügbarkeit erschwinglicher emissionsfreier Fahrzeuge für KMU und kleinere Logistikunternehmen ist.

Was soll erreicht werden?

Das allgemeine Ziel der Initiative besteht darin, die Dekarbonisierung des EU-Straßenverkehrssektors zu unterstützen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu erhalten und eine gerechte Energiewende zu gewährleisten – im Einklang mit dem europäischen Grünen Deal, der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität und dem Kompass für Wettbewerbsfähigkeit. Die Wende hin zu einem emissionsfreien Straßenverkehr ist für das Ziel der EU, die Treibhausgasemissionen der gesamten Wirtschaft zu verringern, und für die globale Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie von entscheidender Bedeutung, wie im Deal für eine saubere Industrie und insbesondere im Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie deutlich gemacht wird.

Die Initiative wird zu diesem allgemeinen Ziel beitragen, indem sie drei Einzelziele verfolgt, mit denen die beiden festgestellten Probleme angegangen werden sollen: 1. die Ankurbelung der Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen im Unternehmenssektor, 2. die Senkung der Ausgaben für fossile Brennstoffe im Straßenverkehrssektor und 3. die beschleunigte Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt.

Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene (Subsidiarität)?

Ein rascher Anstieg der Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen in der gesamten EU ist erforderlich, aber mit nationalen Maßnahmen allein werden die Ergebnisse unzureichend bleiben. Ohne einen allgemeinen regulatorischen Impuls auf EU-Ebene, mit dem sichergestellt wird, dass die Mitgliedstaaten ausreichende Maßnahmen ergreifen, um einer gemeinsamen Ambition verpflichtete, aber in sich differenzierte Ziele zu erreichen, wird die Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen nicht ausreichend angekurbelt werden. Zudem kann ein Flickenteppich aus unzureichenden Maßnahmen grenzüberschreitend tätige Flotten benachteiligen und die effiziente Verteilung von emissionsfreien Fahrzeugen im Binnenmarkt einschränken.

Maßnahmen auf EU-Ebene werden für mehr Marktsicherheit in Bezug auf die Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen seitens der Betreiber von Unternehmensflotten in der gesamten EU sorgen und ein notwendiges Marktsignal für Fahrzeughersteller sowie Anbieter von Ladeinfrastruktur senden. Zudem werden sie dank der klareren und harmonisierten Marktsignale eine schnellere Wirkung auf die Marktentwicklung überall in der EU gewährleisten. Dies wird dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilindustrie zu sichern und emissionsfreie Fahrzeuge schneller auf den EU-Gebrauchtwagenmärkten verfügbar zu machen. Darüber hinaus werden sich die auf EU-Ebene bestehenden angebotsseitigen Maßnahmen, wie z. B. CO₂-Emissionsnormen für Straßenfahrzeuge, wirksamer durch nachfrageseitige Maßnahmen ergänzen lassen, die ebenfalls auf der EU-Ebene ergriffen werden, als durch Maßnahmen auf nationaler Ebene.

B. Lösungen

Worin bestehen die Optionen zur Verwirklichung der Ziele? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Falls nicht, warum nicht?

Es wurden zwei Hauptgruppen von Politikoptionen (PO1 und PO2) mit jeweils drei Unteroptionen (PO1A, PO1B, PO1C bzw. PO2A, PO2B, PO2C) entwickelt, die sich durch ihre Ambition bei der Einführung emissionsfreier Personenkraftwagen, leichter Nutzfahrzeuge und Lastkraftwagen unterscheiden. Ferner wurde eine Bewertung der

möglichen Aufnahme bestimmter Kriterien für den Mindestanteil an EU-Inhalten im Einklang mit dem Rechtsakt zur beschleunigten Dekarbonisierung der Industrie vorgenommen.

In der ersten Gruppe von Politikoptionen (**PO1**) werden Ziele für die Mitgliedstaaten festgelegt. Jeder Mitgliedstaat muss sicherstellen, dass ab 2029 jährlich ein bestimmter Anteil der in seinem Hoheitsgebiet neu auf große Unternehmen zugelassenen Personenkraftwagen, leichten Nutzfahrzeuge und Lastkraftwagen auf emissionsfreie Fahrzeuge entfällt. Auf KMU oder Bürgerinnen und Bürger zugelassene Fahrzeuge fallen nicht in den Anwendungsbereich des Vorschlags. Die nationalen Mindestziele für Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge und Lastkraftwagen sind unterschiedlich ambitioniert, um die Kohärenz mit den CO₂-Emissionsnormen zu gewährleisten und dem unterschiedlichen Stand der Technologie und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen. Bei Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen wird die Ambition darüber hinaus in den Mitgliedstaaten auf der Grundlage des Pro-Kopf-BIP und des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge an den Neuzulassungen im Jahr 2024 modifiziert, um der Fähigkeit zum Aufbringen höherer Anfangskapitalkosten und dem Vorhandensein einschlägiger grundlegender Voraussetzungen wie Ladeinfrastruktur Rechnung zu tragen. Für Lastkraftwagen werden aufgrund des erheblichen Anteils des Fernverkehrs über Grenzen hinweg und der daraus resultierenden Gefahr, dass eine differenzierte Ambition den Binnenmarkt verzerren würde, für alle Mitgliedstaaten dieselben Zielvorgaben festgelegt. Diese Gruppe von Politikoptionen wird von den Mitgliedstaaten die Aktivierung wichtiger auf nationaler Ebene verfügbarer politischer Hebel erfordern, wie z. B. Anreize für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten durch eine differenzierte Besteuerung von Fahrzeugen und Einkommen oder Vergünstigungen bei der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren. Dadurch wird die erforderliche Flexibilität gewährleistet und das Risiko minimiert, dass bestimmten Flotten, deren betriebliche Anforderungen noch nicht mit emissionsfreien Fahrzeugen erfüllt werden können, strenge Zielvorgaben auferlegt werden.

Die zweite Gruppe von Politikoptionen (**PO2**) folgt demselben Ansatz für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, mobilisiert jedoch die Nachfrage nach emissionsfreien Lastkraftwagen durch eine Zielvorgabe für den Mindestanteil emissionsfreier Fahrzeuge an der Verkehrstätigkeit einzelner großer Unternehmen. Indem sich diese Gruppe von Politikoptionen direkt an bestimmte Unternehmen richtet, sorgt sie für einen spezifischen Umsetzungspfad, erhöht aber auch die Befolgungskosten. Große Unternehmen werden dazu verpflichtet, jährlich die gesamten in ihrem Namen – sowohl mit eigenen Lastkraftwagen als auch von direkten und indirekten Unterauftragnehmern – durchgeführten Güterkraftverkehrstätigkeiten in Tonnenkilometern zu melden und sicherzustellen, dass ein Mindestanteil dieser Tätigkeiten mit emissionsfreien Lastkraftwagen durchgeführt wurde. Dieser Ansatz zielt darauf ab, Sicherheit in Bezug auf die Nachfrage großer Verlader nach Güterverkehrsdiensten, die mit emissionsfreien Fahrzeugen durchgeführt werden, zu schaffen. Er stützt sich auf diese garantierte Nachfrage der Verlader, um die Verkehrsunternehmen dazu zu bewegen, den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge in ihren Flotten zu erhöhen.

PO1 ist die bevorzugte Option, da sie im Hinblick auf die Erreichung der Politikziele als wirksam erachtet wird, einen Nettonutzen bietet und das Risiko erheblicher Belastungen vermeidet. Sie schneidet auch in Bezug auf Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit besser ab, da sie den Mitgliedstaaten die Festlegung von Maßnahmen erlaubt, die am besten für die spezifischen Marktbedingungen in ihrem Hoheitsgebiet geeignet sind und es den Märkten ermöglicht, den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten auf die kosteneffizienteste Weise auszubauen; gleichzeitig werden dadurch die Verwaltungskosten für die Festlegung strenger Zielvorgaben für einzelne Flotten vermieden. Diese Option steht

voll und ganz im Einklang mit anderen einschlägigen Rechtsvorschriften in diesem Bereich, insbesondere den CO₂-Emissionsnormen für leichte und schwere Nutzfahrzeuge.

Die Wahl zwischen PO1A, PO1B und PO1C, die sich nur in Bezug auf die Ambition der nationalen Zielvorgaben unterscheiden, erfordert eine Politikentscheidung. Diese Wahl hat Auswirkungen auf die Gesamtkosten und den Gesamtnutzen für große Unternehmen, KMU, Bürgerinnen und Bürger und nationale Verwaltungen. PO1A, PO1B und PO1C würden alle zu wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Nettovorteilen führen, wenn auch in unterschiedlichem Maße. Die Bewertung zeigt, dass unter PO1A, PO1B und PO1C letztere Option am wirksamsten zur Erreichung der Ziele beiträgt, den höchsten Nettonutzen und das günstigste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist sowie die niedrigsten indirekten Nettokosten für die Bürgerinnen und Bürger mit sich bringt. Sie führt jedoch auch zu den höchsten indirekten Nettokosten für KMU und den höchsten Verlusten an Steuereinnahmen für die nationalen Verwaltungen. PO1B weist ebenso eine relativ hohe Wirksamkeit und ein ähnliches Kosten-Nutzen-Verhältnis auf wie PO1C. Sie führt zu etwas niedrigeren indirekten Nettokosten für KMU, geringeren Verlusten an Steuereinnahmen für die nationalen Verwaltungen und nur etwas höheren indirekten Nettokosten für die Bürgerinnen und Bürger. PO1A weist im Vergleich der drei Optionen PO1A, PO1B und PO1C den niedrigsten Nettonutzen und das am wenigsten günstige Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, trägt aber ebenfalls wirksam zur Erreichung der Ziele bei. Sie führt zu den niedrigsten Nettokosten für KMU und den geringsten Verlusten an Steuereinnahmen für die nationalen Verwaltungen, während die Nettokosten für die Bürgerinnen und Bürger ähnlich sind wie bei PO1B.

Welche Standpunkte vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?

Die Interessenträger stimmen weitgehend darin überein, dass der Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten gemessen an den klima- und industriepolitischen Zielen der EU nach wie vor zu begrenzt ist und dass ein höherer Anteil emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge Vorteile in Bezug auf die Verringerung der Emissionen und die Erschwinglichkeit emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt mit sich bringen würde. Die Interessenträger unterstützen im Allgemeinen finanzielle Anreize zur Beschleunigung dieser Energiewende im Verkehr, während Vorgaben für emissionsfreie Fahrzeuge auf Unternehmens- oder Flottenebene auf weniger Zustimmung stoßen. Nichtregierungsorganisationen im Umweltbereich unterstützen den Vorschlag nachdrücklich – und zwar sowohl nationale Zielvorgaben (PO1) als auch Zielvorgaben für Verlader (PO2) –, während Fahrzeughersteller und Verbraucherverbände die Ziele des Vorschlags im Allgemeinen unter Vorbehalt unterstützen, wobei die Ansichten über die Optionen auseinandergehen. Der Umfang der Unterstützung ist bei den Verkehrsunternehmen im Allgemeinen geringer. Einige große Logistik- und Verkehrsunternehmen lehnen jede Initiative in diesem Bereich ab, während andere für einige Maßnahmen wie finanzielle Anreize oder nationale Ziele (PO1) Unterstützung signalisieren, nicht aber für Vorgaben für einzelne Unternehmen. Auch Leasing- und Mietunternehmen und -verbände lehnen Vorgaben für emissionsfreie Fahrzeuge generell ab. Güterverkehrsunternehmen äußerten insbesondere Bedenken hinsichtlich möglicher Vorgaben für Verlader (PO2) und wiesen darauf hin, dass sie nicht erwarten, die zusätzlichen Kosten des Übergangs zu emissionsfreien Fahrzeugen an die Verlader weitergeben zu können.

C. Auswirkungen der bevorzugten Option

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

Der Gesamtnutzen wird für PO1A auf 68,8 Mrd. EUR, für PO1B auf 98,3 Mrd. EUR und für PO1C auf 132,2 Mrd. EUR im Vergleich zum Ausgangsszenario geschätzt (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2029-2050). Im Einzelnen heißt das:

- Große Unternehmen werden von Einsparungen bei den Anpassungskosten (hauptsächlich Einsparungen bei Kraftstoff- und sonstigen Betriebskosten) sowie von einer geringeren Steuerlast profitieren, die sich aus der Umstellung ihrer Flotte auf emissionsfreie Fahrzeuge ergeben. Der Gesamtnutzen für große Unternehmen wird für PO1A auf 40,3 Mrd. EUR, für PO1B auf 56,9 Mrd. EUR und für PO1C auf 74,9 Mrd. EUR geschätzt.
- KMU und Bürgerinnen und Bürger werden indirekt von Einsparungen bei Kraftstoff- und Betriebskosten sowie von einer geringeren Steuerlast profitieren, die in ihrem Fall auf die zunehmende Verfügbarkeit von emissionsfreien Fahrzeugen auf dem Gebrauchtwagenmarkt zurückzuführen sind. Der Gesamtnutzen für KMU wird für PO1A auf 10,3 Mrd. EUR, für PO1B auf 14,4 Mrd. EUR und für PO1C auf 18,9 Mrd. EUR geschätzt. Der Gesamtnutzen für die Bürgerinnen und Bürger wird für PO1A auf 2,9 Mrd. EUR, für PO1B auf 6,1 Mrd. EUR und für PO1C auf 11,6 Mrd. EUR geschätzt.
- Die nationalen Verwaltungen würden von höheren Steuereinnahmen aufgrund der Einführung emissionsfreier Fahrzeuge profitieren, die für PO1A auf 13,5 Mrd. EUR, für PO1B auf 16,6 Mrd. EUR und für PO1C auf 18,9 Mrd. EUR geschätzt werden.
- Aus gesellschaftlicher Sicht bestehen die wichtigsten Vorteile in Einsparungen bei den externen Kosten von CO₂-, Lärm- und Luftschadstoffemissionen, die sich aus dem Anstieg des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge in Fahrzeugflotten großer Unternehmen mit höherer jährlicher Kilometerleistung und der schnelleren Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt ergeben, was zu einem Gesamtanstieg des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge auf der Straße führt. Die Einsparungen bei den externen Kosten werden für PO1A auf 1,9 Mrd. EUR, für PO1B auf 4,3 Mrd. EUR und für PO1C auf 7,9 Mrd. EUR im Vergleich zum Ausgangsszenario geschätzt (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2029-2050).

Werden die Gesamtkosten ebenfalls berücksichtigt, wird der Nettonutzen für PO1A auf 6,5 Mrd. EUR, für PO1B auf 13,6 Mrd. EUR und für PO1C auf 23 Mrd. EUR im Vergleich zum Ausgangsszenario geschätzt (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2029-2050). Das entsprechende Kosten-Nutzen-Verhältnis beträgt für PO1A 1,1 und für PO1B und PO1C rund 1,2. Die Aufnahme von Kriterien für den EU-Inhalt würde die Gesamtkosten erhöhen, aber PO1A, PO1B und PO1C würden immer noch zu einem Nettonutzen führen (3,4 bis 4,7 Mrd. EUR für PO1A, 9,2 bis 11 Mrd. EUR für PO1B und 17,5 bis 19,9 Mrd. EUR für PO1C). Insgesamt dürften die Anforderungen mit EU-Inhalt dazu beitragen, einen stabilen Leitmarkt für europäische Stahl- und Aluminiumhersteller, Batteriehersteller und Hersteller von Elektrofahrzeugkomponenten zu schaffen, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und neue Investitionen in die Produktionskapazität der EU in diesen Sektoren anzuziehen.

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

Die Gesamtkosten werden für PO1A auf 62,3 Mrd. EUR, für PO1B auf 84,8 Mrd. EUR und für PO1C auf 109,2 Mrd. EUR im Vergleich zum Ausgangsszenario geschätzt (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2029-2050). Bei diesen Kosten handelt es sich

hauptsächlich um direkte Anpassungskosten für große Unternehmen (8,3 Mrd. EUR für PO1A, 11,9 Mrd. EUR für PO1B und 15,6 Mrd. EUR für PO1C), indirekte Kosten für KMU (25,8 Mrd. EUR für PO1A, 33,1 Mrd. EUR für PO1B und 39,4 Mrd. EUR für PO1C) und für Bürgerinnen und Bürger (9,7 Mrd. EUR für PO1A, 12,1 Mrd. EUR für PO1B und 15 Mrd. EUR für PO1C), Verluste an Steuereinnahmen für nationale Verwaltungen (18,4 Mrd. EUR für PO1A, 27,7 Mrd. EUR für PO1B und 39,1 Mrd. EUR für PO1C) sowie begrenzte Verwaltungskosten für nationale Verwaltungen und die Europäische Umweltagentur.

Welche Auswirkungen hat die Initiative auf KMU und Wettbewerbsfähigkeit?

KMU sind von der bevorzugten Option nicht unmittelbar betroffen. Unter der Annahme, dass die Fahrzeughersteller den Mindestanteil emissionsfreier Fahrzeuge an den Neuzulassungen beibehalten, der erforderlich ist, um ihre Emissionsreduktionsziele im Rahmen der CO₂-Emissionsnormen zu erreichen, wird die gestiegene Nachfrage nach neuen emissionsfreien Fahrzeugen durch große Unternehmen jedoch die Verfügbarkeit neuer emissionsfreier Fahrzeuge für KMU verringern, was kurz- bis mittelfristig zu niedrigeren Kapitalkosten und höheren Kraftstoff- und sonstigen Betriebskosten führen wird. Dies wird teilweise durch Einsparungen bei den Kraftstoff- und sonstigen Betriebskosten ausgeglichen, die sich aus der erhöhten Verfügbarkeit von emissionsfreien Fahrzeugen auf dem Gebrauchtwagenmarkt ergeben. Die Nettokosten für KMU werden für PO1A auf 15,6 Mrd. EUR, für PO1B auf 18,7 Mrd. EUR und für PO1C auf 20,5 Mrd. EUR im Vergleich zum Ausgangsszenario geschätzt (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2029-2050). Pro Fahrzeug und Jahr würde dies bis zu 21,1 EUR für PO1A, 29,6 EUR für PO1B und 38,5 EUR für PO1C entsprechen, während PO1B und PO1C mittel- bis langfristig zu einem Nettonutzen führen dürften. PO1A, PO1B und PO1C dürften durch eine Senkung der Kraftstoff- und sonstigen Betriebskosten zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Straßenverkehrsunternehmen und von Unternehmen, die Transport- und Logistikdienste in Anspruch nehmen, beitragen; ebenso dürfte die Wettbewerbsfähigkeit der Fahrzeughersteller durch eine größere Nachfragesicherheit gestärkt werden. Insgesamt wird der Nettonutzen für große Unternehmen und KMU für PO1A auf 16,4 Mrd. EUR, für PO1B auf 26,3 Mrd. EUR und für PO1C auf 38,7 Mrd. EUR im Vergleich zum Ausgangsszenario geschätzt (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2029-2050).

Wird es nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden geben?

Die bevorzugte Option dürfte begrenzte Verwaltungskosten für die nationalen Verwaltungen verursachen. Die Überwachung der Zielvorgaben und die Berichterstattung darüber werden direkt von den Mitgliedstaaten sichergestellt, indem sie die einschlägigen Daten aus ihren Fahrzeugregistern extrahieren und der Kommission jährlich übermitteln (schätzungsweise 10 350 EUR pro Jahr auf EU-Ebene für PO1A, PO1B und PO1C). Während die Mitgliedstaaten in ihren Registern bereits zwischen Unternehmensfahrzeugen und Privatfahrzeugen unterscheiden können, wird der Ausschluss von auf KMU zugelassenen Unternehmensfahrzeugen eine einmalige Anpassung der Register erfordern (schätzungsweise 0,23 Mio. EUR für PO1A, PO1B und PO1C). Gleichzeitig wird erwartet, dass die nationalen Verwaltungen aufgrund der stärkeren Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge und des damit verbundenen Rückgangs des Kraftstoffverbrauchs Verluste an Steuereinnahmen erleiden, die auf 4,9 Mrd. EUR für PO1A, 11,1 Mrd. EUR für PO1B und 20,2 Mrd. EUR für PO1C geschätzt werden.

Verhältnismäßigkeit

Die bevorzugte Politikoption wird als verhältnismäßig erachtet, da sich die Maßnahmen auf EU-Ebene auf das beschränken, was erforderlich ist, um den Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen im Unternehmenssektor zu beschleunigen, die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors zu stärken und die Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt in dem Maße zu beschleunigen, wie dies für die Gewährleistung einer gerechten Energiewende erforderlich ist. Sie lässt den Behörden auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene volle Flexibilität bei der Wahl der Maßnahmen, die erforderlich sind, um den Einsatz der betreffenden Fahrzeuge zu fördern und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Ziele des Vorschlags in zufriedenstellender Weise erreicht werden.

D. Folgemaßnahmen

Wann wird die Maßnahme überprüft?

Fünf Jahre nach der Anwendung der Rechtsvorschriften führt die Kommission eine Bewertung durch, um zu prüfen, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht wurden, und legt dem Rat und dem Europäischen Parlament ihre wichtigsten Ergebnisse zur Umsetzung in einem Bericht vor. Erforderlichenfalls werden dem Bericht geeignete Empfehlungen beigelegt.