



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 17. April 2023
(OR. en)

7847/23
PV CONS 17
TRANS 114
TELECOM 86
ENER 158

ENTWURF EINES PROTOKOLLS
RAT DER EUROPÄISCHEN UNION
(Verkehr, Telekommunikation und **Energie**)

28. März 2023

INHALT

Seite

1. Annahme der Tagesordnung..... 3

Beratungen über Gesetzgebungsakte

2. Richtlinie über gemeinsame Vorschriften für die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie Wasserstoff (Neufassung) 3

3. Verordnung über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff (Neufassung)..... 3

Nicht die Gesetzgebung betreffende Tätigkeiten

4. Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2022/1369 über koordinierte Maßnahmen zur Senkung der Gasnachfrage 3

5. Annahme der A-Punkte 4
a) Liste der nicht die Gesetzgebung betreffenden Tätigkeiten
b) Liste der Gesetzgebungsakte

Beratungen über Gesetzgebungsakte

6. Gestaltung des Strommarkts 5

Sonstiges

7. a) Vorbereitung auf den Winter 2023/2024 6
b) Die Verordnung über die Wiederherstellung der Natur und ihre Auswirkungen auf Energieerzeugung und -einsatz 6
c) Die Notwendigkeit eines EU-Stromnetzes, mit dem die Förderung und Beschleunigung des grünen Wandels möglich ist 6

- ANHANG – Erklärungen für das Ratsprotokoll..... 7

1. Annahme der Tagesordnung

Der Rat nahm die in Dokument 7456/23 enthaltene Tagesordnung an.

Beratungen über Gesetzgebungsakte

(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

2. **Richtlinie über gemeinsame Vorschriften für die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie Wasserstoff (Neufassung)** 🗳️ 7808/23
7557/23
Allgemeine Ausrichtung

Der Rat gelangte zu einer allgemeinen Ausrichtung auf der Grundlage des an den Rat übermittelten Textes, einschließlich einer auf der Tagung vorgeschlagenen Änderung.

3. **Verordnung über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff (Neufassung)** 🗳️ 7808/23
7556/23
Allgemeine Ausrichtung

Der Rat gelangte zu einer allgemeinen Ausrichtung auf der Grundlage des an den Rat übermittelten Textes.

Nicht die Gesetzgebung betreffende Tätigkeiten

4. **Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2022/1369 über koordinierte Maßnahmen zur Senkung der Gasnachfrage** 🗳️ 7649/1/23 REV 1
(von der Kommission vorgeschlagene Rechtsgrundlage: Artikel 122 AEUV)
Politische Einigung
Beschluss über die Anwendung des schriftlichen Verfahrens für die Annahme

5. Annahme der A-Punkte

- a) **Liste der nicht die Gesetzgebung betreffenden Tätigkeiten** 7457/23


Der Rat nahm die in Dokument 7457/23 enthaltenen A-Punkte einschließlich der zur Annahme vorgelegten COR- und REV-Dokumente an. Erklärungen zu diesen Punkten sind im Addendum wiedergegeben.

- b) **Liste der Gesetzgebungsakte (Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)** 7458/23

Umwelt

1. **Überarbeitung des Beschlusses (EU) 2015/1814 (Marktstabilitätsreserve)**  7398/23
Annahme des Gesetzgebungsakts PE-CONS 5/23
vom AStV (1. Teil) am 22.3.2023 gebilligt CLIMA


Der Rat billigte den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung, und der vorgeschlagene Rechtsakt wurde gegen die Stimme Polens und bei Stimmenthaltung Belgiens und Bulgariens gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union angenommen. (Rechtsgrundlage: Artikel 192 Absatz 1 AEUV.)

2. **Überarbeitung der Verordnung (EU) 2018/841 über Emissionen und den Abbau von Treibhausgasen aus Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF)**  7397/1/23 REV 1
Annahme des Gesetzgebungsakts 7397/23 ADD 1
vom AStV (1. Teil) am 22.3.2023 gebilligt REV 1
PE-CONS 75/22
CLIMA

Der Rat billigte den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung, und der vorgeschlagene Rechtsakt wurde gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gegen die Stimme Polens und bei Stimmenthaltung Ungarns, Portugals und Schwedens angenommen. (Rechtsgrundlage: Artikel 192 Absatz 1 AEUV.) Erklärungen zu diesem Punkt sind im Anhang wiedergegeben.

3. **Überarbeitung der Verordnung (EU) 2018/842 zur Festlegung  7396/1/23 REV 1**
verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der
Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 (ESR)
Annahme des Gesetzgebungsakts
vom AStV (1. Teil) am 22.3.2023 gebilligt
+ 7396/23 ADD 1
PE-CONS 72/22
CLIMA

Der Rat billigte den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung, und der vorgeschlagene Rechtsakt wurde gegen die Stimme Polens und bei Stimmenthaltung Belgiens und Österreichs gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union angenommen. (Rechtsgrundlage: Artikel 192 Absatz 1 AEUV.) Eine Erklärung zu diesem Punkt ist im Anhang wiedergegeben.

4. **Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631 zur  6740/3/23 REV 3**
Festsetzung von CO2-Emissionsnormen für neue
Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge
Annahme des Gesetzgebungsakts
vom AStV (1. Teil) am 27.3.2023 gebilligt
6740/23 ADD 1
REV 3
PE-CONS 66/22
+ **COR 1 (nl)**
CLIMA

Der Rat billigte den Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung, und der vorgeschlagene Rechtsakt wurde gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gegen die Stimme Polens und bei Stimmenthaltung Bulgariens, Italiens und Rumäniens angenommen. (Rechtsgrundlage: Artikel 192 Absatz 1 AEUV.) Erklärungen zu diesem Punkt sind im Anhang wiedergegeben.

Beratungen über Gesetzgebungsakte

(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

6. **Gestaltung des Strommarkts  7455/23**
Orientierungsaussprache

Der Rat führte eine Orientierungsaussprache über die Gestaltung des Strommarkts.

Sonstiges

7. a) Vorbereitung auf den Winter 2023/2024 7679/23
Informationen der Kommission

b) **Die Verordnung über die Wiederherstellung der Natur
und ihre Auswirkungen auf Energieerzeugung und -
einsatz** [2] 7670/23
Informationen der dänischen Delegation

Der Rat nahm die Informationen Dänemarks zur Kenntnis.

c) **Die Notwendigkeit eines EU-Stromnetzes, mit dem die
Förderung und Beschleunigung des grünen Wandels
möglich ist** [2] 7742/23
Informationen der griechischen Delegation

Der Rat nahm die Informationen Griechenlands zur Kenntnis.



erste Lesung



Punkt auf der Grundlage eines Kommissionsvorschlags



Öffentliche Aussprache auf Vorschlag des Vorsitzes (Artikel 8 Absatz 2 der
Geschäftsordnung des Rates)

Erklärungen zu den die Gesetzgebung betreffenden A-Punkten in Dokument 7458/23**Zu A-Punkt 2:**

Überarbeitung der Verordnung (EU) 2018/841 über Emissionen und den Abbau von Treibhausgasen aus Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF)
Annahme des Gesetzgebungsakts

ERKLÄRUNG ESTLANDS

„Estland hat sich – wie viele andere Länder auch – in den letzten Jahren ehrgeizigere Klimaziele gesetzt. Unser Ziel ist es, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Estland nähert sich seinem Klimaneutralitätsziel, das eine Chance zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Unabhängigkeit bei der Energieversorgung ist, allmählich an. Im Vergleich zu 1990 haben wir die Treibhausgasemissionen um 65 % gesenkt, den LULUCF-Sektor eingerechnet.

Die Verhandlungen im Zusammenhang mit dem LULUCF-Sektor waren komplex und angespannt. Estland hat das unionsweite Ziel (Reduzierung der CO₂-Emissionen um 310 Mio. Tonnen) kontinuierlich unterstützt, und wir begrüßen das Ergebnis, dass bei der Verwirklichung dieses Ziels zusätzliche Flexibilität und weitere Zugeständnisse eingeräumt werden. Dennoch ist Estlands ehrgeiziges LULUCF-Ziel für 2030 unser Hauptproblem.

Ungeachtet der schwierigen Umstände der Einigung erkennen wir an, dass die Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels in allen Sektoren dringend verstärkt werden müssen. Unter anderem ist es entscheidend, die Bindung von Kohlenstoff im LULUCF-Sektor sowohl kurz- als auch langfristig aufrechtzuerhalten. Der CO₂-Abbau über natürliche Prozesse ist jedoch mit großer Unsicherheit behaftet und nicht vorhersehbar. Daher ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten künftig besser dazu in der Lage sind, die besten verfügbaren Informationen über LULUCF bereitzustellen, sodass ein transparentes Inventar vorliegt. Es ist kein ausgewogenes Vorgehen, in erster Linie auf eine kurzfristige Zunahme der Senken zu setzen, ohne ihre Anfälligkeit für den Klimawandel und die Wetterschwankungen im Jahresverlauf sowie die Notwendigkeit zu berücksichtigen, gesunde Landnutzungssektoren mit einer großen biologischen Vielfalt zu erhalten, die Kohlenstoff binden und uns langfristig Nahrungsmittel und andere Agrarerzeugnisse liefern können.

Es werden erhebliche Veränderungen im Landnutzungssektor erforderlich sein, damit die Klima- und Biodiversitätsziele in den kommenden Jahrzehnten erreicht werden können. Diese Veränderungen werden soziale und wirtschaftliche Konsequenzen haben, insbesondere für die in diesen Sektoren tätigen Unternehmen und die Menschen, deren Existenzgrundlage von ihnen abhängt. Um einen gerechten Übergang zur Klimaneutralität zu gewährleisten, wäre ein Mechanismus für einen gerechten Übergang eigens für den LULUCF-Sektor sinnvoll.

Die Aggression Russlands gegen die Ukraine und ihre weltweiten Folgen, insbesondere die Energiekrise, haben in Sektoren, die zur Energieversorgungs- und Ressourcensicherheit beitragen, die Verwirklichung der Ziele erschwert.

Wir sind fest davon überzeugt, dass der grüne Wandel für uns die beste Möglichkeit zur Verringerung der Treibhausgasemissionen ist. Dennoch müssen die Lösungen realistisch und für alle gerecht bleiben, damit die Unterstützung der Reformen durch die Gesellschaft und ihre Beteiligung daran sichergestellt sind.“

ERKLÄRUNG UNGARNS

„Ungarn ist nicht in der Lage, dem endgültigen Kompromiss bezüglich LULUCF, der den Mitgliedstaaten am 9. Dezember 2022 vorgelegt wurde, zuzustimmen, und enthält sich daher der Annahme.

Ungarn hat sich dem Emissionsreduktionsziel von 55 % bis 2030 und dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050 verpflichtet. Am 28. Juni 2022 war Ungarn bereit, den auf der Tagung des Rates (Umwelt) vorgelegten Kompromiss, der den LULUCF-Sektor und das äußerst ehrgeizige Ziel auf Unionsebene, parallel zu dem nationalen Ziel eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 310 Mio. Tonnen zu erreichen, einschloss, mitzutragen, da es das Gesamtpaket für ausgewogen und zweckmäßig hielt.

Während der Verhandlungen konnte sich Ungarn flexibel zeigen, um das fragile Gleichgewicht im LULUCF-Sektor zu erhalten. Wir sind jedoch der Ansicht, dass der endgültige Kompromiss darüber hinausgeht, da Maßnahmen ergriffen werden, durch die die Einhaltung der Verpflichtungen für die Mitgliedstaaten mit einer extrem hohen Belastung verbunden wäre und gegen die sich Ungarn von Anfang an sehr nachdrücklich ausgesprochen hat. Daher können wir – wenngleich wir den Kompromiss zu einigen Bestimmungen des Vorschlags begrüßen – andere Bestimmungen nicht unterstützen.

Erstens sind wir nicht damit einverstanden, dass mit Artikel 13c der Verordnung ein Governance-Mechanismus eingeführt wird, der durch den Multiplikationsfaktor von 1,08 noch verschärft wird. Wir sind der Ansicht, dass ein solches Instrument nicht mit den sektorspezifischen Besonderheiten des LULUCF-Sektors vereinbar ist und keinen wirksamen Anreiz für die Ausweitung der Senken bietet, sondern vielmehr die Lage für jene Mitgliedstaaten, die ohnehin schon Schwierigkeiten haben, ihre ehrgeizigen Ziele zu erreichen, weiter verschärft.

Zweitens bedauern wir ausdrücklich die Streichung von Artikel 10 über natürliche Störungen. Diese Maßnahme könnte für den Umgang mit unerwarteten Ereignissen, die sich der Kontrolle der Mitgliedstaaten im Rahmen von LULUCF entziehen, von entscheidender Bedeutung sein; dies gilt insbesondere für Zeiten, in denen wir mit den sich verschärfenden Auswirkungen des Klimawandels konfrontiert sind.

Drittens haben wir Bedenken hinsichtlich der erheblichen Stärkung der Vorschriften für Überwachung, Berichterstattung und Prüfung und der Anwendung der Tier-3-Methoden. Allerdings unterstützt Ungarn grundsätzlich die Verbesserung der Instrumente, die eine bessere Überwachung und Berichterstattung ermöglichen würden, und setzt alles daran, seine eigenen Methoden zu verbessern. Wir sind der Ansicht, dass es bereits jetzt eine Herausforderung ist, die Anforderungen der angenommenen allgemeinen Ausrichtung des Rates zu erfüllen. Durch die mit dem Kompromisstext verabschiedeten Maßnahmen würde es im Vergleich zum Kommissionsvorschlag für die Mitgliedstaaten noch schwieriger, ihren Verpflichtungen nachzukommen, da sich Verwaltungsaufwand und Bürokratie weiter erhöhen würde. Die Mitgliedstaaten würden ausreichend Zeit und Ressourcen benötigen, um sich auf solche Anforderungen vorzubereiten, was für kleine Mitgliedstaaten mit einer begrenzten Zahl von Sachverständigen wiederum äußerst schwierig ist.

Und schließlich sind wir der Auffassung, dass es aufgrund der Beschaffenheit des LULUCF-Sektors und seiner erheblichen Schwankungsanfälligkeit nicht angebracht ist, die Einhaltung der Verpflichtungen für ein bestimmtes Jahr zu bewerten, sondern dass hierzu ein längerer Zeitraum von mindestens fünf Jahren in Betracht gezogen werden sollte.“

ERKLÄRUNG POLENS

„Polen spricht sich entschieden gegen die Annahme der Überarbeitung der LULUCF-Verordnung aus. Die für Polen festgelegte Zielvorgabe von 38,1 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent bis 2030 ist unrealistisch; außerdem wurden die spezifischen Zielvorgaben ohne jegliche Debatte oder Erklärung auferlegt. Die Tatsache, dass einigen Ländern, darunter Polen, deutlich höhere Zielvorgaben für den Abbau zugewiesen werden, während die bestehenden Zielvorgaben für andere Länder gesenkt werden, macht die Verordnung ungerecht.

Die in der Überarbeitung der LULUCF-Verordnung dargelegten Lösungen berücksichtigen weder die geografische Vielfalt der Wälder in Europa noch die Altersstruktur der polnischen und europäischen Wälder und tragen auch dem prognostizierten Rückgang der Senken nicht Rechnung. Verbindliche jährliche Zielvorgaben sind für den Landnutzungssektor aufgrund seiner natürlichen Instabilität und der damit verbundenen Ungewissheit, die sich aus einer möglichen Störung der Waldökosysteme durch die Folgen des Klimawandels ergibt, nicht geeignet. Außerdem sind die angebotenen Spielräume unzureichend und werden es nicht ermöglichen, die Zielvorgaben zu erreichen.

Die in der Überarbeitung der LULUCF-Verordnung gewählten Lösungen belasten die Wälder im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele übermäßig und können zugleich zu einem Rückgang der Holzernte führen, was sich negativ auf den Arbeitsmarkt im forstbasierten Sektor auswirkt, in dem in Polen rund 400 000 Menschen beschäftigt sind. Dies widerspricht den Zielen der EU-Politik in Bezug auf die Bioökonomie, in der Holz ein wichtiger ökologischer, nachhaltiger und nachwachsender Rohstoff ist; darüber hinaus ist es angesichts der aktuellen geopolitischen Krise gefährlich.

Polen weist darauf hin, dass die LULUCF-Verordnung nicht auf einer falschen Rechtsgrundlage geändert werden sollte. Die LULUCF-Verordnung ist Teil des EU-Pakets ‚Fit für 55‘, das in seiner Gesamtheit auf weitreichende Änderungen des Energiemixes der Mitgliedstaaten abzielt; folglich sollten seine einzelnen Bestandteile (einschließlich der Überarbeitung der LULUCF-Verordnung) gemäß Artikel 192 Absatz 2 Buchstabe c AEUV als einzig zulässiger Vertragsgrundlage im Hinblick auf den Eingriff in den Energiemix der Mitgliedstaaten angegangen werden.

Aus den oben genannten Gründen lehnt Polen diesen Rechtsakt ab.“

ERKLÄRUNG DER SLOWAKEI

„Wälder machen einen wichtigen Teil des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (LULUCF) aus. Wie in der Ministererklärung von Bratislava mit dem Titel ‚The Future We Want: The Forests We Need‘, die auf der achten Ministerkonferenz ‚FOREST EUROPE‘ von den für die Forstwirtschaft zuständigen Ministerinnen und Ministern unterzeichnet wurde, hervorgehoben wird, spielen Wälder eine entscheidende Rolle, indem sie einen vielfachen Nutzen für die Umwelt, die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung und Lebensgrundlagen in Europa bieten.

Die Slowakei ist überzeugt, dass wir – um diesen vielfachen Nutzen der Wälder zu sichern – eine ganzheitliche und langfristige Vision für unsere Wälder fördern und umsetzen müssen, und zwar im Einklang mit den einschlägigen internationalen Verpflichtungen zur Förderung einer nachhaltigen Waldbewirtschaftung, einschließlich jener, die im Rahmen des Prozesses ‚FOREST EUROPE‘ eingegangen wurden. Nur durch einen solchen Ansatz kann sichergestellt werden, dass alle Funktionen der Wälder, einschließlich der Kohlenstoffbindung, die von den europäischen Bürgerinnen und Bürgern gefordert werden, auf ausgewogene und integrierte Weise und auf lange Sicht erfüllt werden.

Die Emissionen und der Abbau von CO₂ in Wäldern können erheblichen kurzfristigen (jährlichen) sowie langfristigen Schwankungen unterliegen, und dies ist auch häufig der Fall. Ebenso können in der Vergangenheit abgebaute Emissionen im Falle von Naturkatastrophen oder bei längeren natürlichen Zyklen wieder in die Atmosphäre abgegeben werden. Daher sind die langfristige Stabilität und Anpassungsfähigkeit der Wälder und somit die langfristige Stabilität des in Wäldern gespeicherten Kohlenstoffs eine Priorität, die über alle konkreten LULUCF-Ziele für einzelne Jahre hinausgeht. Dies ist auch – neben vielen anderen Aspekten – der Tenor der oben genannten international vereinbarten Grundsätze für eine nachhaltige Waldbewirtschaftung.

Darüber hinaus ist die Slowakei überzeugt, dass langfristige Schwankungen der Emissionen und des Abbaus von CO₂ in Wäldern, die durch Änderungen der Altersstruktur von Wäldern beeinflusst werden, auch wesentliche Auswirkungen auf die Kapazitäten und die Fähigkeit des LULUCF-Sektors in einigen Mitgliedstaaten haben können, ihre national festgelegten Ziele im Zeitraum vor sowie nach 2030 zu erreichen. Daher sind wir der Auffassung, dass diese Auswirkungen bei der Festlegung nationaler Ziele für die Zeit nach 2030 in angemessenerer und spezifischerer Weise berücksichtigt werden sollten.

Nach Ansicht der Slowakei können wir nur dann sicherstellen, dass unsere Wälder und der Forstsektor einen angemessenen Beitrag zum übergeordneten Unionsziel der Klimaneutralität leisten können, wenn die oben genannten Grundsätze geachtet werden.“

ERKLÄRUNG FINNLANDS

„Finnland billigt den endgültigen Kompromisstext, der den Mitgliedstaaten am 9. Dezember 2022 übermittelt wurde.

Finnland ist der Ansicht, dass die Einhaltung der Verpflichtungen im Falle des LULUCF-Sektors aufgrund seiner Besonderheiten über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren und nicht anhand eines einzelnen Jahres bewertet werden sollte.

Finnland stimmt zu, dass ein Governance-Mechanismus erforderlich ist, um die Einhaltung der für den LULUCF-Sektor geltenden Verpflichtungen und Zielvorgaben sicherzustellen. Es bedauert jedoch, dass parallel zu dem ehrgeizigen Unionsziel einer Emissionsreduktion um 310 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent ein Sanktionsmechanismus in die LULUCF-Verordnung aufgenommen wurde. Dies geht über den LULUCF-Beitrag hinaus, der im Europäischen Klimagesetz und in der allgemeinen Ausrichtung des Rates festgelegt wurde.

Durch die politische Einigung über die LULUCF-Verordnung hat sich der Berichterstattungs- und Überwachungsaufwand für den Landnutzungssektor im Vergleich zum Vorschlag der Kommission erhöht. Durch ein solches Mikromanagement auf nationaler Ebene werden sich die Mitgliedstaaten gezwungen sehen, ihre Ressourcen nicht für die Umsetzung von Klimamaßnahmen im Landnutzungssektor einzusetzen, sondern vielmehr zur Durchführung der Berichterstattung und Überwachung. Finnland bezweifelt, dass diese Entwicklung einem erfolgreichen Klimaschutz im Landnutzungssektor förderlich wäre.“

ERKLÄRUNG SCHWEDENS

„Schweden verfolgt ehrgeizige Ziele in seiner Klimapolitik; es setzt sich entschlossen für die Verwirklichung der Klimaziele der EU ein und betrachtet den grünen Wandel als Chance zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und des wirtschaftlichen Wohlstands. Schweden erkennt die Bedeutung der Klimamaßnahmen in allen Sektoren an und hält Rechtsvorschriften für den LULUCF-Sektor für notwendig. Wir unterstützen nachdrücklich das Ziel und den Gesamtansatz des Pakets ‚Fit für 55‘, in dem entscheidenden Jahrzehnt bis 2030 ehrgeizige Ziele zu erreichen. Die Kohlenstoffbindung im LULUCF-Sektor ist langfristig und kurzfristig von Bedeutung.

Während der Verhandlungen hat sich gezeigt, dass viele unserer Standpunkte berücksichtigt wurden. Allerdings ist der Umstand, dass im letzten Stadium der Verhandlungen über die LULUCF-Verordnung noch ein ‚Mechanismus für Korrekturmaßnahmen‘ (Artikel 13d) in Verbindung mit dem Flexibilitätsmechanismus (Artikel 13b) in die Einigung aufgenommen wurde, für Schweden ein Anlass zur Sorge. Der Mechanismus für Korrekturmaßnahmen sowie die Ein-Jahres-Zielvorgabe bis 2030 sind angesichts der allgemeinen Unsicherheit hinsichtlich der Genauigkeit und der zeitlichen Verzögerung bei der Bereitstellung der zugrunde liegenden wissenschaftlichen Daten über den Abbau nicht angebracht.

Wir setzen uns uneingeschränkt dafür ein, dass der grüne Wandel in Schweden und in der gesamten EU erreicht wird.“

ERKLÄRUNG FRANKREICHS, GRIECHENLANDS, ITALIENS, PORTUGALS, SPANIENS UND ZYPERNS

„Die Unterzeichnerstaaten dieser Erklärung setzen sich uneingeschränkt für das Ziel der Treibhausgasneutralität sowohl auf Unionsebene als auch auf Ebene der Mitgliedstaaten ein. Wir unterstützen nachdrücklich das Ziel und den Gesamtansatz des Pakets ‚Fit für 55‘, in dem entscheidenden Jahrzehnt bis 2030 ehrgeizige Ziele zu erreichen.

Wir erkennen die große Bedeutung des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF) im Rahmen des Klimainstrumentariums an.

Daher würdigen wir die Bestrebung des Kommissionsvorschlags, ein ehrgeiziges Ziel für den Sektor festzulegen und sich dabei auf klare Informationen auf der Grundlage der Inventardaten zu stützen.

Wir möchten betonen, dass bei dieser Verordnung mehreren Besonderheiten verschiedener Mitgliedstaaten gebührend Rechnung getragen wurde.

Bei den Verhandlungen über diese Verordnung haben wir insbesondere Bedenken in Bezug auf natürliche Störungen geäußert, insbesondere solche, die durch Extremereignisse verursacht werden, nicht anthropogenen Ursprungs sind und sich der menschlichen Kontrolle entziehen. Sie sind per Definition vorübergehender Natur und geografisch begrenzt. Es handelt sich dabei um Ereignisse wie extreme Waldbrände, die weit über die Grundbelastung durch Brände hinausgehen und auch andere Störungen wie die Folgen von Schädlingsplagen oder Auswirkungen anthropogenen Ursprungs übersteigen.

Der Umgang mit derartigen natürlichen Störungen im Kontext der allgemeinen Flexibilität lässt die Besonderheiten der Mitgliedstaaten außer Acht und wird den oben beschriebenen Extremereignissen nicht gerecht. Dies liegt daran, dass Emissionen aufgrund von Ereignissen, die nicht kontrollierbar sind, auf eine Stufe gestellt werden mit Emissionen, die auf von den Mitgliedstaaten kontrollierte politische Entscheidungen zurückgehen.

Daher bringen wir unsere tiefe Enttäuschung darüber zum Ausdruck, dass Artikel 10 nicht Teil der Einigung war.

Wir sind der Ansicht, dass diese Entscheidung die Mitgliedstaaten erheblich darin einschränkt, ihre Ziele erreichen zu können. Sie führt außerdem zu einem Grad an Unsicherheit, der sehr schwer zu kontrollieren ist und auf den man sich kaum vorbereiten kann. Das Ergebnis der endgültigen Einigung bietet keine angemessene Lösung und birgt die Gefahr, dass Mitgliedstaaten, die von extremen natürlichen Störungen betroffen sind, ihrem Schicksal überlassen werden.

Wir fordern daher zu eingehenden Überlegungen auf, bei denen die Prognosen zu den Auswirkungen des Klimawandels berücksichtigt werden.

Daher sehen wir den Vorschlägen, die die Kommission zur Umsetzung des EU-Klimagesetzes vorlegen wird, insbesondere dem Rahmen für die Zeit nach 2030, erwartungsvoll entgegen. Sie werden die Möglichkeit bieten, das durch die Streichung von Artikel 10 der Verordnung bedingte Regelungsdefizit zu beheben.“

ERKLÄRUNG DER KOMMISSION

„In ihrem Bericht nach Artikel 45 der Verordnung (EU) 2018/1999 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz wird die Kommission auch Aspekte im Zusammenhang mit dem Zugang zur Justiz in den EU-Mitgliedstaaten, insbesondere im Hinblick auf Artikel 10 der genannten Verordnung, bewerten und diese Bewertung gegebenenfalls in etwaigen nachfolgenden Legislativvorschlägen berücksichtigen.“

Zu A-Punkt 3:

Überarbeitung der Verordnung (EU) 2018/842 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 (ESR)
Annahme des Gesetzgebungsakts

ERKLÄRUNG DER KOMMISSION

„In ihrem Bericht nach Artikel 45 der Verordnung (EU) 2018/1999 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz wird die Kommission auch Aspekte im Zusammenhang mit dem Zugang zur Justiz in den EU-Mitgliedstaaten, insbesondere im Hinblick auf Artikel 10 der genannten Verordnung, bewerten und diese Bewertung gegebenenfalls in etwaigen nachfolgenden Legislativvorschlägen berücksichtigen.“

Zu A-Punkt 4:

Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge
Annahme des Gesetzgebungsakts

ERKLÄRUNG ITALIENS

Erklärung 1

„Italien bekennt sich uneingeschränkt zum Ziel der Dekarbonisierung des Straßenverkehrssektors und teilt dieses, da die Verringerung der CO₂-Emissionen, insbesondere derjenigen, die von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen stammen, von entscheidender Bedeutung für die Verwirklichung der Klimaziele der Union ist.

Nach unserer Auffassung sollte die Dekarbonisierung im Straßenverkehrssektor im Einklang mit den Grundsätzen eines wirtschaftlich nachhaltigen und sozial gerechten Übergangs zu emissionsfreiem Verkehr und der Technologieneutralität erfolgen.

Wir sind gewiss für eine Elektrifizierung von Leichtfahrzeugen. Allerdings glauben wir nicht, dass während der Übergangsphase Elektrifizierung der einzige Weg sein sollte, um Emissionsneutralität zu erreichen.

Die Elektrifizierung erfordert erhebliche Veränderungen in der Automobilindustrie, die mit der notwendigen Sorgfalt geplant und geleitet werden müssen, um unerwünschte wirtschaftliche, industrielle sowie soziale Auswirkungen zu vermeiden. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren befinden sich im Eigentum von Bürgerinnen und Bürgern mit geringem Einkommen und werden nach 2035 in Verkehr bleiben. Der Erfolg von Elektrofahrzeugen wird in hohem Maße davon abhängen, inwieweit sie für diese Bürgerinnen und Bürger erschwinglich werden.

In der Zwischenzeit wird die Technologieneutralität den Mitgliedstaaten die Möglichkeit bieten, je nach nationalen Gegebenheiten und Ausgangspunkten alle ihnen zur Verfügung stehenden Lösungen zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrssektors zu nutzen. Die Verwendung erneuerbarer Brennstoffe, die in Verbrennungsmotoren funktionieren, wird eine unmittelbare Verringerung von Emissionen gewährleisten, ohne dass unverhältnismäßige wirtschaftliche Opfer von den Bürgerinnen und Bürgern verlangt werden. Eine vorgeschriebene Elektrifizierung kann im Gegenteil die Gefahr einer Ablehnung durch den Markt in sich bergen, die den Herstellern von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen schaden könnte. Sie könnte auch die technische Entwicklung von Hybridmotoren mit sehr geringer Umweltbelastung verhindern.

Aus industrieller Sicht wird eine steigende Nachfrage bei erneuerbaren Brennstoffen der petrochemischen Industrie eine große Gelegenheit bieten, sich an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

Da in der vorgeschlagenen Verordnung ein Emissionsreduktionsziel von 100 % für 2035 festgelegt ist und keinerlei Anreize für die Nutzung erneuerbarer Brennstoffe vorgesehen sind, steht sie nicht im Einklang mit dem Grundsatz der Technologieneutralität. Daher kann Italien dies nicht unterstützen.

Wir möchten hervorheben, dass die Erreichung eines Emissionsreduktionsziels von 100 % von verschiedenen Bedingungen abhängt, unter anderem

- der Entwicklung einer Wertschöpfungskette für Elektromotoren und Batterien in der Union;
- einer nachhaltigen und diversifizierten Versorgung mit den notwendigen Rohstoffen;
- einer angemessenen Lade- und Tankstelleninfrastruktur;
- einer Aufrüstung des Stromnetzes, sodass es eine steigende Nachfrage bewältigen kann;
- der Anpassung des gesamten Automobilsektors, auch durch die Bereitstellung der erforderlichen Kompetenzen;
- der Akzeptanz neuer Fahrzeuge auf dem Markt, die zu einem erschwinglichen Preis verfügbar sein sollten, insbesondere für die finanziell schwächsten Haushalte und Verbraucher.

Sollten diese Bedingungen, deren Erfüllung nicht nur von der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2019/631 abhängt und bedeutende Investitionen und Ausgleichsmaßnahmen erfordert, nicht erfüllt werden, dann wären die Auswirkungen des Ziels in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Sicht sowie für die strategische Autonomie der Union schwerwiegend.

Wir stellen in dieser Hinsicht fest, dass die Union bislang im Zusammenhang mit der Automobilindustrie vorwiegend regulatorisch vorgegangen ist, während die Vereinigten Staaten (mit dem Gesetz zur Verringerung der Inflationsrate) und China auch Anreizprogramme verabschiedet haben.

Daher sind wir der Auffassung, dass die Kommission Folgendes tun sollte:

- Unterstützung des Übergangs in der Automobilindustrie, insbesondere für ihre KMU, durch Nutzung aller verfügbaren legislativen und finanziellen Mittel;
- rechtzeitige und umfassende Überwachung und Berichterstattung in Bezug auf die Fortschritte auf dem Weg zu einem emissionsfreien Straßenverkehr unter Einbeziehung aller Faktoren, die zu einem gerechten und kostenwirksamen Übergang beitragen; dazu gehört auch eine Bewertung möglicher Finanzierungslücken, wie in der Verordnung (Artikel 14a) vorgesehen;
- Gewährleistung – auf der Grundlage der genannten Überwachung, Bewertung und Berichterstattung – einer genauen und zuverlässigen Überprüfung der Ziele im Jahr 2026 gemäß der Verordnung (Artikel 15);

- Follow-up zu der Bestimmung über die Neuzulassung von Fahrzeugen nach 2035, die ausschließlich mit emissionsfreien Brennstoffen betrieben werden (Erwägungsgrund 11);
- Ausarbeitung eines Vorschlags für die Aufnahme von Mechanismen in die Verordnung, um die Vorteile von erneuerbaren Brennstoffen im Hinblick auf die Verringerung der CO₂-Emissionen zu berücksichtigen.“

Erklärung 2

„Italien nimmt die schriftliche Erklärung der Kommission zu Erwägungsgrund 11 der neuen Verordnung über die Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, der sich auf die Zulassung von mit CO₂ -neutralen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen nach 2035 bezieht, zur Kenntnis.

Dass die Kommission einräumt, dass diese Fahrzeuge weiterhin zugelassen werden dürfen und somit auch zu den in der Verordnung festgelegten Emissionsreduktionszielen beitragen werden, ist als positive Entwicklung zu werten.

Wir betrachten dies als Antwort auf das in der Erklärung Italiens vom 28. Februar formulierte diesbezügliche Ersuchen, das zur Verschiebung der Abstimmung über die Maßnahme geführt hat, die den Mitgliedstaaten heute zur Prüfung vorgelegt wird.

Wir nehmen die Zusage der Kommission, Erwägungsgrund 11 vor der für 2026 vorgesehenen Überprüfung der Ziele der Verordnung umzusetzen, indem sie bereits in den kommenden Monaten Vorschläge für Rechtsvorschriften unterbreitet, diesbezüglich zur Kenntnis.

Italien hat sich angesichts dieser Öffnung und damit diese unter Berücksichtigung aller verfügbaren Lösungen effektiver genutzt werden kann, für eingehendere Beratungen zwischen den Mitgliedstaaten ausgesprochen.

Während wir also einerseits die Entscheidung begrüßen, die Frage der Verbrennungsmotoren, die für die ökonomische und soziale Nachhaltigkeit vieler EU-Länder unverzichtbar sind, noch einmal zu überdenken, sind wir andererseits der Ansicht, dass die in der Erklärung der Kommission vorgesehene Beschränkung auf synthetische Kraftstoffe eine zu restriktive Auslegung darstellt, mit der eine uneingeschränkte Umsetzung des Grundsatzes der Technologieneutralität, für den sich Italien auf der Grundlage technischer und wissenschaftlicher Daten stets eingesetzt hat, weiterhin nicht möglich ist.

Wir sind davon überzeugt, dass auch Biokraftstoffe, was ihre CO₂ -Gesamtbilanz betrifft, als CO₂ -neutrale Kraftstoffe eingestuft werden und zur schrittweisen Dekarbonisierung des Sektors beitragen können.

Daher werden wir uns im Rahmen der Genehmigungsverfahren für die von der Kommission angegebenen Rechtsakte dafür einsetzen, dass auch Biokraftstoffe als CO₂ -neutrale Kraftstoffe eingestuft werden, und uns bezüglich des endgültigen Beschlusses des Rates, in der Hoffnung auf einen späteren fruchtbaren Beitrag, der Stimme enthalten.“

ERKLÄRUNG POLENS

„Polen lehnt die Annahme dieses Gesetzgebungsakts nachdrücklich ab.

Es spricht sich dagegen aus, dass die neuen Gebühren und Belastungen an die Bürgerinnen und Bürger weitergegeben werden, z. B. durch die Erhöhung der Kosten für den Zugang zu Kraftstoffen. Jedwede zusätzliche Kosten, die sich aus diesen neuen Belastungen ergeben, sollten von den Herstellern getragen und nicht an die Bürgerinnen und Bürger weitergegeben werden. Die EU-Gesetzgebung sollte Anreize für die Fahrzeughersteller enthalten, emissionsfreie Fahrzeuge zu möglichst geringen Kosten für die Bürgerinnen und Bürger anzubieten. Dabei sollten die unterschiedlichen Bedingungen in den einzelnen Mitgliedstaaten berücksichtigt werden, um eine Verstärkung von sozialer Schichtung, Armut oder Ausgrenzung zu vermeiden.

Tendenzen zur Verringerung der Fahrzeugemissionen sollten dem Marktpotenzial sowohl hinsichtlich der technologischen Besonderheiten der Hersteller von Fahrzeugen oder Fahrzeugausrüstung als auch der wirtschaftlichen Aspekte Rechnung tragen, wobei die Finanzkraft der Bevölkerung des Landes gebührend zu berücksichtigen ist.

Darüber hinaus kann Polen die Aufnahme von Ausnahmeregelungen für die Hersteller bestimmter Luxusmarken nicht akzeptieren. Dies ist nicht mit dem allgemeinen Grundsatz zu vereinbaren, wonach die Emissionen in allen Sektoren sozial gerecht reduziert werden sollten. In Krisenzeiten sollten Ausnahmeregelungen auf die ärmsten Bürgerinnen und Bürger ausgerichtet sein anstatt auf die Hersteller von Luxusfahrzeugen. Polen bringt daher seine Ablehnung dieses Gesetzgebungsakts zum Ausdruck.“

GEMEINSAME ERKLÄRUNG ESTLANDS UND FINNLANDS

„Wir unterstützen das ehrgeizige Paket ‚Fit für 55‘ uneingeschränkt und begrüßen das Ergebnis der Abstimmung über den Kommissionsvorschlag im Europäischen Parlament, das dem zwischen den Organen in den Trilogen erzielten Kompromiss entspricht.

Wir stimmen zwar den Zielen der Verordnung zu, die Emissionen des Straßenverkehrs im Einklang mit den Klimazielen der Union zu verringern, bedauern jedoch, dass gasbetriebene Fahrzeuge in der Verordnung nicht berücksichtigt werden. Für uns ist es wichtig, die Nutzung von Biomethan im Verkehr zu fördern, und wir haben während der Verhandlungen einen Vorschlag für einen Anreiz für gasbetriebene Fahrzeuge unterbreitet. Ferner möchten wir die Kommission auf den Erwägungsgrund zur Zulassung von Fahrzeugen, die mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, nach 2035 hinweisen.

Schließlich halten wir es für wesentlich, dass bei der Überarbeitung der CO₂-Normen für schwere Nutzfahrzeuge die Technologieneutralität gewahrt wird.“

ERKLÄRUNG DER KOMMISSION

„Die Europäische Kommission setzt sich für technologieneutrale Klimavorschriften ein. Dies gilt insbesondere für die Regulierung von CO₂ -Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Die Kommission würdigt und bestätigt die Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates, Erwägungsgrund 11 in den vereinbarten Kompromisstext der überarbeiteten Verordnung zur Festlegung von CO₂ -Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge aufzunehmen. Die Kommission wird sich auf diesen Erwägungsgrund als Ausgangspunkt für einschlägige Gesetzgebungsinitiativen stützen.

In einem ersten Schritt legt die Kommission unmittelbar nach der Annahme der Verordnung durch das Europäische Parlament und den Rat eine Durchführungsverordnung für die Typgenehmigungen dieser Fahrzeuge vor, mit der ein robustes und betrugssicheres Typgenehmigungsverfahren für Fahrzeuge eingeführt wird, die dauerhaft ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs (RFNBOs) betrieben werden. Die Kommission wird sich für eine zügige Bearbeitung im Technischen Ausschuss ‚Kraftfahrzeuge‘ (TCMV) und, innerhalb des Rechtsrahmens, einen erfolgreichen Abschluss des Entscheidungsprozesses einsetzen.

Die Kommission wird auch unverzüglich an der Umsetzung von Erwägungsgrund 11 arbeiten. Im Anschluss an die Konsultation der Interessenträger wird die Kommission im Kontext der Regulierung von CO₂ -Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit der rechtlichen Ermächtigung im Herbst 2023 auch einen delegierten Rechtsakt vorschlagen, in dem festgelegt wird, wie Fahrzeuge, die ausschließlich mit E-Fuels betrieben werden, zu den CO₂ -Emissionsreduktionszielen beitragen würden. Falls die beiden gesetzgebenden Organe den Vorschlag ablehnen, wird die Kommission einen anderen Gesetzgebungspfad einschlagen, etwa eine Überarbeitung der Verordnung über die CO₂ -Emissionen, um zumindest den rechtlichen Inhalt des delegierten Rechtsakts umzusetzen.“