

06.12.21**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - AIS - AV - Fz - K - U - Vk -
Wi - Wozu **Punkt ...** der 1014. Sitzung des Bundesrates am 17. Dezember 2021

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen - „Fit für 55“: auf dem Weg zur Klimaneutralität - Umsetzung des EU-Klimaziels für 2030**COM(2021) 550 final; Ratsdok. 10849/21****A**Der **federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU)**,der **Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz (AV)**,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:

AllgemeinesEU
(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 2)

1. Der Bundesrat begrüßt angesichts der weltweit immer deutlicher werdenden Klimakrise die Vorlage des umfassenden Legislativpakets „Fit for 55“ mit den darin enthaltenen wichtigen Weichenstellungen, Zielsetzungen und neuen Fördermöglichkeiten für den klimafreundlichen Umbau von Wirtschaft, Staat und Gesellschaft. Mit seiner konsequenten Umsetzung kann Europa den Weg zur Klimaneutralität einschlagen.

- U
Wi
[Wi]

(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1)
2. Der Bundesrat begrüßt das Vorschlagspaket „Fit for 55“ der Kommission [und unterstützt das Ziel, die EU-weiten CO₂-Emissionen bis 2030 um 55 Prozent zu senken].
- Vk
3. Er begrüßt die klimapolitischen Zielsetzungen der von der Kommission vorgelegten Vorschläge, um bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus einen gerechten, wettbewerbsorientierten und ökologischen Wandel herbeizuführen.
- U
4. Der Bundesrat sieht darin einen wichtigen Schritt zur Umsetzung des europäischen Grünen Deals und des Europäischen Klimagesetzes.
- EU
5. Der Bundesrat sieht es als geeignet an, dass die Kommission mit dem „Fit for 55“-Paket ein Maßnahmenbündel für die Bereiche Klima, Energie, Landnutzung, Steuern und Verkehr vorgelegt hat, um die Ziele des europäischen Grünen Deals zu erreichen.
- Wi
(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 7)
6. Der Bundesrat begrüßt, dass die Kommission mit dem „Fit for 55“-Legislativpaket wichtige Bausteine zur Erreichung der klimapolitischen Ziele der EU vorgelegt hat. Er stellt fest, dass die Kommission zur Erreichung dieser Ziele sowohl die Bepreisung von Treibhausgasemissionen, Zielvorgaben für Mitgliedstaaten als auch regulatorische Auflagen für zahlreiche Wirtschaftsbereiche vorschlägt.
- U
7. Mit dem Paket werden zentrale Bausteine für eine sozial-ökologische Transformation hin zur Klimaneutralität der EU vorgelegt.
- Der Bundesrat ist der Auffassung, dass insbesondere die Reform des Europäischen Emissionshandels mit der weiteren Reduzierung beziehungsweise Abschaffung der kostenlosen Zertifikate und der Anpassung der Zertifikatsobergrenze, die Einführung eines separaten Emissionshandelssystems für den Verkehrs- und Gebäudesektor, die Abschaffung der kostenlosen Emissionszertifikate für den Luftverkehr, Neufassung der Energiesteuerrichtlinie, die Absenkung der Flottengrenzwerte für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge um 100 Prozent

ab 2035, die Anhebung des Ziels beim Ausbau der erneuerbaren Energien, die Einführung eines CO₂-Grenzausgleichsmechanismus und des europäischen Klima-Sozialfonds zentrale Elemente des Pakets sind.

EU
AV

8. Der Bundesrat nimmt die Mitteilung der Kommission zur Kenntnis und bekennt sich zu den ambitionierten Klimazielen des Pariser Klimaschutzabkommens. Das „Fit for 55“-Paket setzt den Startschuss für einen grundlegenden Umbau hin zu einer klimaneutralen EU bis 2050 und bildet den Maßstab für das weitere Vorgehen nach der UN-Klimakonferenz in Glasgow im November 2021.

EU
AV

9. Dieser Prozess wird Wirtschaft und Gesellschaft vor enorme Herausforderungen stellen. Der Bundesrat sieht es als zentral an, das „Fit for 55“-Paket angemessen zwischen Ländern und Regionen, allen Wirtschafts- und Lebensbereichen sowie in seinen sozialen Wirkungen und den Folgen für die industrielle und technologische Leistungsfähigkeit Europas in der Zukunft auszubalancieren. Im weiteren Verlauf müssen die nationalen Gesetzgebungen und Maßnahmen mit der europäischen Ebene richtig verzahnt und die Klimapolitik international geschlossen im Interesse einer globalen Wirksamkeit und Wettbewerbsfähigkeit vertreten werden.

EU

10. Der Bundesrat betont, dass die erheblichen finanziellen Anstrengungen und strukturellen Reformen, die für ein erfolgreiches Umsteuern in Richtung der Klimaneutralität erforderlich sind, ohne Verzögerungen und entschlossen eingeleitet werden müssen, um erheblich größere Belastungen und krisenhafte Entwicklungen in der Zukunft zu vermeiden.

EU
(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 12)

11. Er erkennt an, dass das Paket umfassend angelegt ist und mit dem Ineinandergreifen von gesetzlichen Regelungen, Zielvorgaben und Bepreisung, kombiniert mit Unterstützungsmaßnahmen, ein Gesamtkonzept für den Weg zum Klimaziel für 2030 darstellt. Das schließt die Tatsache ein, dass mit einer Abschwächung der Maßnahmen an einer Stelle, so sie sachlich geboten ist, an anderer Stelle eine Verstärkung einhergehen muss, um das Gesamtziel nicht zu gefährden. Im Sinne der Nachhaltigkeit müssen durch eine kluge politische Rahmensetzung sowohl Umwelt- und Klimaziele als auch ökonomische Ziele, wie etwa die Stärkung der EU als klimafreundlicher Industriestandort, sowie soziale Ziele wirksam erreicht werden. Es wird also entscheidend darauf ankommen, dass die Maßnahmen wettbewerbsneutral, WTO-konform und sozial ausgewogen ausge-

staltet werden, um die Grundlage unseres wirtschaftlichen Wohlstands, den sozialen Frieden und die Sicherheit in Europa zu erhalten. Deshalb begrüßt der Bundesrat grundsätzlich die Einführung eines wirksamen und bestehende „Carbon Leakage“-Tendenzen nicht weiter verstärkenden Grenzausgleichsmechanismus und den Vorschlag eines Klima-Sozialfonds.

- U 12. Der Bundesrat sieht in dem Paket eine gute, aufeinander abgestimmte Kombination aus Rahmensetzungen, Zielvorgaben, marktwirtschaftlichen Anreizen, ordnungsrechtlichen Vorgaben sowie Unterstützungsmaßnahmen.
- U 13. Entscheidend für die Akzeptanz der Maßnahmen seitens der Mitgliedstaaten in den Verhandlungen sowie seitens der Bürgerinnen und Bürgern ist deren sozialverträgliche Ausgestaltung. Deshalb misst der Bundesrat der Verwirklichung des von der Kommission vorgeschlagenen Klima-Sozialfonds eine hohe Bedeutung bei. Nationale Kofinanzierungsanteile, insbesondere zu sozialen Transferleistungen, müssen dabei nach Auffassung des Bundesrates vom Bund geleistet werden.
- EU 14. Der Bundesrat bekräftigt, dass die europäische Energiewende sozialverträglich gestaltet werden und mit der europäischen Säule sozialer Rechte in Einklang stehen muss.
- EU 15. Der Bundesrat spricht sich für weitgefasste Energieeffizienzbetrachtungen aus, die eine effektive Nutzung der Energie übertragenden und speichernden Materialien und Rohstoffe umfassen. Dies betrifft vor allem das Recyceln ausgedienter Energiespeicher, um so die darin enthaltenen Metalle und seltenen Erden in den Wertstoffkreislauf zurückzuführen.
- EU 16. Der Bundesrat begrüßt die vorgeschlagene Einrichtung nationaler Netzwerke von Experten aus allen relevanten Bereichen, die Entscheidungsträger gezielt zu Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz, durch die Energiearmut verringert wird, beraten sollen. Er hält es für besonders bedeutsam, zu vermeiden, dass sich das Risiko der Energiearmut für sozial benachteiligte Gruppen und einkommensschwache Haushalte weiter verschärft. Er erachtet es in diesem Zusammenhang nicht für zielführend, dass die Definition Schutzbedürftiger vor Energiearmut den Mitgliedstaaten überlassen werden soll.

- Vk 17. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission für die Beendigung der Nutzung klimaschädlicher Energieträger aus fossilen Quellen einzusetzen und gleichzeitig den Einsatz klimaneutraler Alternativen zu ermöglichen. Dabei sollte der Fokus auf die Sicherstellung von Versorgungssicherheit, Bezahlbarkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung gelegt werden.
- Vk 18. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zudem, bei der Umsetzung des europäischen Grünen Deals auf Investitionsanreize und regulative Grundlagen besonderes Augenmerk zu legen, die die Produktion und Anwendung erneuerbarer Energien, klimafreundlicher synthetischer Brenn- und Kraftstoffe sowie weiterer klimafreundlicher Kohlenwasserstoffprodukte in ihren verschiedenen Formen ermöglichen. Wasserstoff und wasserstoffbasierte Folgeprodukte wie beispielsweise synthetisch erzeugte gasförmige und flüssige Kohlenwasserstoffe (sogenannte Power-to-X-Produkte wie Power-to-Gas oder Power-to-Liquids) als Energieträger und Grundstoffe können bei entsprechender Regulierung und Anerkennung als klimaneutrale Produkte in verschiedenen Sektoren wie Industrie, Verkehr und Gebäude zur Anwendung kommen.

Begründung zu Ziffern 3, 17 und 18 (nur gegenüber dem Plenum):

Ein klimaneutrales Energie- und Wirtschaftssystem basiert auf der Nutzung zum einen von Energien aus regenerativen Quellen und zum anderen von synthetischen Brenn- und Kraftstoffen sowie weiteren Kohlenwasserstoffprodukten auf der Basis regenerativer Energiequellen. Da auch zukünftig große Mengen flüssiger und gasförmiger Kohlenwasserstoffe als Energieträger und Grundstoff zum Beispiel für die chemische Industrie benötigt werden, sollen diese Kohlenwasserstoffe aus biogener oder rein atmosphärischer Quelle stammen. Neben der direkten Nutzung im Strom- und Wärmesektor kann erneuerbare Energie in molekulare Form, also in flüssige oder gasförmige Energieträger, überführt werden. In dieser Form sind global gewonnene erneuerbare Energien transportfähig, speicherbar und anwendbar. Die Berücksichtigung weltweit vorhandener unbegrenzter Energie aus erneuerbaren Quellen bietet daher die Chance, die globale Herausforderung des Klimaschutzes mit einer globalen Lösung zu beantworten, indem erneuerbare Energien ortsunabhängig verfügbar gemacht werden.

International findet derzeit eine neue industriepolitische Fokussierung auf Wasserstoff und wasserstoffbasierte Folgeprodukte wie beispielsweise synthetisch erzeugte gasförmige und flüssige Kohlenwasserstoffe (sogenannte Power-to-X-Produkte wie Power-to-Gas oder Power-to-Liquids) als Energieträger und Grundstoffe statt. Diese PtX-Produkte können zu einer kostengünstigen Deckung des europäischen und deutschen Energie- und Rohstoffbedarfs beitragen und global positive Beschäftigungs- und Wohlfandeffekte durch

Produktion und Anwendung von PtX-Produkten generieren. Energieträger und Rohstoffe aus biogener und strombasierter Herkunft können damit einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der nationalen und internationalen Klimaziele leisten. Die EU und ihre Mitgliedstaaten sollten diese Gelegenheit nutzen, Leitmarkt für Wasserstofferzeugungs- und Anwendungstechnologien zu werden. Für Deutschland bieten sich wirtschaftspolitische Chancen, als Lieferant von PtX-Erzeugungs- und Umwandlungstechnologien sowie in der Projektentwicklung und im Anlagenbau globaler Technologievorreiter zu werden.

- EU 19. Der Bundesrat teilt das Bestreben, den Aufbau einer grünen Wasserstoffwirtschaft auch als Hebel für den dringend erforderlichen weiteren Ausbau der erneuerbaren Energieerzeugung auf EU-Ebene zu nutzen. Bei der Ausgestaltung der konkreten Regelungen für eine sich selbst tragende Wasserstoffwirtschaft muss ein ausgewogener Kompromiss zwischen nachhaltiger Wasserstoffnutzung und Markthochlauf gefunden werden. Für die verlässliche Beschreibung eines Transformationspfads hin zur Klimaneutralität als Grundlage für Geschäftsmodelle der Dekarbonisierung bedarf es daher einer kohärenten Phasenmodellierung mit klaren phasenbezogen begrenzten Anreizen.

Anmerkungen in der Globalbetrachtung

- EU
AV 20. Zu den Einzelmaßnahmen nimmt der Bundesrat im Rahmen der einzelnen Rechtsakte im Detail Stellung. Er stellt jedoch in der Globalbetrachtung fest:
- EU 21. Der Bundesrat begrüßt die Ausweitung des Emissionshandels auf die Bereiche Verkehr und Gebäude als marktwirtschaftliches Instrument.
- U 22. Der Bundesrat stellt jedoch fest, dass im Hinblick auf den Zielpfad des Übereinkommens von Paris sowie die Klimaschutzziele auf Bundes- und Landesebene an einigen Stellen ein noch ehrgeizigeres Vorgehen erforderlich und wünschenswert ist. Dies trifft etwa auf die Reform des Europäischen Emissionshandelssystems mit der Abschaffung der kostenlosen Zertifikate und der Anpassung der Zertifikatsobergrenze zu, bei dem der Bundesrat ein entschlosseneres Vorgehen für notwendig erachtet als derzeit geplant.
- U 23. Eine weitere wichtige Grundlage für das Erreichen der klima- und energiepolitischen Ziele sind verstärkte Anstrengungen zur Energieeffizienz. Jede nicht erzeugte und verbrauchte Einheit an Energie entlastet Unternehmen und Haushalte und bildet daher die Basis für den weiteren Transformationsprozess. Der

Bundesrat begrüßt daher die Vorschläge zur Hebung weiterer Potenziale bei der Energieeffizienz, insbesondere in den Bereichen Wärme und Kälte.

- EU 24. Der Bundesrat begrüßt, dass durch die Anpassungen der Lastenteilung nun alle Mitgliedstaaten zur Zielerreichung beitragen. Er weist darauf hin, dass durch die Lastenteilung neben Unternehmen und Verbraucherinnen und Verbrauchern auch die Mitgliedstaaten für die Zielerreichung bei Gebäuden und Verkehr mitverantwortlich bleiben – trotz Emissionshandels für diese Sektoren. Der Bundesrat fordert den EU-Gesetzgeber und die Bundesregierung auf, bei den Verhandlungen und der späteren Umsetzung einen konsistenten Rahmen zu schaffen, der Doppelbelastungen vermeidet. Deutschland hat sich mit dem novellierten Bundes-Klimaschutzgesetz bereits sehr ehrgeizige Ziele gesetzt. Es ist darauf zu achten, dass eine neue Reduktionsverpflichtung im Rahmen der Lastenteilung dies berücksichtigt.
- EU 25. Der Bundesrat unterstützt das Ziel der Vermeidung von „carbon leakage“ durch den Grenzausgleichsmechanismus, fordert jedoch, diesen WTO-konform und bürokratiearm zu gestalten und durchzuführen, sodass Handelsstreitigkeiten vermieden werden. Vordringlich sollte an einer internationalen Lösung gearbeitet werden, insbesondere zusammen mit den Haupthandelspartnern der EU. Die Notwendigkeit für einen Grenzausgleichsmechanismus würde dann entfallen.
- U 26. Der Bundesrat begrüßt, dass mit der Neufassung der Energiesteuerrichtlinie die nationalen Steuerbefreiungen und -ermäßigungen fossiler Brennstoffe sukzessive abgebaut und auf die Klimaschutzziele bis 2030 und bis 2050 ausgerichtet werden sollen. Klimaschutzschädliche Steuererleichterungen müssen konsequent abgebaut werden, um Fehlanreize zu vermeiden. Dabei ist die steuerliche Angleichung von Diesel- und Benzinkraftstoff ebenso sachgerecht und notwendig wie die schrittweise Einführung der Energiebesteuerung in der Luft- und Schifffahrt. Aus Sicht des Bundesrates sollte allerdings flankierend ebenfalls in der EU-Mehrwertsteuerrichtlinie die Umsatzsteuerbefreiung von innereuropäischen Flugtickets aufgehoben werden, da auch diese Begünstigung des Luftverkehrs den Klimaschutzzielen der EU entgegensteht. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, sich im Rat für die Bereinigung steuerlicher Fehlanreize einzusetzen.

- EU 27. Der Bundesrat stellt allerdings fest, dass bei Anpassungen der Energiebesteuerung Überforderungen der Betroffenen zu vermeiden sind.
- U 28. Der Bundesrat betont die Bedeutung artenreicher und intakter Lebensräume, gerade auch für die Anpassung an nicht mehr vermeidbare Folgen der Klimakrise. Er begrüßt in diesem Zusammenhang die Überarbeitung der Verordnung über die Einbeziehung der Emissionen und des Abbaus von Treibhausgasen aus Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF) und die Vorlage der EU-Waldstrategie. Das Ziel, die Senkenfunktion intakter Ökosysteme bis 2025 nicht zu verschlechtern und im Zeitraum bis 2030 erheblich zu erhöhen, ist von herausgehobener Bedeutung, um die Klimaschutzziele erreichen zu können.
- EU
AV 29. Der Bundesrat stellt fest, dass mit der überarbeiteten LULUCF-Verordnung eine langfristige Garantenrolle für die Umsetzung der Klimaneutralität 2050 zgedacht wird, die schwierig zu erfüllen sein wird, auch als Folge des Klimawandels sowie auch unter Berücksichtigung der Ernährungssicherheit und Versorgung mit Rohstoffen. Eine Anpassung der Wälder, nachhaltige eigenverantwortliche Waldbewirtschaftung und die langfristige intelligente und effiziente Nutzung von Holzprodukten sind entscheidend für den Erhalt von Holz als CO₂-Speicher und die Vermeidung von Treibhausgas-Emissionen.
- AV 30. Der Bundesrat weist erneut eindringlich auf die besondere Betroffenheit der Wälder und der Landwirtschaft sowie der Waldbesitzerinnen und Waldbesitzer und Landwirtinnen und Landwirte durch den Klimawandel, mit starken Folgewirkungen für Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, hin. Rechtzeitiges und entschlossenes Handeln hinsichtlich eines wirksamen Klimaschutzes ist daher zwingend geboten.
- AV 31. Der Bundesrat sieht das Risiko, dass der Landnutzungssektor in seiner Gesamtheit mehr als andere Sektoren belastet wird, um weiterhin ein Treibhausgasplus für andere Sektoren zu ermöglichen. Es erscheint fraglich, ob in der Landwirtschaft eine dermaßen starke Reduzierung von klimarelevanten Treibhausgasen möglich ist, da es durch natürliche Prozesse bei der Bodenbewirtschaftung regelmäßig zur Entstehung von Treibhausgasen kommt. Daraus ergeben sich

Zielkonflikte zwischen der Erhaltung der Produktivität, der Wirtschaftlichkeit und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe und den wirtschaftspolitischen Maßnahmen zur Klimaneutralität, die es aufzulösen gilt. Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Emissionsminderung sollen darauf ausgerichtet sein, ein „Carbon Leakage“ sowie Nachteile für landwirtschaftliche Einkommen zu verhindern. Eine Strategie zur Vermeidung von Dumping-Importen ist aus Nachhaltigkeitsgründen und zur Sicherstellung der EU-Ernährungssouveränität erforderlich.

- AV 32. Der Bundesrat unterstützt ausdrücklich die regionale Erzeugung und Vermarktung von qualitativ hochwertigen und sicheren landwirtschaftlichen Produkten in der EU, denn diese leisten auch einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz, da diese Produkte im Vergleich zu Importprodukten in der Regel einen günstigeren CO₂-Fußabdruck aufweisen. Daher sollten auch zukünftig hochproduktive Standorte ihre Potenziale ausschöpfen können. Diese regionale Produktion nach hohen umwelt-, klima- und sozialpolitischen Standards darf nicht ins Ausland verlagert werden. Dies wäre unter Gesichtspunkten des Erhalts eines lebendigen ländlichen Raumes, der Lebensmittelsicherheit und der Ernährungssicherung nicht zielführend. Die internationale Verflechtung der Warenströme, insbesondere auch im Hinblick auf Logistik und die Versorgung mit Betriebsmitteln, verdeutlicht Abhängigkeiten, denen der LULUCF-Sektor unterliegt und die sektorübergreifend betrachtet werden müssen.
- AV 33. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass noch mehr Erkenntnisse über die Auswirkungen der Strategie gewonnen werden müssen. Aufgrund der EU-weiten Bedeutung fordert der Bundesrat für den Bereich Landwirtschaft mit großer Dringlichkeit, neben detaillierten Folgenabschätzungen auch Fallstudien zu den Auswirkungen auf typische landwirtschaftliche Betriebe in Kombination mit Modellierungsansätzen zu erstellen.
- Wi 34. Der Bundesrat begrüßt die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich. Voraussetzung für die Möglichkeit der Erreichung der diesbezüglichen Emissionsziele ist allerdings der flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen.

- EU 35. Der Bundesrat stellt allerdings fest, dass der Verkehrssektor durch CO₂-Bepreisung, CO₂-Grenzwerte und Lastenteilungsverordnung mehrfach belastet wird. Gerade die CO₂-Grenzwerte können nur bei entsprechendem Ausbau der Infrastruktur für alternative Antriebe erreicht werden. Hierzu ist ein europaweites Hochfahren der Infrastruktur notwendig, das ambitionierter als die Kommissionsvorschläge sein muss. Insoweit setzt sich der Bundesrat auch für eine Verzahnung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur mit der Verschärfung der CO₂-Grenzwerte ein. Zudem bedauert der Bundesrat, dass der vorgelegte Vorschlag für CO₂-Grenzwerte keine Berücksichtigung von klimafreundlichen synthetischen Kraftstoffen erlaubt, und fordert insoweit Nachbesserung.
- U 36. Der Bundesrat bekräftigt, dass mit den Legislativakten für alle Verkehrsträger wirksame Vorgaben und Instrumente vorgelegt werden, die einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz und zur Antriebs- und Verkehrswende leisten können. Für eine klimaneutrale Mobilität in der EU ist die Transformation hin zu alternativen Antrieben und erneuerbaren, klimafreundlichen Kraftstoffen unabdingbar. Daher unterstützt der Bundesrat neben der stufenweisen Absenkung der Flottengrenzwerte für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und einem klaren Entwicklungsrahmen für den Aufbau einer EU-weiten Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und für eine interoperable und benutzerfreundliche Lade- und Betankungsinfrastruktur auch die neuen Instrumente ReFuelEUAviation und FuelEUMaritime zum Einsatz von nachhaltigen Kraftstoffen für schwer zu dekarbonisierende Verkehrsträger.
- Vk 37. Der Bundesrat begrüßt zwar die vorgelegten ambitionierten Vorhaben der Kommission zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs durch die flächendeckende Etablierung alternativer Antriebe und den Ausbau der hierfür benötigten Infrastruktur. Es wird jedoch betont, dass es zur Erreichung der Einsparziele im Bereich Verkehr zwingend einer Verlagerung von Transportkapazitäten von der Straße auf die Schiene bedarf. Folglich wird erwartet, dass die Kommission zeitnah ebenso ambitionierte Vorhaben für den Ausbau und die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur vorlegt.
- Vk 38. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die Kommission die Finanzierung der Ausrüstung von Schienenfahrzeugen im Güterverkehr mit dem europäischen

Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) und der DAK (digitalen automatischen Kupplung) sicherstellen muss, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs in der EU durch volle Interoperabilität auf den europäischen Eisenbahninfrastrukturnetzen unter einhergehendem Wegfall technischer Barrieren zu sichern.

- Vk 39. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission für eine Verbesserung der innereuropäischen Konnektivität durch eine weitere Vereinheitlichung technischer Standards, die Implementierung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes und die Stärkung der Zusammenarbeit unter den Staaten im Sinne der „European Single Rail Area“ einzusetzen.
- Vk 40. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zudem darauf hinzuwirken, dass die Vorgaben zur Dekarbonisierung des Verkehrs in allen Mitgliedstaaten durch begleitende europaweite Förderprogramme schnell und flächendeckend umgesetzt werden.
- EU
U 41. Der Bundesrat betrachtet die Dekarbonisierung des Seeverkehrs als wichtigen Teil des europäischen Grünen Deals. Die Küstenregionen können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten, zum Beispiel durch die Bereitstellung einer alternativen Energieversorgung während der Liegezeit der Schiffe in den Häfen. Der Bundesrat unterstreicht, dass ehrgeizige und kohärente Regelungen auf EU-Ebene notwendig sind, damit die Mitgliedstaaten sowie ihre regionalen und lokalen Einheiten die nötigen Klimaschutzmaßnahmen erfolgreich planen und umsetzen können. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass die einzelnen Legislativvorschläge auf Wechselwirkungen untereinander hin untersucht und in Einklang gebracht werden. So muss zum Beispiel eine Ausbaupflicht für Landstromanlagen in Häfen in der vorgeschlagenen Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zwingend einhergehen mit einer Nutzungsverpflichtung für Landstrom in der vorgeschlagenen Verordnung über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr. Gleichzeitig ist zu prüfen, inwieweit zur Finanzierung der Maßnahmen Regelungen in die vorgeschlagene Richtlinie über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union aufgenommen werden sollten. Die inhaltliche Verzahnung erfordert eine enge Abstimmung der einzelnen Legislativvorschläge.

- EU 42. Der Bundesrat stellt fest, dass der Luftverkehr zu den von pandemiebedingten Wirtschaftseinbrüchen am stärksten betroffenen Sektoren zählt. Die von der Kommission geplanten Verschärfungen für den Luftverkehr beim Handel mit Emissionszertifikaten, die vorgesehene Einführung einer Kerosinsteuer und die Verpflichtung zur ansteigenden Beimischung von synthetischen Kraftstoffen führen zu Belastungen, die die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Fluggesellschaften tangieren. Um Wettbewerbsneutralität zu gewährleisten, müssen durch internationale Vereinbarungen entweder entsprechende Regelungen auch für Fluggesellschaften aus Drittstaaten eingeführt oder wirksame Ausgleichsmechanismen geschaffen werden. Ansonsten drohten sowohl ein Verlust an Marktanteilen für den europäischen Luftverkehr als auch „Carbon Leakage“ zum Beispiel durch „Tankering“ oder die Verlagerung von Flugverkehr auf Drehkreuze außerhalb der EU.

Aspekte zur Wettbewerbsfähigkeit

- EU 43. Der Bundesrat begrüßt, dass die Kommission mit dem Paket auch einen markt-basierten und investitionsfördernden Ansatz wählt. Um die Klimaziele zu erreichen, ist es notwendig, technologieoffen zu bleiben, auch für Brückentechnologien. Marktwirtschaftliche Lösungen bringen die kosten- und gleichzeitig klimaefizientesten Ideen hervor.
- EU 44. Der Bundesrat betont die globale Dimension des Klimaschutzes und die Rolle der Wettbewerbsfähigkeit. Es gilt, den Klimaschutz weltweit voranzutreiben und zugleich den Wirtschaftsstandort Europa wettbewerbsfähig zu halten. Die Rechtsakte müssen umsetzbar bleiben und dürfen nicht zu einer Deindustrialisierung Europas führen.
- EU 45. Der Bundesrat hält es für bedeutsam, zügig einen konsistenten, technologie-neutralen und marktwirtschaftlichen Regulierungsrahmen zu erstellen. Die Wirtschaft, aber auch die Bürgerinnen und Bürger benötigen schnell Planungssicherheit.
- Wi 46. Der Bundesrat erkennt das Bemühen der Kommission an, mit den vorgelegten Maßnahmen eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen und den Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie miteinander zu vereinbaren. Ein angemessener Ausgleich unter Beachtung der sozioökono-

mischen Auswirkungen mit einem stärkeren Fokus auf die Unterstützung der europäischen Industrie muss das weitere Gesetzgebungsverfahren bestimmen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, dafür Sorge zu tragen, dass vulnerable Haushalte vor für sie nicht tragbaren Energiekosten geschützt und energieintensive Unternehmen bei der Transformation unterstützt werden können, damit diese auch zukünftig international wettbewerbsfähig bleiben.

- Wi 47. Der Bundesrat sieht die Notwendigkeit, durch Preisanstiege besonders betroffene Bereiche von Wirtschaft und Gesellschaft durch geeignete Kompensationsmaßnahmen zu entlasten.
- Wi 48. Inwieweit mit dem vorgeschlagenen Grenzausgleichsmechanismus bei sukzessivem Zurückfahren der kostenlosen Zuteilungen im Emissionszertifikatehandel für die von möglichen CO₂-Verlagerungen betroffenen Sektoren sowie dem Zurückfahren der beihilferechtlich geregelten Kompensationen für den Anstieg der Stromkosten ein angemessener Ausgleich erreicht werden kann, darf auf der Grundlage der Vorschläge der Kommission bezweifelt werden. Der Bundesrat betont die Notwendigkeit für Lösungen zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen auf den internationalen Märkten, die zugleich Anreize für stärkeren Klimaschutz nicht außer Acht lassen.
- Wi 49. Der Bundesrat befürchtet insbesondere, dass das vorgeschlagene CO₂-Grenzausgleichssystem, die Neufassung der Energieeffizienzrichtlinie und die Ausweitung der Nachhaltigkeitsberichterstattung mit einem hohen bürokratischen Aufwand für zahlreiche Unternehmen in Europa verbunden sind.
- Wi 50. Der Bundesrat weist darauf hin, dass die stark zunehmenden regulatorischen Auflagen eine erhebliche Belastung für Unternehmen darstellen, vor allem für KMU. Die Ausweitung von Berichts- und Dokumentationspflichten trifft KMU überproportional, da diese in der Regel über geringere administrative Kapazitäten verfügen.
- Wi 51. Der Bundesrat begrüßt die Aufstockung des Innovationsfonds und des Modernisierungsfonds mit den zusätzlichen Einnahmen aus dem Zertifikatehandel. Er weist jedoch darauf hin, dass dies nicht ausreichend ist. Darüber hinaus bedarf es weiterer Unterstützungsmaßnahmen wie beispielsweise beihilferechtlicher Erleichterungen zur Förderung von Klimaschutzinnovationen und Modernisie-

rungen. Diesbezügliche Unterstützungsmaßnahmen sollten degressiver Art sein und an den zu überprüfenden Fortschritt des jeweiligen Unternehmens bei der Transformation gebunden sein.

- Wi 52. Der Bundesrat begrüßt, dass die Kommission auf marktwirtschaftliche Instrumente setzt, die wie das europäische Emissionshandelssystem erwiesenermaßen klimapolitische Ziele zu geringen volkswirtschaftlichen Kosten erreichen lassen. Er weist darauf hin, dass das europäische Emissionshandelssystem – systemimmanent – im Gegensatz zu vielen anderen klimapolitischen Instrumenten und Zielvorgaben stets die geplante Reduktion an Treibhausgasemissionen erreicht hat.
- Wi 53. Der Bundesrat ist der Ansicht, dass preiswirksame Mechanismen wie der Emissionshandel eine wirtschaftspolitisch effiziente Erreichung der klimapolitischen Ziele ermöglichen. Unternehmen reagieren unmittelbar auf Preissignale, während Berichts- und Dokumentationspflichten per se nur wenig zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen beitragen. Sie nehmen allerdings Unternehmensressourcen in Anspruch, die dann nicht mehr für Innovationen und Investitionen zur Verfügung stehen.
- Wi 54. Er weist darauf hin, dass auch Förderinstrumente, die als Kompensation für steigende Auflagen gedacht sind, durch in der Regel komplexe Antragsverfahren einen erheblichen bürokratischen Aufwand mit sich bringen können. Der monetären Entlastung steht eine bürokratische Belastung entgegen, die gerade KMU häufig von der Inanspruchnahme solcher Instrumente abschreckt.
- Wi 55. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich in den Verhandlungen über die einzelnen Dossiers besonders für effiziente und bürokratiearme Lösungen einzusetzen, die insbesondere die Bedürfnisse von KMU berücksichtigen und bürokratische Belastungen minimieren.
- Wi 56. Er befürchtet, dass mit dem vorgeschlagenen Maßnahmenpaket das Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen nicht gemindert, sondern potentiell erhöht wird und infolgedessen Produktionsverlagerungen in Drittstaaten stattfinden. Er bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass der zukünftige Legislativrahmen wirksame Mechanismen beinhaltet, die dies verhindern. Der Bundesrat unterstützt in diesem Zusammenhang das Vorhaben der Kommission, im

Dialog mit Drittländern Vereinbarungen zu treffen, die auch zukünftig ein „Level Playing Field“ sicherstellen.

- Wi 57. Die Kraftstoffkosten haben für den EU-grenzüberschreitenden Luftverkehr und Seeverkehr einen erheblichen Anteil an den Gesamtkosten. In diesem Zusammenhang bringen einige Unternehmen die Gefahr von verzerrenden Effekten und Nachteilen des EU-Wirtschaftsraums im internationalen Wettbewerb vor. Der Bundesrat bittet darum, diese Aspekte genauer zu prüfen, um Wettbewerbsnachteile für den europäischen Wirtschaftsraum zu vermeiden beziehungsweise zu minimieren.

Aspekte zu den Kommunen

- EU 58. Die Städte sind sich ihrer besonderen Verantwortung bewusst und verfolgen im Rahmen ihrer Einflussmöglichkeiten konsequent und erfolgreich eigene ambitionierte Klimaziele. Städte sind aufgrund ihrer Forschungs- und Innovationskapazitäten besonders geeignet, um neue technologische Lösungen für CO₂-Einsparungen zu entwickeln und zu testen. So werden schon heute zum Beispiel in Bereichen wie Mobilität, Recycling und effiziente Energienutzung innovative Konzepte realisiert, die im Rahmen der Maßnahmen des „Fit for 55“-Paketes weiter ausgebaut werden können. Damit Klimaschutz auf dieser Ebene gelingt, bedarf es zusätzlich unterstützender rechtlicher Rahmenbedingungen und einer angemessenen Förderpolitik. Das „Fit for 55“-Paket bietet deshalb die Chance auch für die Städte als Vorreiter, den Klimaschutz noch über das bisherige Maß hinaus effektiv voranzubringen.
- EU 59. Das Klimapaket wird in den kommenden Jahren den Energie- und Mobilitätsbereich in ländlichen Regionen maßgeblich prägen. Hier stehen die Kommunen im ländlichen Raum vor besonderen Herausforderungen, leisten aber zugleich einen überdurchschnittlichen Beitrag im Bereich der Erzeugung erneuerbarer Energien. Es bedarf daher für den ländlichen Raum spezifischer Rahmen- und Förderprogramme, um die Kommunen, Unternehmen und Menschen vor Ort bei ihren Anstrengungen zu unterstützen und Mehrbelastungen auszugleichen.
- EU 60. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, eine faire Verteilung der Finanzierung, unter anderem über den Klimasozialfonds, zu gewährleisten, damit soziale Härten vermieden und gleichwertige Lebensverhältnisse für Stadt und

Land gesichert werden. Eine verlässliche Kombination von Bundes- und EU-Mitteln bei allen „Fit for 55“-Vorhaben zu Energie- und Mobilitätsvorhaben muss Investitionen vor Ort ermöglichen sowie innovative Produkte und Dienstleistungen im ländlichen Raum unterstützen, um deren Beitrag zur Klimaneutralität und die soziale Akzeptanz in ländlich geprägten Regionen sicherzustellen. Dabei ist auch darzulegen, wie finanzschwache Kommunen durch den gezielten Einsatz europäischer und nationaler Mittel bei der Übernahme der jeweiligen Eigenanteile unterstützt werden können.

- EU 61. Auch die neue Energieeffizienzrichtlinie wird Auswirkungen auf den ländlichen Raum haben. Darin sind Verpflichtungen zur Energieeinsparung von jährlich 1,7 Prozent und die Sanierung von jährlich 3 Prozent der öffentlichen Gebäude vorgesehen, was eine Verdreifachung der aktuellen Sanierungsrate von 1 Prozent im Gebäudebereich bedeutet. Hierbei gilt es, insbesondere struktur- und finanzschwache Kommunen im ländlichen Raum zu unterstützen sowie Stadt und Land gleichermaßen klimafreundlich und zukunftsorientiert weiterzuentwickeln.

Schlussbemerkungen

- AV 62. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass bereichsübergreifende Abhängigkeiten und Zielkonflikte für die Erreichung des übergeordneten Klimaneutralitätsziels bis 2050 berücksichtigt werden müssen. Hierzu sollten auch die Folgen abgeschätzt werden, die durch vorgeschlagene Ziele und Maßnahmen innerhalb der Legislativvorschläge auf andere Bereiche entstehen. Klimawirksame Leistungen eines Sektors mit positiven Auswirkungen auf die Klimabilanz eines anderen Sektors sollten nicht ausschließlich zulasten des leistenden Sektors berechnet werden. Ziele und Maßnahmen, deren Auswirkungen negative Wechselwirkungen mit anderen Sektoren erzeugen, sollten vermieden werden.
- U 63. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, das Paket aktiv zu unterstützen, indem sie sich für eine ehrgeizige und sozial ausgeglichene Ausverhandlung und schnelle Umsetzung des Pakets einsetzt. Der Einsatz der Bundesregierung auf europäischer Ebene sollte nach Auffassung des Bundesrates insbesondere auch darauf hinwirken, dass die Maßnahmen zur Erreichung des Klimaziels 2030 so weitgehend und wirkungsvoll ausgestaltet werden. Andernfalls müssten die für das Erreichen des Zieles der vollständigen Klimaneutralität erforderlichen

Klimaschutzmaßnahmen nach 2030 so stark nachsteuern, dass die Ausübung von Freiheitsrechten – wie sie in den Verfassungen der Mitgliedstaaten, der Europäischen Grundrechtecharta und der Europäischen Menschenrechtskonvention verankert sind – nur noch unter unverhältnismäßigen Einschränkungen möglich wären.

- Wi 64. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung außerdem, sich in den Gesetzgebungsverfahren zum vorliegenden Legislativpaket im Sinne der formulierten Anliegen einzusetzen.

Direktzuleitung an die Kommission

- EU 65. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme direkt an die Kommission.

B

66. Der **Ausschuss für Arbeit, Integration und Sozialpolitik**,
der **Finanzausschuss**,
der **Ausschuss für Kulturfragen** und
der **Ausschuss für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung**
empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.