

ANLAGE

Vorblatt zum Frühwarndokument

Vorhaben:	<u>Unterrichtung durch die Europäische Kommission</u> 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 ehrgeizigen Klimazielen der Union
KOM-Nr.:	COM(2021) 556 final
BR-Drucksache:	BR-Drs.-Nr. 711/21
Federführendes Ressort/Aktenzeichen:	EU – U – Vk – Wi
Zielsetzung:	Die Vorlage ist Bestandteil des „Fit-for-55“-Pakets der EU-Kommission und soll eine Verschärfung der CO ₂ -Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge bewirken.
Wesentlicher Inhalt:	<p>Dieser Verordnungsentwurf sieht strengere CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vor. Für PKW ist vorgesehen, dass die Flottengrenzwerte bis 2030 nicht wie bisher um 37,5 % im Vergleich zum Durchschnitt in 2021 gesenkt würden, sondern um 55 %. Die Grenzwerte sollen zudem bis 2035 mit einer 100 %-Senkung fortgeschrieben werden, sodass fortan nur noch emissionsfreie PKW verkauft werden dürften. Für leichte Nutzfahrzeuge sollen die Grenzwerte bis 2030 statt wie bisher vorgesehen um 31 % um 50 % reduziert werden. Auch hier ist bis 2035 eine Senkung um 100 % vorgesehen.</p> <p>Die Senkung der Flottengrenzwerte wird zum Vergleichsjahr 2021 berechnet, um dem Umstieg des Emissionstestverfahrens Rechnung zu tragen. Anstatt des New European Test Cycle (NEDC) werden die Emissionen über das Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) erfasst. Außerdem soll die bisherige Anreizregelung, welche den Fahrzeugherstellern beim Verkauf von emissionsarmen und -freien Fahrzeugen einen Bonus zur Erreichung ihrer Flottengrenzwerte verschafft, bis 2030 abgeschafft werden.</p>

	<p>Ab 2030 sollen zudem kleinere Fahrzeughersteller (für PKW: 1.000-10.000 Fahrzeuge im Jahr; für leichte Nutzfahrzeuge: 1.000-22.000 Fahrzeuge im Jahr) nicht mehr von einer Ausnahmeregelung profitieren können. Fahrzeughersteller, die weniger als 1000 Fahrzeuge im Jahr verkaufen, bleiben von der Aufhebung der Ausnahme ausgenommen.</p>
<p>Vorläufige Einschätzung zur Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips (bei Bedenken: kurze Begründung):</p>	<p>Keine Bedenken</p>
<p>Besonderes schleswig-holsteinisches Interesse?:</p>	<p>Generell ist es zu begrüßen, dass neben der Senkung der CO₂-Emissionen auch die Ziele, mit einer stärkeren Verbreitung von emissionsfreien Fahrzeugen den Nutzen für die Verbraucherinnen und Verbraucher zu verbessern (höheres Angebot Generell ist es zu begrüßen, dass neben der Senkung der CO₂-Emissionen auch die Ziele, mit einer stärkeren Verbreitung von emissionsfreien Fahrzeugen den Nutzen für die Verbraucherinnen und Verbraucher zu verbessern (höheres Angebot, mehr Wettbewerb) und die Stärkung von Innovationen in emissionsfreie Technologien verfolgt werden. Auch die definierte Technologieoffenheit (Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betreiben, leistungsfähige Plug-In-Hybridfahrzeuge können für den Übergang weiterhin eine Rolle spielen) ist positiv zu bewerten. Der angestrebte Transformationspfad für das Ökosystem Mobilität mit besonderem Blick auf die KMU der Automobilbranche und die Anpassung der Reduktionsziele weiterhin in 5-Jahres-Schritten (Flexibilität für Hersteller) dürften auch im Sinne der schleswig-holsteinischen Unternehmen sein., mehr Wettbewerb) und die Stärkung von Innovationen in emissionsfreie Technologien verfolgt werden. Auch die definierte Technologieoffenheit (Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betreiben, leistungsfähige Plug-In-Hybridfahrzeuge können für den Übergang weiterhin eine Rolle spielen) ist positiv zu bewerten. Der angestrebte Transformationspfad für das Ökosystem Mobilität mit besonderem Blick auf die KMU der Automobilbranche und die Anpassung der Reduktionsziele weiterhin in 5-Jahres-Schritten (Flexibilität für Hersteller) dürften auch im Sinne der schleswig-holsteinischen Unternehmen sein.</p>

Zeitplan für die Behandlung: a) Bundesrat b) Rat: c) ggf. Fachministerkonferenzen, etc.	713. Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundesrates am 20.10.2021 914. Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 21.10.2021
--	---