

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/23389 –**

Verschärfung der EU-Klimaziele und die Auswirkungen auf den Verkehrssektor

Vorbemerkung der Fragesteller

Die EU hat sich mit dem Green Deal zum Ziel gesetzt, Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent zu machen. In diesem Zuge wird auch ein ambitionierteres neues Klimaziel für 2030 notwendig, mit dem die EU außerdem die Verpflichtungen aus dem Pariser Abkommen erfüllen will. Die EU-Kommission hat eine Anhebung von derzeit 40 Prozent auf künftig 55 Prozent vorgeschlagen (<https://www.tagesspiegel.de/politik/mindestens-55-prozent-weniger-emissionen-von-der-leyen-will-eu-klimaziele-deutlich-verschaerfen/26191128.html>). Für die Finanzierung der Investitionen möchte die Kommissionspräsidentin das Corona-Wiederaufbauprogramm i. H. v. 750 Mrd. Euro nutzen.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat die EU-Kommission u. a. vorgeschlagen, den EU-Emissionshandel (EU-ETS) auf die Sektoren Verkehr und Gebäude auszuweiten. In diesem Zuge würden diese Bereiche aus der bisherigen Lastenteilungsverordnung herausfallen. Neben der sicheren und kostengünstigen Zielerreichung hätte diese Vorgehensweise auch den Vorteil, dass langwierige Verhandlungen über die zukünftige Lastenteilung zwischen den Mitgliedstaaten obsolet würden, da Emissionen, die vom EU ETS abgedeckt werden, nicht mehr unter die Lastenteilung fallen.

Zwar hat sich die Bundesregierung im Klimapaket zur Ausweitung des EU-Emissionshandels bekannt, sich bislang allerdings noch nicht dazu geäußert, inwiefern sie die aktuellen Pläne der Kommission diesbezüglich unterstützt und wie sie die Zukunft der Lastenteilung beurteilt – zumal vor dem Hintergrund, dass die Ausweitung des Emissionshandels noch längst nicht beschlossen ist. Auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/719 antwortete die Bundesregierung lediglich, dass ihr Interesse in Sachen Lastenverteilung eine Lösung sei, die die Erreichung der Klimaschutzziele sicherstellt, die Wettbewerbsfähigkeit der (Auto-)Mobilindustrie erhält und bezahlbare Mobilität gewährleistet. Inwieweit dies nach der Verschärfung der EU-Klimaziele immer noch der Fall ist, soll u. a. nachfolgend erfragt werden.

Das neue Ziel muss in den nächsten Wochen noch mit dem EU-Parlament und den EU-Staaten abgestimmt werden. Der Verkehrssektor ist mit einem Anteil von ca. 25 Prozent in Europa und ca. 20 Prozent in Deutschland einer der

Hauptemittenten von CO₂. Weiterhin wird ein Anstieg der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen erwartet, dessen wesentliche Treiber das Wachstum im Luftverkehr, im internationalen Schiffsverkehr sowie im Straßenverkehr sein werden (https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ila/ifl/ressourcen/dateien/kooperation/beirat/2008/Stellungnahme_des_Beirats_beim_BMVI_2008_Strategien_zur_Minderung_der_CO2_Emissionen_im_Verkehrssektor.pdf?lang=de).

Obwohl zusätzliche technische Regulierung aufgrund des CO₂-Limits im Emissionshandel überflüssig wäre und keine zusätzlichen CO₂-Einsparungen ermöglicht, möchte die EU-Kommission beispielsweise die CO₂-Flottengrenzwerte, die eigentlich ab 2021 für Pkws gelten sollten, zusätzlich noch einmal verschärfen. Die CO₂-Emissionen pro Kilometer sollen bis 2030 nicht mehr wie ursprünglich um 37,5 Prozent, sondern um ca. 50 Prozent reduziert werden. Für die Unternehmen stellt diese drastische Erhöhung eine massive Mehrbelastung dar. Überschreitet ein Hersteller nämlich den Flottengrenzwert, muss er 95 Euro pro Gramm Überschreitung pro zugelassenes Fahrzeug bezahlen. Die ursprünglichen CO₂-Flottengrenzwerte für das Jahr 2021 sind für die Unternehmen eine enorme Herausforderungen (<https://www.autozeitung.de/co2-grenzwerte-192003.html>). Laut der Kommissionspräsidentin können Wirtschaft und Industrie die Verschärfung allerdings bewältigen. Inwieweit die Bundesregierung diese Auffassung teilt und welche Folgen sie durch das neue Klimaziel bis 2030 für die Automobilindustrie erwartet, soll nachfolgend erörtert werden.

1. Wird die Bundesregierung den Plänen der Europäischen Kommission, die EU-Klimaziele zu verschärfen, im Rat der Europäischen Union zustimmen?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 1b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unterstützt, wie Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel in ihrer Rede vor dem Deutschen Bundestag am 30. September 2020 und vor dem Europäischen Ausschuss der Regionen am 13. Oktober 2020 erklärt hat, den Vorschlag der Kommission, die Emissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu reduzieren. Die Umsetzungsinstrumente sollten so austariert werden, dass die internationale Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung gewahrt bleiben. Daraus folgt, dass auch bestehende nationale Regelungen und Programme geprüft und gegebenenfalls angepasst werden müssten, wenn eine entsprechende Klärung auf europäischer Ebene erfolgt ist und dies erfordert. Hierauf abzielende Initiativen und Überlegungen werden von der Bundesregierung begrüßt.

Darüber hinaus bemüht sich die Bundesregierung um eine Einigung im Rat auf ein Europäisches Klimagesetz möglichst noch in diesem Jahr.

Die am 17. September 2020 veröffentlichte Folgenabschätzung macht deutlich, dass aus Sicht der Kommission bis zum Jahr 2030 Emissionssenkungen um 55 Prozent gegenüber den Werten von dem Jahr 1990 sowohl wirtschaftlich machbar als auch vorteilhaft für Europa sind, wenn geeignete politische Maßnahmen getroffen werden.

2. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die EU-Kommission bei der Ausweitung des Emissionshandels auf weitere Teile des Verkehrssektors und darüber hinaus?

Die Bundesregierung setzt sich innerhalb der EU dafür ein, möglichst die gesamten CO₂-Emissionen des europäischen Non-ETS-Bereichs baldmöglichst mit

einem CO₂-Preis zu belegen. Die Bundesregierung begrüßt in diesem Zusammenhang die Ankündigung der EU-Kommission, im Jahr 2021 Vorschläge zur Weiterentwicklung der CO₂-Bepreisung und zur Reform der Energiebesteuerung vorzulegen.

3. Welche Auswirkung hat nach Ansicht der Bundesregierung die Verschärfung der EU-Klimaziele auf den Verkehrssektor (bitte für den Straßen-, Luft- und Schiffsverkehr getrennt angeben)?

Die genauen Auswirkungen hängen von der instrumentellen Ausgestaltung ab, deren Optionen gegenwärtig diskutiert werden und auch Gegenstand weiterer Folgenabschätzungen der Europäischen Kommission sein werden.

4. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Verschärfung der EU-Klimaziele die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie gefährden wird?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
5. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Verschärfung der EU-Klimaziele zu Arbeitsplatzverlusten in der Automobilindustrie führen wird?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 bis 5b gemeinsam beantwortet.

Die Auswirkungen der mit der Zielanpassung vorgeschlagenen Einzelinstrumente wird Gegenstand detaillierter Folgenabschätzungen sein. Weiterhin wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Verschärfung der EU-Klimaziele zu einer Verteuerung des Mobilitätsangebots führen wird?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 6 bis 6b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt sich für eine klimafreundliche und zugleich bezahlbare Mobilität ein. Die Bundesregierung unterstützt darüber hinaus den Erwerb bzw. die Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsoptionen in großem Umfang. Die Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des Mobilitätsangebots und eine etwaige Verteuerung hängen ebenfalls von der instrumentellen Ausgestaltung ab. Es wird weiterhin zu Frage 3 verwiesen.

7. Plant die Bundesregierung, die eigenen nationalen Sektorziele im Verkehr für das Jahr 2030 ebenfalls anzuheben, um der Lastenverteilung gerecht zu werden?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 bis 7b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung kann derzeit noch keine konkreten Aussagen darüber treffen, was ein erhöhtes EU-Klimaziel für das Jahr 2030 für Deutschland und die Treibhausgas-Minderungsverpflichtungen einzelner Sektoren im Einzelnen bedeutet. Die EU-Kommission hat in ihrer Folgenabschätzung verschiedene Wege dargelegt, wie aus ihrer Sicht die mindestens 55 Prozent THG-Minderung umgesetzt werden können. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Entscheidungen zur konkreten Instrumentierung der Zielerhöhung im Kontext der für nächstes Jahr angekündigten Legislativvorschläge der EU-Kommission fallen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

8. Ist eine Anhebung der deutschen Lastenverteilung aus Sicht der Bundesregierung notwendig, nachdem die EU-Klimaziele angehoben wurden?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
9. Ist eine Anhebung der deutschen Klimaziele und der damit verbundenen deutschen Lastenverteilung aus Sicht der Bundesregierung von Wirtschaft und Industrie umsetzbar?
 - a) Wenn ja, wie?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 8 bis 9b gemeinsam beantwortet.

Aus Sicht der Bundesregierung lassen sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine konkreten Aussagen treffen, was ein erhöhtes 2030-Ziel der EU für die künftige Lastenteilung der EU-Mitgliedstaaten im Rahmen der EU-Klimaschutzverordnung (Effort Sharing Regulation) bedeutet. Die Bundesregierung wird sich für eine für Wirtschaft und Gesellschaft verträgliche Umsetzung der angepassten oder neuen EU-Instrumente einsetzen.

10. Inwieweit ist eine weitere Verschärfung der CO₂-Flottengrenzwerte für Lkws und Pkws im Sinne der neuen EU-Klimaschutzziele nach Ansicht der Bundesregierung notwendig?
 - a) Wie wird diese Anpassung nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich erfolgen?
 - b) Wann wird diese Anpassung voraussichtlich erfolgen?

Die Fragen 10 bis 10b werden gemeinsam beantwortet.

Nach der Einschätzung der EU-Kommission ist eine Erhöhung der CO₂-Flottenzielwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zur Erfüllung des neuen, EU-weiten Klimaschutzziels für das Jahr 2030 geboten. Die Bundesregierung wird die konkreten Vorschläge der europäischen Kommission zur Überarbeitung der CO₂-Flottenzielwerte prüfen, wenn diese vorliegen, und sich in Folge hierzu positionieren.

11. Inwieweit ist nach Ansicht der Bundesregierung eine weitere Reduzierung der CO₂-Emissionen für die Seeschifffahrt nach der Verschärfung der EU-Klimaschutzziele notwendig?
 - a) Wie wird diese Anpassung nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich erfolgen?
 - b) Wann wird diese Anpassung voraussichtlich erfolgen?

Die Fragen 11 bis 11b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

12. Inwieweit wird nach Ansicht der Bundesregierung eine weitere Anpassung der kostenfreien Emissionszertifikate für den Luftverkehr nach der Verschärfung der EU-Klimaschutzziele notwendig?
 - a) Wie wird diese Anpassung nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich erfolgen?
 - b) Wann wird diese Anpassung voraussichtlich erfolgen?

Die Fragen 12 bis 12b werden gemeinsam beantwortet.

Eine Anpassung der Zuteilung der kostenfreien Emissionszertifikate für den Luftverkehr ist Gegenstand einer aktuell laufenden Folgenabschätzung der Kommission zur Überarbeitung der EU-ETS-Richtlinie für den Luftverkehr. Der Vorschlag der Kommission wird für den Sommer 2021 erwartet.

13. Wird bei der Sanktionierung für die Nichteinhaltung der CO₂-Flottengrenzwerte die wirtschaftlich angespannte Situation der Automobilhersteller aufgrund der Corona-Krise nach Kenntnis der Bundesregierung berücksichtigt?
 - a) Wenn ja, wie?
 - b) Wenn nein, weshalb nicht?

Die Fragen 13 bis 13b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Kenntnis der Bundesregierung ist eine Absenkung der Strafzahlungen für Überschreitungen der CO₂-Flottengrenzwerte aufgrund der Coronakrise nicht vorgesehen.

14. Warum geht die Bundesregierung davon aus, dass mit der Anpassung der CO₂-Flottengrenzwerte die Klimaziele für 2030 im Straßenverkehr erreicht werden?

Die europäischen CO₂-Flottenzielwerte für Kraftfahrzeuge leisten dazu einen Beitrag. Für die Erreichung der Klimaziele für das Jahr 2030 ist ein Instrumentenbündel notwendig.

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der bevorstehenden Anpassung der CO₂-Flottengrenzwerte bei Pkws und leichten Nutzfahrzeugen ab 2025 (15 Prozent) und 2030 (30 Prozent) auf die deutsche Automobilindustrie sowie deren Zulieferer im Hinblick auf Arbeitsplätze?

Auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 sowie zu Frage 3 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/10853 wird verwiesen.

16. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der bevorstehenden Anpassung der CO₂-Flottengrenzwerte bei Pkws und leichten Nutzfahrzeugen ab 2025 (15 Prozent) und 2030 (30 Prozent) auf die deutsche Automobilindustrie sowie deren Zulieferer im Hinblick auf die Rentabilität der Unternehmen?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 sowie zu Frage 6 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/10853 wird verwiesen.

17. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der bevorstehenden Anpassung der CO₂-Flottengrenzwerte bei Pkws und leichten Nutzfahrzeugen ab 2025 (15 Prozent) und 2030 (30 Prozent) auf die deutsche Automobilindustrie sowie deren Zulieferer im Hinblick auf die Produktion?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 sowie auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/10853 wird verwiesen.

18. Rechnet die Bundesregierung damit, dass deutsche Automobilhersteller die angepassten CO₂-Flottengrenzwerte im Zusammenhang mit der wirtschaftlich erschwerten Situation durch die Corona-Krise weiter einhalten können?
 - a) Wenn nein, plant die Bundesregierung, diesen Unternehmern in dieser wirtschaftlich schweren Situation entgegenzukommen?
 - b) Wenn ja, warum?

Die Fragen 18 bis 18b werden gemeinsam beantwortet.

Die Unternehmen stehen auf Grund der krisenbedingt verringerten Fahrzeugnachfrage vor wirtschaftlichen Herausforderungen. Es zeigt sich jedoch, dass sich der Absatz von Null- und Niedrigemissionsfahrzeugen – auch auf Grund entsprechender Anreize der Bundesregierung – ungeachtet des Konjunkturerinbruchs besonders dynamisch entwickelt. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/10853 verwiesen.

