

Newsletter

März – April 2021

I.	Zukunft des Tourismussektors	1
	Studie: Auswirkungen auf Tourismus und Verkehr.....	1
II.	Straßenverkehr unter dem EU-ETS	2
III.	Überwachung und Meldung des Kraftstoffverbrauchs.....	3
IV.	Mitgliedsstaaten: Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge	3
V.	Bericht: Anwendung der AFID	4
VI.	MEPs: Exklusion kohlenstoffarmer Brennstoffe	5
VII.	Kalender	6



Zukunft des Tourismussektors

Am 17. März 2021 führte die TRAN-Vorsitzende Karima Delli zusammen mit Mitgliedern der Lenkungsgruppe der Tourism Task Force (TTF) einen informellen Meinungs austausch mit der portugiesischen Staatssekretärin für Tourismus Rita Marques über die aktuelle Situation im Tourismussektor. Die Staatssekretärin skizzierte drei Hauptprioritäten für die Ratspräsidentschaft in diesem Sektor:

- (a) Eine Definition aller Anforderungen, die eine sichere Wiederaufnahme des Reiseverkehrs ermöglichen würden. Während jeder einzelne Mitgliedstaat mit einer anderen Situation konfrontiert sein mag als seine Nachbarn, besteht definitiv die Notwendigkeit, aus den Fehlern der Vergangenheit beim Grenzmanagement zu lernen. Jenseits und neben der Einführung der Impfung muss das Vertrauen zwischen den Ländern wieder aufgebaut werden. Der Vorschlag der Kommission zum Digitalen Grünen Schein wird diesem Ziel näherkommen.
- (b) Sicherstellen, dass der Branche die geeigneten Finanzinstrumente zur Verfügung stehen. Unternehmen mit Liquiditätsproblemen könnten in naher Zukunft mit Solvenzproblemen konfrontiert werden, wenn nicht die richtigen Kapitalisierungsinstrumente zur Verfügung gestellt werden. Viele Unternehmen haben bis zu einem Jahr lang nur geringe oder gar keine Einnahmen erzielt. Daher hat die Präsidentschaft eine Verlängerung der Fristen für den temporären Unterstützungsmechanismus gefordert.
- (c) Erstellung eines Fahrplans für die Zukunft des Tourismussektors, wobei der Beitrag, den der Tourismus zur Europäischen Grünen Digitalen Agenda leisten kann, hervorgehoben wird. Die Präsidentschaft arbeitet an einer Reihe von Schlussfolgerungen, die auf der Tagung des Europäischen Rates im Juni angenommen werden sollen. Dazu gehören die Höherqualifizierung und Umschulung von Arbeitnehmern, die Ermöglichung des digitalen Übergangsprozesses, die Umarmung von Innovationen, die Verbesserung der

Nachhaltigkeit, die zu vielen neuen Möglichkeiten führen kann, sowie die Arbeit zur Förderung der Vielfalt innerhalb des Tourismus-Ökosystems durch die Förderung von Tourismusebenen innerhalb der Regionen.

Die Mitglieder der Lenkungsgruppe der Task Force bestätigten ihre Unterstützung für diese Prioritäten, da sie solche Schritte schon seit einiger Zeit gefordert haben, einschließlich der Notwendigkeit, gezielte finanzielle Unterstützung für Unternehmen zu beschleunigen, da KMUs den größten Teil des Sektors ausmachen, und der dringenden Notwendigkeit einer Koordination bei der Wiederöffnung der Grenzen.

Studie: Auswirkungen auf Tourismus und Verkehr

Darüber hinaus wurde eine Gesamtstudie eines von Panteia für das Europäische Parlament durchgeführten Forschungsprojekts über die Auswirkungen von COVID-19 auf den Verkehrs- und Tourismussektor sowie die politischen Maßnahmen der EU und der Mitgliedstaaten veröffentlicht und bei der letzten TRAN-Sitzung im März vorgestellt. Die Studie beschreibt verschiedene Herausforderungen, vor denen die Branche steht, erläutert aber auch einige Chancen für den Transport- und Tourismussektor. Sie enthält auch einige Beispiele für bewährte Praktiken, wie z. B. die kontaktlose Lösung für den Transport, die die Buchungs- und Informationsdienste verbessert, Apps zur Anzeige der Fahrgastbelegung, die Nutzung von Staudaten an den Grenzen, um Lkw-Fahrer über Verspätungen zu informieren oder für den Tourismussektor - "Save Ravel Stamp", Staycation-Gutscheinregelung in Slowenien, Beihilfen für Reiseveranstalter.

Weitere Links:

- [Verfahrensakte: EU Strategy for Sustainable Tourism](#)
- [Zusammenfassung der Studie](#)

Straßenverkehr unter dem EU-ETS

Das kommende Energie- und Klimagesetzespaket der Europäischen Kommission im Juni 2021 wird „die Ausweitung des Emissionshandelssystems (ETS) auf Sektoren wie Gebäude und den Straßenverkehr vorschlagen“, sagte EU-Energiekommissar Kadri Simson am 25. März 2021. Bislang ist die Einbeziehung des Straßenverkehrs in das ETS nur Spekulation und wurde von der Europäischen Kommission nicht offiziell bestätigt.

Die klimapolitischen Emissionen der EU werden in der Regel durch das EU-Emissionshandelssystem (EU ETS) geregelt, einem europäischen Cap-and-Trade-Mechanismus für den Energie- und Industriesektor, der 40 Prozent der Emissionen abdeckt. Alle anderen Emissionen liegen in der alleinigen Verantwortung der EU-Mitgliedstaaten. In Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Aufgabenteilung müssen die Mitgliedstaaten nationale Ziele für Verkehr, Gebäude und Landwirtschaft erfüllen.

Das EU-ETS hat sich als effektives Instrument zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen erwiesen. Es ist klar, dass der Kohlenstoffpreis, wenn er hinreichend robust ist, eine starke Triebkraft für unmittelbare Veränderungen und ein klares Signal für kohlenstoffarme Investitionen ist. Er trägt somit entscheidend zum Einsatz von erneuerbaren Energien und Energieeffizienztechnologien bei. Daher denkt die Kommission über die Entwicklung eines erweiterten EU-Emissionshandelssystems nach, das auch den Straßenverkehr einbeziehen würde. Die Kommission argumentiert, dass der Emissionshandel im Straßenverkehr den Vorteil hat, die Flottenemissionen unter der Obergrenze zu erfassen und gleichzeitig durch das Preissignal Anreize für Verhaltensänderungen mit nachhaltigen Auswirkungen auf Mobilitätslösungen zu schaffen.

Die Idee, den Straßenverkehr in das EU-Emissionshandelssystem einzubeziehen, wurde bereits im letzten Jahr kritisiert, als erste

Spekulationen auftauchten. Selbst Frans Timmermans, Exekutiv-Vizepräsident der Europäischen Kommission für den europäischen Green Deal und EU-Kommissar für Klimapolitik, sagte, er sei nicht überzeugt, dass dies zum jetzigen Zeitpunkt der richtige Weg sei. Er erklärte, dass die EU die CO₂-Emissionsziele, die sie den Autoherstellern auferlegt, in den kommenden Jahren weiter verschärfen werde, und dass dies eine effizientere Methode sei, um tiefe Schadstoffreduzierungen zu erzwingen.

Auch Umwelt-NGOs wie Transport & Environment argumentierten, dass die Einbeziehung des Verkehrs in das EU-ETS bei gleichzeitigem Vorschlag höherer CO₂-Standards höchst problematisch sein kann, da dies die nationale Verantwortlichkeit für Verkehrsemissionen gemäß dem Gesetz zur Aufgabenteilung aufheben würde. Einigen Regierungen (d.h. nord- und westeuropäischen Staaten) gefällt diese Idee sicherlich, da sie dadurch nicht zur Rechenschaft gezogen werden können. Allerdings sind die nationalen Klimaziele wichtige Treiber für größere Reformen und Regulierungen wie Kraftstoffsteuererhöhungen,

Autosteuerreformen oder niedrigere Tempolimits. Darüber hinaus setzt die Nichteinhaltung des Gesetzes zur Lastenteilung die Mitgliedstaaten Gerichtsverfahren durch die Kommission oder die eigenen Bürger aus. Schließlich war die nationale Rechenschaftspflicht der Schlüssel, um die Unterstützung der Mitgliedstaaten für ehrgeizige EU-Maßnahmen wie CO₂-Standards für PKW und LKW zu erhalten.

Ein Instrument könnte zum Beispiel die Einbeziehung von Kraftstoffen in das EU-Emissionshandelssystem sein. Dies hätte zur Folge, dass die Ölkonglomerate Kohlenstoffzertifikate kaufen müssten, was die Kraftstoff- und Heizungspreise in die Höhe treiben würde. Darüber hinaus ist das ETS ein politisches Instrument, das den Preis in den exponierten Sektoren sowie die Akzeptanz in der Bevölkerung beeinflusst. Die Gilets Jaunes

(Gelbwesten-Bewegung) sollten in dieser Hinsicht eine Warnung sein.

Weitere Links:

- [Euractiv: ETS revision will include buildings and road transport, EU Commissioner says](#)

Überwachung und Meldung des Kraftstoffverbrauchs

Am 4. März 2021 verabschiedete die Kommission eine neue Durchführungsverordnung, die vorschreibt, dass alle Neufahrzeuge in der EU mit einem Gerät ausgestattet sein müssen, das den Kraftstoffverbrauch aufzeichnet.

Die Daten werden von den Herstellern gesammelt, wenn die Fahrzeuge zur Reparatur gebracht werden, und von den Behörden, wenn die Fahrzeuge gelegentlich speziellen Bewertungen unterzogen werden. Diese Informationen werden von Neufahrzeugen gesammelt, die ab März 2021 verkauft werden und ab April 2022 an die Europäische Umweltagentur (EEA) gemeldet werden.

Laut Verordnungstext sind „Überwachung und Meldung von Daten zu den in der Union zugelassenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen [...] für die ordnungsgemäße Anwendung der in der Verordnung (EU) 2019/631 festgesetzten CO₂-Emissionsnormen von wesentlicher Bedeutung.“ Diese gesammelten Daten ermöglichen die Überwachung der Lücke zwischen der Genehmigung durch eine Konformitätsbescheinigung (EG-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung, ECWVTA), durch die zuständige nationale Behörde und den tatsächlichen CO₂-Emissionen. Die Daten werden auch eine bessere Einschätzung der Leistung von Fahrzeugen unter realen Fahrbedingungen ermöglichen und somit dazu beitragen, dass die Ziele zur Reduzierung der CO₂-Emissionen erreichbar bleiben. Die Erhebung von Live-Daten ist die erste Durchführungsmaßnahme, die im Rahmen, der am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen CO₂-

Emissionsstandards, verabschiedet wurde. Der Einbau von On-Board-Geräten ist für Kleinserienhersteller optional.

Auf Basis der allgemeinen Datenschutzgrundverordnung (GDPR) müssen die Kommission, die EU-Mitgliedsstaaten und auch die Autohersteller garantieren, dass entsprechende Standards eingehalten werden und Fahrzeughalter die Möglichkeit haben, der Erfassung der Daten zu widersprechen.

Die aggregierten Daten sollen ab Dezember 2022 jährlich von der Kommission veröffentlicht werden, um unter anderem den Unterschied zwischen dem früheren WLTP-Verfahren und den realen CO₂-Emissionen für die Neufahrzeugflotte jedes Herstellers zu veranschaulichen.

Weitere Links:

- [Text der Durchführungsbestimmung](#)

Mitgliedsstaaten: Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge

Am 10. März 2021 haben sich neun Mitgliedsstaaten – Dänemark, Österreich, Belgien, Griechenland, Irland, Luxemburg, Malta, die Niederlande und Litauen – in einem gemeinsamen Aufruf an die Europäische Kommission gewandt und fordern sie auf ehrgeizige und kosteneffiziente Maßnahmen zur Unterstützung einer beschleunigten und ausgewogenen Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge vorzuschlagen. Konkret fordern die neun Staaten: (a) Ein Ausstiegsdatum für den Verkauf von neuen Benzin- und Diesel-Pkw und -Transportern in der EU als wichtiges politisches Instrument, um Anreize für den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen zu schaffen; (b) EU-Gesetzgebung, die es den Mitgliedsstaaten erlaubt, auf nationaler Ebene Maßnahmen zu ergreifen, um Anreize für einen frühzeitigen Ausstieg aus dem Verkauf von neuen Benzin- und Diesel-Pkw und -Transportern zu schaffen; (c) Ehrgeizige und kosteneffiziente Regulierung auf EU-Ebene, einschließlich einer deutlichen Verschärfung der CO₂-

Emissionsleistungsstandards für neue Pkw und neue leichte Nutzfahrzeuge; (d) Stärkung der Auflade- und Betankungsinfrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge.

Weitere Links:

- [Pressemitteilung der dänischen Regierung](#)

Bericht: Anwendung der AFID

Am 8. März 2021 veröffentlichte die Europäische Kommission einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der Richtlinie (EU) 2014/94 zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID).

Der Bericht hält fest, dass die AFID maßgeblich dazu beigetragen hat, die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen für die Einführung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in den Mitgliedsstaaten anzustoßen. Die Mitgliedsstaaten haben die Richtlinie umgesetzt und ihre nationalen Politikrahmen (NPFs) entwickelt. Mit Blick auf die Unterschiede zwischen den Mitgliedsstaaten haben diese politischen Rahmen geholfen, eine langfristige Zukunftsperspektive für die Infrastruktur für Elektrizität, Erdgas und Wasserstoff bis 2030 zu schaffen.

Des Weiteren hat sich laut den Analysen der Dienststellen der Kommission die Richtlinie positiv auf die Verbreitung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen und deren Infrastruktur ausgewirkt. Jedoch offenbaren sich hier auch Defizite des derzeitigen politischen Rahmens. Da es keine detaillierte und verbindliche Methodik für die Berechnung der Ziele und die Verabschiedung von Maßnahmen durch die Mitgliedsstaaten gibt, variiert der Grad der Ambition bei der Festlegung der Ziele und der vorhandenen unterstützenden Maßnahmen stark zwischen den Mitgliedsstaaten. So schwankt beispielsweise der von den Mitgliedsstaaten für 2030 prognostizierte Anteil von Elektroautos an der gesamten Fahrzeugflotte zwischen weniger als 1 Prozent und mehr als 40 Prozent.

Der Bericht drückt sehr deutlich aus, dass es noch kein umfassendes und vollständiges Infrastrukturnetz für alternative Kraftstoffe gibt und auch, dass es eher unwahrscheinlich ist, dass unter dem derzeitigen gesetzlichen Rahmen das benötigte Infrastrukturnetz in den kommenden Jahren europaweit aufgebaut wird, selbst wenn alle Mitgliedstaaten ihre Ziele erreichen. Dies gilt auch für andere Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe, insbesondere für den Transport auf dem Wasser.

Während sich die im Rahmen der Richtlinie entwickelten technischen Spezifikationen als äußerst relevant erwiesen haben, sind neue Anforderungen an die technischen Spezifikationen im Rahmen der Richtlinie entstanden. Diese betreffen insbesondere die Interoperabilität und den transparenten Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Akteuren innerhalb des Ökosystems für das Laden von Elektrofahrzeugen. Es werden Normen für das Aufladen von schweren Nutzfahrzeugen und die Betankung von flüssigem Wasserstoff benötigt. Aus Sicht der Verbraucher muss die Nutzung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe genauso einfach sein wie die Nutzung der konventionellen Betankungsinfrastruktur. Dies erfordert, dass Informationen über den Standort sowie die zu zahlenden Preise verfügbar sind und dass die Bezahlung nahtlos erfolgt. Der derzeitige politische Rahmen weist Unzulänglichkeiten auf, und die Verbraucher können insbesondere bei grenzüberschreitenden Fahrten auf Probleme stoßen.

Darüber hinaus muss die öffentliche Finanzierung für öffentlich zugängliche Lade- oder Tankstellen fortgesetzt und auf die Teile des Netzes konzentriert werden, in denen private Investitionen nicht rentabel sind, um die Ziele der Kommission zu erreichen, bis 2025 mindestens 1 Million öffentlich zugängliche Lade- und Tankstellen einzurichten.

Weitere Maßnahmen auf EU-Ebene sind auch erforderlich, um sicherzustellen, dass der Aufbau einer interoperablen und benutzerfreundlichen Auflade- und Betankungsinfrastruktur mit der

Notwendigkeit einer beschleunigten Einführung von Fahrzeugen und Kraftstoffen bei allen Verkehrsträgern einhergeht. Dies erfordert eine Stärkung des derzeitigen politischen Rahmens auf EU-Ebene, um die erhöhten Klimaambitionen des europäischen Green Deal zu erreichen und weitere Hindernisse für das Marktwachstum zu vermeiden.

Die Kommission führt derzeit eine Folgenabschätzung für die Überarbeitung der AFID durch und wird die Ergebnisse dieses Berichts sowie die Ergebnisse der laufenden Bewertung der Richtlinie in diesem Zusammenhang berücksichtigen.

Weitere Links:

- [Bericht der Kommission an das Parlament](#)
- [EAC: Mit alternativen Antrieben quer durch Europa](#)

Brennstoffe, sollten in keiner Bestimmung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie enthalten sein und auch nicht auf das verbindliche EU-Ziel für erneuerbare Energien im Jahr 2030 angerechnet werden. Dies wird zu erheblicher öffentlicher Verwirrung führen und das Vertrauen in die EU-Politik für erneuerbare Energien untergraben, die der Schlüssel zur Förderung eines der am schnellsten wachsenden Wirtschaftssektoren ist. Der Überarbeitungsprozess der Erneuerbare-Energien-Richtlinie wird voraussichtlich im Juni beginnen.

Weitere Links:

- [Brief an die Kommission](#)

MEPs: Exklusion kohlenstoffarmer Brennstoffe

Vor dem Hintergrund der geplanten Überarbeitung der EU-Richtlinie für erneuerbare Energien hat sich eine Gruppe von 88 Europaabgeordneten Umwelt-NGOs und der Industrie für erneuerbare Energien angeschlossen und fordert den Ausschluss kohlenstoffarmer fossiler Brennstoffe aus der Richtlinie.

In ihrem gemeinsamen Brief an die Europäische Kommission argumentieren die Abgeordneten - überwiegend Grüne, Linke und sozialdemokratische (S&D) Fraktionen im Europäischen Parlament sowie die zentristische Gruppe Renew Europe - dass die derzeitige Absicht, den Geltungsbereich der Richtlinie über die erneuerbaren Energien hinaus zu erweitern, kontraproduktiv sei und das Risiko berge, genau die fossilen Brennstoffe zu fördern, die die erneuerbaren Energien in Europas Energiesystem verdrängen sollten, wie es in der langfristigen Strategie der Europäischen Kommission definiert ist. Nicht-erneuerbare und kohlenstoffarme Brennstoffe, einschließlich sogenannter "kohlenstoffarmer" fossiler

Sitzungsdaten

Rat

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

Rat für Wettbewerb 27/04/2021

Rat für Justiz und Inneres 07/06/2021

Rat für Umwelt 21/06/2021

Plenum

26-29/04/2021 ([Agenda](#))

Ausschüsse

Umwelt (ENVI) 15-16/04/2021 ([Agenda](#), tba)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 14/04/2021 ([Agenda](#))

Justiz / Inneres (LIBE) 12-13/04/2021 ([Agenda](#))

Verkehr (TRAN) 14-15/04/2021 ([Agenda](#))