



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 16. Juli 2021
(OR. en)

10906/21

**Interinstitutionelles Dossier:
2021/0197(COD)**

**CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108**

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. Juli 2021
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2021) 556 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO ₂ -Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2021) 556 final.

Anl.: COM(2021) 556 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 14.7.2021
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

In der Mitteilung über den **europäischen Grünen Deal**¹ wurde eine neue Wachstumsstrategie vorgestellt, mit der sich die EU zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft wandeln soll. Damit wird die Ambition der Kommission bekräftigt, ihre Klimaziele höher zu stecken und Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent zu machen. Außerdem sollen die Gesundheit und das Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Der europäische Grüne Deal hat sich angesichts der schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit und das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union als noch notwendiger und wertvoller erwiesen.

Die Bekämpfung des Klimawandels ist eine dringende Aufgabe. Gemäß den wissenschaftlichen Erkenntnissen im Sonderbericht des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen (IPCC) müssen auf globaler Ebene bis zum Jahr 2050 die CO₂-Nettoemissionen null betragen und im weiteren Verlauf des Jahrhunderts muss Neutralität in Bezug auf alle übrigen Treibhausgase erreicht werden. Angesichts dieser drängenden Herausforderung muss die EU entschlossener handeln und weltweit in Führung gehen, indem sie bis 2050 klimaneutral wird. Vorgestellt wurde dieses Ziel in der Mitteilung „**Ein sauberer Planet für alle**: Eine europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft“².

Auf der Grundlage einer umfassenden Folgenabschätzung schlug die Kommission in ihrer Mitteilung vom 17. September 2020 „**Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas bis 2030**“³ vor, das Ambitionsniveau der EU anzuheben und einen umfassenden Plan vorzulegen, um die verbindliche EU-Zielvorgabe für die Senkung der Nettoemissionen bis 2030 auf verantwortungsvolle Weise auf mindestens 55 % zu erhöhen. Wenn die Ziele für 2030 jetzt höher gesteckt werden, können Politiker und Investoren in den kommenden Jahren in aller Sicherheit Entscheidungen über Emissionswerte treffen, die dem EU-Ziel der Klimaneutralität bis 2050 nicht zuwiderlaufen. Das Ziel für 2030 steht mit dem Ziel des Übereinkommens von Paris im Einklang, die Erderwärmung deutlich unter 2° C zu halten und die Bemühungen um die Begrenzung des Temperaturanstiegs auf 1,5 °C fortzusetzen.

Der Europäische Rat billigte das neue verbindliche EU-Ziel für 2030 auf seiner Tagung im Dezember 2020.⁴ Er ersuchte die Kommission auch „zu beurteilen, wie alle Wirtschaftszweige am besten zu dem Ziel für 2030 beitragen können, und die erforderlichen Vorschläge zusammen mit einer gründlichen Untersuchung der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen auf Ebene der Mitgliedstaaten vorzulegen und

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 690 final.

⁴ Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 10./11. Dezember 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

dabei die nationalen Energie- und Klimapläne zu berücksichtigen und bestehende Flexibilitäten zu überprüfen“.

Zu diesem Zweck wird, wie mit den Mitgesetzgebern vereinbart, durch das **Europäische Klimagesetz** das EU-Ziel der Klimaneutralität für rechtsverbindlich erklärt und das Ambitionsniveau der EU für 2030 durch die Festlegung einer Zielvorgabe für die Senkung der Nettoemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 angehoben.

Um der im Europäischen Klimagesetz vorgeschlagenen Marschroute zu folgen und diese ehrgeizigere Zielvorgabe für 2030 umzusetzen, hat die Kommission die aktuellen Rechtsvorschriften in den Bereichen Klima und Energie, nach denen die Treibhausgasemissionen bis 2030 nur um 40 % und bis 2050 um 60 % verringert werden würden, überprüft.

Wie im Klimazielplan⁵ der Kommission angekündigt, ist dieses „Fit für 55“-Legislativpaket der umfassendste Baustein der Anstrengungen, um das ehrgeizige neue Klimaziel für 2030 zu verwirklichen, und alle Wirtschaftssektoren und politischen Maßnahmen einschließlich des Straßenverkehrs werden dazu beitragen müssen.

Der Verkehr ist der einzige Sektor mit steigenden Treibhausgasemissionen. Die **Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs** sind keine Ausnahme. Sie machen fast 20 % der gesamten Treibhausgasemissionen der EU aus und sind seit 1990 deutlich gestiegen. Angesichts der fortdauernden Beeinträchtigung der Luftqualität durch den Verkehr und der Verkehrsüberlastung werden in immer mehr Städten emissionsarme und emissionsfreie Zonen mit eingeschränktem Zugang für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren eingeführt, manche Mitgliedstaaten haben sogar die schrittweise Einstellung des Verkaufs von Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotoren angekündigt.

Die Automobilbranche ist mit einem Anteil von über 7 % am BIP der EU von zentraler Bedeutung für die Wirtschaft in der EU. Sie beschäftigt – direkt oder indirekt in der Fertigung, im Vertrieb, in der Wartung, in den Bereichen Konstruktion und Transport sowie Verkehrsdienstleistungen – 14,6 Millionen Europäerinnen und Europäer. Die EU zählt zu den größten Automobilherstellern der Welt und nimmt in diesem Sektor eine technologische Führungsposition ein. Die Investitionen der EU-Automobilbranche in Forschung und Entwicklung belaufen sich auf 60,9 Mrd. EUR jährlich.

Der Automobilssektor durchläuft einen bedeutenden strukturellen Wandel mit Veränderungen durch saubere und digitale Technologien, insbesondere einer Umstellung von Verbrennungsmotoren auf emissionsfreie und emissionsarme Technologien sowie stärker vernetzte Fahrzeuge. Der Automobilssektor sollte befähigt werden, angesichts der internationalen Konkurrenz seine Führungsposition in den Zukunftstechnologien zu wahren und auszubauen.

Mit der **Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität**⁶ trägt die Kommission den umfassenderen Herausforderungen des Übergangs zu einer emissionsfreien Mobilität Rechnung und sieht einen Fahrplan vor, mit dem Europa sicher auf den Weg in eine nachhaltige und intelligente Zukunft der Mobilität gebracht werden soll.

Der die Strategie begleitende Aktionsplan enthält Maßnahmen, die unter anderem darauf abzielen, die Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge und den Aufbau der dafür erforderlichen

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ COM(2020) 789 final.

Infrastruktur zu fördern. Der Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen wird Umweltverschmutzung vermeiden und die Gesundheit unserer Bürgerinnen und Bürger schützen; außerdem wird, wie im Null-Schadstoff-Aktionsplan⁷ dargelegt, das **Null-Schadstoff-Ziel** des europäischen Grünen Deals unterstützt.

In der Mitteilung „Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas bis 2030“ wird aufgezeigt, dass **CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge** wichtige Faktoren für die Senkung der CO₂-Emissionen des Sektors sind.

Die **allgemeinen Ziele** dieses Vorschlags bestehen darin, zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 beizutragen und zu diesem Zweck im Einklang mit dem Europäischen Klimagesetz zur Senkung der Nettoemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen.

Mit diesem Vorschlag werden **drei spezifische Ziele** verfolgt. Das erste Ziel besteht darin, durch die Senkung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zur Verwirklichung der Klimaziele bis 2030 und 2050 beizutragen.

Da die Senkung der Emissionen des Fahrzeugbestands durch die CO₂-Emissionsnormen nicht unmittelbar erfolgt und die Dynamik für die Flottenerneuerung zu berücksichtigen ist, muss frühzeitig gehandelt werden, um die Verwirklichung des langfristigen Ziels sicherzustellen.

Das zweite spezifische Ziel besteht darin, mit einer stärkeren Verbreitung von emissionsfreien Fahrzeugen Nutzen für die **Verbraucherinnen und Verbraucher, die Bürgerinnen und Bürger** zu schaffen. Die wichtigen erwarteten Vorteile betreffen nicht nur die insbesondere in den Städten verbesserte Luftqualität. Die CO₂-Emissionsnormen veranlassen Hersteller, das Angebot an emissionsfreien Fahrzeugen zu erhöhen, die Verbraucherinnen und Verbraucher wiederum profitieren von erschwinglicheren Modellen emissionsfreier Fahrzeuge und von spürbaren Energieeinsparungen bei der Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge, wodurch die Gesamtbetriebskosten solcher Fahrzeuge sinken.

Das dritte spezifische Ziel besteht darin, **Innovationen in emissionsfreien Technologien** anzuregen, um die **technologische Führungsposition** der Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der EU zu stärken und die Beschäftigung in der EU zu fördern. Der Automobilsektor, der bisher erfolgreich moderne Fahrzeugtechnologien mit Verbrennungsmotoren entwickelt, hergestellt und weltweit vermarktet hat, muss seine Investitionen jetzt zunehmend auf emissionsfreie Technologien ausrichten. In diesem globalen Kontext muss auch die Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der EU eine Schlüsselrolle beim derzeitigen Übergang zu emissionsfreier Mobilität einnehmen. Der Vorschlag ist technologieneutral und wird von Maßnahmen begleitet, mit denen emissionsfreie Kraftstoffe und der Aufbau der Ladeinfrastruktur gefördert werden sollen.

Eine **erhöhte Energieeffizienz und gesicherte Energieversorgung** werden voraussichtlich weitere positive Nebeneffekte sein.

⁷ COM/2021/400 final; siehe in diesem Kontext auch die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa und die Richtlinie (EU) 2016/2284 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Das „Fit für 55“- Klima- und Energiepaket ist ein umfassender Schritt zur Überarbeitung des einschlägigen Unionsrechts, um es auf die Höhe der ehrgeizigeren Klimapolitik der EU zu bringen. Alle Initiativen des Pakets sind eng miteinander verzahnt.

Der vorliegende Legislativvorschlag zu den CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge ergänzt die anderen Vorschläge des Pakets und gewährleistet Kohärenz insbesondere mit den folgenden Maßnahmen.

Indem sie eine Reduzierung der Emissionen durch den Straßenverkehr sicherstellen, unterstützen die CO₂-Emissionsnormen die Mitgliedstaaten vor allem bei der Verwirklichung ihrer Ziele im Rahmen der **Lastenteilungsverordnung (EU) 2018/842**⁸. Da sie Anreize für die Elektrifizierung von Fahrzeugen schaffen, tragen sie zu den Energieeffizienzzielen bei; zudem eröffnen sie zusätzliche Möglichkeiten der Nutzung erneuerbarer Energien und leisten damit einen Beitrag zur Verwirklichung des Ziels für erneuerbare Energien.

Es besteht eine eindeutige Komplementarität zwischen den CO₂-Emissionsnormen und dem Emissionshandel für Gebäude und Straßenverkehr. Die CO₂-Emissionsnormen zielen auf die Herstellung kraftstoffsparenderer und emissionsfreier Fahrzeuge ab, indem sie Anforderungen für Fahrzeughersteller hinsichtlich ihrer neuen Fahrzeugflotten festlegen. Die Ausweitung des Emissionshandels betrifft den Kraftstoffverbrauch des gesamten Fahrzeugbestands. Sie könnte sowohl die Nachfrage nach kraftstoffsparenderen als auch nach emissionsfreien Fahrzeugen erhöhen und den Fahrzeugherstellern so die Verwirklichung der CO₂-Effizienzziele erleichtern.

Indem CO₂-Emissionsnormen zum Angebot neuer emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Markt beitragen, sind sie auch eine ergänzende Maßnahme zur **Richtlinie Erneuerbare Energien (EU) 2018/2001**⁹, die darauf abzielt, die Erzeugung des in Elektrofahrzeugen verwendeten Stroms zu dekarbonisieren und die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen durch den Fahrzeugbestand mit Verbrennungsmotoren zu fördern.

Außerdem bestehen bedeutende Synergien zwischen CO₂-Emissionsnormen und einem verstärkten Emissionshandelssystem (EHS)¹⁰ und der Richtlinie Erneuerbare Energien. Das Emissionshandelssystem und die Richtlinie Erneuerbare Energien fördern die Dekarbonisierung der Stromerzeugung, sodass emissionsfreie Fahrzeuge, für die die CO₂-Emissionsnormen Anreize schaffen, nach und nach mit Energie aus erneuerbaren Energiequellen betrieben werden und die Dekarbonisierung der kompletten Well-to-Wheel-Emissionen erreicht wird.

Während durch die CO₂-Emissionsnormen ein Angebot an emissionsfreien Fahrzeugen sichergestellt wird, ist die **Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative**

⁸ Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013.

⁹ Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

¹⁰ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates.

Kraftstoffe 2014/94/EU¹¹, die Anreize für die Einführung einer Lade- und Betankungsinfrastruktur schafft, ein erforderliches ergänzendes Instrument, um die Marktbarriere für den Aufbau der Infrastruktur zu überwinden. Zu diesem Ziel trägt außerdem die Lastenteilungsverordnung bei, die auch den Mitgliedstaaten Anreize bietet, in ihren Verkehrssektoren tätig zu werden.

Energiebesteuerung, Investitionen in eine Lade- und Betankungsinfrastruktur, eine neue Bepreisung von CO₂-Emissionen und aktualisierte CO₂-Emissionsnormen ergeben kombiniert einen ausgeglichenen und kostenwirksamen Ansatz für die Reduzierung der Emissionen durch den Straßenverkehr, indem sie Marktbarrieren und Fehler überwinden und Investoren die notwendige Sicherheit für die Investition in emissionsfreie Technologien bieten.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Die Vorschläge des „Fit für 55“- Pakets sind mit allen EU-Maßnahmen und -Strategien vereinbar und helfen der EU, das ehrgeizigere Ziel für 2030 zu erreichen und einen erfolgreichen und gerechten Übergang zur Klimaneutralität bis 2050 zu verwirklichen, wie von der Kommission in ihrer Mitteilung über den europäischen Grünen Deal dargelegt wird.

Das „Fit für 55“- Paket, Next Generation EU und der Mehrjährige Finanzrahmen 2021-2027 werden dazu beitragen, den von Europa angestrebten zweifachen – ökologischen und digitalen – Wandel zu vollziehen. Die Kombination dieser Strategien ermöglicht die Bekämpfung der wirtschaftlichen Krise und beschleunigt den Übergang zu einer sauberen und nachhaltigen Wirtschaft, die Klimaschutzmaßnahmen mit wirtschaftlichem Wachstum verknüpft. Die Initiativen des Pakets stehen auch im Einklang mit den Strategien der Union für eine saubere Kreislaufwirtschaft und eine nachhaltige und intelligente Mobilität und mit dem Null-Schadstoff-Aktionsplan. Wenn keine ehrgeizigen Maßnahmen ergriffen werden, um einen emissionsfreien Straßenverkehr zu verwirklichen, müssten andere Wirtschaftssektoren stärker zu den Gesamtzielen der EU für die Emissionsminderung beitragen.

Wie in der Mitteilung **„Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen**¹²“ angekündigt, wird die Kommission mit Behörden, Interessenträgern und Sozialpartnern in einem gemeinsam Gestaltungsprozess zusammenarbeiten, um Wege für den grünen und den digitalen Übergang zu identifizieren, die den Ausbau der Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge, den schnellen Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und die entsprechende Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte unterstützen.

Die vorliegende Initiative steht auch im Einklang mit der Forschungs- und Innovationspolitik der EU. Unterstützung für die Entwicklung emissionsfreier Technologien ist auch im EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation und insbesondere über Partnerschaften des Programms Horizont Europa vorgesehen.

Zur Stärkung der Kohärenz zwischen den Politikbereichen und wie in der Mitteilung **Bessere Rechtsetzung: Mit vereinten Kräften für bessere Rechtsvorschriften**¹³ angekündigt, verbessert die Kommission zudem ihre Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung, um sicherzustellen, dass alle ihre Initiativen den Grundsatz der „Vermeidung erheblicher

¹¹ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

¹² COM(2020) 350 final.

¹³ COM(2021) 219 final.

Beeinträchtigungen“ erfüllen und sie damit den Verpflichtungen aus dem Europäischen Klimagesetz nachkommt.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlage dieses Vorschlags ist Artikel 192 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Gemäß Artikel 191 und Artikel 192 Absatz 1 AEUV trägt die Europäische Union zur Verfolgung unter anderem der nachstehenden Ziele bei: Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Verbesserung ihrer Qualität; Förderung von Maßnahmen auf internationaler Ebene zur Bewältigung regionaler oder globaler Umweltprobleme und insbesondere zur Bekämpfung des Klimawandels. Auf der Grundlage von Artikel 192 AEUV hat die Union bereits Strategien zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 verabschiedet, die durch die am 1. Januar 2020 in Kraft getretene Verordnung (EU) 2019/631 aufgehoben und ersetzt wurden.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Der Klimawandel ist ein grenzübergreifendes Problem, das durch nationale oder lokale Maßnahmen allein nicht gelöst werden kann. Klimapolitische Maßnahmen müssen auf europäischer Ebene und möglichst auch weltweit abgestimmt werden. Ein Tätigwerden der EU ist, wie in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union dargelegt, aus Gründen der Subsidiarität gerechtfertigt. Seit 1992 arbeitet die Europäische Union daran, gemeinsame Lösungen zu entwickeln und globale Maßnahmen voranzubringen, um den Klimawandel zu bekämpfen. Insbesondere werden Maßnahmen auf EU-Ebene ermöglichen, das Emissionsreduktionsziel bis 2030 und die langfristigen Emissionsreduktionsziele kosteneffizient zu erreichen und gleichzeitig Fairness und Umweltintegrität zu gewährleisten. In den Artikeln 191 bis 193 AEUV werden die Zuständigkeiten der EU im Bereich des Klimawandels bestätigt und definiert.

Angesichts des Emissionsreduktionsziels für 2030 und mit Blick auf das bis 2050 zu verwirklichende Ziel der Klimaneutralität muss die EU stärker tätig werden, um einen ausreichend hohen Beitrag des Straßenverkehrssektors sicherzustellen.

Initiativen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene können zwar Synergien schaffen, werden allein aber nicht ausreichen. Ohne ein koordiniertes Handeln der EU mittels einer Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen besteht aufgrund der Vielfalt der nationalen Systeme, der unterschiedlichen Anspruchsniveaus und Konzeptionsparameter die Gefahr einer Fragmentierung des Marktes. Da einzelne Mitgliedstaaten allein außerdem einen zu kleinen Markt repräsentieren, um vergleichbare Ergebnisse zu erzielen, wird ein EU-weiter Ansatz benötigt, um Änderungen auf Branchenebene zu bewirken und Größenvorteile zu erzielen.

• Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag wahrt den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, denn er geht nicht über das hinaus, was notwendig ist, um die Ziele der Union, die Treibhausgasemissionen kosteneffizient zu senken und gleichzeitig Fairness und Umweltintegrität zu gewährleisten, zu erreichen.

Durch das vom Europäischen Parlament und vom Rat der Europäischen Union vereinbarte Klimagesetz wird eine Senkung der EU-internen Treibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % unter den Stand von 1990 und die Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 bestätigt. Der vorliegende Vorschlag deckt einen bedeutenden Anteil dieser Treibhausgasemissionen ab und vermeidet ehrgeizigere Emissionsenkungen in Sektoren, in denen die Dekarbonisierung sehr viel schwieriger ist. Mit diesem Vorschlag werden die bestehenden CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge überarbeitet, um dieses Ziel zu erreichen.

- **Wahl des Instruments**

Mit dem Vorschlag wird die Verordnung (EU) 2019/631 geändert, daher ist eine Verordnung das einzige geeignete Rechtsinstrument. Da die Verordnung (EU) 2019/631 das Ergebnis einer kürzlich erfolgten Neufassung ist und die vorgeschlagenen Änderungen nur einige Bestimmungen betreffen, wird eine Neufassung und/oder ein Ersatz der geltenden Verordnung als nicht zweckmäßig angesehen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Für die meisten Bestimmungen der Verordnung bleiben die Schlussfolgerungen der Bewertungsuntersuchung von 2015¹⁴, die in der Folgenabschätzung von 2017¹⁵ wiedergegeben werden, weiterhin gültig. Einige neu in die Verordnung (EU) 2019/631 aufgenommenen Verpflichtungen wurden nicht bewertet, da sie entweder noch nicht anwendbar sind oder noch nicht vollständig umgesetzt wurden. Dies betrifft insbesondere die neuen EU-weiten Flottenziele für 2025 und 2030 und den Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge. Dennoch ist eine Überarbeitung erforderlich, um die Verordnung mit den Zielen des europäischen Grünen Deals, den ehrgeizigeren Emissionsreduktionszielen des Europäischen Klimagesetzes und den jüngsten Marktentwicklungen in Einklang zu bringen. Diese Änderungen waren Gegenstand einer Folgenabschätzung.

- **Konsultation der Interessenträger**

Um Stellungnahmen einzuholen und eine größere Transparenz sicherzustellen, organisierte die Kommission vom 13. November 2020 bis 5. Februar 2021 eine öffentliche Konsultation zu jedem Vorschlag. Eine detaillierte Zusammenfassung und die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation sind in Anhang 2 der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag enthalten.

Außerdem wurde die Folgenabschätzung in der Anfangsphase am 29. Oktober 2020 für vier Wochen veröffentlicht.

Präziser formuliert holte die Kommission für den Zweck dieses Vorschlags insbesondere Rückmeldungen von folgenden Interessenträgern ein:

- Mitgliedstaaten (nationale, regionale Behörden)

¹⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

¹⁵ SWD(2017) 650 final.

- Fahrzeughersteller
- Zulieferer von Bauteilen und Materialien
- Kraftstoffanbieter
- Fahrzeugkäufer (Privatpersonen, Unternehmen, Fuhrparkmanagementgesellschaften)
- Berufsfahrerverbände
- Nichtregierungsorganisationen (NRO) in den Bereichen Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz
- Sozialpartner

Zusätzlich zur öffentlichen Konsultation und den Rückmeldungen auf die Folgenabschätzung in der Anfangsphase wurden Rückmeldungen auch mit folgenden Mitteln eingeholt:

- Treffen mit einschlägigen Industrieverbänden, die die Fahrzeughersteller, Zulieferer von Bauteilen und Materialien sowie die Energieanbieter vertreten
- Bilaterale Treffen mit staatlichen Behörden, Fahrzeugherstellern, Zulieferern, Sozialpartnern und NRO
- Von Interessenträgern oder Behörden in den Mitgliedstaaten vorgelegte Positionspapiere

Die wichtigsten Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Mehrzahl der Befragten aus der Industrie, der Behörden und anderen Interessenträger unterstützten die Zielvorgabe einer Senkung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, um das 55 %-Ziel bis 2030 zu erreichen und die Klimaneutralität bis 2050 zu verwirklichen, während die Bürgerinnen und Bürger unterschiedliche Standpunkte vertraten. Die größte Unterstützung erhielten das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit, die führende Rolle der Industrie und die Innovation zu stärken und die Beschäftigung in der Wertschöpfungskette der Automobilbranche zu fördern, sowie das Ziel, die Gesamtbetriebskosten für Verbraucherinnen und Verbraucher zu senken.

Was die Zielwerte anbetrifft, wurden in der Konsultation unterschiedliche Standpunkte hinsichtlich einer künftigen Verschärfung zum Ausdruck gebracht. Während die Industrie höhere Ziele ab 2030 teilweise befürwortete, die NRO strengere Ziele ab 2025 und die Behörden insgesamt strengere Ziele befürworteten, waren die Bürgerinnen und Bürger geteilter Ansicht. Hinsichtlich des Zeitplans für die Zielvorgaben befürwortete die Industrie eine Festlegung der Zielvorgaben alle fünf Jahre, während andere Interessenträger unterschiedliche Standpunkte vertraten. Der Fahrzeugpreis, die begrenzte Reichweite und die Verfügbarkeit der Infrastruktur wurden als besonders wichtige Hindernisse für die Marktakzeptanz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge angesehen. Die Antworten waren gemischt, was den Bedarf des Anreizmechanismus und die zu unterstützenden Fahrzeugtypen betraf. In Bezug auf die mögliche Einführung eines Mechanismus zur Berücksichtigung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für die Erreichung der CO₂-

Zielvorgabe wurden in der Konsultation unterschiedliche Standpunkte zum Ausdruck gebracht.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Für die quantitative Bewertung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen wurde der Folgenabschätzung eine Reihe von Szenarien zugrunde gelegt, die für das PRIMES-Modell entwickelt wurden. Diese Analyse wurde durch die Anwendung anderer Modellierungstools wie GEM-E3 und E3ME und das DIONE-Modell der JRC ergänzt.

Daten zur Überwachung der Treibhausgasemissionen und andere Merkmale der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge wurden den jährlichen Überwachungsdaten entnommen, die gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 jedes Kalenderjahr von Mitgliedstaaten gemeldet und von der Europäischen Umweltagentur (EUA) erfasst werden.

Weitere Informationen wurden von externen Vertragspartnern im Rahmen vergebener Dienstleistungsaufträge eingeholt.

- **Folgenabschätzung**

Die Folgenabschätzungen für die verschiedenen Initiativen des „Fit für 55“-Legislativpakets basieren auf einer Modellierung integrierter Szenarien der Wechselwirkung zwischen verschiedenen politischen Instrumenten und den Wirtschaftsakteuren, um Komplementarität, Kohärenz und Wirksamkeit für die Erreichung der Klimaziele für 2030 und 2050 sicherzustellen.

Die Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag ergänzt die im Jahr 2020 im Rahmen der Folgenabschätzung zur Unterstützung des Klimazielplans für 2030 durchgeführte Analyse¹⁶. Sie bildete die analytische Grundlage für die Festlegung der Zielvorgabe, die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken und bis 2050 die Klimaneutralität zu verwirklichen.

Zudem wurde die Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag im Einklang mit den Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung erarbeitet. Der Ausschuss für Regulierungskontrolle hat am 19. April 2021 eine befürwortende Stellungnahme dazu abgegeben.

Die vom Ausschuss empfohlenen Verbesserungen wurden in die endgültige Fassung des Verordnungsvorschlags aufgenommen. Sie betrafen Folgendes:

- Klärung der Gründe für die Überarbeitung der geltenden Verordnung (EU) 2019/631 und der Kohärenz und Verhältnismäßigkeit in Bezug auf andere verknüpfte Gesetzgebungsinitiativen
- Weiterer Nachweis der Realisierbarkeit des hohen Reduktionsziels und Klärung der Abstimmung zwischen den drei Zieloptionen
- Bereitstellung zusätzlicher Informationen zu den Auswirkungen der bevorzugten Optionen auf die Wettbewerbsfähigkeit, Innovation und den reibungslosen Wandel des Sektors

¹⁶ SWD(2020) 176 final.

- Aufnahme der Standpunkte der Interessenträger in die Analyse

Politische Optionen

In der Folgenabschätzung wurden in drei Themenbereiche unterteilte politische Optionen zur Bewältigung der ermittelten Probleme und Erreichung der politischen Ziele untersucht.

- (1) Zielvorgaben für CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (Zielwerte, Zeitplan, Modalitäten)

Was die Zielwerte betrifft, decken die in Betracht gezogenen Optionen drei Verläufe bis 2040 ab und spiegeln dabei unter Berücksichtigung, dass Personenkraftwagen im Durchschnitt 10 bis 15 Jahre auf der Straße betrieben werden, auch wider, dass bis 2050 eine Senkung der Emissionen des Straßenverkehrs um 90 % erreicht werden soll.

Die bevorzugte Option, um zur Verwirklichung des ehrgeizigeren Gesamtziels für 2030 und des Ziels der Klimaneutralität bis 2050 beizutragen, ist eine deutliche Verschärfung der EU-weiten Flottenziele für die CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ab 2030. Damit wird der erforderliche Hebel bereitgestellt, um das Marktangebot an emissionsfreien Fahrzeugen zu beschleunigen, Vorteile für die Fahrzeugnutzer zu schaffen, Innovation anzuregen, die technologische Führungsposition zu stärken und die Kostenerhöhung für die Hersteller zu begrenzen.

Hinsichtlich des Zeitplans für die Verschärfung der Ziele ist die bevorzugte Option die Beibehaltung des Regulierungsansatzes mit einer Festlegung der Reduktionsziele in 5-Jahres-Schritten (und nicht häufiger), um sicherzustellen, dass die Hersteller diesen Übergang mit ausreichender Flexibilität meistern können. Um den Entwicklungszyklen im Automobilsektor Rechnung zu tragen, ist daher die Beibehaltung der für 2025 festgelegten Zielwerte zweckmäßig.

Mögliche Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe bleiben Teil des Gesamthaushalts der Union. Die übrigen in Betracht gezogenen Optionen würden den Verwaltungsaufwand deutlich erhöhen, ohne den Übergang des Automobilsektors direkt zu unterstützen.

Die Möglichkeit der Gewährung eines Abweichungsziels für in der EU ansässige und nicht in der EU ansässige Hersteller kleiner Stückzahlen (d. h. Hersteller, auf die in einem Kalenderjahr 1000 bis 10 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen oder 1000 bis 22 000 Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen entfallen) soll ab 2030 aufgehoben werden, wodurch die Wirksamkeit und Kohärenz der Rechtsvorschriften verbessert wird. Die Wahl des Zeitpunkts lässt den betroffenen Herstellern eine Vorlaufzeit für die Planung und die Anpassung an die neuen rechtlichen Anforderungen und steht mit dem Datum der Anwendung der höher gesteckten Ziele im Einklang. Hersteller, auf die in einem Kalenderjahr weniger als 1000 Neuzulassungen von Fahrzeugen entfallen, sind von der Aufhebung nicht betroffen.

- (2) Spezifische Anreize für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge (ZLEV)

Hinsichtlich des Anreizmechanismus für ZLEV wurden sowohl in Bezug auf die Art des Mechanismus als auch auf den Fahrzeugtyp verschiedene Optionen in Betracht gezogen. Die bevorzugte Option ist die Streichung der ZLEV-Anreize für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge ab 2030, da die Marktentwicklung für ZLEV von den strengeren CO₂-Zielen

angetrieben wird, die ab diesem Zeitpunkt gelten und von den Herstellern ein deutlich höheres Angebot an emissionsfreien Fahrzeugen verlangen. Dies würde auch zu einer Vereinfachung der Rechtsvorschriften führen und die Gefahr einer Untergrabung ihrer Wirksamkeit verhindern.

- (3) Mechanismus zur Berücksichtigung des potenziellen Beitrags erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für die Erreichung der Zielvorgaben

In diesem Zusammenhang wurden zwei Optionen in Betracht gezogen: entweder ein CO₂-Korrekturfaktor oder ein System für die Vergabe von Emissionsgutschriften. Bevorzugt wird jedoch, einen solchen Berücksichtigungsmechanismus nicht aufzunehmen, da dies die Verantwortung der verschiedenen Akteure für die Erreichung der Ziele verwischen, die Wirksamkeit und Effizienz der Rechtsvorschriften untergraben sowie den Verwaltungsaufwand und die Komplexität erhöhen würde. Die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe wird durch die Überarbeitung der Richtlinie Erneuerbare Energien, des Emissionshandelssystems und der Energiebesteuerungsrichtlinie gefördert.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Im Einklang mit dem Engagement der Kommission für eine bessere Rechtsetzung wurde der Vorschlag inklusiv, d. h. beruhend auf dem Grundsatz der Transparenz und der kontinuierlichen Zusammenarbeit mit den Interessenträgern, ausgearbeitet.

Verglichen mit der derzeitigen Verordnung wird der Vorschlag die durch die Rechtsvorschrift verursachten Verwaltungskosten nicht erhöhen. Die Komplexität des Rechtsrahmens wird durch den Vorschlag ebenfalls nicht erhöht.

Zwei der derzeitigen Bestimmungen, d. h. der Anreizmechanismus eines „Bonus“ für ZLEV und die Ausnahmeregelung für Hersteller kleiner Stückzahlen, werden ab 2030 aufgehoben, was ebenfalls zu einer Vereinfachung der Rechtsvorschriften beitragen sollte. Gleichzeitig wird der Regelungsrahmen weiterhin eine ausreichende Flexibilität ermöglichen, um die Befolgungskosten für die Hersteller zu senken.

Änderungen am System zur Überwachung der Erreichung der Zielvorgaben oder Änderungen der Höhe der Emissionsüberschreitungsabgabe werden nicht vorgeschlagen. Durch den Vorschlag werden daher weder die Verwaltungskosten für die Hersteller und die zuständigen nationalen Behörden noch die Durchsetzungskosten der Kommission erhöht.

- **Grundrechte**

Dieser Rechtsakt steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union¹⁷ anerkannt wurden. Nach dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung gemäß Artikel 37 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union trägt er insbesondere zum Ziel eines hohen Umweltschutzniveaus bei.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Erfassung, Meldung und Verarbeitung verschiedener Datensätze sind wesentliche Elemente der Anwendung und Durchsetzung der CO₂-Emissionsnormen, die in diesem Vorschlag erweitert oder angepasst werden. Diese Datensätze umfassen Daten zur Erreichung

¹⁷ ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 391.

der Zielvorgaben, zur Überprüfung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen im Betrieb und Daten zur Bewertung der Repräsentativität des Typgenehmigungsverfahrens gegenüber den tatsächlichen CO₂-Emissionen. Angesichts der erheblichen rechtlichen Bedeutung solcher Datensätze erfordert die Sicherstellung ihrer Richtigkeit und Zuverlässigkeit große Anstrengungen, für die innerhalb der Kommission weitere Ressourcen benötigt werden. Eine detaillierte Aufschlüsselung der Auswirkungen auf den Haushalt befindet sich im Finanzbogen.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Umsetzung der Verordnung (EU) 2019/631 wird mithilfe eines bewährten Systems überwacht. Die Mitgliedstaaten melden die CO₂-Emissionen und die Masse der neu zugelassenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge jährlich an die Kommission. Hersteller haben die Möglichkeit, der Kommission Fehler in diesen vorläufigen Daten mitzuteilen. Außerdem werden der Kommission von den Herstellern und zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ab 2022 Daten über den tatsächlichen Kraftstoff- und Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemeldet.

Die Kommission veröffentlicht mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur (EUA) jedes Jahr die endgültigen Überwachungsdaten des vorangegangenen Kalenderjahrs, einschließlich der spezifischen Leistung der Hersteller gemessen an den CO₂-Zielvorgaben. Die Rechtsvorschrift wird weiterhin auf diesen bewährten Überwachungs- und Kontrollrahmen gestützt sein. Ab 2022 wird die Kommission mit Unterstützung der EUA außerdem einen Vergleich zwischen den CO₂-Emissionsdaten der Typgenehmigung und den tatsächlichen Daten veröffentlichen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Artikel 1 Absatz 1: Änderung des Artikels 1 – Gegenstand und Ziele

In Artikel 1 Absatz 5 werden die ab 2030 geltenden EU-weiten Flottenzielwerte für die CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge geändert. Es wird ein neuer Absatz 5 Buchstabe a hinzugefügt, in dem die ab 2035 geltenden EU-weiten Flottenzielwerte festgelegt werden.

Zur Berücksichtigung des geänderten Prüfverfahrens für die Typgenehmigung, d. h. der Umstellung vom neuen europäischen Fahrzyklus (New European Driving Cycle, NEDC) auf das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP), werden die EU-weiten Flottenzielwerte als prozentuale Verringerung gegenüber dem Ausgangspunkt von 2021 angegeben. Dieser Ausgangspunkt wird auf der Grundlage des Durchschnitts der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für 2021 festgelegt, wobei als Eingangswerte für die Berechnung die mit WLTP gemessenen und nicht die von den Herstellern angegebenen Emissionswerte verwendet werden, um eine unverhältnismäßige Erhöhung des Ausgangspunkts zu vermeiden. Der Ausgangspunkt von 2021 wird bis 31. Oktober 2022 von der Kommission veröffentlicht.

Die in Absatz 7 dargelegten Anreize für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge werden ab 2030 aufgehoben. Das in Absatz 6 genannte Datum ist daher entsprechend anzupassen.

Artikel 1 Absatz 2: Änderung des Artikels 2 – Geltungsbereich

Artikel 2 Absatz 1 wird geändert, um die Bezugnahmen auf die Richtlinie 2007/46/EG¹⁸ (Rahmenrichtlinie für die Typgenehmigung), die mit Wirkung vom 1. September 2020 aufgehoben wird, durch Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) 2018/858¹⁹ über den Typgenehmigungsrahmen zu ersetzen, die seit diesem Datum gilt.

Aufgrund der veränderten Struktur zwischen der aufgehobenen Richtlinie und der neuen Verordnung sind Änderungen erforderlich, um eine präzise Rechtsgrundlage sicherzustellen.

Artikel 1 Absatz 3: Änderung des Artikels 3 – Begriffsbestimmungen

Mit der Änderung in Artikel 3 Absatz 1 werden die Begriffsbestimmungen an die der Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung angeglichen; die Definitionen von Fahrzeugstandfläche und Nutzlast werden entfernt, da diese Begriffe für die Durchführung der Verordnung nicht mehr relevant sind.

Artikel 1 Absatz 4: Änderung des Artikels 4 – Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen

Artikel 4 Absatz 1 wird ein Unterabsatz hinzugefügt, der einen Schutzmechanismus einführt, um zu verhindern, dass die Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des Herstellers unter bestimmten Bedingungen eine negative Zielvorgabe ergibt. Sollte diese Situation auftreten, ist die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf 0 g CO₂/km zu setzen.

Artikel 1 Absatz 5: Änderung des Artikels 7 – Überwachung und Meldung der durchschnittlichen Emissionen

Mit dem neu eingefügten Absatz 6 Buchstabe a erhält die Kommission als Teil der Prüfung der vorläufigen Überwachungsdaten die Möglichkeit, von den Typgenehmigungsbehörden und Herstellern die Ausstellung einer berichtigenden Erklärung zu verlangen, wenn die Typgenehmigungsunterlagen oder die Übereinstimmungsbescheinigung gemäß den Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung nicht berichtet werden können, z. B. weil sich die nicht zutreffenden Daten auf eine Typgenehmigung beziehen, die nicht mehr gültig ist.

Absatz 11, in dem die Meldung von Daten über die Zulassung von Fahrzeugen der Klassen M₂ und N₂ vorgesehen ist, wird gestrichen, da diese Fahrzeugklassen in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2018/956²⁰ über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge fallen.

¹⁸ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge.

¹⁹ Verordnung (EU) 2018/858 vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG.

²⁰ Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge.

Artikel 1 Absatz 6: Änderung des Artikels 10 – Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller

In Artikel 10 Absatz 2 wird die Möglichkeit, dass Hersteller, auf die in einem Kalenderjahr 1000 bis 10 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen oder 1000 bis 22 000 Neuzulassungen für leichte Nutzfahrzeuge entfallen, eine Ausnahme von den Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen beantragen können, ab 2030 aufgehoben. Hersteller, auf die in einem Kalenderjahr weniger als 1000 Neuzulassungen von Fahrzeugen entfallen, sind von der Aufhebung nicht betroffen.

Artikel 1 Absatz 7: Änderung des Artikels 13 – Überprüfung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen im Betrieb

In Artikel 13 Absatz 3 wird eine Bestimmung hinzugefügt, die der Kommission die Möglichkeit bietet, von einer Typgenehmigungsbehörde die Ausstellung einer berichtigenden Erklärung zu verlangen, wenn die Typgenehmigungsunterlagen oder die Übereinstimmungsbescheinigung gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung nicht berichtigt werden können, z. B. weil ihre Gültigkeit abgelaufen ist.

Artikel 1 Absatz 8: Änderung des Artikels 14 – Anpassung der Werte M_0 und TM_0

In Artikel 14 Absatz 2 wird die Rechtsgrundlage berichtigt, um eine mit der derzeitigen Praxis vereinbare Änderung von Anhang I zu ermöglichen, wobei der derzeitige, auf eine die Verordnung (EU) 2019/631 ergänzende Verordnung verweisende Wortlaut ersetzt wird.

Artikel 1 Absatz 9: Neuer Artikel 14a – Fortschrittsbericht

Ein neuer Artikel 14a wird hinzugefügt, in dem die Kommission verpflichtet wird, über die Fortschritte auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr zu berichten und den Bedarf an möglichen zusätzlichen Maßnahmen zur Erleichterung des Übergangs zu bewerten.

Artikel 1 Absatz 10: Änderung des Artikels 15 – Überprüfung und Berichterstattung

In Artikel 15 Absatz 1 wird eine Überprüfung der Verordnung (EU) 2019/631 für 2026 vorgesehen; die Absätze 2 bis 5, die eine Reihe von Aspekten enthalten, die für die derzeitige Überprüfung zu berücksichtigen waren, werden gestrichen.

Ein neuer Absatz 9 wird hinzugefügt, um eine Rechtsgrundlage für die Änderung der Formel zur Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen in Anhang I Teil B vorzusehen, wenn dies erforderlich ist, um das spezifische Verfahren für leichte Nutzfahrzeuge mit Typgenehmigung im Mehrstufenverfahren zu berücksichtigen. Das betrifft beispielsweise das anzuwendende Verfahren, wenn ein Fahrzeug von mehr als einem Hersteller hergestellt wird und die Verantwortung für die CO₂-Emissionen des vervollständigten Fahrzeugs dem Hersteller des Basisfahrzeugs zugewiesen wird. Um diesem Hersteller Planungssicherheit zu bieten, wird für die Bestimmung der CO₂-Emissionen und der Masse von leichten Nutzfahrzeugen, die solche Mehrstufenfahrzeuge sind, ein spezifisches Verfahren angewendet. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, das Verfahren für Mehrstufenfahrzeuge festzulegen, und sie muss im Fall einer Überarbeitung dieses Verfahrens möglicherweise auch die Berechnungsformel für die Zielvorgaben der spezifischen Emissionen anpassen.

Artikel 1 Absatz 11: Änderung des Artikels 17 – Ausübung der Befugnisübertragung

In Artikel 17 Absätze 2, 3 und 6 wird ein Verweis auf den neuen Absatz 9 in Artikel 15 hinzugefügt.

Artikel 1 Absatz 12: Änderungen des Anhangs I

Anhang I Teil A über Personenkraftwagen wird geändert, um die Änderungen des Artikels 1 zu berücksichtigen. Die Änderung umfasst die Anpassung der Formel für die Berechnung der EU-weiten Flottenziele für 2030 sowie die Festlegung der Formel für 2035 und der Jahreszielvorgaben für die spezifischen Emissionen für jeden Hersteller sowie die Aufhebung der Anwendung des ZLEV-Faktors ab 2030.

Anhang I Teil B über leichte Nutzfahrzeuge wird wie Teil A geändert, zusätzlich wird die Formel für die Bestimmung der Neigungswerte angepasst, die für die Berechnung der Jahreszielvorgaben für die spezifischen Emissionen erforderlich sind. Mit dieser Anpassung wird sichergestellt, dass die Belastungen durch die Verringerung gerecht auf die Hersteller leichter und die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge dieser Klasse verteilt werden.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,²¹

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,²²

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Übereinkommen von Paris, das im Dezember 2015 im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (im Folgenden „UNFCCC“) angenommen wurde, trat im November 2016 in Kraft (im Folgenden „Übereinkommen von Paris“). Die Vertragsparteien haben vereinbart, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen.
- (2) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris stehen im Mittelpunkt der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal²³, die die Kommission am 11. Dezember 2019 verabschiedet hat. Der europäische Grüne Deal hat sich angesichts der schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit

²¹ ABl. C vom , S. .

²² ABl. C vom , S. .

²³ Mitteilung der Kommission „Der europäische Grüne Deal“, COM(2019) 640 final vom 11. Dezember 2019.

und das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union als noch notwendiger und wertvoller erwiesen.

- (3) Der europäische Grüne Deal kombiniert eine umfassende Auswahl einander verstärkender Maßnahmen und Initiativen zur Verwirklichung der Klimaneutralität in der EU bis 2050 und präsentiert eine neue Wachstumsstrategie, die darauf abzielt, den Übergang der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Außerdem sollen das Naturkapital der EU geschützt, bewahrt und verbessert sowie die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Gleichzeitig wirkt sich dieser Übergang auf Frauen anders aus als auf Männer und hat besondere Folgen für einige benachteiligte Gruppen wie ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten. Deshalb muss sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und dabei niemand zurückgelassen wird.
- (4) Die Union hat sich in der aktualisierten Vorlage zum national festgelegten Beitrag, die dem Sekretariat des UNFCCC am 17. Dezember 2020 übermittelt wurde, verpflichtet, ihre Nettotreibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % unter das Niveau von 1990 zu senken.
- (5) In der Verordnung (EU) [--] des Europäischen Parlament und des Rates²⁴ hat die Union das Ziel, die gesamte Wirtschaft bis 2050 klimaneutral zu machen, rechtlich verankert. Diese Verordnung sieht auch ein verbindliches Ziel der Union für die Senkung ihrer Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug des Abbaus) bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 vor.
- (6) Alle Bereiche der Wirtschaft einschließlich des Straßenverkehrssektors sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten.
- (7) Die in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen sind ein notwendiger Teil eines einheitlichen und kohärenten Rahmens, der für die Verwirklichung des Gesamtziels der Union, die Nettotreibhausgasemissionen zu senken, unerlässlich ist.
- (8) Eine Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 erfordert eine Verschärfung der in der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ festgelegten Reduktionsauflagen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Außerdem muss eine klare Marschroute für die weitere Senkung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nach 2030 festgelegt werden, um einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten. Ohne ehrgeizige Maßnahmen für die Senkung der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr werden höhere Emissionsminderungen in anderen Sektoren

²⁴ Verordnung (EU) [.../...] vom [...] 2021 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1999 (Europäisches Klimagesetz) (ABl. L [...] vom [...]).

²⁵ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

erforderlich, einschließlich Sektoren, in denen die Dekarbonisierung sehr viel schwieriger ist.

- (9) Mit den verschärften Anforderungen an die Minderung der CO₂-Emissionen sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu erhöhen; gleichzeitig soll den Verbraucherinnen und Verbrauchern, den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich Luftqualität und Energieeinsparungen entstehen und es soll sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleibt. Im globalen Kontext muss auch die Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der EU eine treibende Kraft des derzeitigen Übergangs zu emissionsfreier Mobilität sein. Die verschärften CO₂-Emissionsnormen sind in Bezug auf die Erreichung der festgelegten Flottenziele technologieneutral. Für die Erreichung des Flottenziels Nullemissionen sind und bleiben verschiedene Technologien verfügbar. Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge; technologische Innovationen schreiten weiter voran. Emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge, zu denen auch leistungsfähige Plug-in-Hybridfahrzeuge gehören, können für den Übergang weiterhin eine Rolle spielen.
- (10) Vor diesem Hintergrund sollten neue, strengere CO₂-Emissionsminderungsziele sowohl für neue Personenkraftwagen als auch für neue leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 festgelegt werden. Die Bestimmung der Zielwerte sollte ein starkes Signal setzen, um die Akzeptanz emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu beschleunigen und Innovationen in emissionsfreien Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen.
- (11) Die Zielvorgaben der überarbeiteten CO₂-Emissionsnormen sollten von einer europäischen Strategie begleitet werden, um die mit dem Ausbau der Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge und der Entwicklung der entsprechenden Technologien, dem Weiterqualifizierungs- und Schulungsbedarf der Arbeitskräfte in diesem Sektor und der wirtschaftlichen Diversifizierung und Umstellung von Tätigkeiten zusammenhängenden Herausforderungen anzugehen. Gegebenenfalls sollte eine finanzielle Unterstützung auf der Ebene der EU und der Mitgliedstaaten, z. B. durch den Europäischen Sozialfonds Plus, den Fonds für einen gerechten Übergang, den Investitionsfonds, die Aufbau- und Resilienzfazilität und andere Instrumente des Mehrjährigen Finanzrahmens und des Aufbauplans Next Generation EU im Rahmen der Vorschriften über staatliche Beihilfen in Betracht gezogen werden, um private Investitionen anzuregen. Die Überarbeitung der Vorschriften für staatliche Beihilfen für Umweltschutz und Energie wird es den Mitgliedstaaten erleichtern, Unternehmen dabei zu unterstützen, ihre Produktionsprozesse zu dekarbonisieren und umweltfreundlichere Technologien im Kontext der neuen Industriestrategie einzuführen.
- (12) In der Aktualisierung der neuen Industriestrategie²⁶ ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext sollte ein Transformationspfad für das Ökosystem Mobilität entwickelt

²⁶ Mitteilung der Kommission „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5. Mai 2021).

werden, um den Übergang der Wertschöpfungskette der Automobilbranche zu begleiten. Im Rahmen dieses Transformationspfads sollte den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden und zudem sollte er auf die europäische Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt gestützt sein, um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, sollten in diesen Transformationspfad ebenfalls eingehen. Die mit diesem umfassenden Transformationspfad für das Ökosystem Mobilität erzielten Fortschritte sollten alle zwei Jahre als Teil eines von der Kommission vorzulegenden Fortschrittsbericht kontrolliert werden, wobei u. a. die Fortschritte in der Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge, ihre Preisentwicklung, die Fortschritte der Entwicklung alternativer Kraftstoffe und des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, das Potenzial innovativer Technologien für die Verwirklichung einer klimaneutralen Mobilität, die internationale Wettbewerbsfähigkeit, Investitionen in die Wertschöpfungskette der Automobilbranche, die Weiterqualifizierung und Umschulung von Arbeitskräften und die Umstellung von Tätigkeiten zu untersuchen sind. Dieser Fortschrittsbericht wird außerdem auf den Fortschrittsberichten aufbauen, die die Mitgliedstaaten alle zwei Jahre gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe übermitteln. Die Kommission sollte die Sozialpartner bei der Erstellung des Fortschrittsberichts konsultieren und die Ergebnisse in den sozialen Dialog aufnehmen. Die Innovationen in der Lieferkette der Automobilbranche schreiten voran. Innovative Technologien wie die Erzeugung von E-Fuels mit CO₂-Gewinnung aus der Luft könnten, wenn sie weiterentwickelt werden, Perspektiven für eine erschwingliche klimaneutrale Mobilität bieten. Die Kommission sollte daher den Fortschritt des Innovationsstands in diesem Sektor als Teil ihres Fortschrittsberichts verfolgen.

- (13) Die EU-weiten Flottenziele sind um den erforderlichen Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²⁷ zu ergänzen.
- (14) Da die Hersteller ausreichend Flexibilität für die Anpassung ihrer Flotten in der Zeit erhalten sollten, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen kosteneffizient meistern zu können, ist es zweckmäßig, Reduktionsziele weiterhin in 5-Jahres-Schritten festzulegen.
- (15) Aufgrund der strengeren EU-weiten Flottenziele ab 2030 müssen die Hersteller deutlich mehr emissionsfreie Fahrzeuge in der Union auf den Markt bringen. Der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge (ZLEV) würde daher seinen ursprünglichen Zweck nicht mehr erfüllen und könnte die Wirksamkeit der Verordnung (EU) 2019/631 untergraben. Der Anreizmechanismus für ZLEV sollte daher ab 2030 aufgehoben werden. Bis zu diesem Datum, d. h. während dieses Jahrzehnts, wird die Verbreitung von Fahrzeugen mit Emissionen von null bis zu 50 g CO₂/km einschließlich Elektrofahrzeugen, Fahrzeugen mit Wasserstoff-

²⁷ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

Brennstoffzellen und leistungsfähigen Plug-in-Hybridfahrzeugen weiterhin durch den Anreizmechanismus für ZLEV gefördert. Nach diesem Datum werden Plug-in-Hybridfahrzeuge weiterhin auf die Flottenziele angerechnet, die die Fahrzeughersteller erreichen müssen.

- (16) Die Umsetzung der CO₂-Emissionsnormen ist eng mit der Umsetzung der Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung verknüpft. Im Anschluss an die Aufhebung und Ersetzung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ am 1. September 2020 durch die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ ist es zur Sicherstellung der kontinuierlichen Vereinbarkeit der beiden Instrumente zweckmäßig, die Begriffsbestimmungen in der Verordnung (EU) 2019/631 an den Rechtsrahmen der Typgenehmigung anzugleichen und die Bezugnahmen in dieser Verordnung auf den Rechtsrahmen der Typgenehmigung zu aktualisieren.
- (17) Die erforderlichen Emissionsminderungsanstrengungen, um die EU-weiten Flottenziele zu erreichen, werden mithilfe einer Grenzwertkurve, die auf der Durchschnittsmasse der EU-Flotte neuer Fahrzeuge und der Flotte neuer Fahrzeuge des Herstellers basiert, auf die Hersteller verteilt. Zwar ist es zweckmäßig, diesen Mechanismus beizubehalten, jedoch muss verhindert werden, dass die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers aufgrund der strengeren EU-weiten Flottenziele negativ wird. Daher ist zu präzisieren, dass im Fall eines solchen Ergebnisses die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf 0 g CO₂/km gesetzt werden soll.
- (18) Um eine faire Verteilung der Anstrengungen zur Emissionsminderung sicherzustellen, sollten die beiden Grenzwertkurven für leichtere, von Personenkraftwagen abgeleitete Nutzfahrzeuge und Nutzfahrzeuge für die schwereren Marktsegmente so angepasst werden, dass sie den strengeren CO₂-Emissionsminderungszielen entsprechen.
- (19) Die Werte, die für die Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen und die durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers verwendet werden, beruhen auf den Daten, die in den Typgenehmigungsunterlagen und den Übereinstimmungsbescheinigungen der betreffenden Fahrzeuge aufgezeichnet sind. Um die Wirksamkeit der CO₂-Emissionsnormen zu gewährleisten, ist die Richtigkeit der für diese Zwecke verwendeten Daten unerlässlich. Falls dennoch Fehler in den Daten festgestellt werden, ist es unter Umständen nicht möglich, auf der Grundlage der Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung bereits ausgestellte Typgenehmigungsunterlagen oder Übereinstimmungsbescheinigungen zu berichtigen, wenn sich die Daten auf Typgenehmigungen beziehen, die nicht mehr gültig sind. In solchen Fällen sollte die Kommission befugt sein, von den einschlägigen Typgenehmigungsbehörden und gegebenenfalls den Herstellern die Ausstellung einer berichtigenden Erklärung zu verlangen, auf deren Grundlage die Werte korrigiert

²⁸ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABL. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

²⁹ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABL. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

werden können, anhand derer beurteilt wird, inwieweit die Hersteller ihre Zielvorgaben einhalten.

- (20) Die Meldung von Daten zu den Fahrzeugklassen M₂ (Omnibusse) und N₂ (mittelgroße Lastkraftwagen) fällt in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁰, daher kann diese Anforderung aus der Verordnung (EU) 2019/631 gestrichen werden.
- (21) Angesichts der strengeren Gesamtziele für die Senkung der Treibhausgasemissionen und um Marktverzerrungen zu vermeiden, sollten die Reduktionsauflagen für alle Hersteller auf dem Unionsmarkt mit Ausnahme der Hersteller, auf die in einem Kalenderjahr weniger als 1000 Neuzulassungen für Fahrzeuge entfallen, angeglichen werden. Demzufolge sollte die Möglichkeit, eine Ausnahme von ihren Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen zu beantragen, für Hersteller, auf die in einem Kalenderjahr 1000 bis 10 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen oder 1000 bis 22 000 Neuzulassungen für leichte Nutzfahrzeuge entfallen, ab 2030 aufgehoben werden.
- (22) Um die Rechtssicherheit und Übereinstimmung mit der derzeitigen Praxis sicherzustellen, sollte präzisiert werden, dass die Anpassungen der Werte M₀ und TM₀ durch Änderungen des Anhangs I der Verordnung (EU) 2019/631 und nicht durch einen Rechtsakt zur Ergänzung dieser Verordnung erfolgen sollten.
- (23) Die Fortschritte, die im Rahmen der Verordnung (EU) 2019/631 zur Erreichung der für 2030 und darüber hinaus festgelegten Ziele gemacht werden, sollten 2026 überprüft werden. In dieser Überprüfung sollten alle Aspekte berücksichtigt werden, die in den alle zwei Jahre vorzulegenden Berichten enthalten sind.
- (24) In Anwendung von Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2019/631 wurde die Möglichkeit, die Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe einem gesonderten Fonds oder einem einschlägigen Programm zuzuweisen, geprüft und der Schluss gezogen, dass dies den Verwaltungsaufwand deutlich erhöhen würde, ohne den Übergang des Automobilsektors direkt zu unterstützen. Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten daher weiterhin gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/631 als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union.
- (25) Um sicherzustellen, dass die Berechnung der Zielvorgaben der spezifischen Emissionen für Hersteller, die die Verantwortung für die CO₂-Emissionen von in mehreren Stufen gefertigten leichten Nutzfahrzeugen tragen, angepasst werden kann, um Änderungen am Verfahren für die Bestimmung der CO₂-Emissionen und der Masse solcher Fahrzeuge zu berücksichtigen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um erforderlichenfalls die in Anhang I Teil B der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegte Berechnungsformel zu ändern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung

³⁰ Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 1).

niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(26) Die Verordnung (EU) 2019/631 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) 2019/631 wird wie folgt geändert:

(1) Artikel 1 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

i) Unter Buchstabe a wird der Wert „37,5 %“ durch den Wert „55 %“ ersetzt.

ii) Unter Buchstabe b wird der Wert „31 %“ durch den Wert „50 %“ ersetzt.

(b) Folgender Absatz 5a wird eingefügt:

„(5) Ab dem 1. Januar 2035 gelten die folgenden EU-weiten Flottenziele:

(a) a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 100 % entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.3 ermittelt wird;

(b) b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 100 % gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.3 ermittelt wird.

(c) In Absatz 6 werden die Worte „Ab dem 1. Januar 2025“ durch die Worte „Vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029“ ersetzt.

(d) Absatz 7 wird gestrichen.

(2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

(a) Unter Buchstabe a wird die Bezugnahme auf „Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG“ durch „Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858“ ersetzt.

(b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Klasse N₁ gemäß der Definition in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858, die in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 („leichte Nutzfahrzeuge“) fallen, die in der Union erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Union zugelassen waren („neue leichte Nutzfahrzeuge“); emissionsfreie Fahrzeuge der Klasse N mit einer Referenzmasse von mehr als 2610 kg bzw. 2840 kg werden ab dem 1. Januar 2025 für die Zwecke dieser Verordnung und unbeschadet der Verordnung (EU) 2018/858 und der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 als leichte Nutzfahrzeuge, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, gezählt, wenn die überschüssige Referenzmasse ausschließlich auf die Masse des Energiespeichersystems zurückzuführen ist.“

(b) In Absatz 3 wird die Bezugnahme „im Sinne des Anhangs II Teil A Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG“ durch „im Sinne des Anhangs I Teil A Nummer 5 der Verordnung (EU) 2018/858“ ersetzt.

(3) Artikel 3 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

(a) Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

„Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EU) 2018/858. Außerdem bezeichnet der Ausdruck“

(b) Die Buchstaben b bis g und die Buchstaben i und n werden gestrichen.

(4) In Artikel 4 Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Für die Zwecke von Buchstabe c wird, falls die gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 oder Anhang I Teil B Nummer 6.3 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen negativ ist, die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf 0 g/km festgesetzt.“

(5) Artikel 7 wird wie folgt geändert:

(a) Folgender Absatz 6a wird eingefügt:

„(6) a) Falls die Kommission feststellt, dass die von Mitgliedstaaten gemäß Absatz 2 vorgelegten vorläufigen Daten oder die von den Herstellern gemäß Absatz 5 mitgeteilten Daten auf nicht zutreffenden Daten in den Typgenehmigungsunterlagen oder den Übereinstimmungsbescheinigungen beruhen, informiert sie die Typgenehmigungsbehörde oder gegebenenfalls den Hersteller und verlangt von der Typgenehmigungsbehörde oder gegebenenfalls vom Hersteller die Ausstellung einer berichtigen Erklärung, in der die berichtigten Daten angegeben werden. Die berichtigende Erklärung wird an die Kommission übermittelt und die berichtigten Daten werden für die Änderung der vorläufigen Berechnung gemäß Absatz 4 verwendet.“

(b) Absatz 11 wird gestrichen.

(6) Artikel 10 Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Eine gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme kann für die bis einschließlich für das Kalender 2029 geltenden Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen gewährt werden.“

- (7) In Artikel 13 Absatz 3 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Falls die Daten in den Typgenehmigungsunterlagen nicht gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 berichtet werden können, stellt die zuständige Typgenehmigungsbehörde eine berichtige Erklärung mit den zutreffenden Daten aus und übermittelt sie an die Kommission und die Beteiligten.“

- (8) In Artikel 14 Absatz 2 werden die Worte „zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Maßnahmen“ durch die Worte „zur Änderung von Anhang I gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels“ ersetzt.

- (9) Folgender Artikel 14a wird eingefügt:

„Artikel 14a

Fortschrittsbericht

Die Kommission berichtet bis zum 31. Dezember 2025 und anschließend alle zwei Jahre über die Fortschritte auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr. Dieser Bericht dient insbesondere der Beobachtung und Bewertung des Bedarfs an möglichen zusätzlichen Maßnahmen einschließlich finanzieller Mittel zur Erleichterung des Übergangs.

In diesem Bericht berücksichtigt die Kommission alle Faktoren, die zu einem kosteneffizienten Fortschritt bei der Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 beitragen. Dazu gehören die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, Fortschritte bei der Erreichung der Zielvorgaben für den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, der potenzielle Beitrag innovativer Technologien und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe zur Verwirklichung einer klimaneutralen Mobilität, die Auswirkungen auf die Verbraucherinnen und Verbraucher, Fortschritte im Bereich des sozialen Dialogs sowie Aspekte, die der weiteren Erleichterung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu einer emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr dienen.“

- (10) Artikel 15 wird wie folgt geändert:

- (a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Im Jahr 2028 führt die Kommission gestützt auf die alle zwei Jahre vorgelegten Berichte eine Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor.

Gegebenenfalls wird dem Bericht ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigefügt.“

(b) Die Absätze 2 bis 5 werden gestrichen,

(c) Folgender Absatz 9 wird angefügt:

„(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Anhang I Teil B festgelegte Formel zu ändern, falls eine solche Änderung für die Berücksichtigung des in Anhang III Teil A festgelegten Verfahrens für Mehrstufenfahrzeuge der Klasse N1 erforderlich wird.“

(11) Artikel 17 wird wie folgt geändert:

(a) In Absatz 2 werden die Worte „Artikel 15 Absatz 8“ durch die Worte „Artikel 15 Absatz 8 und 9“ ersetzt.

(b) In Absatz 3 werden die Worte „Artikel 15 Absatz 8“ durch die Worte „Artikel 15 Absatz 8 und 9“ ersetzt.

(c) In Absatz 6 werden die Worte „Artikel 15 Absatz 8“ durch die Worte „Artikel 15 Absatz 8 und 9“ ersetzt.

(12) Anhang I wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union

1.2. Politikbereich(e)

Klimaschutz

Rubrik 3 – Natürliche Ressourcen und Umwelt

Titel 9– Klima- und Umweltschutz

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

eine neue Maßnahme

eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme³¹

die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme

die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.4. Ziel(e)

1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Die allgemeinen Ziele dieses Vorschlags bestehen darin, zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 beizutragen und zu diesem Zweck im Einklang mit dem Europäischen Klimagesetz zur Senkung der Nettoemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen.

Der Vorschlag ist Teil des „Fit für 55“-Pakets der Klima- und Energiepolitik bis 2030, um das EU-Ziel, die EU-internen Treibhausgasemissionen bis 2030 auf mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 auf eine kosteneffiziente Weise zu senken, zu erreichen und zur Eindämmung der Erderwärmung beizutragen. Mit dem Paket kommt die Kommission ihrer in Artikel 3 des Klimagesetzes festgelegten Verpflichtung nach, einschlägige Rechtsvorschriften der Union zu überprüfen, um das oben genannte Ziel zu erreichen.

³¹ Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

1.4.2. Einzelziel(e)

Mit diesem Vorschlag werden folgende Einzelziele verfolgt:

1. Mit der Überarbeitung der bestehenden und der Festlegung neuer EU-weiter Flottenziele für die kostenwirksame Senkung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zur Erreichung der Zielvorgabe, die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu senken, und zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 beitragen.
2. Mit der stärkeren Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge für die Verbraucherinnen und Verbraucher Nutzen durch eine Verbesserung der Luftqualität, insbesondere in den Städten, und durch die mit emissionsfreien Fahrzeugen erzielten Energieeinsparungen schaffen.
3. Die technologische Führungsposition der Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der EU durch die Anregung von Innovationen in emissionsfreien Technologien stärken und die Beschäftigung fördern.

1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.

Mit dem Vorschlag werden die Senkung der CO₂-Emissionen durch leichte Nutzfahrzeuge, die Schaffung von Nutzen hinsichtlich Luftqualität und Energieeinsparungen für die Verbraucherinnen und Verbraucher und die Stärkung der technologischen Führungsposition der Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der EU sichergestellt. Als zusätzliche positive Nebeneffekte werden eine **erhöhte Energieeffizienz und gesicherte Energieversorgung** erwartet.

1.4.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Fortschritte und Ergebnisse verfolgen lassen.

Folgende Indikatoren wurden bestimmt:

1. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der EU-Flotte neu zugelassener Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge werden jährlich pro Fahrzeug, Hersteller und Mitgliedstaat überwacht.
2. Die Differenz zwischen den CO₂-Emissionsdaten der Typgenehmigung und den CO₂-Emissionsdaten im Fahrbetrieb wird anhand der Erfassung und Veröffentlichung der Kraftstoffverbrauchswerte im Fahrbetrieb überwacht.
3. Abweichungen zwischen den CO₂-Emissionen der Typgenehmigung und den CO₂-Emissionen von Fahrzeugen, die sich in Betrieb befinden, werden mithilfe eines spezifischen Prüfungsverfahrens im Betrieb und mit der Erfassung der Typgenehmigungsdaten überwacht.
4. Die Treibhausgasemissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen werden anhand der jährlichen Treibhausgasemissionsinventare der Mitgliedstaaten überwacht.

5. Anzahl und Anteil neu zugelassener emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge werden anhand der jährlich von den Mitgliedstaaten übermittelten Überwachungsdaten überwacht.

6. Die Kosten und die Wirksamkeit der in den Fahrzeugen verwendeten Technologien zur Verringerung der Emissionen werden auf der Grundlage von Daten überwacht, die von Herstellern, Zulieferern und Sachverständigen zu erfassen sind.

7. Das Innovationsniveau wird anhand der neuen Patente europäischer Automobilhersteller im Bereich emissionsfreier Technologien gemessen, die in öffentlich zugänglichen Patentdatenbanken verzeichnet sind.

8. Das Beschäftigungsniveau wird auf der Grundlage der öffentlich zugänglichen Eurostat-Statistiken über die sektoralen Beschäftigungsdaten für die EU überwacht.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Hersteller von in der Union neu zugelassenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen müssen:

- die überarbeiteten Flottenziele für CO₂-Emissionen einhalten,
- der Kommission die mit standardisierten Geräten gemessenen tatsächlichen Kraftstoffverbrauchsdaten melden,
- in Betrieb befindliche Fahrzeuge einer Übereinstimmungsprüfung unterziehen, deren Ergebnisse der Kommission gemeldet werden.

Die Mitgliedstaaten müssen der Kommission und der Europäischen Umweltagentur jährlich technische Daten der neu zugelassenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge melden.

1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größerer Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.

Der Klimawandel ist ein grenzübergreifendes Problem, das durch nationale oder lokale Maßnahmen allein nicht gelöst werden kann. Die Koordinierung der Klimapolitik muss auf europäischer Ebene erfolgen und EU-Maßnahmen sind nach dem Subsidiaritätsprinzip gerechtfertigt.

Initiativen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene können zwar Synergien schaffen, werden allein aber nicht ausreichen. Ohne ein koordiniertes Handeln der EU mittels einer Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen besteht aufgrund der Vielfalt der nationalen Systeme, der unterschiedlichen Anspruchsniveaus und Konzeptionsparameter die Gefahr einer Fragmentierung des Marktes. Da einzelne Mitgliedstaaten allein außerdem einen zu

kleinen Markt repräsentieren, um ausreichende Ergebnisse zu erzielen, wird ein EU-weiter Ansatz benötigt, um Änderungen auf Branchenebene zu bewirken und Größenvorteile zu erzielen.

1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse

Der Vorschlag stützt sich auf Rechtsvorschriften, die während der letzten zehn Jahre eine kontinuierliche Senkung der CO₂-Emissionen der EU-Flotte neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge sichergestellt haben.

1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

Dieser Vorschlag ist mit den Zielen von Next Generation EU und des Mehrjährigen Finanzrahmens 2021-2027 vereinbar, die dazu beitragen werden, den von Europa angestrebten zweifachen – ökologischen und digitalen – Wandel zu vollziehen. Mit einer Kombination dieser Regelungen wird es möglich sein, einer wirtschaftlichen Krise entgegenzuwirken und den Übergang zu einer sauberen und nachhaltigen Wirtschaft zu beschleunigen, wobei Klimaschutzmaßnahmen und wirtschaftliches Wachstum miteinander verknüpft werden.

Das „Fit für 55“- Klima- und Energiepaket ist ein umfassender Schritt zur Überarbeitung des einschlägigen Unionsrechts, um es auf die Höhe der im europäischen Grünen Deal dargelegten ehrgeizigeren Klimapolitik der EU zu bringen. Alle Initiativen des Pakets sind eng miteinander verzahnt.

Der vorliegende Legislativvorschlag zu den CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge ergänzt die einschlägigen Vorschläge des Pakets und steht mit ihnen im Einklang.

1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung

Nicht zutreffend.

1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

befristete Laufzeit

- Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ
- Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ.

unbefristete Laufzeit

- Anlaufphase von 2023 bis 2025,
- anschließend reguläre Umsetzung.

1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung³²

Direkte Mittelverwaltung durch die Kommission

- durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union
- durch Exekutivagenturen

Geteilte Mittelverwaltung mit Mitgliedstaaten

Indirekte Mittelverwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- die EIB und den Europäischen Investitionsfonds
- Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung
- öffentlich-rechtliche Körperschaften
- privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern sie ausreichende finanzielle Garantien bieten
- privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und die ausreichende finanzielle Garantien bieten
- Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind

³² Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb (in französischer und englischer Sprache):
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.

Bemerkungen

--

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Für die Überwachung der vorgeschlagenen verschärften Anforderungen zur Minderung der CO₂-Emissionen ist eine umfassende Datenerhebung aus verschiedenen Quellen einschließlich der Mitgliedstaaten, der Automobilhersteller und der nationalen Typgenehmigungsbehörden erforderlich. Während die Datenverwaltung durch die Europäische Umweltagentur und die Gemeinsame Forschungsstelle (JRC) erfolgt, fällt die Koordinierung der Datenerfassung einschließlich der Interaktion mit den berichtenden Stellen in den Zuständigkeitsbereich der GD CLIMA. Zu den Aufgaben der GD CLIMA gehören außerdem die Analyse der Daten sowie die Vorbereitung und Durchführung von Folgemaßnahmen einschließlich der Verhängung von Geldbußen für Hersteller auf der Grundlage der erfassten Daten.

Drei Hauptdatensätze werden erfasst:

Daten über neue Fahrzeugzulassungen werden von den Mitgliedstaaten jährlich an die EUA übermittelt. Auf der Grundlage dieser Daten wird die Einhaltung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen durch die Hersteller und die Verhängung von Geldbußen ermittelt. Die Daten werden von den Herstellern überprüft und anschließend im Wege eines Beschlusses der Kommission bestätigt.

Im Fahrzeug aufgezeichnete Daten des Verbrauchs von Kraftstoff und/oder elektrischer Energie im Fahrbetrieb werden der EUA jährlich ab 2022 gemeldet: zunächst Daten, die von den Herstellern geliefert werden, ab 2025 Daten, die bei der technischen Überwachung durch die Mitgliedstaaten erfasst werden. Auf der Grundlage dieser Daten wird die Repräsentativität der CO₂-Emissionen der Typgenehmigung bewertet, die gegebenenfalls zu einer Überarbeitung der Zielwerte der CO₂-Emissionen und der Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung führen kann.

Daten zu den Emissionsprüfungen für die Typgenehmigung werden kontinuierlich von der JRC erfasst, um den Grad der Übereinstimmung der bei der Typgenehmigung ermittelten CO₂-Emissionen mit den Emissionen der Fahrzeuge im Betrieb zu überprüfen.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

Der Vorschlag dient nicht der Umsetzung eines Finanzierungsprogramms, sondern der langfristigen Politikgestaltung. Zu der Methode der Mittelverwaltung, den Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, den Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie je nach Fehlerquoten sind keine Angaben erforderlich. Zur Umsetzung dieses Vorschlags ist eine Umverteilung von Personal innerhalb der Kommission erforderlich. Entsprechende Verfahren sind vorhanden.

2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

Dieser Vorschlag bezieht sich nicht auf ein Ausgabenprogramm.

Eine wirksame Überwachung der Fahrzeugzulassungsdaten ist unerlässlich, um die Rechtssicherheit bei der Durchsetzung der Rechtsvorschriften und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Hersteller zu gewährleisten.

Die Erfassung der tatsächlichen Daten und das Prüfungsverfahren im Betrieb stellen sicher, dass Unregelmäßigkeiten in den Fahrzeugzulassungsdaten erkannt und rechtzeitig wirksame Abhilfemaßnahmen ergriffen werden können und dass die langfristige Wirksamkeit der Zielvorgaben für CO₂-Emissionen in der EU nicht untergraben werden.

Fehlerhafte Zulassungsdaten oder eine verspätete Übermittlung durch die Mitgliedstaaten und/oder die Hersteller erschweren die Umsetzung der CO₂-Emissionsnormen.

Eine Vergrößerung der Diskrepanz zwischen CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch im Fahrbetrieb und den bei der Typgenehmigung ermittelten Werten kann die Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen untergraben.

Eine fehlende Übereinstimmung der von den Herstellern in den Übereinstimmungsbescheinigungen für die Zulassung aufgezeichneten CO₂-Emissionen mit den CO₂-Emissionen der Fahrzeuge im Betrieb kann die Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen untergraben.

Zu den wichtigsten internen Kontrollsystemen gehören die Überprüfung der übermittelten Zulassungsdaten, die Analyse der Entwicklung der tatsächlichen Daten im Vergleich zu den Zulassungsdaten und die Erfassung von Abweichungen zwischen den in den Übereinstimmungsbescheinigungen aufgezeichneten CO₂-Emissionen und den Emissionen der Fahrzeuge im Betrieb.

2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

Diese Initiative bringt keine neuen erheblichen Kontrollen/Risiken mit sich, die nicht durch einen bestehenden internen Kontrollrahmen abgedeckt wären. Über die Haushaltsordnung hinausgehende Einzelmaßnahmen sind nicht geplant.

2.3. **Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten**

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.

Neben der Anwendung der Haushaltsordnung, um der Gefahr betrügerischer Handlungen und Unregelmäßigkeiten vorzubeugen, werden die in diesem Vorschlag vorgesehenen strengeren Anforderungen zur Minderung der CO₂-Emissionen von einer verbesserten Überwachung und Meldung der verschiedenen Datensätze gemäß Nummer 2.2.2 begleitet.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM ³³	von EFTA-Ländern ³⁴	von Kandidatenländern ³⁵	von Drittländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung
7	20 01 02 01	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

Neu zu schaffende Haushaltslinien Nicht zutreffend.

³³ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

³⁴ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

³⁵ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.

Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens			3	„Natürliche Ressourcen und Umwelt“				
GD CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
Operative Mittel								
09 02 03	Verpflichtungen	(1)						
	Zahlungen	(2)						
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben								
09 01 01 01		(3)						
Mittel INSGESAMT für die GD CLIMA	Verpflichtungen	= 1 + 3						
	Zahlungen	= 2 + 3						
Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)						
	Zahlungen	(5)						
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		(6)						
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 3 des Mehrjährigen Finanzrahmens		Verpflichtungen	= 4 + 6					

	Zahlungen	= 5+6						
--	-----------	-------	--	--	--	--	--	--

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	Verwaltungsausgaben
--	----------	---------------------

Zum Ausfüllen dieses Teils ist die „Tabelle für Verwaltungsausgaben“ zu verwenden, die zuerst in den [Anhang des Finanzbogens zu Rechtsakten](#) (Anhang V der Internen Vorschriften), der für die dienststellenübergreifende Konsultation in DECIDE hochgeladen wird, aufgenommen wird.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
GD CLIMA							
• Personal		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Sonstige Verwaltungsausgaben							
INSGESAMT GD CLIMA	Mittel	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
---	---	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

unter RUBRIK 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Zahlungen	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304		1,520
--	-----------	-------	-------	-------	-------	-------	--	--------------

3.2.2. *Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden*

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben			2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT						
	ERGEBNISSE													
	↓	Art ³⁶	Durchschnittskosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl
EINZELZIEL Nr. 1 ³⁷														
- Ergebnis														
- Ergebnis														
- Ergebnis														
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1														
EINZELZIEL Nr. 2 ...														
- Ergebnis														
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2														

³⁶ Ergebnisse sind gelieferte Produkte und erbrachte Dienstleistungen (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer usw.).

³⁷ Wie unter 1.4.2. („Einzelziele...“) beschrieben.

INSGESAMT												
------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr ³⁸ 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	INSGESAM T
--	----------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------

RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens						
Personal	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
Sonstige Verwaltungsausgaben						
Zwischensumme RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Außerhalb der RUBRIK 7³⁹ des Mehrjährigen Finanzrahmens						
Personal						
Sonstige Verwaltungsausgaben						
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens						

INSGESAMT	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
------------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

³⁸ Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Bitte ersetzen Sie „N“ durch das voraussichtlich erste Jahr der Umsetzung (z. B. 2021). Dasselbe gilt für die folgenden Jahre.

³⁹ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

3.2.4. Geschätzter Personalbedarf

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

Schätzung in Vollzeitäquivalenten

	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
•Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)					
20 01 02 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (in den Delegationen)					
01 01 01 01 (direkte Forschung)					
01 01 01 11 (direkte Forschung)					
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)					
•Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten: VZÄ)⁴⁰					
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)					
20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen)					
XX 01 xx jj zz ⁴¹	- am Sitz				
	- in den Delegationen				
01 01 01 02 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)					
01 01 01 12 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)					
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)					
INSGESAMT	2	2	2	2	2

XX steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	Ab 2023 wird eine zusätzliche AD-Beamtin bzw. ein zusätzlicher AD-Beamte benötigt, die/der in einer neuen Funktion für die Koordinierung und Betreuung der verschiedenen in der Verordnung vorgesehenen Datenerfassungsverfahren zuständig ist. Diese Funktion trägt insbesondere dem Bedarf einer verbesserten Überwachung der Entwicklung der tatsächlichen CO ₂ -Emissionen von neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen Rechnung, um sicherzustellen, dass die in der vorliegenden Verordnung dargelegten höheren Emissionsreduktionsziele auch wirklich erreicht werden. Durch die neue Funktion wird sichergestellt, dass eine wirksame und kohärente Grundlage für die Umsetzung und Durchsetzung der CO ₂ -Emissionsnormen und für die Vorbereitung damit in Verbindung
----------------------------	---

⁴⁰ VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorsachkräfte in Delegationen.

⁴¹ Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

	<p>stehender neuer politischer Maßnahmen geschaffen wird.</p> <p>Diese Funktion umfasst die folgenden spezifischen Aufgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der allgemeinen Koordinierung der verschiedenen Datenerfassungsverfahren einschließlich Datenanalyse und Kontrolle der datensatzübergreifenden Übereinstimmung • Nachbereitung mit den berichtenden Stellen (Herstellern, nationalen Datenübermittlungs- und Typgenehmigungsbehörden) und Zusammenarbeit mit der EUA und der JRC • Sicherstellung einer effizienten Übermittlung der Daten des tatsächlichen Kraftstoffverbrauchs durch die Hersteller und Mitgliedstaaten einschließlich der gemeinsamen Nachbereitung und Datenprüfung mit der EUA • Durchführung einer Analyse der Daten des tatsächlichen Fahrbetriebs insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Diskrepanz zwischen den tatsächlichen Emissionen und den Emissionen laut Typgenehmigung sowie Bereitstellung detaillierter technischer Angaben für künftige Überarbeitungen der CO₂-Emissionsnormen und der Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung • Vorbereitung der jährlichen Beschlüsse der Kommission zu den tatsächlichen Daten • Vorbereitung von Berichtigungen der CO₂-Konformitätsdaten (Zulassungsdaten), wenn auf der Grundlage des Prüfungsverfahrens im Betrieb Abweichungen ermittelt werden, einschließlich der Sicherstellung einer wirksamen Erhebung der Daten von Emissionsprüfungen für die Typgenehmigung zusammen mit der JRC <p>Eine zweite zusätzliche AD-Beamtin bzw. ein zweiter zusätzlicher AD-Beamte wird für die Mitarbeit an der Vorbereitung des neuen Fortschrittsberichts gemäß Artikel 14a über die Fortschritte auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr und die Bewertung des Bedarfs an möglichen zusätzlichen Maßnahmen zur Erleichterung des Übergangs benötigt.</p>
Externes Personal	Nicht zutreffend.

3.2.5. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative
 - kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.

Zusätzliche operative Ausgaben sind nicht vorgesehen. Eventuelle Ausgaben werden auf jeden Fall durch den Finanzrahmen für LIFE abgedeckt.

- erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien, der entsprechenden Beträge und der vorgeschlagenen einzusetzenden Instrumente.

- erfordert eine Revision des MFR.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

3.2.6. Finanzierungsbeteiligung Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2023	2024	2025	2026	2027	Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung						
Kofinanzierung INSGESAMT						

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
- auf die Eigenmittel
 - auf die übrigen Einnahmen

Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁴²				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artikel 4 2 9						

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

Nicht zutreffend.

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

Die Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe, die von Herstellern zu zahlen sind, die ihre jährlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen überschreiten, werden voraussichtlich steigen und sollten weiterhin als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union betrachtet werden. Aus diesem Vorschlag hat sich keine Änderung der Berechnungsmethode der Abgabe ergeben. Eine Einschätzung der Höhe der Einnahmen ist erst möglich, wenn die jährlichen Daten der Leistung der Hersteller bei der Einhaltung ihrer Zielvorgaben vorliegen.

⁴² Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.