



Hauptstadtbrief

Nr. 3 / Nov. 2022



Europäischer Trilog hat zu Flottengrenzwerten und E-Fuels entschieden

Am Abend des 27. Oktober wurde in Brüssel erneut über die CO₂-Flottengrenzwerte beraten. Im zweiten Trilog, bestehend aus Vertretern von EU-Parlament, -Ministerrat und Kommission, wurde beraten. Im Ergebnis wird es keine Anrechnungsmöglichkeit für E-Fuels auf den Flottenverbrauch und somit ein faktisches Verbrennerverbot geben. Bestehen bleibt der rechtlich nicht-bindende Erwägungsgrund 9a, den die deutsche FDP verhandelt hatte. Darin wird die Kommission aufgefordert, die rechtlichen Möglichkeiten zu prüfen, E-Fuels in Pkws einzusetzen, als auch 2026 eine Bedarfsanalyse vorzunehmen. Beides vorbehaltlich der Umsetzung durch die 2024 neu zu besetzende EU-Kommission.

Zahlreiche Organisationen wie die E-Fuel-Alliance oder der europäische Zuliefererverband CLEPA hatten gefordert, die Möglichkeitsprüfung und Bedarfsanalyse 2026 rechtlich bindend in einen Paragraphen der Regelung zu schreiben.

Der Europaabgeordnete und Schattenberichterstatter zur Regulierung, Jens Gieseke (EVP), fand sehr deutliche Wort für die Entscheidung: „Explozierende Energiepreise und enorme Versorgungsprobleme, insbesondere bei den für die Elektroautoproduktion kritischen Rohstoffen, haben bei der heutigen Entscheidung keine Rolle gespielt.[...] Die Liberalen haben das Verbrennerverbot besiegelt, genauso wie SPD und Grüne. Die gesamte Bundesregierung hat das Verbrenneraus zu verantworten“. Diese Einstellung teilen in Berlin und Brüssel nicht alle politischen Vertreter. Die FDP beharrt darauf, ein Verbrennerverbot verhindert zu haben:
<https://twitter.com/fdpbt/status/158591517590364064>

Finanzierung des Entlastungspakets beschlossen

Die Ministerpräsidentenkonferenz kam am 02. November zusammen, um erneut über die exorbitanten Energiekosten und Belastungen für Bürger und Unternehmen zu beraten. Beschlossen wurde nun die finanzielle Lastenverteilung, nachdem auch bereits Bundestag und Bundesrat dem Abwehrschirm von 200 Milliarden Euro des Wirtschaftsstabilisierungsfonds zugestimmt hatten. Zugestimmt wurde ebenfalls der Gas- und Strompreisbremse. Die Gaspreisbremse soll ab 01. März 2023 eingeführt werden und besonders für Verbraucher, KMU und Vereine gelten. Die Strompreisbremse soll ab 01. Januar 2023 gelten und den Strompreis bei 40 Cent pro kWh deckeln für Privathaushalte und KMU bei 80 % der Jahresprognose basierend auf dem Vorjahr. Bei Industrieunternehmen wird der Preis bei 13 Cent pro kWh für 70 % des Vorjahresverbrauchs gedeckelt.

KMU erhalten eine Härtefallregelung, welche gegenüber den Bundesländern zu beantragen und abzuwickeln wird und bis zum 01. Dezember 2022 in einem Vorschlag entworfen werden soll.

Im gleichen Rahmen wurde auch eine Einigung über das „Deutschlandticket“ erzielt. Bund und Länder stellen jeweils 1,5 Milliarden Euro bereit, um schnellstmöglich das ÖPNV-Ticket für 49 Euro einzuführen. Folgen für die Dienstwagenbesteuerung, die zum „Ausgleich“ in der Diskussion waren, wurden nicht beschlossen. Angenommen wurde ebenso der Bericht „Sicher durch den Winter“ der „ExpertInnen-Kommission Gas und Wärme“. Zu finden unter dem folgenden Link:
<https://www.handelsblatt.com/downloads/28779574/2/abschlussbericht-der-gaskommission.pdf>

DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Finaler Euro-7-Entwurf: Kein Hinweis auf E-Fuels

In einem vorab durchgestochenen Entwurf der Euro 7-Typgenehmigungsverordnung war der Hinweis auf den möglichen Einsatz von CO₂-neutralen Kraftstoffen noch enthalten. Im finalen Text fehlt dieser Absatz. Insofern haben weder der Trilog von EU-Kommission, -Parlament und -Ministerrat zur Festlegung der CO₂-Flottengrenzwerte ab 2035 noch der Vorschlag zur Euro 7-Verordnung ein positives Signal für den Einsatz von E-Fuels gebracht. Einziger Ansatz ist der Auftrag an die Kommission zu prüfen, wie Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die mit CO₂-neutralen Kraftstoffen angetrieben werden, auch nach dem Jahr 2035 zugelassen werden können. Die EU-Kommission muss jetzt zügig diesen Weg beschreiten und einen Vorschlag zur Nutzung von E-Fuels vorlegen. Der Euro-7-Entwurf war mehrfach verschoben worden, was Automobilhersteller mit Blick auf die kurzfristige Umsetzbarkeit kritisiert hatten, und soll frühestens ab 2025 gelten. In erster Bewertung des 64-seitigen Papiers sprechen Umweltverbände und der europäische Verbraucherschutzverband BEUC von einem „Verwässern“ der Schadstoffwerte. Der Europaabgeordnete Markus Ferber kommentiert gegenüber der Tageschau die möglichen Mehrkosten: „Die Welt geht in Flammen auf, die Inflation lässt die Preise in die Höhe schnellen, Unternehmen und Bürger ächzen unter explodierenden Energiepreisen, und die Kommission schlägt neue Abgasnormen vor, die letztendlich die Preise für Autos und vor allem Lkw und Busse weiter in die Höhe schnellen lassen.“

Aus Sicht der Thematik „Zugang zu Fahrzeugdaten“ zeigt sich kein positives Bild. Zwar wird die sektorspezifische Regulierung (die ebenfalls auf sich warten lässt) als nötiges Beiwerk erwähnt, ist jedoch in den entscheidenden Paragraphen zur Umsetzung ungenau formuliert. Auch bei dieser Regulierung zeigt sich, dass die EU-Kommission durch Verzögerungen in Gesetzgebungsprozessen, an denen unbeirrt festgehalten wird, trotz Pandemie und Krieg, zunehmend inhaltliche Rückschläge erleidet. Auch ist die jüngste Entscheidung zum „Verbrennerverbot“ fraglich in Zusammenwirkung mit der Euro-7, welche an Bedeutung verliert, sollte der versprochene Hochlauf der Elektromobi-

lität stattfinden. Dieser wiederum ist abhängig von der AFIR-Richtlinie (Ladeinfrastruktur), die ebenfalls gerade ihren Weg durch die europäischen Instanzen nimmt, nach positiver, ambitionierter Ausgestaltung durch das EU-Parlament.

Aus der Nachbarschaft: Friedrichstrasse neben ZDK-Hauptstadtbüro nicht mehr autofrei

Zum 23. November 2022 endet die Posse um die autofreie Friedrichstrasse neben dem ZDK-Hauptstadtbüro. Die ursprüngliche Anordnung, um die Zeit nach dem Verkehrsversuch bis zur vollständigen Entwidmung zu überbrücken, war rechtswidrig, befand das Berliner Verwaltungsgericht Ende Oktober. Die Arbeit und Erreichbarkeit des Hauptstadtbüros war zu keiner Zeit eingeschränkt. Der Fraktionsvorsitzende der FDP im Berliner Abgeordnetenhaus, Czaja, gegenüber dem rbb: „Dass es Senatorin Jarasch vor allem um einen Kulturkampf gegen das Auto. statt um eine lösungsorientierte Verkehrspolitik geht, wird langsam zum Problem für unsere Stadt“.

Wettbewerb im Handel

Am 30. November 2022 wird der 18. Berliner Automobildialog in der Hessischen Landesvertretung in Berlin stattfinden. Themen der Statements und der anschließenden Podiumsdiskussion sind die neuen Herausforderungen für das Wettbewerbsrecht. Einer der Mitwirkenden ist RA Dr. Thomas Funke, Partner Osborne Clarke.

(Un)gewohnte Stimmen aus Ingolstadt und München

BMW-Chef Oliver Zipse, Ende Oktober gegenüber Reuters: "Wenn der Autobesitz plötzlich nur noch für reiche Leute möglich ist, ist das eine gefährliche Sache." Audi-Chef Markus Duesmann, ebenfalls Ende Oktober gegenüber der Süddeutschen Zeitung: "Um uns in Deutschland besser einzustimmen auf die Lage und die Notwendigkeit des Sparens, könnte es wieder autofreie Tage geben, so wie in den 1970er Jahren".