

Antwort der Bundesregierung

**der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/7974 –**

„Brandbrief“ von Bundesminister Dr. Volker Wissing an EU-Kommissar Frans Timmermanns

Vorbemerkung der Fragesteller

Ende März 2023 verkündete der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, dass er das Verbrennerverbot in Brüssel verhindert habe und sich die EU-Kommission und die Bundesregierung geeinigt hätten (vgl.: www.zdf.de/nachrichten/politik/e-fuels-verbrenner-einigung-eu-wissing-100.html).

Der „Tagesspiegel“ und der „Tagesspiegel Background“ berichteten am 12. Juni 2023 und am 13. Juni 2023 unter Bezugnahme auf einen Bericht der „FAZ“ zum Thema Verbrenner-Aus, dass „Bundesverkehrsminister Volker Wissing [...] beim Streit um das Verbrenner-Aus 2035 und klimaneutrale E-Fuels die Geduld mit der EU-Kommission [verliere]“. Deswegen habe er einen „Brandbrief“ an EU-Kommissar Frans Timmermanns geschrieben und „einen Vorschlag angemahnt, wie die vereinbarte Ausnahme im geplanten Verbrenner-Verbot verankert werden könne“ (vgl.: [background.tagesspiegel.de/mobilitaet/verbrenner-aus-wissing-schreibt-brandbrief-an-eu-kommission](https://www.tagesspiegel.de/mobilitaet/verbrenner-aus-wissing-schreibt-brandbrief-an-eu-kommission) und www.tagesspiegel.de/politik/streit-um-verbrenner-aus-wissing-schreibt-brandbrief-an-eu-kommission-9970938.html).

1. Wann hat Bundesminister Dr. Volker Wissing den „Brandbrief“ an Kommissar Timmermanns geschrieben, und wie lautet sein Inhalt?
2. Wurde dieser Brief innerhalb der Bundesregierung abgestimmt?
 - a) Wenn ja, mit wem?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 und 2 bis 2b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing hat sich mit Schreiben vom 7. Juni 2023 an den Vizepräsidenten der Europäischen Kommission Frans Timmermanns gewandt. Das Schreiben nimmt Bezug auf die Erklärung der Europäischen Kommission vom 28. März 2023, in der sie sich aus-

drücklich zur Technologieoffenheit bekennt und Zusagen macht, mit welchen Schritten sie den Erwägungsgrund 11 der Verordnung (EU) 2023/851 zur Berücksichtigung von Fahrzeugen, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs (sog. E-Fuels) betrieben werden (E-fuels-only-Fahrzeuge), umsetzen wird. Im Schreiben wurde noch einmal betont, dass die Kommission entsprechend ihrer öffentlichen Zusage die angekündigten Schritte zeitnah umsetzt.

Der Inhalt des Schreibens bezieht sich ausschließlich auf innerhalb der Bundesregierung bereits abgestimmte Positionen und bittet um Darstellung des aktuellen Verfahrensstands. Daher war keine erneute Abstimmung innerhalb der Bundesregierung erforderlich.

3. Wurde der Brief mittlerweile von der EU-Kommission beantwortet?

Nein.

4. Wie ist der aktuelle Sachstand bei der Umsetzung des zwischen der Bundesregierung und der EU-Kommission erzielten Kompromisses zu den Ausnahmen zum Verbrenner-Aus, vor allem im Hinblick auf Pkw, die ausschließlich mit CO₂-freien Kraftstoffen (E-Fuels) betrieben werden?

Basierend auf der Erklärung der Europäischen Kommission vom 28. März 2023 wird die Vorlage zweier Verordnungsvorschläge erwartet.

Zum einen wird ein Verordnungsvorschlag erwartet, der Bezug nimmt auf die Genehmigung von „E-fuels-only“-Fahrzeugen. Der Sachstand wurde Anfang Juli 2023 erstmals im zuständigen Technischen Ausschuss Kraftfahrzeug (TCMV) mit den Mitgliedstaaten diskutiert. Den vollständigen Verordnungsvorschlag hat die Europäische Kommission noch für diesen Sommer angekündigt, sodass er im nächsten regulären TCMV gemäß den Regeln des Komitologieverfahrens mit den Mitgliedsstaaten verhandelt werden könnte.

Zum anderen wird die Berücksichtigung dieser Fahrzeuge im Rahmen der Flottenzielwert-Verordnung erwartet. Die Europäische Kommission hat im zuständigen Sachverständigenausschuss der Kommission für die Entwicklung und Umsetzung der CO₂-Politik für Straßenfahrzeuge („CO₂-Expertgroup“) mit der Konsultation der Interessensträger begonnen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

5. Inwiefern sind die Erklärung der EU-Kommission und die daraus resultierenden Schritte „eine zwingende Voraussetzung für die Zustimmung Deutschlands zur Revision der Verordnung“, und woraus folgt aus Sicht der Bundesregierung eine rechtliche Bindungswirkung?
9. Kann die Bundesregierung versichern, dass die Ausnahmen zum Verbrenner-Verbot tatsächlich kommen, sodass für die Bürgerinnen und Bürger Planungssicherheit besteht?

Die Fragen 5 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Technologieoffenheit ist entscheidend für die Gestaltung einer klimaneutralen Mobilität. Die Signale der Europäischen Kommission nach der Abstimmung über das Trilog-Ergebnis zur Revision der Verordnung (EU) 2019/631 im November 2022 hatten Zweifel aufkommen lassen, ob die Kommission diesen Ansatz teilt. Durch die Erklärung der Europäischen Kommission konnte dann si-

chergestellt werden, dass ein gemeinsames Verständnis im Hinblick auf die Umsetzung des Erwägungsgrunds 11 der Verordnung (EU) 2023/851 besteht. Die ankündigten Vorschläge der Europäischen Kommission werden in den zuständigen Gremien diskutiert werden. Hierzu wird auf die Antwort zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

Aufgrund der bereits im Vorfeld von mehreren Mitgliedsstaaten geäußerten Unterstützung eines technologieoffenen Ansatzes geht das BMDV davon aus, dass entsprechende Vorschläge der Europäischen Kommission mehrheitsfähig sein werden.

6. Wie lautet der Zeitplan der EU-Kommission zur Umsetzung der vereinbarten Schritte?

Die Europäische Kommission hat in ihrer Erklärung mitgeteilt, dass sie im ersten Schritt nach der Annahme der Revision der Verordnung zur Festlegung der CO₂-Standards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge unverzüglich eine Durchführungsverordnung zum Genehmigungsverfahren übermitteln und deren Verabschiedung vorantreiben wird. Sie hat weiter angekündigt, auch die Maßnahmen zur Umsetzung des Erwägungsgrundes 11 der Verordnung (EU) 2023/851 einzuleiten und nach Abschluss der Konsultation der Interessensträger im Herbst 2023 den Vorschlag für einen delegierten Rechtsakt im Zusammenhang mit der Verordnung zur Festlegung der CO₂-Standards vorzulegen.

7. Welches Gremium befasst sich mit der Umsetzung der vereinbarten Schritte, und welche Einwirkungsmöglichkeiten hat die Bundesregierung?
8. Welche EU-rechtliche Grundlage soll zur Umsetzung der vereinbarten Schritte geschaffen oder geändert werden?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Einführung von Genehmigungsvorschriften für „E-fuels-only“-Fahrzeuge auf Basis der Verordnung (EG) 715/2007 ist das Regelungsverfahren mit Kontrolle vorgesehen. Die Europäische Kommission legt bei diesem Verfahren dem zuständigen TCMV einen Legislativvorschlag vor. Dieser bedarf zur Verabschiedung der Zustimmung der Mitgliedsstaaten mit qualifizierter Mehrheit.

Bei der Erarbeitung eines delegierten Rechtsaktes zur Verordnung (EU) 2023/851 sind seitens der Europäischen Kommission die Sachverständigen der Mitgliedstaaten im Rahmen des Sachverständigenausschusses der Europäischen Kommission für die Entwicklung und Umsetzung der CO₂-Politik für Straßenfahrzeuge („Commission Expert Group for Policy Development and Implementation of CO₂ from Road Vehicles“) zu beteiligen.

10. Beabsichtigt die Bundesregierung, sich einer möglichen Klage Polens vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) gegen das Aus für Neuwagen mit Verbrenner-Motor anzuschließen, wenn der zwischen der Bundesregierung und der EU-Kommission erzielte Kompromiss nicht umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?

Nach der Veröffentlichung der Klage Polens im Amtsblatt der EU wird die Bundesregierung prüfen, wie sie sich zu dieser Fragestellung positioniert.

