

**24.03.26**

## **Antrag** **des Freistaates Bayern**

---

### **Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über saubere Unternehmensfahrzeuge** **COM(2025) 994 final; Ratsdok. 17016/25**

Punkt 60 der 1063. Sitzung des Bundesrates am 27. März 2026

Der Bundesrat möge zu der Vorlage gemäß Artikel 12 Buchstabe b EUV wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass der Verordnungsvorschlag in der vorliegenden Form nicht den Grundsätzen der Subsidiarität nach Artikel 5 Absatz 3 EUV und der Verhältnismäßigkeit nach Artikel 5 Absatz 4 EUV entspricht. Eine weitere Regelung durch die EU ist nicht notwendig, da bereits zwei Regelungsansätze zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr bestehen. Mit der Regulierung von CO<sub>2</sub>-Grenzwerten wird die Herstellerseite reguliert, während mit dem Europäischen Emissionshandelssystem 2 (EU-ETS 2) ein Anreizsystem auf Seiten der Nutzer geschaffen wird, in dem fossile Kraftstoffe negativ angereizt werden. Es bedarf auch keiner zusätzlichen Regulierung der Nachfrage, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur anzureizen. Dieser wird bereits durch die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) geregelt. Durch unterschiedliche Quoten für die Mitgliedstaaten werden zudem weder ein einheitlicher Hochlauf der Ladeinfrastruktur als Voraussetzung für den EU-weiten Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen noch eine Harmonisierung des Binnenmarkts gefördert. Das Beispiel Deutschland zeigt zudem, dass die Mitgliedstaaten selbst in der Lage sind, Maßnahmen zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des Verkehrssektors festzulegen. Auch hinsichtlich der Vorgaben bezüglich der finanziellen Unterstützung von Unternehmensfahrzeugen in Artikel 4 des Verordnungsvorschlags ist das Verhältnismäßigkeitsprinzip nicht gewahrt. Die Regelung berücksichtigt den Bestandsschutz

derzeit gegebenenfalls bereits bestehender nationaler Unterstützungsmechanismen nicht und sieht keine Möglichkeit für die Mitgliedstaaten für eine Übergangsvorschrift vor. Die unionsrechtlichen Vorgaben haben sich auf diejenigen Maßnahmen zu beschränken, die die mitgliedstaatliche Souveränität bestmöglich schonen. Vorliegend können von Artikel 4 des Verordnungsvorschlags auch nationale steuerliche Vorschriften betroffen sein, womit die Souveränität der Mitgliedstaaten in der Regel Steuerhoheit nicht gewahrt wird.

2. Zudem geht der Vorschlag über das zur Erreichung der Ziele erforderliche Maß hinaus. Solange der Ausbau der Ladeinfrastruktur nicht europaweit so weit fortgeschritten ist, dass eine sinnvolle Nutzung von emissionsfreien Fahrzeugen überall sichergestellt ist, sind die Vorgaben überzogen. Die neu einzuführende Regelung kommt, bevor das EU-ETS 2 seine Wirkung entfalten konnte, so dass die Notwendigkeit weiterer Regelung wegen Zielverfehlung nicht nachgewiesen ist. Hinzu kommt, dass sie unverhältnismäßige Pflichten für die Mitgliedstaaten und die betroffenen Unternehmen aufstellt. Zudem ist die Delegation der Festlegung von Kriterien zu „in der Europäischen Union hergestellt“ auf delegierte Rechtsakte der Kommission unverhältnismäßig, da diese Definition einen wesentlichen Aspekt des Rechtsakts darstellt, der im Hauptrechtsakt geregelt werden muss.