



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 18. Mai 2018
(OR. en)

**Interinstitutionelles Dossier:
2018/0143 (COD)**

8922/18
ADD 4

CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Mai 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2018) 186 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2018) 186 final.

Anl.: SWD(2018) 186 final

Brüssel, den 17.5.2018
SWD(2018) 186 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur
Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge**

{COM(2018) 284 final} - {SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final}

Zusammenfassung
Folgenabschätzung zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO ₂ -Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge
A. Handlungsbedarf
Warum? Um welche Problematik geht es?
Im Zeitraum 1990–2015 stiegen die CO₂-Emissionen aus schweren Nutzfahrzeugen um rund 19 %. Die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge sind – anders als die Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen – derzeit in der EU nicht geregelt. Am Markt sind zahlreiche leicht verfügbare kosteneffiziente Technologien zur Steigerung der Kraftstoffeffizienz trotz ihrer geringen Kosten kaum verbreitet, obwohl sie hohe Nettoeinsparungen bewirken könnten. Dies ist zum einen auf unvollständige, asymmetrische Informationen am Neufahrzeugmarkt zurückzuführen, da es für Verkehrsunternehmen (überwiegend KMU) kompliziert ist, die technischen Informationen zu solchen Technologien zu erhalten und vollständig zu nutzen. Daraus ergeben sich folgende Probleme: 1) Die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeugen werden, wenn nichts unternommen wird, voraussichtlich weiter steigen, und zwar um bis zu 6 % im Zeitraum 2015–2030. 2) Den Transportunternehmen und ihren Kunden entgehen Kraftstoffeinsparungen. 3) Die EU-Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen und die Zulieferer von Bauteilen laufen Gefahr, ihre technologisch-innovative Führungsposition zu verlieren, da wichtige Märkte wie die Vereinigten Staaten von Amerika, Kanada, Japan und China in den letzten Jahren bereits Emissionsnormen eingeführt haben, um die Innovation zu stimulieren und die Fahrzeugeffizienz zügig zu verbessern. Betroffen sind die Bevölkerung allgemein, Frachtverkehrsunternehmen und die Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen.
Was soll mit dieser Initiative erreicht werden?
Die Initiative sollte 1) zur Erfüllung der Verpflichtungen der EU aus dem Übereinkommen von Paris beitragen, indem die CO ₂ -Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge gesenkt werden, 2) die Betriebskosten von Verkehrsunternehmen und die Frachtkosten für Verbraucher verringern, 3) die technologische und innovative Führungsposition der Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge und der Bauteil-Zulieferer in der EU erhalten.
Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene?
Die EU-Maßnahme ist kosteneffizient und sorgt bei der Bekämpfung des Klimawandels für koordinierte Maßnahmen in allen Mitgliedstaaten. Es ist unwahrscheinlich, dass individuelles Handeln der Mitgliedstaaten ausreichend wäre.

B. Lösungen
Welche gesetzgeberischen und sonstigen Maßnahmen wurden erwogen? Wird eine Option bevorzugt? Warum?
Nach einer Untersuchung der politischen Maßnahmen der EU im Verkehrsbereich zeigte sich, dass die Einführung von CO₂-Emissionsnormen unerlässlich ist. Dadurch würde eine zusätzliche angebotsseitige Maßnahme auf EU-Ebene eingeführt, die für eine wirksame Dekarbonisierung des Verkehrsegments der schweren Nutzfahrzeuge sorgen soll. Für die Gestaltung der CO₂-Normen wurden mehrere Politikoptionen betrachtet in Bezug auf 1) Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen; 2) die Verteilung der CO₂-Emissionszielvorgaben für die EU-Gesamtflotte auf Fahrzeuggruppen und Hersteller; 3) Anreize für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge 4) Faktoren der kostenwirksamen Umsetzung 5) Stärkung der Governance.

Wer unterstützt welche Option?
Die meisten Interessenträger befürworten die Einführung von CO ₂ -Zielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge auf EU-Ebene. Die Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen plädieren – anders als NRO – für weniger strenge Zielvorgaben und befürworten eine einzige CO ₂ -Zielvorgabe pro Hersteller. Im Bereich der emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeuge sprechen sich die Hersteller für Begünstigungen aus, während NRO einem Mandat den Vorzug geben. Eine kosteneffiziente Durchführung wird von allen Interessenträgern gewünscht, wobei die Hersteller dem „Banking“ und „Borrowing“ den Vorzug geben, Organisationen der Zivilgesellschaft hingegen eher dem Handel. Die meisten Interessenträger unterstützen die Überwachung der zertifizierten CO ₂ -Werte auf der Grundlage der tatsächlichen Emissionen.
C. Auswirkungen der bevorzugten Option
Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?
Die betrachteten Optionen umfassen einen Satz von CO₂-Emissionsreduktionskurven bis zum Jahr 2030. Bei den verschiedenen betrachteten Optionen für die Zielwerthöhe liegen die CO₂-Emissionssenkungen, die schwere Nutzfahrzeuge bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Ausgangswert erzielen müssen, zwischen 3 % und 8 %. Bis 2030 gehen die NO_x-Emissionen um 1,3 % bis 4,7 %, und die PM_{2,5}-Emissionen um bis zu 0,6 % zurück. Für die Gesellschaft insgesamt, aber auch für die Verkehrsunternehmen und Verbraucher wird ein erheblicher Nettonutzen erwartet. Die Werte der CO₂-Zielvorgaben werden nach und nach verschärft. Der ökonomische Nettonutzen aus gesellschaftlicher Sicht, einschließlich vermiedener CO₂-Kosten, beträgt pro zugelassenem Lkw 9377–52 369 EUR (2025) und 41 567–87 278 EUR (2030). Im Hinblick auf Neu- und Gebrauchtfahrzeuge betragen die kumulierten Nettoeinsparungen, das heißt, die Differenz zwischen Kraftstoffeinsparungen und Herstellungskosten pro Lastkraftwagen 5413–37 589 EUR im Jahr 2025 und 22 032–82 429 EUR im Jahr 2030. Die entspricht Einsparungen bei den Betriebskosten von 1–4 % im Jahr 2025 und von 3–12 % im Jahr 2030. Eine Analyse der kosteneffizienten Technologien, die bereits verfügbar sind oder in Kürze verfügbar sein werden, macht deutlich, dass ihr umfassender Einsatz Emissionssenkungen zwischen 15 % und 20 % im Jahr 2025 gegenüber dem Ausgangswert ermöglichen würden. Größere Unsicherheiten im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit und die Kosten fortschrittlicherer Technologien und vor allem alternativer Antriebe, die auf Infrastruktur für alternative Kraftstoffe angewiesen sind, könnten die Machbarkeit von Optionen mit höheren Zielvorgaben für das Jahr 2030 infrage stellen. Die Gesamtkosten des Gütertransports durch schwere Nutzfahrzeuge pro Tätigkeit sind leicht rückläufig, um weniger als 1 % bis 2025 und zwischen 1 % und 3 % bis 2030.
Welche Kosten entstehen bei der bevorzugten Option bzw. den wesentlichen Optionen?
Die Herstellungskosten werden steigen, sodass Verkehrsunternehmen, die einen neuen Lastkraftwagen erwerben, mit höheren Anschaffungskosten konfrontiert werden. Für einen durchschnittlichen neuen Lastkraftwagen, der im Jahr 2025 zugelassen wird, reichen diese zusätzlichen Kosten von 858 EUR bis 27 797 EUR, bei Zulassung im Jahr 2030 reicht die Spanne von 4657 EUR bis 58 760 EUR über alle betrachteten Optionen hinweg. In relativen Zahlen entspricht dies zwischen 0,8 % und 25,3 % des Kaufpreises des Fahrzeugs.
Worin bestehen die Auswirkungen auf Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen?
Die Verkehrsunternehmen, überwiegend KMU, werden voraussichtlich von dem geringeren Kraftstoffverbrauch profitieren. Die erzielten Einsparungen werden Schätzungen zufolge die zusätzlichen Kosten eines neuen, mit CO ₂ -Minderungstechnologien ausgestatteten Lastkraftwagens aufwiegen. Die KMU, die den Herstellern von schweren Nutzfahrzeugen solche Technologien liefern, profitieren von der zusätzlichen Nachfrage.
Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden?
Die Steuereinnahmen in der EU28 werden voraussichtlich wegen der rückläufigen Verkäufe von Dieselmotoren leicht zurückgehen.
Gibt es andere nennenswerte Auswirkungen?

Ein Regelungsrahmen für die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge hilft der Automobilindustrie der EU, ihre weltweite technologische und innovative Spitzenposition und den Marktzugang zu wahren. Da der Bedarf an fossilen Kraftstoffen zurückgeht, verbessert sich die Energieversorgungssicherheit der EU.

D. Folgemaßnahmen

Wann wird die Maßnahme überprüft? Max. 4 Zeilen

Für das Jahr 2022 ist eine frühe Überprüfung der Wirksamkeit der Rechtsvorschriften vorgesehen. Zweck der Überprüfung ist es, (1) die Zielvorgabe für 2030 festzusetzen oder zu bestätigen, (2) den Anwendungsbereich auf andere Gruppen schwerer Nutzfahrzeuge, z. B. Busse und kleinere Lastkraftwagen auszudehnen und (3) die Wirksamkeit der Durchführungsbestimmungen zu überprüfen, beispielsweise die Regelung der Anreize für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge.