

## **IV. Auswirkungen der Verordnung**

### **Die allgemeinen Auswirkungen der Verordnung**

Ziel der Förderung ist es, die Schadstoffbelastung des Transports zu reduzieren und die Nutzung erneuerbarer Energien im Verkehr durch die Einführung von Fahrzeugen (Autos und Kleintransportern) zu erhöhen.

Gemäß der Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates oder der so genannten Lastenteilungsverordnung wird Estland die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr, der kleinen Energiewirtschaft, der Landwirtschaft, der Abfallwirtschaft und industriellen Prozessen bis 2030 um mindestens 13 % gegenüber 2005 senken müssen. Die Förderung des Einsatzes emissionsfreier Fahrzeuge wird zur Verringerung der Emissionen aus dem Verkehrssektor beitragen, was sowohl im Rahmen der bestehenden als auch der sich ändernden Klimaziele von entscheidender Bedeutung ist. Im Jahr 2020 beliefen sich die Treibhausgasemissionen des estnischen Verkehrssektors auf 2 232,54 kt CO<sub>2</sub>-Äquivalent, was etwa 17 % der Gesamtemissionen Estlands ausmachte. Der Straßenverkehr ist die größte Emissionsquelle im Verkehrssektor und macht im Jahr 2020 97,4 % der Emissionen des Sektors aus. 2019 stießen neue Personenkraftwagen in der Europäischen Union durchschnittlich 123 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer aus, während in Estland die durchschnittlichen Pkw-Emissionen im selben Jahr bei 130,1 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer lagen. Benzinautos dominieren, aber der Anteil der Dieselautos hat im Laufe der Zeit deutlich zugenommen.

Der deutlich geringere Energieverbrauch von Elektroautos im Vergleich zu ICE-Fahrzeugen leistet einen positiven Beitrag zur Verringerung der Emission von CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffen (insbesondere Feinstaub PM<sub>2,5</sub> und Stickoxiden). Die Förderung zur Einführung von Elektrofahrzeugen wurde auch im nationalen Programm 2020–2030 zur Verringerung der Emissionen bestimmter Luftschadstoffe, das 2019 genehmigt wurde, als Maßnahme mit positiven Auswirkungen identifiziert.

Durch die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge und damit der Vermeidung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe werden Unternehmen und Einzelpersonen, für die eine solche Investition kostengünstig und erschwinglich sein kann, zur Leistung des nationalen Verkehrssektors beitragen. Es ist davon auszugehen, dass der höhere Preis für Elektroautos in Verbindung mit niedrigeren finanziellen Kosten für Strom im Vergleich zu fossilen Brennstoffen Menschen mit höherem Kilometerbedarf dazu anregt, Elektrofahrzeuge zu nutzen. Nach Angaben des Rechners des finnischen Ausschusses für Klimawandel <https://www.ilmastopaneeli.fi/autokalkulaattori/> ist ein Elektroauto heute eine grünere Option als ein herkömmliches Verbrenner-Fahrzeug (um bis zu 70 %), mit einer Investitionsrendite von 5-8 Jahren (zu aktuellen Preisen).

Mit der Ausarbeitung des Klimagesetzes werden drei grundlegende Ziele für den Verkehrssektor festgelegt:

1. In Großstädten wird der öffentliche Verkehr bis 2040 auf null Emissionen umgestellt, einschließlich Taxis in Großstädten bis 2035
2. Binnenschiffe und staatseigene Schiffe, mit Ausnahme von Kriegsschiffen, werden bis 2040 emissionsfrei sein
3. Die Verwaltungsflotte des öffentlichen Sektors wird bis 2035 frei von Treibhausgasemissionen sein.

Emissionsreduktionsziel im Vergleich zu 2022:

für das Jahr 2030: -24 %;

für das Jahr 2035: -37 %;

für das Jahr 2040: -55 %;

Zielgruppe In Estland registrierte juristische Personen und natürliche Personen mit einer estnischen Personenkennummer.

### **Einfluss auf den Verwaltungsaufwand**

Die Verordnung erlegt Unternehmen oder Bürgern gegenüber dem Staat keine neuen Verpflichtungen auf. Die Zahlung der Förderung ist an die Verpflichtung gebunden, über die Verwendung der Förderung Bericht zu erstatten.

### **Auswirkungen auf die Wirtschaft und das Unternehmensumfeld**

Das direkte Ziel der Unterstützung besteht darin, den Anteil der Fahrzeuge, die mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen in Estland betrieben werden, zu erhöhen und dazu beizutragen, dass sowohl Privatpersonen als auch Unternehmen umweltbewusste Entscheidungen in größerem Umfang treffen.

Die Finanzierung wird voraussichtlich zum Erwerb von mindestens 1 930 Elektrofahrzeugen führen. Der Zuschuss beträgt etwa 8 % der Kosten eines Neuwagens und bis zu 25 % bei einem Gebrauchtwagen. Der verbleibende Teil muss aus Eigenmitteln des Begünstigten oder durch Leasing gezahlt werden. Die Gewährung der Förderung wird sich auf die Entwicklung der Ladeinfrastruktur auswirken. Die Förderung wird nach dem Tempo des Antragseingangs gewährt, so dass nicht die gesamte Partie auf einmal auf den Markt kommen wird. Es wird geschätzt, dass sich der Kauf eines durchschnittlichen Elektrofahrzeugs nach etwa 100 000 km im Vergleich zu einem Fahrzeug mit fossilen Brennstoffen amortisiert, weshalb auch eine Senkung der Transportkosten der begünstigten Unternehmen und Einzelpersonen als Koeffekt angesehen werden kann.

Gebrauchte Elektroautos haben den Vorteil eines günstigeren Kaufpreises, der sie einem breiteren Publikum zugänglich macht. Ihre größere Verbreitung würde es mehr Menschen ermöglichen, auf einen umweltfreundlicheren Verkehr umzusteigen, was zur Verringerung der Verkehrsemissionen, der Luftverschmutzung und des Lärms, insbesondere

in städtischen Gebieten, beitragen würde. Zweitens sind Elektroautobatterien teuer und ressourcenintensiv in der Herstellung, sodass der Erwerb von gebrauchten Elektroautos die Kreislaufwirtschaft unterstützt, in der bestehende Ressourcen wiederverwendet werden, wodurch der Bedarf an neuer Produktion, die Umweltauswirkungen des Produktionsprozesses und der Energieverbrauch reduziert werden. Das Wachstum des Gebrauch-Elektroauto-Marktes könnte die Lebensdauer von Batterien verlängern, da sie für einen längeren Zeitraum in Gebrauch bleiben. Ihr breiterer Einsatz wird neue Arbeitsplätze schaffen, zum Beispiel bei der Reparatur und dem Recycling von Batterien. Auch die Nachfrage nach Ladeinfrastruktur und Wartungsdienstleistungen steigt. Darüber hinaus wird die allgemeine Zunahme der Popularität von Elektrofahrzeugen zu größeren Investitionen in die Ladeinfrastruktur und die damit verbundenen Dienstleistungen führen, was neue Geschäftsmöglichkeiten schaffen wird.

Erwartete direkte Auswirkungen von etwa 1 709 Fahrzeugen der Kategorien M1 und N1, 239 Bockbikes und Autos, die mit Hilfe der CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion demontiert wurden, betragen unter Berücksichtigung der indikativen Menge an Benzin und Dieselmotorkraftstoff, die nicht verbraucht wird, etwa 26 000 Tonnen über vier Jahre. Gleichzeitig müssen Eigentümer von Elektrofahrzeugen, die mit der Förderung erworben wurden, auch Zertifikate für erneuerbare Energien für die für das Fahren verbrauchte Energie erhalten. Zertifikate für erneuerbare Energien bescheinigen die Nutzung erneuerbarer Energien in verschiedenen Sektoren in der Energiesystembilanz.