

06.12.21**Empfehlungen**
der Ausschüsse

EU - U - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 1014. Sitzung des Bundesrates am 17. Dezember 2021

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigen Klimazielen der Union**COM(2021) 556 final****A**Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)**,der **Verkehrsausschuss (Vk)** undder **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

U
Vk

1. Der Bundesrat begrüßt, dass mit dem Verordnungsvorschlag die CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge (sogenannte Flottengrenzwerte) entsprechend der europäischen Klimaschutzvorgaben – Verringerung der EU-Nettoemissionen um mindestens 55 Prozent bis 2030 (gegenüber 1990) – angepasst werden sollen.

U
Vk

2. Der Bundesrat hält die Verschärfung der europäischen Flottengrenzwerte für eines der wirksamsten Instrumente, um das Angebot emissions- und verbrauchsarmer Pkw und leichter Nutzfahrzeuge auf dem europäischen Markt deutlich auszuweiten und damit eine effektive Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor zu erreichen.

- U
Vk
3. Kernpunkt des Verordnungsvorschlags sind die neuen EU-weiten Flottenziele ab 2035, wonach die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Flotte neuer Pkw und leichter Nutzfahrzeuge um 100 Prozent zu verringern sind. Der Bundesrat unterstützt diese Zielsetzung und sieht darin einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz und zur Antriebs- und Verkehrswende.
- U
Vk
4. Der Bundesrat weist darauf hin, dass mit dem Verordnungsvorschlag zusätzliche Anforderungen an die deutsche Automobilindustrie verbunden sind. Er hält diese jedoch für erforderlich, um das nationale Klimaschutzziel der Treibhausgasneutralität bis 2045 zu erreichen und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Fahrzeugindustrie langfristig zu erhalten.
- U
Vk
5. Der Bundesrat unterstützt das Vorhaben der Kommission, dass der besondere Anrechnungsmechanismus („Supercredits“ in der Vorgängerregelung) für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge als spezifischer Anreiz für Hersteller, die besonders viele emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge in ihrem Angebot haben, ab 2030 entfallen soll. Um die Wirksamkeit der Flottengrenzwerte vor 2030 zu steigern, wäre ein früherer Wegfall dieses Anrechnungsmechanismus zu begrüßen. Der Bundesrat spricht sich weiterhin gegen die Einführung weiterer Anrechnungsmöglichkeiten aus, um zu vermeiden, dass die Wirksamkeit der Grenzwerte eingeschränkt wird.
- U
Vk
6. Der Bundesrat hält allerdings die Etappenwerte für das Jahr 2030 von minus 55 Prozent für neue Pkw und minus 50 Prozent für neue leichte Nutzfahrzeuge für unzureichend, um im Jahr 2035 den Zielwert von minus 100 Prozent zu erreichen. Er bittet deshalb die Bundesregierung, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass diese Etappenwerte maßgeblich heraufgesetzt werden, damit im Jahr 2035 in der EU nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen werden können.
- U
Vk
7. Der Bundesrat hält es mit Blick auf den ambitionierten Reduktionspfad für erforderlich, dass bereits jetzt ein weiterer Etappenwert etwa für das Jahr 2027 oder für mehrere Stützjahre auf dem Weg zum erhöhten Grenzwert in 2030 gesetzt werden sollte. Damit würde die klimapolitische Zielerreichung abgesichert werden können und die Unternehmen würden langfristige Investitions- und Pla-

nungssicherheit erhalten. Anderenfalls würde der Beitrag der Flottengrenzwerte für das Jahr 2030 voraussichtlich sehr gering sein. Jährliche Zielwerte würden im Zeitraum von 2025 bis 2035 die Sicherheit über die Emissionsminderung erheblich steigern (entsprechend dem graduellen Hochlauf der Elektromobilität).

- Wi 8. Der Bundesrat begrüßt, dass die Kommission neben dem vorliegenden Verordnungsvorschlag gleichzeitig den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (vergleiche BR-Drucksache 709/21) vorgelegt hat, der klare Vorgaben für den Ausbau der europaweiten Lade- und alternativen Tankinfrastruktur enthält. Unterschiedliche Ausgangspositionen in den einzelnen Mitgliedstaaten stellen den Auf- und Ausbau von Lade- und alternativer Tankinfrastruktur in vielen Mitgliedstaaten vor Herausforderungen und bieten keinen ausreichenden Anreiz für den Kauf von Pkw mit klimafreundlichen Antrieben. Daher sollte für den Fall, dass Ausbauziele nicht erreicht werden, ein Mechanismus vorgesehen werden, damit die Flottengrenzwerte bei einer Ausbaufehlleistung korrigiert werden können. Vorstellbar wäre ein solcher Mechanismus im Rahmen der vorgesehenen regelmäßigen Überprüfungen der Verordnung zur Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge.
- Wi 9. Eine Regulierung, die nur bei Neuwagen ansetzt, greift angesichts der Bestandsflotte, der gesetzten Fristen und der notwendigen Modernisierung zu kurz. Um auch bei der Nutzung der Fahrzeuge der Bestandsflotte die CO₂-Reduzierung zu beschleunigen, sollten in die vorgeschlagene Verordnung zusätzliche Reduktionspotenziale durch die Verwendung von klimaneutral erzeugten alternativen Kraftstoffen bei der Berechnung der CO₂-Flottenzielwerte einbezogen werden.
- U
Vk 10. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich in der EU bei der für 2022 anstehenden Reform der europäischen Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge dafür einzusetzen, dass zeitnah auch in diesem Bereich die CO₂-Grenzwerte mit Blick auf das Klimaschutzziel angepasst werden.
- Vk 11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission nachdrücklich für die Nutzung aller Maßnahmen und technologischen Möglichkeiten zur Erreichung der Klimaschutzziele einzusetzen, denn nur ein technologieutraler

Wettbewerb zwischen allen klimaneutralen Technologien garantiert bezahlbare Lösungen und verringert Rohstoffabhängigkeiten.

- Vk 12. Der Bundesrat weist darauf hin, dass der vorliegende Vorschlag der Kommission mit den Zielen der Nationalen Wasserstoffstrategie, die die Länder ausdrücklich unterstützen und welche die breite Anwendung von Wasserstoff und dessen Derivaten auch im Verkehrsbereich in Deutschland ermöglichen soll, nicht vereinbar ist.
- Vk 13. Der Bundesrat erachtet es als notwendig, die Klimaschutzwirkung erneuerbarer biogener und strombasierter Kraftstoffe klimapolitisch und regulativ anzuerkennen, denn in ganzheitlicher Betrachtung auf der Basis eines Lebenszyklusansatzes („cradle-to-grave“) leisten regenerative Kraftstoffe einen erheblichen Beitrag zur CO₂-Reduzierung von Neufahrzeugen und sollten daher auch für diese angemessen berücksichtigt werden.
- Vk 14. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung im Sinne des europäischen Binnenmarktes darauf hinzuwirken, dass die in der EU geltende verkürzte „Tank-to-Wheel“-Regulierung nicht zu einer technologischen Vorentscheidung im Pkw-Neuwagenbereich führt. Ausschlaggebend sollte es sein, neue Verbrenner nur noch mit klimaneutralen Kraftstoffen zu nutzen.

Begründung zu Ziffer 11 bis 14 (nur gegenüber dem Plenum):

Der Individualverkehr muss ebenso einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, aber auch bezahlbar bleiben für die Bevölkerung in den Städten und auf dem Land. Denn er garantiert soziale Teilhabe, Reisefreiheit, zeitliche und örtliche Flexibilität, wirtschaftliche Teilhabe und Entfaltung wie Niederlassungsfreiheit und freien Warenverkehr. Er ist für den Transport von Waren und die Mobilität von Menschen damit essentiell. Der Verkehr ist ein Rückgrat des europäischen Binnenmarktes. Allerdings würde das Festlegen auf einen einzigen Technologiepfad im Pkw-Bereich zur Erreichung der Klimaziele mit erheblichen Risiken einhergehen, wie zum Beispiel sozioökonomische Verwerfungen durch Veränderungen bei den Strompreisen in Europa, nicht vorhandene grenzüberschreitende Ladeinfrastrukturen in Europa sowie europäische handels- und außenpolitische Abhängigkeiten von batterierohstoffexportierenden Ländern.

Mit weiteren Erfüllungsoptionen wie der Anrechnung regenerativer Kraftstoffe könnten diese Risiken abgemildert und günstigere Lösungswege genutzt werden.

Die EU sollte die geplante Regulierung nutzen, den Herstellern verschiedene Lösungspfade zur Erreichung der ambitionierten Flottenziele zu ermöglichen,

wie beispielsweise die Direktstromnutzung über batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) oder die Nutzung klimaneutraler Kraftstoffe mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (ICEV) oder auch Hybrid-Lösungen. Die Ergebnisse des Anrechenbarkeitsmodells für erneuerbare Kraftstoffe in der EU-Flottenregulierung aus dem Jahr 2020 sollten unbedingt berücksichtigt werden.

B

15. Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union

empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.