

Newsletter

September – Oktober 2020

I.	Der EU-Klimazielplan für 2030	1
	Straßenverkehr im Rahmen des EU-ETS.....	1
II.	Europäisches Parlament: Abschaffung des Übereinstimmungsfaktors	3
III.	Mit alternativen Antrieben quer durch Europa	3
IV.	EACs Versprechen für die Roadpol-Sicherheitstage	4
V.	Kalender	5



Der EU-Klimazielplan für 2030

Die Kommission hat am 17. September ihren Klimazielplan 2030 vorgelegt, der aus folgenden Teilen besteht: einer Mitteilung über die Intensivierung der europäischen Klimaziele bis 2030, einer begleitenden Folgenabschätzung, einer EU-weiten Bewertung der nationalen Energie- und Klimapläne und einem geänderten Vorschlag zum Entwurf des europäischen Klimagesetzes, um das neue Emissionsreduktionsziel für 2030 aufzunehmen. Die Mitteilung schlägt ein EU-weites Ziel für die Reduzierung der Netto-Treibhausgasemissionen (THG) von mindestens 55 Prozent bis 2030 gegenüber dem Niveau von 1990 vor, anstelle der zuvor vereinbarten 40 Prozent.

Die Kommission betonte, dass die derzeitige Politik nicht zu einem ausgewogenen Pfad zur Klimaneutralität bis 2050 führen würde und dass die jährlichen Reduktionen nach 2030 beschleunigt werden müssten. Ein solch schneller Übergang könnte sich für einige Sektoren als unrealistisch erweisen, insbesondere für Industrien mit langen Vorlaufzeiten. Die derzeitigen Ziele würden nur zu einer 60-prozentigen Reduzierung bis 2050 führen. Die gegenwärtige Politik bietet auch nicht die erforderliche Vorhersehbarkeit für Investoren hinsichtlich der mittel- und langfristigen Ziele und birgt das Risiko gestrandeter Vermögenswerte und einer unnötigen Kohlenstoffbindung.

Um dieses erhöhte Klimaziel zu erreichen, ist ein Investitionsschub erforderlich. Daher möchte die Kommission die derzeitige COVID-19-Krise als Katalysator für den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft nutzen, indem sie eine grüne Erholung von der aktuellen COVID-19-Krise gewährleistet.

Um die ehrgeizigeren Ziele zu erreichen und den Dekarbonisierungspfad zu begehen, plant die Kommission die Überarbeitung verschiedener Rechtsakte, darunter zum Beispiel das EU-Emissionshandelssystem, die Lastenverteilungsverordnung, die Energieeffizienz- oder die Erneuerbare-

Energien-Richtlinie. Im Bezug auf den Verkehrssektor und die Automobilindustrie will die Kommission auch die Verordnung über CO₂-Emissionsnormen für Pkw und Kleintransporter, Rechtsvorschriften zur Unterstützung der Einführung der notwendigen Infrastruktur wie TEN-E und TEN-T sowie die Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe überprüfen. Die Europäische Kommission hat bereits ehrgeizigere CO₂-Reduktionsziele von -50 Prozent für Neuwagen sowie einen Ausstieg aus der Produktion von motorgetriebenen Autos zwischen 2035 und 2040 angedeutet.

Nach einer breit angelegten öffentlichen Konsultation und gründlichen Folgenabschätzungen wird die Kommission bis Juni 2021 die entsprechenden Gesetzesvorschläge vorlegen. Die Kommission hat auch einen überarbeiteten Legislativvorschlag vorgelegt, um dieses Ziel für 2030 in das europäische Klimagesetz aufzunehmen, das darauf abzielt, die langfristige Marschrichtung für alle klimapolitischen Maßnahmen der EU vorzugeben, indem eine rechtliche Verpflichtung für die EU festgelegt wird, bis 2050 klimaneutral zu sein.

Die Mitteilung und der Vorschlag, das 2030-Ziel auf mindestens 55 Prozent anzuheben, bereitet den Boden für eine öffentliche Debatte im Herbst 2020 über die Erhöhung des national festgelegten Beitrags der EU im Rahmen des Pariser Abkommens bis Ende 2020. Eine rechtzeitige Verabschiedung des neuen Ziels würde es der EU ermöglichen, ihre höheren Ambitionen den internationalen Partnern weit vor der UN-Klimakonferenz 2021 (COP26) in Glasgow zu vermitteln und die Messlatte für andere zu legen.

Straßenverkehr im Rahmen des EU-ETS

Die klimapolitischen Emissionen der EU werden in der Regel durch das EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS) reguliert. EU ETS ist ein europäischer Cap-and-Trade-Mechanismus für den Strom- und

Industriesektor und deckt 40 Prozent der Emissionen. Alle anderen Emissionen liegen in der alleinigen Verantwortung der EU-Mitgliedsstaaten. Gemäß dem Gesetz über die Aufteilung der Lasten müssen die Mitgliedstaaten nationale Ziele für Verkehr, Gebäude und Landwirtschaft erfüllen.

Das EU-Emissionshandelssystem hat sich als wirksames Instrument zur Verringerung der Treibhausgasemissionen erwiesen. Es liegt auf der Hand, dass der Kohlenstoffpreis, wenn er ausreichend robust ist, eine starke Triebkraft für sofortige Veränderungen und ein klares Signal für kohlenstoffarme Investitionen ist. Damit trägt es entscheidend zum Einsatz von erneuerbaren Energien und Energieeffizienztechnologien bei. Daher denkt die Kommission über die Entwicklung eines erweiterten EU-Emissionshandelssystems nach, das auch den Straßenverkehr einbeziehen würde. Die Kommission argumentiert, dass der Emissionshandel im Straßenverkehr den Vorteil hat, die Emissionen von Flotten unter der Obergrenze zu erfassen und gleichzeitig durch das Preissignal Anreize für Verhaltensänderungen mit nachhaltigen Auswirkungen auf Mobilitätslösungen zu schaffen.

Die Idee, den Straßenverkehr in das EU-Emissionshandelssystem einzubeziehen, ist von den meisten Akteuren nicht gut aufgenommen worden. Sogar Frans Timmermans, Exekutiv-Vizepräsident der Europäischen Kommission für den European Green Deal und EU-Kommissar für Klimapolitik, sagte bei einer Online-Veranstaltung der NGO Transport & Environment: „We’re certainly willing to look into this as a possibility, but at this stage, I personally am not convinced this is the right way forward.“ Er erklärte, dass die EU die CO₂-Emissionsziele, die sie den Autoherstellern in den kommenden Jahren auferlegt, weiter verschärfen werde, und dass dies eine „effizientere“ Methode sei, um tiefe Einschnitte bei der Umweltverschmutzung zu erzwingen.

In ähnlicher Weise sagte William Todts, Exekutivdirektor bei Transport & Environment:

„The EU is finally getting real on the climate crisis. Transport is the biggest polluter and will only be cleaned up by boosting the sales of emissions-free cars and trucks and requiring airlines and shipping companies to start using zero emission e-fuels. But the plan to put cars and trucks in the EU carbon market is a mistake. It’s hard to believe that the Commission is proposing to abolish the very law that guarantees national climate action.“

Transport & Environment argumentiert, dass die Einbeziehung des Verkehrs in das EU-Emissionshandelssystem durch den gleichzeitigen Vorschlag höherer CO₂-Standards höchst problematisch sein kann, da dies die nationale Verantwortlichkeit für Verkehrsemissionen gemäß dem Gesetz zur Lastenteilung aufheben würde. Einigen Regierungen (d.h. nord- und westeuropäischen Staaten) gefällt diese Idee sicherlich, da sie dadurch nicht mehr zur Rechenschaft gezogen werden könnten. Die nationalen Klimaziele sind jedoch die wichtigsten Triebfedern für größere Reformen und Regelungen wie Kraftstoffsteuererhöhungen, Kfz-Steuerreformen oder niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen. Darüber hinaus setzt die Nichteinhaltung des Lastenverteilungsgesetzes die Mitgliedstaaten Gerichtsverfahren der Kommission oder der eigenen Bürger aus. Und schließlich war die nationale Rechenschaftspflicht der Schlüssel, um die Unterstützung der Mitgliedstaaten für ehrgeizige EU-Maßnahmen wie CO₂-Normen für Pkw und Lkw zu erhalten.

Ein Instrument könnte z.B. die Einbeziehung von Kraftstoffen in das EU-ETS sein. Infolgedessen müssten die Ölkonzerne Kohlenstoffzertifikate kaufen, wodurch die Kraftstoff- und Heizungspreise steigen würden, was zu einem enormen politischen Rückschlag für den Europäischen Grünen Deal führen könnte. Darüber hinaus ist das Emissionshandelssystem ein politisches Instrument, das sowohl den Preis der exponierten Sektoren als auch die Akzeptanz in der Bevölkerung beeinflusst. Die Gilets Jaunes

(Bewegung der Gelbwesten) sollte in dieser Hinsicht eine Warnung sein.

Weitere Links:

- [Lage der Union: Fragen und Antworten zum Klimazielpfad für 2030](#)
- [Communication: Stepping up Europe's 2030 climate ambition \(EN\)](#)
- [T&E: Commission's cunning climate plan lets countries off the hook \(EN\)](#)
- [T&E: EU recharges climate plan but risks letting countries off the hook on transport \(EN\)](#)
- [Euractiv: EU carbon market not the right policy for cars, says Timmermans \(EN\)](#)

Europäisches Parlament: Abschaffung des Übereinstimmungsfaktors

Ab September 2022 müssen Autos die EU-Grenzwerte für NOx-Emissionen unter realen Fahrbedingungen einhalten, so das Europäische Parlament. Am 17. September 2020 nahm das Parlament mit 485 Stimmen bei 169 Gegenstimmen und 42 Enthaltungen seine Position zum Vorschlag der Kommission zur Wiedereinführung gesetzlicher Ausnahmen (durch einen so genannten Übereinstimmungsfaktor) für Stickoxid-Emissionen (NOx) von leichten Personen- und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) für die Typgenehmigung von Fahrzeugen, die unter realen Fahrbedingungen getestet werden, an, um dem Urteil des EU-Gerichtshofs vom 13. Dezember 2018 nachzukommen. Die Abstimmung unterstützte einen Vorschlag des Umweltausschusses (ENVI), dass alle Autos innerhalb von zwei Jahren die Euro-6-Kriterien für akzeptable Grenzwerte für Abgasemissionen einhalten sollten.

Nach der Abstimmung sagte der Berichterstatter des Parlaments zu diesem Thema, Esther De Lange: „Das heutige Ergebnis beruht auf einer breiten Übereinstimmung zwischen den Fraktionen. Wir müssen die Diskrepanz zwischen den in Labors und den unter realen Fahrbedingungen gemessenen Emissionen realistisch einschätzen, indem wir die mit diesen

Messungen verbundenen statistischen und technischen Unsicherheiten berücksichtigen. Gleichzeitig ist es wichtig, Ehrgeiz zu zeigen, indem wir den Wert für den Übereinstimmungsfaktor durch jährliche Korrekturen schrittweise nach unten korrigieren, auf der Grundlage der wissenschaftlichen Bewertungen der Gemeinsamen Forschungsstelle.“

Das Parlament ist nun bereit, Verhandlungen mit den Mitgliedsstaaten über ein endgültiges Regelwerk aufzunehmen.

Eine ausführliche Erläuterung der RDE und des Übereinstimmungsfaktors ist im EAC-Newsletter Januar-März 2020 zu finden.

Weitere Links:

- [Pressemitteilung: Neue Pkws sollen EU-Emissionsgrenzwerte unter realen Fahrbedingungen einhalten](#)
- [EAC-Newsletter Januar-März 2020 – RDE und Übereinstimmungsfaktor](#)

Mit alternativen Antrieben quer durch Europa

Alternative Antriebe und Kraftstoffe sind in aller Munde. Das massiv reduzierte Verkehrsvolumen wegen der andauernden Pandemie hat zu entsprechend hohen Emissionssenkungen geführt und abermals aufgezeigt, dass der Verkehr effektiv zum Klimaschutz beitragen kann. Dies wird im Zuge der nachhaltigen EU-Konjunkturprogramme, die auf Klimaneutralität setzen, zunehmend berücksichtigt und macht Schlagzeilen.

„Eine Million Elektroautos allein auf deutschen Straßen, wie einst die Bundesregierung für 2020 prognostiziert hatte, fahren zwar heute noch nicht, aber die stark steigende Nachfrage nach klimafreundlichen Mobilitätslösungen ist nicht von der Hand zu weisen. Zum einen geht es um die konkrete Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit von vergleichbar geeigneten Alternativen zu konventionellen Verbrennerfahrzeugen. Zum anderen ist die gleichzeitige Schaffung der flächendeckenden Tank- und Ladeinfrastruktur

unabdingbar, um echte Anreize zur Anschaffung derartiger Autos zu erwirken und die erwünschte Verkehrswende als Verbraucher mittragen zu können.“, erklärt EAC Präsident Bernd Opolka. Die bereits mehrfach von der Kommission erwähnte Revision der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) ist für das nächste Jahr angesetzt. In dieser Hinsicht begrüßt der Verband ausdrücklich die Planung der deutschen Ratspräsidentschaft, die ein europaweit harmonisiertes und einheitliches Bezahlssystem fürs Stromladen und Wasserstofftanks vorsieht. „Das erzeugt Transparenz, bringt Komfort und fördert die barrierefreie Mobilitätserfahrung quer durch Europa.“, lobt der Verbandspräsident die Initiative und fügt hinzu, „Zur Steigerung der Wirksamkeit der Maßnahme sollte sie sich allerdings nicht nur auf Strom und Wasserstoff beschränken, sondern das gesamte Spektrum alternativer Kraftstoffe ausschöpfen.“

Ein weiterer Punkt betrifft den angemessenen Umgang mit sensiblen Mobilitätsdaten („Geolokalisierungsdaten“), die insbesondere beim Auffinden von Lade- und Tankinfrastrukturen in den verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten abgerufen werden. Hierzu hat sich der EAC klar positioniert und fordert die Berücksichtigung aller Belange zum Wohle und Schutze des Autoverbrauchers („Der Fahrer ist das Maß aller Fahrzeugdaten.“, siehe Positionspapier 11/2019).

„Solange es keine komplette Entwarnung wegen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 gibt und das Vertrauen in den öffentlichen Verkehr nicht vollumfänglich wiederhergestellt ist, bleibt der private Individualverkehr nach wie vor unverzichtbar.“, stellt Bernd Opolka fest und betont, „Das gilt auch für den grenzüberschreitenden Verkehr in Europa, insbesondere in den Grenzregionen. Da ist jedwede Angleichung der Lade- und Tankinfrastruktur eine Erleichterung für die Fahrer.“

Weitere Links:

- [EAC-Pressemitteilung](#)
- [EAC-Positionspapier: Vernetzte Autos](#)

EACs Versprechen für die Roadpol-Sicherheitstage

Als Unterzeichner der Europäische Charta für Straßenverkehrssicherheit gibt der European Automobile Clubs asbl (EAC) das Roadpol-Sicherheitsversprechen ab!

Seit seiner Gründung setzt sich unser Verband EAC, der derzeit sechs Mitgliedsclubs aus Österreich, Deutschland, der Slowakei sowie Bosnien und Herzegowina vereint und mehr als 3 Millionen Verkehrsteilnehmer*innen vertritt, für eine wirksame Harmonisierung der wichtigsten Verkehrsregeln und -vorschriften in ganz Europa zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Förderung nachhaltiger Mobilität.

Die Roadpol-Sicherheitstage (früher bekannt als Projekt EDWARD) gehen zwar bald zur Neige, dennoch bleibt deren Mission im Lichte unsere gemeinsamen VisionZero. Lassen Sie uns gemeinsam die Straßen inner- und außerhalb von Europa sicherer machen!

Weitere Links:

- [Unterstützen Sie die Kampagne, indem auch Sie Ihr Verkehrssicherheitsversprechen hier abgeben!](#)
- [Unser Versprechen finden Sie hier](#)

Sitzungsdaten

Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 07-08/12/2020

Rat für Wettbewerb 19-20/11/2020

Rat für Justiz und Inneres 03/12/2020

Rat für Umwelt 23/10/2020

Plenum 19-22/10/2020 (Agenda)

Ausschüsse

Umwelt (ENVI) 12/10/2020 (Agenda, tba)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 26-27/10/2020 (Agenda, tba)

Justiz / Inneres (LIBE) 15/10/2020 (Agenda, tba)

Verkehr (TRAN) 12/10/2020 (Agenda)