

# Newsletter

Februar – März 2021

---

I.	<b>Kritik an der geplanten Euro-7-Norm .....</b>	<b>1</b>
II.	<b>TRAN: 8. Umweltaktionsprogramm.....</b>	<b>2</b>
III.	<b>TRAN: Gemeinsame Kriterien für Nachhaltiges Reisen .....</b>	<b>2</b>
IV.	<b>TRAN: Verkehrstauglichkeit-Paket.....</b>	<b>3</b>
V.	<b>ACEA, T&amp;E und BEUC: Europas Ladeinfrastruktur .....</b>	<b>4</b>
VI.	<b>Kalender .....</b>	<b>6</b>



## Kritik an der geplanten Euro-7-Norm

Die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Euro-7-Norm für Autos, Transporter, Lkw und Busse treffen auf breite Kritik aus der Industrie. Es würde einem Verbot durch die Hintertür von Verbrennungsmotoren ab 2025 gleichkommen und seien verfrüht, so der Vorwurf des Verbands Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA).

Der VDMA – mit rund 3300 Mitgliedern der größte Industrieverband Europas - betont in seiner kürzlich veröffentlichten Stellungnahme zwar den essenziellen Beitrag, den die Abgasnorm Euro-7 leisten wird, jedoch sind die für 2025 angedachten verschärften Vorschriften ökologisch wie ökonomisch verfehlt, da sie das abrupte Ende des Verbrennungsmotors bedeuten würden. Laut Aussage des VDMA-Präsidenten Karl Haeusgen ist der Einsatz effizienter Verbrennungsmotoren gerade in diesem Jahrzehnt wichtig, zumal sie mit eFuels in Sichtweite klimaneutral betrieben werden können und die Masse der Bestandsfahrzeuge klimafreundlicher machen. Ein abruptes Ende des Verbrennungsmotors für Pkw und Lkw würde nicht nur Innovation und Fortschritt in dieser Technologie verhindern, sondern indirekt auch die Versorgungssicherheit der Menschen in Europa gefährden. Darüber hinaus sei eine Absenkung der Abgaswerte auf dem geplanten Niveau unnötig, weil moderne Dieselmotoren bereits viel sauberer sind als vorgeschrieben. Nach Angaben des deutschen Umweltbundesamtes liegen die realen Emissionen eines Euro-6-Diesel-Pkw bei 40 mg/km, 50 Prozent unter dem aktuellen NOx-Grenzwert. Damit liegen die Neufahrzeuge deutlich unter den aktuellen EU-Luftverschmutzungszielen. Zum anderen seien die EU-Pläne kontraproduktiv, weil sie den Klimaschutz ignorieren. Neben den technischen und ökologischen Problemen weist der VDMA außerdem auf die Gefahr des Stellenabbaus in der Automobil- und Zulieferindustrie hin. Stattdessen müssen Abgase und CO<sub>2</sub>-Emissionen mit Hilfe vieler verschiedener

technologischer Neuentwicklungen reduziert werden. Der Einsatz von Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen auch bei Neufahrzeugen gehört ebenso dazu wie die weitere Optimierung des Verbrennungsmotors, der Einsatz der Brennstoffzellentechnologie und eine stark wachsende Zahl batteriebetriebener Fahrzeuge. Eine solche breit angelegte Modernisierung würde neben der Automobilindustrie auch Anwenderbranchen wie die Bau- und Landmaschinenhersteller in ihrem Transformationsprozess voranbringen. Ähnliche Kritik wurden auch vom Verband der europäischen Automobilhersteller (ACEA), dem Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA) und dem Ausschuss der französischen Automobilhersteller (CCFA) vorgetragen.

Vor dem Hintergrund dieser lautstarken Kritik aus der Industrie beantwortete am 16. Februar 2021 Thierry Breton, EU-Kommissar für den Binnenmarkt, eine Anfrage von Harald Vilimsky (FPÖ/ID, AT) zu der geplanten Euro-7-Verordnung. Vilimsky hatte gefragt, ob die Kommission die Befürchtungen der Automobilindustrie teilt, dass Verbrennungsmotoren infolge der Euro-7-Einführung bereits 2025 abgeschafft werden und damit der stärkste Industriezweig Deutschlands zerstört werden könnte. Er fragte auch, ob der Kommission bekannt sei, dass die geforderten strengeren Grenzwerte technisch nicht machbar und daher nicht realistisch sind.

Kommissar Thierry Breton entgegnete den Fragen, dass die Arbeit an der künftigen Schadstoffnorm Euro 7 ein wichtiges Element der Arbeit der Kommission auf dem Weg zum emissionsfreien Verkehr ist, um die Gesundheit der Bürger und die Umwelt zu schützen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie zu stärken. Das Ziel der Kommission ist es, sicherzustellen, dass Verbrennungsmotoren mit der bestmöglichen Umweltleistung arbeiten. Dies wird auch dazu beitragen, das Vertrauen der Bürger in eine Automobilindustrie zurückzugewinnen, die ihre Gesundheit und die Umwelt schützt und gleichzeitig ihre Wettbewerbsfähigkeit stärkt.

Um diese Arbeit zu unterstützen, hat die Kommission zwei Forschungsprojekte in Auftrag gegeben, um verschiedene Szenarien zu entwickeln. Diese Szenarien werden im Rahmen der Folgenabschätzung, die im zweiten Quartal 2021 abgeschlossen sein wird, weiter untersucht werden. Eine öffentliche und zwei gezielte Konsultationen haben bereits stattgefunden. Die Interessengruppen und die Mitgliedstaaten sind auch im Rahmen der Beratungsgruppe für Fahrzeug-Emissionsnormen eng in die Entwicklung von Euro 7 eingebunden. Die Kommission wird dann einen Legislativvorschlag vorlegen können, der sowohl Gesundheits- und Umweltaspekte als auch die technische Machbarkeit und die Kosten berücksichtigt.

Weitere Links:

- [VDMA Pressemitteilung](#)
- [Euractiv: EU plotting ban on internal combustion engine as of 2025: industry](#)
- [Anfrage an Thierry Breton](#)
- [Antwort von Thierry Breton](#)

## TRAN: 8. Umweltaktionsprogramm

Nachdem die Kommission im Oktober letzten Jahres das 8. Umweltaktionsprogramm (EAP) für die Zeit von 2021 bis 2030 vorgestellt hatte, äußerte sich nun auch der parlamentarische Verkehrsausschuss TRAN am 1. Februar. Umweltaktionsprogramme bilden einen allgemeinen politischen Rahmen für die Umweltpolitik der Europäischen Union, in dem die wichtigsten mittel- und langfristigen Ziele definiert und in einer grundlegenden Strategie, gegebenenfalls einschließlich konkreter Maßnahmen, dargelegt werden. In dem Stellungnahmeentwurf begrüßt der TRAN den Vorschlag, die Nachhaltigkeit in alle relevanten Initiativen und Projekte auf nationaler und EU-Ebene einzubeziehen. Er unterstützt auch die Einbeziehung der Europäischen Umweltagentur (EUA) und der Europäischen Chemikalienagentur (ECHA) als von größter Bedeutung für die Unterstützung der neuen

Überwachung, Messung und Berichterstattung dieses Programms und zur Erreichung der Ziele des neuen Programms. Berichterstatteerin Rovana Plumb (S&D, RO) ist der Ansicht, dass alle Verkehrsträger zur Reduzierung aller Arten von Emissionen beitragen müssen. Die Verwirklichung eines nachhaltigen Verkehrs bedeutet, die Nutzer in den Mittelpunkt zu stellen und ihnen erschwinglichere, leichter zugängliche und umweltfreundlichere Alternativen zu ihren derzeitigen Mobilitätsgewohnheiten zu bieten, um einen fairen und gerechten Übergang zu gewährleisten, der niemanden zurücklässt. In dem Entwurf heißt es weiter, dass die EU parallel dazu die Produktion und den Einsatz nachhaltiger alternativer Verkehrskraftstoffe und emissionsfreier Fahrzeuge vorantreiben sollte.

Weitere Links:

- [8. Umweltaktionsprogramm](#)
- [TRAN Stellungnahme](#)

## TRAN: Gemeinsame Kriterien für Nachhaltiges Reisen

EU-Kriterien für sicheren und sauberen Tourismus, einschließlich eines gemeinsamen Impfausweises, sollten Teil einer neuen EU-Strategie für nachhaltigen Tourismus sein, forderte der Tourismusausschuss TRAN des Europäischen Parlaments am 25. Februar 2021. Der angenommene Entschließungsentwurf des Ausschusses zur Schaffung einer EU-Strategie für nachhaltigen Tourismus, fordert die EU-Länder auf, den Tourismus- und Reisesektor in ihre Konjunkturprogramme einzubeziehen und eine vorübergehende Senkung der Mehrwertsteuer auf diese Dienstleistungen zu erwägen. In dem Text heißt es, die Pandemie habe die Nachfrage der Reisenden in Richtung eines sicheren, sauberen und nachhaltigeren Tourismus verschoben. Die Abgeordneten fordern die Mitgliedstaaten auf, unverzüglich gemeinsame Kriterien für sicheres Reisen einzuführen, mit einem EU-Gesundheitssicherheitsprotokoll für Tests vor

der Abreise und der Anwendung von Quarantänevorschriften als letztes Mittel.

Die Abgeordneten fordern ein gemeinsames Impfzertifikat, das eine Alternative zu PCR-Tests und Quarantäneauflagen werden könnte, sobald es ausreichende Beweise dafür gibt, dass geimpfte Personen das Virus nicht übertragen, oder die gegenseitige Anerkennung von Impfverfahren. Sie betonen auch, wie wichtig es ist, das EU-Passagierlokalisierungsformular einzusetzen und freiwillige, interoperable und anonymisierte Apps zur Verfolgung, Rückverfolgung und Warnung zu entwickeln.

Der Entschließungsentwurf fordert die Kommission außerdem auf, ein EU-Hygienezertifizierungssiegel einzuführen, das Mindeststandards für die Prävention und Kontrolle des COVID-19-Virus bescheinigen und dazu beitragen könnte, um das Vertrauen der Verbraucher in die Tourismus- und Reisebranche wiederherzustellen. Die Abgeordneten begrüßen auch das Portal „Re-open EU“ und fordern die EU-Länder auf, der Kommission klare Informationen über die Anwendung oder Aufhebung zukünftiger Einschränkungen der Freizügigkeit zu übermitteln. Die Abgeordneten sprechen sich zudem dafür aus, über die Pandemie hinauszublicken und die Strategie für den EU-Tourismus von 2010 zu ersetzen, um die Stellung Europas als führendes Reiseziel zu erhalten. Der Text fordert die Kommission schließlich auf, eine Europäische Agentur für Tourismus einzurichten.

Die Entschließung zur Schaffung einer EU-Strategie für nachhaltigen Tourismus muss nun vom Plenum des Parlaments verabschiedet werden, möglicherweise während der zweiten März-Sitzung.

Weitere Links:

- [Verfahrensakte: EU Strategy for Sustainable Tourism](#)
- [Re-open EU](#)

## TRAN: Verkehrstauglichkeit-Paket

Die derzeitigen EU-Vorschriften über die regelmäßige technische Überwachung von Fahrzeugen tragen zur Sicherheit im Straßenverkehr bei, aber eine Aktualisierung ist angesichts der sich abzeichnenden Umsetzungsmängel und neuer Sicherheitssysteme für Autos unumgänglich, so die Abgeordneten des Verkehrsausschusses TRAN in ihrem angenommenen Entschließungsentwurf vom 25. Februar 2021.

Der Entschließungsentwurf zu den Verkehrssicherheitsaspekten des Pakets zur technischen Überwachung erkennt an, dass die Umsetzung der EU-Vorschriften dazu beigetragen hat, die Qualität der periodischen technischen Überwachung zu verbessern und somit zur Verkehrssicherheit beizutragen. Es gibt jedoch noch Spielraum, um in der nächsten Aktualisierung mehr verbindliche Bestimmungen einzuführen, wie z.B. zur Ladungssicherung oder zum Informationsaustausch zwischen den Mitgliedsstaaten, um die EU-Vision von null Todesopfern im Straßenverkehr bis 2050 zu unterstützen, fügen die Abgeordneten hinzu. Sie stellen fest, dass im Jahr 2019 rund 22.800 Menschen auf Europas Straßen starben und etwa 135.000 schwer verletzt wurden (23 Prozent weniger als im Jahr 2010), und dies ist noch weit entfernt von dem Ziel, diese Rate zwischen 2010 und Ende 2020 zu halbieren.

Die Abgeordneten fordern die EU-Länder zum einen auf, den Austausch von Informationen über die technische Überwachung und den Kilometerstand zu erleichtern und betonen, dass die Entwicklung einer neuen Plattform für Fahrzeuginformationen den Informationsaustausch beschleunigen könnte. Außerdem sollten die EU-Bürger besser vor Betrug geschützt werden und vollständige Informationen über die Historie ihrer Autos haben. Daher fordern die Verkehrsabgeordneten, dass auch Informationen über Unfälle und die Häufigkeit bedeutender Fehlfunktionen zwischen den EU-Ländern ausgetauscht werden.

Außerdem fordert der Ausschuss die EU-Länder auf, ihre Anstrengungen zu verstärken, um das Ziel von 5 Prozent Mindestkontrollen (Anteil der registrierten Fahrzeuge auf ihrem Territorium) zu erreichen, wie bereits 2018 zugesagt. Der Text befürwortet auch die Durchführung von Straßenkontrollen für zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge, da Motorradfahrer als gefährdete Verkehrsteilnehmer gelten und die Zahl der Todesopfer unter ihnen am langsamsten von allen Fahrzeugnutzern in der EU abnimmt. Der Rückgang der Straßenkontrollen von Nutzfahrzeugen in den letzten sechs Jahren und die Kürzungen der nationalen Budgets für die Durchsetzung der Straßenverkehrssicherheit seien ein sehr besorgniserregender Trend, heißt es in dem Textentwurf. Die Abgeordneten bedauern auch, dass die EU-Vorschriften keine obligatorische Inspektion der Ladungssicherung vorschreiben, die ein wichtiges Element der Straßenverkehrssicherheit ist. Daher fordern sie die Kommission auf, Mindestanforderungen in diesem Bereich vorzuschlagen (Verwendung von geeigneter Ausrüstung und Schulung), die Teil einer aktualisierten EU-Vorschrift werden könnten.

Neuwagen müssen ab 2022 mit den neuen fortschrittlichen Sicherheits- und Fahrerassistenzsystemen ausgestattet sein, heißt es in dem Entwurf. Die Abgeordneten fordern die Kommission auf, diese Systeme sowie eCall, ein lebensrettendes Notrufgerät, in den Rahmen künftiger regelmäßiger Fahrzeugkontrollen aufzunehmen. Die Abgeordneten fordern die Kommission außerdem auf, im Rahmen der anstehenden Überarbeitung der geltenden Vorschriften die Einbeziehung neuer Verkehrsmittel – E-Scooter, Onewheels oder Hoverboards – zu prüfen.

Der Entschließungsentwurf zu den Verkehrssicherheitsaspekten des Pakets muss nun vom Plenum des Parlaments abgestimmt werden, möglicherweise während der zweiten März-Sitzung.

Weitere Links:

- [Verfahrensakte: Roadworthiness Package](#)

## ACEA, T&E und BEUC: Europas Ladeinfrastruktur

Am 11. Februar 2021 veröffentlichte ACEA einen gemeinsamen Appell mit der europäischen Nichtregierungsorganisation Transport & Environment (T&E) und der Europäischen Verbraucherorganisation (BEUC), in dem Europa aufgefordert wird, den Ausbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur zu beschleunigen und sich stärker zu engagieren, sodass die fehlende Lade- und Betankungsinfrastruktur nicht zu einem Engpass für die E-Mobilität wird. Die Organisationen weisen in ihrem gemeinsamen Brief darauf hin, dass laut Europäischer Kommission bis 2029 mindestens drei Millionen öffentliche Pkw-Ladepunkte benötigt werden, davon eine Million bis 2024, um die 2019 vereinbarten CO<sub>2</sub>-Flottenziele für Pkw und Transporter zu erreichen. Zehnmal mehr Ladestationen werden im privaten und beruflichen Umfeld benötigt. Nur so kann ein adäquater Zugang für die mindestens 30 Millionen Elektrofahrzeuge sichergestellt werden, die bei den aktuellen Zielen bis 2030 auf Europas Straßen erwartet werden. Nach Angaben der Europäischen Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe gibt es derzeit rund 225.000 öffentliche Ladepunkte: 44.000 davon befinden sich in Deutschland. Selbst hier müssten wir ab sofort wöchentlich 2.000 neue öffentliche Ladepunkte installieren. Doch im gesamten Jahr 2020 kamen in Deutschland nur 10.000 neue Ladepunkte hinzu.

Dieser eher ungewöhnliche Zusammenschluss der Autoindustrie mit Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden zeigt die Dringlichkeit des Themas. Auch der EAC weist seit längerer Zeit auf die Signifikanz des Ausbaus der Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur hin. „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.

Weitere Links:

- [Gemeinsamer Brief von ACEA, T&E und BEUC an die Europäische Kommission](#)
- [EAC: Mit alternativen Antrieben quer durch Europa](#)



### Sitzungsdaten

#### Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 03/06/2021

Rat für Wettbewerb 27/04/2021

Rat für Justiz und Inneres 11-12/03/2021

Rat für Umwelt 18/03/2021

Plenum 08-11/03/2021 (Agenda)

#### Ausschüsse

Umwelt (ENVI) 15-16/03/2021 (Agenda, tba)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 17-18/03/2021 (Agenda)

Justiz / Inneres (LIBE) 15-16/03/2021 (Agenda, tba)

Verkehr (TRAN) 15-16/03/2021 (Agenda)

#### **EAC (intern)**

(Hybrid-)Mitgliederversammlung in Berlin 23/03/2021