

**24.03.26****Antrag****des Freistaates Bayern**

---

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die Fahrzeugkennzeichnung sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG****COM(2025) 995 final; Ratsdok. 17010/25**

Punkt 36 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 Verordnungsvorschlag widerspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 Absatz 4 EUV, weshalb gegen ihn Subsidiaritätsrüge erhoben wird. Die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit sind eng miteinander verwoben. Ein Verstoß gegen das Prinzip der Verhältnismäßigkeit geht mit der Feststellung einher, dass ein Rechtsetzungsvorschlag über das zur Erreichung der Ziele der Verträge erforderliche Maß hinaus geht. Damit verletzt er gleichzeitig die Bedingung des Subsidiaritätsprinzips, wonach ein Vorschlag auf Unionsebene besser verwirklicht werden können muss, was nicht der Fall ist, wenn dabei das erforderliche Maß überschritten wird.
2. Der vorliegende Vorschlag wahrt das Prinzip der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 Absatz 4 EUV nicht, da er zur Erreichung der in der Begründung des Verordnungsvorschlags genannten Ziele nicht geeignet ist.
3. Zur Sicherung der globalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie und zum Erhalt von Arbeitsplätzen in der EU sowie zur Aufrechterhaltung einer starken europäischen Produktionsbasis ist eine weitergehende Herabsetzung der CO<sub>2</sub>-Minderungsziele notwendig.

4. Der Ausgleich verbliebener Emissionen im Automobil- und Kraftstoffsektor in der bislang vorgesehenen restriktiven Form ist ebenfalls unverhältnismäßig. Der Ausgleich durch klimaneutrale Kraftstoffe kann weiterhin nicht über die Hersteller (Original Equipment Manufacturer - OEMs) allein erfolgen, sondern ist von externen Faktoren abhängig (Angebot/Nutzung entsprechender Kraftstoffe) und legt daher unzulässige Verantwortlichkeiten fest. Die Regulierung hat in anderen Rechtsakten zu erfolgen.
  
5. Die gesteigerte Berücksichtigung kleiner Elektrofahrzeuge in Artikel 1 Absatz 5 (Änderung von Artikel 5 der aktuellen Verordnung (EU) 2019/631) ist ebenfalls unverhältnismäßig. Sie ist nicht geeignet, die Ziele der Nutzung sauberer und erschwinglicher Mobilität durch den Verbraucher und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit der europäischen Automobilindustrie zu erreichen. Die Länge eines PKW lässt keine Rückschlüsse auf dessen Erschwinglichkeit, Klimafreundlichkeit oder Nachhaltigkeit zu. Angesichts der traditionellen Modellgestaltung der Hersteller bevorteilt sie zudem einseitig bestimmte Hersteller. Sie lässt außer Acht, dass die Hersteller damit gezwungen werden, kleinere (nicht günstigere oder nachhaltigere) Modelle anzubieten. Die Kundennachfrage wird sich aber nach deren Bedürfnissen und dem Preis (nicht der Länge) orientieren.