



Brüssel, den 27. März 2023
(OR. en, it, pl)

Interinstitutionelles Dossier:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 2

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Betr.: Entwurf einer 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 (**erste Lesung**)
– Annahme des Gesetzgebungsakts
= Erklärungen

Erklärung Italiens

Italien bekennt sich uneingeschränkt zum Ziel der Dekarbonisierung des Straßenverkehrssektors und teilt dieses, da die Verringerung der CO₂ -Emissionen, insbesondere derjenigen, die von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen stammen, von entscheidender Bedeutung für die Verwirklichung der Klimaziele der Union ist.

Nach unserer Auffassung sollte die Dekarbonisierung im Straßenverkehrssektor im Einklang mit den Grundsätzen eines wirtschaftlich nachhaltigen und sozial gerechten Übergangs zu emissionsfreiem Verkehr und der Technologieneutralität erfolgen.

Wir sind gewiss für eine Elektrifizierung von Leichtfahrzeugen. Allerdings glauben wir nicht, dass während der Übergangsphase Elektrifizierung der einzige Weg sein sollte, um Emissionsneutralität zu erreichen.

Die Elektrifizierung erfordert erhebliche Veränderungen in der Automobilindustrie, die mit der notwendigen Sorgfalt geplant und geleitet werden müssen, um unerwünschte wirtschaftliche, industrielle sowie soziale Auswirkungen zu vermeiden. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren befinden sich im Eigentum von Bürgerinnen und Bürgern mit geringem Einkommen und werden nach 2035 in Verkehr bleiben. Der Erfolg von Elektrofahrzeugen wird in hohem Maße davon abhängen, inwieweit sie für diese Bürgerinnen und Bürger erschwinglich werden.

In der Zwischenzeit wird die Technologieneutralität den Mitgliedstaaten die Möglichkeit bieten, je nach nationalen Gegebenheiten und Ausgangspunkten alle ihnen zur Verfügung stehenden Lösungen zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrssektors zu nutzen. Die Verwendung erneuerbarer Brennstoffe, die in Verbrennungsmotoren funktionieren, wird eine unmittelbare Verringerung von Emissionen gewährleisten, ohne dass unverhältnismäßige wirtschaftliche Opfer von den Bürgerinnen und Bürgern verlangt werden. Eine vorgeschriebene Elektrifizierung kann im Gegenteil die Gefahr einer Ablehnung durch den Markt in sich bergen, die den Herstellern von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen schaden könnte. Sie könnte auch die technische Entwicklung von Hybridmotoren mit sehr geringer Umweltbelastung verhindern.

Aus industrieller Sicht wird eine steigende Nachfrage bei erneuerbaren Brennstoffen der petrochemischen Industrie eine große Gelegenheit bieten, sich an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

Da in der vorgeschlagenen Verordnung ein Emissionsreduktionsziel von 100 % für 2035 festgelegt ist und keinerlei Anreize für die Nutzung erneuerbarer Brennstoffe vorgesehen sind, steht sie nicht im Einklang mit dem Grundsatz der Technologieneutralität. Daher kann Italien dies nicht unterstützen.

Wir möchten hervorheben, dass die Erreichung eines Emissionsreduktionsziels von 100 % von verschiedenen Bedingungen abhängt, unter anderem

- der Entwicklung einer Wertschöpfungskette für Elektromotoren und Batterien in der Union;
- einer nachhaltigen und diversifizierten Versorgung mit den notwendigen Rohstoffen;
- einer angemessenen Lade- und Tankstelleninfrastruktur;
- einer Aufrüstung des Stromnetzes, sodass es eine steigende Nachfrage bewältigen kann;
- der Anpassung des gesamten Automobilssektors, auch durch die Bereitstellung der erforderlichen Kompetenzen;

- der Akzeptanz neuer Fahrzeuge auf dem Markt, die zu einem erschwinglichen Preis verfügbar sein sollten, insbesondere für die finanziell schwächsten Haushalte und Verbraucher.

Sollten diese Bedingungen, deren Erfüllung nicht nur von der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2019/631 abhängt und bedeutende Investitionen und Ausgleichsmaßnahmen erfordert, nicht erfüllt werden, dann wären die Auswirkungen des Ziels in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Sicht sowie für die strategische Autonomie der Union schwerwiegend.

Wir stellen in dieser Hinsicht fest, dass die Union bislang im Zusammenhang mit der Automobilindustrie vorwiegend regulatorisch vorgegangen ist, während die Vereinigten Staaten (mit dem Gesetz zur Verringerung der Inflationsrate) und China auch Anreizprogramme verabschiedet haben.

Daher sind wir der Auffassung, dass die Kommission Folgendes tun sollte:

- Unterstützung des Übergangs in der Automobilindustrie, insbesondere für ihre KMU, durch Nutzung aller verfügbaren legislativen und finanziellen Mittel;
- rechtzeitige und umfassende Überwachung und Berichterstattung in Bezug auf die Fortschritte auf dem Weg zu einem emissionsfreien Straßenverkehr unter Einbeziehung aller Faktoren, die zu einem gerechten und kostenwirksamen Übergang beitragen; dazu gehört auch eine Bewertung möglicher Finanzierungslücken, wie in der Verordnung (Artikel 14a) vorgesehen;
- Gewährleistung – auf der Grundlage der genannten Überwachung, Bewertung und Berichterstattung – einer genauen und zuverlässigen Überprüfung der Ziele im Jahr 2026 gemäß der Verordnung (Artikel 15);
- Follow-up zu der Bestimmung über die Neuzulassung von Fahrzeugen nach 2035, die ausschließlich mit emissionsfreien Brennstoffen betrieben werden (Erwägungsgrund 11);
- Ausarbeitung eines Vorschlags für die Aufnahme von Mechanismen in die Verordnung, um die Vorteile von erneuerbaren Brennstoffen im Hinblick auf die Verringerung der CO₂ - Emissionen zu berücksichtigen.

Erklärung Polens

Polen lehnt die Annahme dieses Gesetzgebungsakts nachdrücklich ab.

Es spricht sich dagegen aus, dass die neuen Gebühren und Belastungen an die Bürgerinnen und Bürger weitergegeben werden, z. B. durch die Erhöhung der Kosten für den Zugang zu Kraftstoffen. Jedwede zusätzliche Kosten, die sich aus diesen neuen Belastungen ergeben, sollten von den Herstellern getragen und nicht an die Bürgerinnen und Bürger weitergegeben werden. Die EU-Gesetzgebung sollte Anreize für die Fahrzeughersteller enthalten, emissionsfreie Fahrzeuge zu möglichst geringen Kosten für die Bürgerinnen und Bürger anzubieten. Dabei sollten die unterschiedlichen Bedingungen in den einzelnen Mitgliedstaaten berücksichtigt werden, um eine Verstärkung von sozialer Schichtung, Armut oder Ausgrenzung zu vermeiden.

Tendenzen zur Verringerung der Fahrzeugemissionen sollten dem Marktpotenzial sowohl hinsichtlich der technologischen Besonderheiten der Hersteller von Fahrzeugen oder Fahrzeugausrüstung als auch der wirtschaftlichen Aspekte Rechnung tragen, wobei die Finanzkraft der Bevölkerung des Landes gebührend zu berücksichtigen ist.

Darüber hinaus kann Polen die Aufnahme von Ausnahmeregelungen für die Hersteller bestimmter Luxusmarken nicht akzeptieren. Dies ist nicht mit dem allgemeinen Grundsatz zu vereinbaren, wonach die Emissionen in allen Sektoren sozial gerecht reduziert werden sollten. In Krisenzeiten sollten Ausnahmeregelungen auf die ärmsten Bürgerinnen und Bürger ausgerichtet sein anstatt auf die Hersteller von Luxusfahrzeugen. Polen bringt daher seine Ablehnung dieses Gesetzgebungsakts zum Ausdruck.

Erklärung Finnlands

Wir unterstützen das ehrgeizige Paket „Fit für 55“ uneingeschränkt und begrüßen das Ergebnis der Abstimmung über den Kommissionsvorschlag im Europäischen Parlament, das dem zwischen den Organen in den Trilogen erzielten Kompromiss entspricht.

Wir stimmen zwar den Zielen der Verordnung zu, die Emissionen des Straßenverkehrs im Einklang mit den Klimazielen der Union zu verringern, bedauern jedoch, dass gasbetriebene Fahrzeuge in der Verordnung nicht berücksichtigt werden. Für uns ist es wichtig, die Nutzung von Biomethan im Verkehr zu fördern, und wir haben während der Verhandlungen einen Vorschlag für einen Anreiz für gasbetriebene Fahrzeuge unterbreitet. Ferner möchten wir die Kommission auf den Erwägungsgrund zur Zulassung von Fahrzeugen, die mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, nach 2035 hinweisen.

Schließlich halten wir es für wesentlich, dass bei der Überarbeitung der CO₂ -Normen für schwere Nutzfahrzeuge die Technologieneutralität gewahrt wird.

Erklärung der Kommission

Die Europäische Kommission setzt sich für technologieneutrale Klimavorschriften ein. Dies gilt insbesondere für die Regulierung von CO₂ -Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Die Kommission würdigt und bestätigt die Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates, Erwägungsgrund 11 in den vereinbarten Kompromisstext der überarbeiteten Verordnung zur Festlegung von CO₂ -Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge aufzunehmen. Die Kommission wird sich auf diesen Erwägungsgrund als Ausgangspunkt für einschlägige Gesetzgebungsinitiativen stützen.

In einem ersten Schritt legt die Kommission unmittelbar nach der Annahme der Verordnung durch das Europäische Parlament und den Rat eine Durchführungsverordnung für die Typgenehmigungen dieser Fahrzeuge vor, mit der ein robustes und betrugssicheres Typgenehmigungsverfahren für Fahrzeuge eingeführt wird, die dauerhaft ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs (RFNBOs) betrieben werden. Die Kommission wird sich für eine zügige Bearbeitung im Technischen Ausschuss „Kraftfahrzeuge“ (TCMV) und, innerhalb des Rechtsrahmens, einen erfolgreichen Abschluss des Entscheidungsprozesses einsetzen.

Die Kommission wird auch unverzüglich an der Umsetzung von Erwägungsgrund 11 arbeiten. Im Anschluss an die Konsultation der Interessenträger wird die Kommission im Kontext der Regulierung von CO₂ -Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit der rechtlichen Ermächtigung im Herbst 2023 auch einen delegierten Rechtsakt vorschlagen, in dem festgelegt wird, wie Fahrzeuge, die ausschließlich mit E-Fuels betrieben werden, zu den CO₂ -Emissionsreduktionszielen beitragen würden. Falls die beiden gesetzgebenden Organe den Vorschlag ablehnen, wird die Kommission einen anderen Gesetzgebungspfad einschlagen, etwa eine Überarbeitung der CO₂ -Verordnung, um zumindest den rechtlichen Inhalt des delegierten Rechtsakts umzusetzen.