



Brüssel, den 7. Juni 2018
(OR. en)

9728/18

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0293 (COD)

CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961

VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Komm.dok.:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO ₂ -Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung) – Orientierungsaussprache

Im Hinblick auf die Tagung des Rates (Umwelt) am 25. Juni 2018 übermittelt der Vorsitz in der Anlage einen Vermerk mit Hintergrundinformationen und Fragen zu dem Vorschlag.

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, das Hintergrundpapier und die Fragen zur Kenntnis zu nehmen und an den Rat weiterzuleiten.

Hintergrundvermerk / Fragen für die Orientierungsaussprache

I. Einleitung

1. Am 8. November 2017 hat die Kommission ihren Vorschlag für eine Verordnung zur Festsetzung neuer Normen für CO₂-Emissionen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vorgelegt. Der Vorschlag soll unter anderem zum Erreichen des vom Europäischen Rat festgelegten Emissionsreduktionsziels von 30 % bis 2030 in den nicht vom EHS erfassten Sektoren und zur Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris beitragen.
2. Zu diesem Zweck schlägt die Kommission EU-weit geltende CO₂-Emissionsminderungsziele für neue PKW und leichte Nutzfahrzeuge von 2025 bis 2029 und ab 2030 vor, die im Vergleich zu den mit früheren Rechtsvorschriften gesetzten Zielen für 2021 eine Verringerung um folgende Werte vorsehen:
 - 15 % von 2025 bis 2029 sowohl für PKW als auch für leichte Nutzfahrzeuge;
 - 30 % ab 2030 sowohl für PKW als auch für leichte Nutzfahrzeuge.

Der Vorschlag orientiert sich weiterhin an der Masse der Fahrzeuge in der Flotte als Parameter für die Berechnung spezifischer Ziele für jeden einzelnen Hersteller.

3. Um die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge (etwa von Elektrofahrzeugen und aufladbaren Hybridfahrzeugen) schrittweise weiter zu steigern, ist im Kommissionsvorschlag ein Mechanismus vorgesehen, der ab 2025 greifen und als Anreiz für Hersteller dienen soll, eine größere Anzahl solcher Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Überschreitet der Anteil emissionsfreier bzw. emissionsarmer Fahrzeuge eines Herstellers bestimmte Schwellenwerte ("Benchmarks"), so wird er mit weniger strengen CO₂-Emissionszielen belohnt. Für den Zeitraum von 2025 bis 2029 wird eine Benchmark von 15 % vorgeschlagen; ab 2030 soll sie bei 30 % liegen.

Bei der Berechnung des Anteils emissionsfreier bzw. emissionsarmer Fahrzeuge eines Herstellers sollen die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs für das Erreichen der Benchmark umso mehr zählen, je geringer seine CO₂-Emissionen sind. Ein emissionsfreies Fahrzeug würde somit am meisten zählen.

II. Beratungen im Rat

4. Die Gruppe "Umwelt" hat den Vorschlag in einer Reihe von Sitzungen geprüft, wobei insbesondere andere wesentliche Aspekte des Vorschlags im Mittelpunkt standen:

- Maßnahmen zur Unterstützung der Hersteller beim Erreichen ihrer Zielvorgaben (Emissionsgemeinschaften zwischen Herstellern, Ausnahmen und Öko-Innovationen) einschließlich der Einführung zusätzlicher Maßnahmen zu diesem Zweck;
- Bestimmungen zu tatsächlichen CO₂-Emissionen und zum tatsächlichem Energieverbrauch sowie zur Übereinstimmung der CO₂-Emissionen im Betrieb, einschließlich der Auswirkungen der Änderung des weltweit harmonisierten Prüfverfahrens für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge ("Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure", WLTP).

In diesem Zusammenhang wurde in den Beratungen insbesondere die Frage nach der Entwicklung eines Tests zur Messung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb ("Real Driving Emissions", RDE) aufgeworfen.

5. Was die vorgeschlagenen Ziele und Anreize für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge betrifft, so ging aus den Beratungen hervor, dass eine Reihe von Delegationen noch keinen konkreten Standpunkt eingenommen hat. Die Auffassungen der Delegationen, die sich geäußert haben, gehen auseinander:

- Die vorgeschlagenen Zielvorgaben fanden bei einigen Unterstützung, während andere sie zu ehrgeizig fanden – insbesondere die für 2025 gesetzten – und wieder andere höhere Zielvorgaben forderten. Einige Delegationen schlugen vor, die Masse als Parameter für die Berechnung bestimmter Zielvorgaben für die Hersteller zu streichen; andere wiederum sprachen sich dafür aus, sie beizubehalten. Zur Sprache kam auch die Gefahr, der Vorschlag könnte eine Verlagerung verkehrsbedingter CO₂-Emissionen innerhalb der EU auslösen, nämlich durch erhöhte Einfuhren gebrauchter Fahrzeuge aus Mitgliedstaaten mit höheren Einkommen in Mitgliedstaaten mit niedrigerem Einkommen.

- Insgesamt wurde der Vorschlag, Bestimmungen zu Anreizen für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge einzuführen, positiv aufgenommen, doch hielten einige Delegationen sie für nicht technologieneutral, da emissionsfreie Fahrzeuge ihrer Auffassung nach gegenüber emissionsarmen, z. B. aufladbaren Hybridfahrzeugen ("Plug-in-Hybrids"), zu stark bevorzugt würden. Andere plädierten dafür, Anreize in erster Linie auf emissionsfreie Fahrzeuge auszurichten. Eine Reihe von Delegationen unterstützte das Konzept, einen Mechanismus einzuführen, nach dem Hersteller, die die Benchmarks nicht einhalten, mit höheren Zielvorgaben bestraft werden (das sog. "Bonus-Malus-System"). Einige Delegationen könnten sich verbindliche Quoten für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge vorstellen.
6. Schließlich wurde eine Reihe eher technischer Fragen geklärt (siehe den Text des Vorsitzes in Dokument 8949/18).

III. Fragen

7. Vor diesem Hintergrund ersucht der Vorsitz die Ministerinnen und Minister, anhand der nachstehenden beiden Fragen Vorgaben für die weiteren Beratungen zu machen:
- a) *Sind die für PKW und leichte Nutzfahrzeuge vorgeschlagenen Zielvorgaben für 2025 und 2030 ehrgeizig und dabei ausgewogen genug, um einerseits einen angemessenen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen zu leisten und andererseits europäische Arbeitsplätze und Wachstum sowie die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu sichern?*
 - b) *Ist der von der Kommission vorgeschlagene Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge der beste und wirksamste Weg, die Verbreitung dieser Fahrzeuge zu fördern?*