



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 5. März 2014
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:
2012/0190 (COD)**

**6642/14
ADD 1 REV 1**

**CODEC 454
ENV 154
ENT 52**

I/A-PUNKT-VERMERK

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

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen (**erste Lesung**)
- Annahme des Gesetzgebungsakts (**GA + E**)
= Erklärungen

Erklärungen der Kommission

1. Wortlaut der Erklärung der Kommission: Zielvorgabe für 2025

Bei der Folgenabschätzung zu einer Zielvorgabe für 2025 wird die Kommission die Zweckmäßigkeit einer Reihe unterschiedlich ehrgeiziger Ziele / Reduktionsprozentsätze in Übereinstimmung mit den langfristigen Klimaschutzzielen der EU und dem Verlauf der Emissionsreduktionen gemäß dem Erwägungsgrund 7 der Verordnung (EU) Nr. xxx/2013 prüfen. Diese Folgenabschätzung wird sich auf die Bandbreite von 68-78 g CO₂/km erstrecken, die das Europäische Parlament für ein Ziel für 2025 anstrebt und die einer jährlichen Reduktion von 4-6 % gegenüber dem Ziel für 2020 entspricht. Ebenso ist bei der Folgenabschätzung eine Vielzahl von Fragen wie z. B. die langfristigen Ziele der Klimaschutzpolitik, Kosteneffizienz, Wettbewerbsfähigkeit, Verfügbarkeit von Technologien, soziale Gerechtigkeit oder Wettbewerbsneutralität zu

berücksichtigen. In der Schlussfolgerung der Folgenabschätzung zu einer angemessenen ehrgeizigen Zielvorgabe für 2025 muss in jedem Fall ein Ausgleich zwischen den Auswirkungen in den einzelnen bewerteten Bereichen gefunden werden.

2. Wortlaut der Erklärung der Kommission: WLTP

Die Kommission unterstützt nachdrücklich die laufenden Arbeiten im Rahmen der UN Wirtschaftskommission für Europa (UNECE), wobei angestrebt wird, dass der weltweite Prüfzyklus für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) für neue Fahrzeugtypen ab 1. Januar 2017 anwendbar ist. Die Arbeit der UNECE ist bereits weit fortgeschritten, und die Kommission beabsichtigt, den neuen Testzyklus und die Testverfahren im Jahr 2014 in EU-Recht umzusetzen.

3. Wortlaut der Erklärung der Kommission zum Verfahren der Annahme von Durchführungsrechtsakten

Die Kommission unterstreicht, dass es dem Wortlaut und dem Geist der Verordnung (EG) Nr. 182/2011 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13) widerspricht, systematisch Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b geltend zu machen. Die Anwendung dieser Bestimmung muss einer spezifische Notwendigkeit entsprechen, von dem Grundsatz abzuweichen, wonach die Kommission den Entwurf eines Durchführungsrechtsakts annehmen kann, wenn keine Stellungnahme abgegeben wird. Da dies eine Ausnahme von der allgemeinen in Artikel 5 Absatz 4 aufgestellten Regel darstellt, ist die Anwendung von Unterabsatz Buchstabe b nicht einfach als "Ermessensspielraum" des Gesetzgebers anzusehen, sondern ist eng auszulegen und daher zu begründen.

Gemeinsame Erklärung Belgiens, Dänemarks und der Niederlande

Da den Autoherstellern unbedingt Berechenbarkeit geboten werden muss, unterstützen Belgien, Dänemark und die Niederlande die Annahme der *"Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen"*, fordern jedoch gleichzeitig eine rechtzeitige Anpassung der ehrgeizigen Ziele im Einklang mit dem *"Fahrplan für den Übergang zu einer wettbewerbsfähigen CO₂-armen Wirtschaft bis 2050"* (KOM (2011) 0112 endg.) und die möglichst baldige Einführung eines überarbeiteten Prüfzyklus und der damit zusammenhängenden Prüfverfahren, um den Emissionen im praktischen Fahrbetrieb besser gerecht zu werden.