

***Die wichtigsten Fragen & Antworten zu der Plenarabstimmung im Europäischen Parlament 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***

Im Nachgang zu der Abstimmung am Mittwoch gab es in einigen Berichten über die Entscheidung des Parlamentes Unklarheiten und daraus resultierende Nachfragen. Deshalb hier einige zentrale Fragen und Antworten zum Thema als Klarstellung.

Die Ausführungen und Verweise beziehen sich auf den angenommenen Text, der sich hier findet [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0234\\_DE.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0234_DE.pdf)

*Worum geht es?*

Die Verordnung bzw. Abänderung der alten Verordnung ist Teil des umfassenden Klimaschutzpakets „Fit for 55“, das im Juli 2021 von der Europäischen Kommission vorgestellt wurde. Übergeordnetes Ziel der Europäischen Union ist es, die Emissionen bis 2030 um mindestens 55% zu reduzieren und dann 2050 klimaneutral zu sein. Das „Fit für 55“-Paket umfasst deshalb die Überarbeitung der zentralen klima-, energie- und verkehrsbezogenen Rechtsvorschriften, damit die geltenden Regeln an die Ziele für 2030 und 2050 angepasst werden. Mit der Verschärfung der Grenzwerte für Emissionen bei neuen PKW und Vans soll der Schadstoffausstoß im Verkehrsbereich gesenkt werden. Denn Autos und leichte Nutzfahrzeuge, wie Kleintransporter, machen etwa zwei Drittel der Verkehrsemissionen aus und 15 Prozent der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen der EU.

*Welche Fahrzeugtypen betrifft diese Verordnung?*

Der Beschluss des Parlamentes ist lediglich eine Änderung des Gesetzgebungsvorschlags der EU-Kommission zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. LKW, Busse und andere werden hier nicht erfasst.

*Was genau wird geregelt?*

Bei der Verordnung geht es nicht um eine Reduktion des Grenzwertes des einzelnen Fahrzeugs, sondern um eine Reduktion der Flottengrenzwerte eines Herstellers. Die ganze Gesetzgebung ist eine Gesetzgebung, die den durchschnittlichen Flottenverbrauch eines Herstellers reguliert. Und dieser durchschnittliche Flottenverbrauch soll 2035 bei 0 g CO<sub>2</sub> auf 100 km liegen. Das Europäische Parlament hat hier den Vorschlag der Europäischen Kommission übernommen.

*Was ist mit der sozialen Komponente?*

Die ist zentral. Das wird bereits in den vorausgestellten Erwägungen noch einmal deutlich unterstrichen: „Dabei sollten aber auch die erheblichen industriellen und sozialen Folgen dieses Prozesses berücksichtigt werden, um Beschäftigung und eine zugängliche Mobilität sicherzustellen“. Auf den Punkt gebracht: Es darf keinen Green Deal ohne einen Social Deal geben. Deshalb war es uns SozialdemokratInnen wichtig, dass wir in der Position des Europäischen Parlaments die soziale Komponente stärken und Forderungen wie die Stärkung des sozialen Dialogs in der Automobilbranche sowie bei Bedarf, wenn die bereits vorgesehenen Mittel nicht ausreichen sollten, die Schaffung eines speziellen Finanzierungsinstruments für die Transformation der Automobilbranche zu verankern. Damit sollen insbesondere präventive und reaktive Maßnahmen zur Bewältigung der Umstrukturierung auf lokaler und regionaler Ebene koordiniert und finanziert und die Aus- und Weiterbildung, Umschulung und Weiterqualifizierung von Arbeitnehmern in der Automobilbranche, einschließlich Automobilherstellern, ihrer Zulieferer und der damit verbundenen Wartungs- und Reparaturdienstleistungen, insbesondere in kleinen und mittleren Unternehmen, finanziert werden.

Siehe Abänderung 7a neu, 10, 17, 18, 19, 43

*Was ist mit der sogenannten Technologieoffenheit?*

Es wird keine Technik vorgeschrieben. Nach heutigem Stand würde man sagen, dass man die Ziele nur mit E-Fahrzeugen erreichen kann. Denkbar wären aber auch die Nutzung von Wasserstoff, Brennstoffzellen oder neue CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffen. Klar ist jedoch, dass die Ziele mit traditionellen Verbrennungsmotoren und fossilen Kraftstoffen nicht zu erreichen sein werden.

*Was wird zur Ladeinfrastruktur gesagt?*

Es wird noch einmal explizit unterstrichen, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur entscheidend zur Erreichung der neuen Ziele ist und die Investitionen in den Aufbau fortgesetzt und aufgestockt werden müssen.

Siehe Abänderung 22

*Was passiert bei Nichteinhaltung der Flottengrenzwerte?*

Wenn diese nicht eingehalten werden können, gibt es Strafzahlungen. Diese Emissionsüberschreitungsabgabe gibt es schon jetzt und sie wird auch für einige Zwischenziele bis 2035 gelten. Wir SozialdemokratInnen haben zudem erfolgreich die Forderung einbringen können, dass die Einnahmen aus diesen Strafzahlungen zur Unterstützung des gerechten Übergangs genutzt werden sollen und somit auch hier eine klare Verknüpfung zum sozialen Aspekt der Transformation hergestellt wird.

Siehe Abänderung 24, 43

*Wie wird dem technologischen Wandel und anderen Faktoren Rechnung getragen?*

Es gibt eine ganze Reihe von Sicherheitsnetzen und jährlichen Überprüfungsmechanismen, die die Gesetzgebung im Lichte der technischen Entwicklung und des Marktgeschehens regelmäßig auf den Prüfstand stellen, um die Regelungen bei Bedarf zeitnah an die neuen Rahmenbedingungen anpassen zu können.

Siehe Abänderung 23, 47, 50, 55

*Wie soll zukünftig der ökologische Fußabdruck von Fahrzeugen aussehen?*

Wir wollen zukünftig stärker den ganzen Lebenszyklus eines Fahrzeuges in den Blick nehmen und nicht nur das, was hinten rauskommt. Der gesamte ökologische Fußabdruck sollte berücksichtigt werden. Dafür soll die EU-Kommission bis spätestens Ende 2023 eine unionsweite neue Berechnungsmethodik vorlegen.

Siehe Abänderung 32, 41

*Ist das bereits der finale Gesetzestext?*

Nein. Es handelt sich hierbei lediglich um die Position des Europäischen Parlaments mit denen es jetzt in sogenannte „Trilogverhandlungen“ mit der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten geht. Das Ergebnis der Verhandlungen muss dann noch einmal vom Plenum des Europäischen Parlaments bestätigt werden. Erst danach steht der finale Gesetzestext.