

## **Erste Bewertung einer Folgenabschätzung der Europäischen Kommission**

### **Vorschläge der Europäischen Kommission hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge bis 2020**

Folgenabschätzung SWD (2012) 213, SWD (2012) 214 (Zusammenfassung) für die Kommission  
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der  
Verordnung (EG) 443/2009 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des  
Ziels zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen bis 2020 COM(2012) 393  
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der  
Verordnung (EU) Nr. 510/2011 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen  
des Ziels der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge bis 2020

- **Hintergrund**

Im vorliegenden Papier wird versucht, eine erste Bewertung der Stärken und Schwächen der Folgenabschätzung der Kommission durchzuführen, begleitend zum betreffenden Vorschlag. Die FA wurde von dem Referat Folgenabschätzung (Direktion G, GD Interne Politikbereiche) erstellt und analysiert, ob die grundlegenden Kriterien, die in den Leitlinien für die Folgenabschätzung der Kommission festgelegt sind, von der Folgenabschätzung erfüllt wurden. Die Mitteilung dient Informations- und Hintergrundzwecken und unterstützt den jeweiligen Ausschuss bei seiner Arbeit. Die hier vertretenen Auffassungen entsprechen nicht dem offiziellen Standpunkt des Europäischen Parlaments.

- **Ziel des Legislativvorschlags**

Die Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 legen jeweils verbindliche flottenbezogene Ziele für die CO<sub>2</sub>-Reduzierung für neue Pkw- und Lkw-Flotten fest. Nach dem zweistufigen Ansatz zur Reduzierung, den diese Verordnungen verfolgen, muss die Kommission die Modalitäten für das Erreichen der verpflichteten Ziele für 2020 zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen für Pkw und Lkw bis Ende 2012 festlegen. Dies erfordert eine Aktualisierung der Formeln in Anhang I der Verordnungen für die Ziele 2020. Darüber hinaus muss die Kommission die Durchführbarkeit der 2020-Ziele für Lkw bestätigen. Auf die Ziele für die CO<sub>2</sub>-Reduzierung selbst, wie sie in den bestehenden Verordnungen festgesetzt sind, geht dieser Bericht nicht näher ein.

- **Benennung des Themas**

Die Folgenabschätzung (FA) hebt deutlich die Problemstellung hervor, indem ein detaillierter Überblick über die allgemeinen politischen Inhalte, einschließlich Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung der Situation für den Fall, dass keine weiteren EU-Maßnahmen ergriffen würden, gegeben wird.

- **Spanne der in Betracht gezogenen Optionen**

In der FA wird eine Reihe von Optionen hinsichtlich der Modalitäten für das Erreichen der CO<sub>2</sub>-Ziele für 2020 untersucht. Das Gleiche gilt für die Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwands und hinsichtlich Form und Stringenz der Rechtsvorschriften über das Jahr 2020 hinaus. Eine Möglichkeit ist die Option des „Nichtstuns“, welche jedoch verworfen wurde, da sie im Widerspruch zu den Klimaschutzzielen der EU steht. Die folgenden Möglichkeiten hinsichtlich der Modalitäten für das Erreichen der CO<sub>2</sub>-Ziele für 2020 wurden ebenfalls verworfen, da festgestellt wurde, dass sie den verfolgten Zielen zuwiderlaufen, übermäßig komplex sind oder Verwaltungsmehraufwand mit sich bringen: stufenweise Einführung, Begünstigungen, Bankgeschäfte und Kreditaufnahme, Zusammenfassung von Zielen für Pkw und Lkw, Bewertung anhand der Laufleistung und fahrzeugabhängige Grenzwerte. Die FA bestätigte, dass das 2020-Ziel von 147g CO<sub>2</sub>/km für Lkw durchführbar ist und schlussfolgerte, dass der Parameter für den Nutzwert sowohl für Pkw als auch für Lkw weiterhin „Masse“ (und nicht „Footprint“) sein soll, vorwiegend aus Gründen der Sicherheit für die Industrie. Die Grenzwertkurve sollte weiterhin linear sein. Die verschiedenen Optionen scheinen in ausgewogener Weise untersucht worden zu sein.

- **Anwendungsbereich der Folgenabschätzung**

In der FA werden die sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen der gewählten Optionen untersucht. Dabei wird der Schwerpunkt auf die wirtschaftlichen Auswirkungen und insbesondere auf die Frage der Wettbewerbsfähigkeit gelegt. In seiner Stellungnahme zum Entwurf der Folgenabschätzung, übte der Ausschuss für Folgenabschätzung der Kommission Kritik an der Folgenabschätzung aus, da diese keine detailliertere Analyse der sozialen und ökologischen Auswirkungen enthält. Die Kommission versucht dies damit zu rechtfertigen, dass der größte Teil der erwarteten Auswirkungen sich aus der Umsetzung der 2020-Ziele ergibt und die in der FA betrachteten Modalitäten nur die Weise ändern, wie diese 2020-Ziele durchgeführt werden. Demzufolge argumentiert die Kommission, dass deren Auswirkungen in anderen Bereichen als dem wirtschaftlichen Bereich klein oder sogar minimal sein würden.

Die FA beinhaltet keine explizite Kosten-Nutzen-Analyse. Es werden jedoch Erwägungen zum Kosten-Nutzen in den Erläuterungen zu den potenziellen Auswirkungen der verschiedenen Optionen aufgestellt.

Die Aspekte der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit der Vorschläge scheinen angemessen thematisiert worden zu sein.

- **Auswirkungen auf den Haushalt oder die öffentlichen Finanzen**

Die Vorschläge enthalten keine offensichtlichen haushalts- und finanzpolitischen Auswirkungen.

- **KMU-Test**

Die FA untersucht, welche Auswirkungen die Umsetzung der 2020-Ziele auf die Wettbewerbsfähigkeit der KMU hat, insbesondere auf Kraftfahrzeughersteller geringer Mengen, Zulieferer der Automobilindustrie und KMU als Fahrzeugnutzer. Das Ziel der Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwands wird durch die Einführung einer De-minimis-Schwelle verfolgt (Anzahl der angemeldeten Pkw und Lkw), unter welcher die Hersteller von den Anforderungen, die die Verordnungen aufstellen, befreit sind, sowie durch flexiblere Ausnahmeregelungen.

- **Vereinfachung und andere regulatorischen Auswirkungen**

Die Annahme der Vorschläge wird keine Aufhebung geltender Vorschriften nach sich ziehen.

- **Beziehungen zu Drittländern**

Die FA deutet an, dass die Umsetzung der 2020-Ziele zwei wichtige Auswirkungen auf den internationalen Handel haben wird: Energieverbrauch und die Umsätze im Automobilbereich. Positive Auswirkungen auf die Handelsbilanz werden in Bezug auf die Energie erwartet, da leichte Nutzfahrzeuge in der EU weniger Öl verbrauchen würden. Die FA erwähnt außerdem, dass die neuen CO<sub>2</sub>-Ziele die Wettbewerbsfähigkeit der Kraftfahrzeughersteller und Zulieferer auf dem internationalen Exportmarkt beeinflussen könnten. Die Kommission deutet an, dass die Wettbewerbsfähigkeit verbessert wird, wenn diese Märkte geringeren Kraftstoffverbrauch schätzen. Falls dies nicht der Fall ist, kann sich die Wettbewerbsfähigkeit verschlechtern. Diesbezüglich werden jedoch keine weiteren Daten oder Zahlen zur Verfügung gestellt.

- **Konsultation der Akteure**

Zwischen September und Dezember 2011 wurde eine öffentliche Konsultation durchgeführt, die 3 233 Antworten von 137 Stakeholder-Organisationen ergab. Insgesamt erläutert die Kommission, dass die Antworten grundsätzlich eine klare Botschaft haben und zwar, dass die Regulierung der Emissionen leichter Nutzfahrzeuge wichtig ist, diese in Übereinstimmung mit den langfristigen Zielen in Bezug auf Treibhausgas durchgeführt werden soll, auf durchschnittlichen Emissionen für Fahrzeuge basieren und technologisch neutral sein soll. In dem Treffen mit Interessengruppen, welches im Dezember 2011 mit 76 Teilnehmern (einschließlich Vertretern der Industrie, Umwelt-NRO und der Mitgliedstaaten) stattfand, waren die Meinungen darüber, ob der derzeitige Regulierungsansatz gut funktioniert, gespalten. Viele Teilnehmer sprachen sich für strengere Zielsetzungen über 2020 hinaus aus.

- **Qualität der Daten, der Forschungsergebnisse und der Analyse**

Zwei externe Studien lieferten die Hauptanalyse, die der FA zugrunde liegt. Es handelt sich um folgende Studien: Unterstützung der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Pkw, „Pkw-Studie“ genannt<sup>1</sup> und Unterstützung der Überarbeitung der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß von leichten Nutzfahrzeugen, „Lkw-Studie“ genannt<sup>2</sup>. Es wurden weitere externe Fachkenntnisse sowie die Eurostat-Statistiken genutzt, um die verschiedenen verfügbaren Optionen zu bewerten. Die FA scheint daher auf zuverlässigen und gut gestützten Daten und Nachweisen zu basieren.

Grundsätzlich scheint die FA ausreichend verlässliche Analysen der verschiedenen politischen Optionen zu beinhalten. Die Option als Parameter für den Nutzwert „Masse“ anstatt „Footprint“ beizubehalten, basiert vielmehr auf dem Grund der Rechtssicherheit als auf Erwägungen der Kosteneffizienz. Die FA scheint keine aggregierten Zahlenangaben für die Kostendifferenz zwischen Masse und Footprint als Parameter für den Nutzwert, wie vom Ausschuss für Folgenabschätzung der Kommission gefordert, zur Verfügung zu stellen.

- **Ausschuss für Folgenabschätzung der Kommission**

Der Ausschuss für Folgenabschätzung der Kommission prüfte den Entwurf der FA und arbeitete verschiedene Empfehlungen zur Verbesserung aus. Infolgedessen übernahm die GD ENVI innerhalb der Kommission diese Empfehlungen und übermittelte dem Ausschuss für Folgenabschätzung einen zweiten Entwurf. In einer zweiten Stellungnahme ergänzte der Ausschuss einige weitere Bemerkungen, denen die GD ENVI größtenteils nachgekommen ist, insbesondere eine weitere Erläuterung der Überwachungsmaßnahmen, einschließlich der Darstellung einer Reihe von aussagekräftigen Fortschrittsindikatoren. Wie bereits erwähnt, erfasste die Kommission jedoch keine aggregierten Kostenangaben für Masse und Footprint als Parameter für den Nutzwert.

- **Kohärenz zwischen dem Legislativvorschlag der Kommission und der FA**

Der Legislativvorschlag und die von der Kommission übermittelte FA scheinen übereinzustimmen. Ersteres scheint keine wesentlichen Elemente zu beinhalten, die in Letzterem nicht thematisiert sind.

---

1 [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study\\_car\\_2011\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf)

2 [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/docs/studies\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/docs/studies_en.htm)

---

**Verfasserin:** Alexia Maniaki-Griva

Referat Folgenabschätzung, Direktion G (Folgenabschätzung und europäischer Mehrwert),  
Generaldirektion für Interne Politikbereiche der Union (GD IPOL), Europäisches Parlament.

Dieses Themenpapier, das vom Referat Folgenabschätzung für den Ausschuss für Umweltfragen (ENVI) des Europäischen Parlaments erstellt wurde, analysiert, ob die in den eigenen Leitlinien der Kommission zur Folgenabschätzung festgelegten wichtigsten Kriterien sowie die vom Parlament in seinem Handbuch zur Folgenabschätzung identifizierten zusätzlichen Faktoren durch die Folgenabschätzung erfüllt werden. Es versucht nicht, sich mit dem Inhalt des Vorschlags zu befassen. Die Folgenabschätzung wird zur Bereitstellung allgemeiner Informationen und von Hintergrundinformation erstellt, um die jeweiligen Parlamentsausschüsse und Abgeordneten umfassender bei ihrer Arbeit zu unterstützen. Dieses Dokument ist auch im Internet verfügbar:

<http://www.europarl.europa.eu/committees/de/studies.html>

Wenn Sie sich an das Referat Folgenabschätzung wenden möchten, schicken Sie eine E-Mail an: [impa-secretariat@ep.europa.eu](mailto:impa-secretariat@ep.europa.eu).

Die hier vertretenen Auffassungen geben die Meinung der Verfasser wieder und entsprechen nicht dem offiziellen Standpunkt des Europäischen Parlaments. Nachdruck und Übersetzung dieses Dokuments – außer zu kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe ist gestattet, sofern der Herausgeber vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird.

Redaktionsschluss: Oktober 2012. © Europäische Union, 2012.

ISBN 978-92-823-4137-7

DOI 10.2861/1193

CAT BA-31-12-190-DE-C