

Newsletter

August – September 2020

I.	Zulassung und Marktüberwachung von Fahrzeugen.....	1
II.	Anpassung der CO₂-Emissionsnormen	2
III.	Europas Rohstoffversorgung.....	2
IV.	Kalender	4



Zulassung und Marktüberwachung von Fahrzeugen

Als Teil des 2017 vorgestellten Legislativpakets „Europe on the Move“ zur Reformierung des europäischen Verkehrssektors, trat nun am 1. September 2020 die EU-Verordnung über die Zulassung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen in Kraft. Die im Mai 2018 verabschiedete neue Verordnung überholt und verschärft das bisherige Typgenehmigungs- und Marktüberwachungssystem. Sie verbessert die Qualität und Unabhängigkeit der Fahrzeug-Typgenehmigung und -prüfung, erhöht die Kontrollen von bereits auf dem EU-Markt befindlichen Fahrzeugen und stärkt das Gesamtsystem mit einer größeren europäischen Aufsicht.

Zum einen soll mit der Verordnung sichergestellt werden, dass technische Dienste und Typgenehmigungsbehörden unabhängig arbeiten und Vorschriften umsetzen. Technische Dienste, die Tests und Inspektionen neuer Automodelle durchführen, werden auf der Grundlage strenger Kriterien unabhängig geprüft, um ihre Benennung durch die Mitgliedstaaten zu erhalten beziehungsweise beizubehalten. Die nationalen Typgenehmigungsbehörden werden nun einer Peer-Review unterzogen, um sicherzustellen, dass die entsprechenden Vorschriften in der gesamten EU umgesetzt und durchgesetzt werden.

Ebenso sollen die Kontrollen von bereits auf dem Markt befindlichen Fahrzeugen ausgeweitet und verbessert werden. Mit dem Inkrafttreten der Verordnung sind die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, regelmäßig eine Mindestzahl von Fahrzeugen zu prüfen, d.h. sie müssen mindestens eines von 40 000 neuen Kraftfahrzeugen, die im Vorjahr in diesem Mitgliedstaat zugelassen wurden, prüfen. Mindestens 20 Prozent dieser Prüfungen müssen emissionsbezogen sein. Für Länder mit einer geringen Anzahl von Pkw-Zulassungen werden mindestens fünf Tests durchgeführt.

Die EU-Kommission wird auch in der Lage sein, Konformitäts- und

Übereinstimmungskontrollen von Fahrzeugen in Labors oder auf der Straße durchzuführen, um die Einhaltung der Vorschriften zu überprüfen, EU-weite Rückrufaktionen zu veranlassen und Sanktionen von bis zu 30 000 Euro pro nicht konformen Fahrzeug gegen Hersteller zu verhängen.

Die Kommission hat der Gemeinsamen Forschungsstelle (GFS) zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt, damit sie diese neue Rolle bei der Marktüberwachung übernehmen kann. Sie finanziert das erforderliche zusätzliche Personal, die Betriebskosten und den Bau von zwei neuen Labors. Die GFS verfügt über zwei neue Laboratorien zur Durchführung eben jener Kontrollen.

Die Verordnung entspricht weitgehend den Forderungen des Parlaments. Sie garantiert gewisse Grundvoraussetzungen für die Marktüberwachung und klärt gleichzeitig die Kompetenzen zwischen der EU und den Mitgliedsstaaten, was bisher nicht der Fall war. Der Vorschlag, die EU zur Durchführung eigener Prüfungen und zur Verhängung von Sanktionen zu ermächtigen, stieß seinerzeit auf starken Widerstand. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass diese Befähigung gegen andere Bestimmungen eingetauscht wurde. Beispielsweise haben einige Mitgliedstaaten erfolgreich eine Bestimmung des Kommissionsvorschlags ignoriert, die Autohersteller daran gehindert hätte, die Prüflabors der nationalen Behörden zu finanzieren. Ebenso wurde eine Bestimmung ausgelassen, die es unabhängigen Mitgliedern erlaubt hätte, Teil eines Forums von Vertretern der Mitgliedstaaten zu sein, um das Genehmigungssystem für Kraftfahrzeuge zu überwachen.

Weitere Links:

- [Pressemitteilung der Kommission](#)
- [Q&A der Kommission](#)

Anpassung der CO₂-Emissionsnormen

Die am 17. April 2019 angenommene Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen legte das durchschnittliche Ziel für neue Personenkraftwagen auf 95 Gramm CO₂/km ab 2020 fest. Aus diesem Wert soll 2021 die Reduktion der CO₂-Werte berechnet werden. Die Verordnung sieht vor, dass die CO₂-Emissionen von Neuwagen bis 2025 um 15 Prozent und bis 2030 um 37,5 Prozent reduziert werden müssen.

Seitens der Automobilindustrie und anderen Vertretern wurde jedoch im Zuge der Corona-Pandemie eine Verschärfung der Normen abgelehnt, da die Automobilindustrie einer der am stärksten von der Pandemiekrise betroffenen Sektoren ist. Bisher gab es keine offizielle Stellungnahme der Kommission, ob sie die geplante Einführung neuer CO₂-Emissionsziele für die Flotte für einen begrenzten Zeitraum aussetzen würde und ob die Pläne für strengere Emissionsnormen trotz der Coronavirus-Krise aufrechterhalten würden. Genau dies beantwortete nun am 18. August 2020 Thierry Breton, EU-Kommissar für Binnenmarkt, auf Anfrage der Europaabgeordneten Sylvia Limmer (IDG).

Kommissar Breton erkannte zwar zweifellos an, dass die Automobilindustrie besonders unter der Krise leidet, und gleichzeitig eine strategische Industrie für die Zukunft Europas darstellt, jedoch betonte er, dass sich die Industrie zu einem führenden Industriezweig für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge entwickeln muss, damit sie florieren kann. Unterstützt werde sie dabei durch den jüngsten EU-Vorschlag Next Generation EU.

Eine Rücknahme der durch die Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten CO₂-Standards schließt Breton aus, da den jüngsten Zulassungsdaten zufolge der Anteil der emissionsfreien Fahrzeuge und Plug-in-Hybride in der EU trotz des allgemeinen Rückgangs der Fahrzeugzulassungen im ersten Quartal 2020 auf 6,8 Prozent gestiegen ist, verglichen mit 2,5

Prozent im ersten Quartal 2019, so dass sich die Verbrauchernachfrage weiterhin in diese Richtung bewegt. Ein Kommissionsvorschlag für die Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631, wie im European Green Deal angekündigt, ist bis Juni 2021 vorgesehen.

Auch die strengeren Luftschadstoffemissionsnormen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, die die Kommission bis 2021 verabschieden soll (Euro 7), können nicht zurückgenommen werden. Die Kommission führt derzeit eine Bewertung der Euro 6/VI-Fahrzeugemissionsnormen durch und wird prüfen, inwieweit diese Vorschriften zur Verringerung der Luftschadstoffemissionen des Straßenverkehrs beigetragen haben. Die Schlussfolgerungen dieser Bewertung werden in die Euro-7-Folgenabschätzung einfließen.

Weitere Links:

- [Anfrage von Sylvia Limmer](#)
- [Antwort von Kommissar Breton \(EN\)](#)
- [Verordnung \(EU\) 2019/631](#)
- [ACEA: Übersicht Marktverteilung und Trends \(EN\)](#)

Europas Rohstoffversorgung

„A secure and sustainable supply of raw materials is a prerequisite for a resilient economy. For e-car batteries and energy storage alone, Europe will for instance need up to 18 times more lithium by 2030 and up to 60 times more by 2050. As our foresight shows, we cannot allow to replace current reliance on fossil fuels with dependency on critical raw materials.“ Mit diesen mahnenden Worten von Maroš Šefčovič, Vizepräsident für interinstitutionelle Beziehungen und Vorausschau, stellte die Europäische Kommission am 3. September 2020 einen Aktionsplan für kritische Rohstoffe, die Liste der kritischen Rohstoffe für 2020 und eine vorausschauende Studie über kritische Rohstoffe für strategische Technologien und Sektoren aus der Perspektive der Jahre 2030 und 2050 vor.

Die sichere Versorgung der EU-Industrie mit Rohstoffen ist kein neues Thema und wird von der EU bereits seit 1970 aktiv gefördert. Doch stellen sich im Zuge der Digitalisierung und auch Elektrifizierung neue Probleme und Herausforderungen dar. Der Europäische Grüne Deal und die neue EU-Industrie-Strategie erkennen an, dass der Zugang zu Ressourcen eine strategische Sicherheitsfrage geworden ist, um den grünen und digitalen Wandel zum Erfolg zu führen. Insbesondere die Corona-Krise zeigt viele Probleme aktueller Lieferketten und bestehenden Abhängigkeiten auf, was besonders in Sektoren der öffentlichen Sicherheit und anderen strategischen Bereichen kritisch ist. Europa muss sich langfristig um die Entwicklung einer offenen strategischen Autonomie und die Diversifizierung der Rohstoffversorgung bemühen.

Der vorgestellte Aktionsplan befasst sich mit den aktuellen und künftigen Herausforderungen und schlägt Maßnahmen zur Verringerung der Abhängigkeit Europas von Drittländern, zur Diversifizierung der Versorgung sowohl aus primären als auch aus sekundären Quellen und zur Verbesserung der Ressourceneffizienz und des Kreislaufs bei gleichzeitiger Förderung einer verantwortungsvollen Beschaffung weltweit vor. Darüber hinaus wurde die Liste der kritischen Rohstoffe aktualisiert, um der veränderten wirtschaftlichen Bedeutung und den Herausforderungen bei der Versorgung auf der Grundlage ihrer industriellen Anwendung Rechnung zu tragen. Sie enthält 30 kritische Rohstoffe. Lithium, das beispielsweise für eine Umstellung auf E-Mobilität unerlässlich ist, wurde der Liste zum ersten Mal hinzugefügt. Zur Umsetzung des Aktionsplans skizzierte die Kommission zehn konkrete Maßnahmen. So soll die Kommission in den kommenden Wochen eine Europäische Rohstoffallianz gründen, um insbesondere die Resilienz der EU in den Wertschöpfungsketten der seltenen Erden und Magnete zu stärken, da dies für die meisten industriellen Ökosysteme der EU, wie erneuerbare Energien, Verteidigung und Raumfahrt, von entscheidender Bedeutung ist.

Ebenso sollen einheimische Ressourcen besser genutzt werden. Dafür wird die Kommission mit den Mitgliedstaaten und Regionen zusammenarbeiten, um Bergbau- und Verarbeitungsprojekte in der EU zu ermitteln, die bis 2025 in Betrieb genommen werden können.

Die Kommission wird den Einsatz ihres Erdbeobachtungsprogramms Kopernikus fördern, um die Ressourcenexploration, den Betrieb und das Umweltmanagement nach der Schließung zu verbessern. Gleichzeitig wird Horizon Europe Forschung und Innovation unterstützen, insbesondere im Hinblick auf neue Abbau- und Verarbeitungstechnologien, Substitution und Recycling.

Die Kommission wird außerdem bis Ende 2021 nachhaltige Finanzierungskriterien für den Bergbau und die mineralgewinnende Industrie entwickeln. Sie wird auch das Potenzial kritischer Sekundärrohstoffe aus EU-Lagerbeständen und Abfällen kartieren, um bis 2022 tragfähige Verwertungsprojekte zu ermitteln.

Ebenfalls essenziell ist die Entwicklung strategischer internationaler Partnerschaften, um die Versorgung mit kritischen Rohstoffen sicherzustellen, die in Europa nicht vorkommen. Pilotpartnerschaften mit Kanada, interessierten Ländern in Afrika und in der Nachbarschaft der EU werden ab 2021 beginnen. In diesen und anderen Foren der internationalen Zusammenarbeit wird die Kommission nachhaltige und verantwortungsvolle Bergbaupraktiken und Transparenz fördern.

Weitere Links:

- [Pressemitteilung der Kommission](#)
- [Aktionsplan](#)

Sitzungsdaten

Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 28/09/2020

Rat für Wettbewerb 24/09/2020

Rat für Justiz und Inneres 08/10/2020

Rat für Umwelt 23/10/2020

Plenum 14/09/2020 (Agenda)

Ausschüsse

Umwelt (ENVI) 07/09/2020 (Agenda)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 28/09/2020 (Agenda, tba)

Justiz / Inneres (LIBE) 10/09/2020 (Agenda)

Verkehr (TRAN) 23-24/09/2020 (Agenda, tba)

Veranstaltungen (Brüssel)

14/09/2020 AutoSensMatch

23/09/2020 High Level Conference - Skills and transformation of the EU's automotive sector