

# Bundesrat Abstimmung COM(2020) 562 final 06.11.2020

## Abstimmung

Ziffer 1: Minderheit

Ziffer 2: Mehrheit

Ziffer 3: Mehrheit

Ziffer 4: Mehrheit

Ziffer 5: Minderheit

Ziffer 6: Mehrheit

Ziffer 8: Minderheit

Ziffer 9: Minderheit

Ziffer 10: Mehrheit

Ziffer 11: Mehrheit

Ziffer 18: Mehrheit

Alle weiteren nicht erledigten Ziffern: Mehrheit

## Endfassung, des so abgestimmten Textes

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen

Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas bis 2030

**In eine klimaneutrale Zukunft zum Wohl der Menschen investieren**

**COM(2020) 562 final**

## A

**Der Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz (AV),  
der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U),  
der Verkehrsausschuss (Vk) und  
der Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

2. Der Bundesrat begrüßt den Vorschlag der Kommission und deren Bemühungen für eine klimaneutrale Zukunft zum Wohle der Menschen. Der Bundesrat würdigt, dass die Kommission den Klimaschutz weiterhin voranbringen will und ihre Legislativvorschläge an aktuelle Entwicklungen und wissenschaftliche Erkenntnisse anpasst.

3. Der Bundesrat begrüßt die ambitioniertere Zielsetzung der Kommission, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 55 Prozent statt wie bisher vorgesehen um 40 Prozent zu reduzieren. Vor dem Hintergrund aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse, die darauf hinweisen, dass die Klimarisiken deutlich größer als bisher angenommen sind, sind verstärkte Anstrengungen notwendig, um das vereinbarte Ziel eines maximalen Temperaturanstiegs von deutlich unter 2 Grad zu erreichen.

4. Der Bundesrat teilt die Auffassung der Kommission, dass das Verfolgen ehrgeiziger Klimaziele auch zu wirtschaftlichen und sozialen Vorteilen führt. Ehrgeizige und entschlossene Klimaschutzmaßnahmen können den Bürgerinnen und Bürgern in der EU großen Nutzen bringen. Durch die Verringerung der Treibhausgasemissionen können die Lebensqualität und -bedingungen

verbessert so- wie die Gesundheitsrisiken reduziert werden. Durch die Stärkung der erneuerbaren Energien können neue Arbeitsplätze generiert werden. Eine Vorreiterrolle der EU bei der Entwicklung und Anwendung sauberer Technologien kann einen wichtigen wirtschaftlichen Sektor der EU begründen.

6. Der Bundesrat weist darauf hin, dass gewaltige Investitionen notwendig sein werden, um die europäischen Klimaschutzziele zu erreichen. Vor allem müssen zügig Investitionen in das Energiesystem und die Technologien der Zukunft, insbesondere in erneuerbare Energien, Recycling und die energetische Sanierung, erfolgen.

7. Durch den „Mechanismus für einen gerechten Übergang“ können in Regionen, in denen CO<sub>2</sub>-intensive Industriezweige aktuell eine größere Bedeutung haben, gezielt Maßnahmen und Investitionen in die grüne Transformation getätigt werden.

10. Der Bundesrat hält es für unerlässlich, dass alle und insbesondere innovative Klimaschutz-Technologien zum Einsatz kommen. Es bietet sich die große Chance, dass die notwendigen klimaverträglichen und ressourceneffizienten Technologien in Europa entwickelt und in die ganze Welt exportiert werden. So wäre dem Wirtschaftsstandort Europa geholfen und andere Regionen könnten ihre Treibhausgasemissionen ebenfalls reduzieren. Nur mit technologiegetriebenen Innovationen können Unternehmen in der EU auch in Zukunft klimaverträglich produzieren und die steigenden Bedürfnisse rund um den Globus befriedigen.

11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft insbesondere einzusetzen

- für einen globalen Ausbau erneuerbarer Energien, der Grundlage für einen tatsächlich wirksamen Klimaschutz ist;
- für die Etablierung internationaler Kooperationen zur klimaverträglichen Energieversorgung und Energienutzung, zum Beispiel in Bezug auf solar-thermische Kraftwerke, Wasserstoff, flexiblen Energiebezug und Energiespeicherung;
- für verstärkte Anstrengungen der EU, andere Länder beziehungsweise Ländergruppen in die Gespräche beziehungsweise Verhandlungen über eine weltweit einheitliche CO<sub>2</sub>-Bepreisung einzubeziehen;
- verstärkt auf marktwirtschaftliche und anreizorientierte Instrumente zu setzen, um damit die Unternehmen in der EU für stärkere Anstrengungen im Klimaschutz zu gewinnen;
- für technologieoffene Forschung und Entwicklung inklusive begleitender Maßnahmen für eine schnellere Markteinführung von klimaneutralen Technologien sowie Brenn- und Kraftstoffen (insbesondere Wasserstoff und andere E-Fuels), die auch als dringend erforderliche Speichertechnologien fungieren können;
- für eine systemverträgliche Sektorenkopplung;
- für eine Anpassung der Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge mit Augenmaß und unter Berücksichtigung des wirtschaftlich Vertretbaren und technologisch Machbaren;
- für innovative Klimaschutztechnologien in allen Aspekten des Verkehrs.

12. Der Bundesrat sieht die dringende Notwendigkeit, dass auch der Verkehrsbereich seine Anstrengungen zur Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen vergrößert. Neben den anderen Verkehrssektoren muss auch die Schifffahrt statt der bisher üblichen fossilen Treibstoffe zunehmend „grüne“ Treibstoffe mit deutlich weniger oder keinen CO<sub>2</sub>-Emissionen einsetzen.

13. Ein wesentlicher Grund für die schleppend verlaufende „maritime Verkehrs- wende“ besteht im Preisunterschied zwischen konventionellen und den alternativen „grünen“ Treibstoffen. Insofern sind Initiativen, die zum Ziel haben, durch die Bepreisung von CO<sub>2</sub> externe Kosten zu internalisieren und damit ein „level playing field“ zwischen fossilen und „grünen“ Treibstoffen herzustellen, zu begrüßen.

14. Schifffahrt ist international, deshalb wären internationale Regelungen, die über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation für die weltweite Schifffahrt er- lassen werden, regionalen Regelungen, wie sie die Kommission für das Territorium der EU erwägt, vorzuziehen. Dies senkt das Risiko der Wettbewerbsverzerrungen und das Risiko der Verlagerung von CO<sub>2</sub>- Emissionen in Drittstaaten („carbon leakage“). Bei der Implementierung von regionalen Lösungen sind mögliche Wettbewerbsverzerrungen im Blick zu behalten. Die Seehäfen sehen hier insbesondere Risiken hinsichtlich der Umleitung von Warenströmen von EU Häfen in „Transshipment“-Häfen außerhalb der EU. Um diese Risiken zu minimieren, bedarf es Kompensationsmaßnahmen seitens der EU und gegebenenfalls Änderungen hinsichtlich der Definition eines Hafenanlaufs.

15. Der Bundesrat stellt fest, dass es zur marktbasierteren Maßnahme eines Emissionshandelssystems (EU-EHS), das die Kommission auf die Schifffahrt ausweiten will, Alternativen gibt, die ebenfalls geeignet sind, das Ziel der CO<sub>2</sub>- Einsparung zu erreichen. Dazu gehört eine Emissionsabgabe (zum Beispiel Euro pro Tonne), die auf tatsächlich erfolgte Emissionen der Schiffe auf ihrem Weg zu oder zwischen den Häfen der EU erhoben werden könnte. Sie könnte Anreize schaffen, in alternative Treibstoffe und sonstige Nachhaltigkeitsmaßnahmen zu investieren, um erhöhte Kosten durch die Abgabe zu vermeiden. Das Treibhausgasreduktionspotenzial des EU-EHS hängt von vielen zu definierenden Kriterien ab, wie der Bestimmung der Ausgangsparameter („baseline- set“), der Zuteilung von Zertifikaten oder der Frage, ob es sich um ein offenes EU-EHS (Handel mit anderen Verkehrssektoren ist möglich) oder ein geschlossenes EU-EHS (Handel nur innerhalb des maritimen Sektors) handelt, und ist abhängig von der Ausgestaltung im Einzelnen.

16. Um die Transformation der Schifffahrt wirksam zu unterstützen, ist es sinnvoll, dass die erzielten Einnahmen zurück in den maritimen Sektor fließen, um dort Investitionen in grüne Technologien zu ermöglichen.

17. Der Bundesrat gibt zu bedenken, dass es nicht zu den Aufgaben der Seehäfen gehört, Verwaltungsaufgaben im Zusammenhang mit der Einführung marktbasierter Maßnahmen zur Senkung von Treibhausgasemissionen zu übernehmen. Bei der Gestaltung der marktbasierteren Maßnahme ist darauf zu achten, dass die Seehäfen keine zusätzlichen Verwaltungsaufgaben aufgebürdet bekommen.

18. Der Bundesrat begrüßt die vorgeschlagene Anhebung der Klimaschutzziele auch deswegen, weil weltweit wirksamer Klimaschutz aus Sicht der schon heute und künftig noch mehr vom Klimawandel besonders stark betroffenen Landnutzung, darunter insbesondere der Wälder und Waldbesitzer, aber auch der Landwirtschaft, von existenzieller Bedeutung ist.

19. Der Bundesrat stellt fest, dass der Klimawandel bereits heute eine massive Gefährdung von Waldökosystemen darstellt. Die Sicherung der Kohlenstoffspeicher und Kohlenstoffminderungsfunktion setzt eine nachhaltige Bewirtschaftung und den Umbau in klimastabile Wälder unter Wahrung der biologischen Vielfalt voraus. Dies stellt eine enorme Herausforderung für die Waldbesitzer dar, für die sie die Unterstützung der Gesellschaft benötigen.

20. Der Bundesrat teilt die Sicht der Kommission, dass Land- und Forstwirtschaft die Rohstoffe für eine postfossile Wirtschaft bereitstellen müssen. Der Bundes- rat bekennt sich deshalb zu einer nachhaltigen und multifunktionalen Bewirtschaftung der Wälder und begrüßt Bestrebungen,

landwirtschaftlich genutzte Böden auch zur Bindung und Speicherung von Kohlenstoff noch wirksamer zu nutzen.

21. Der Bundesrat empfiehlt für die Weiterentwicklung der EU-Rechtsakte zum Klimaschutz, insbesondere der LULUCF-Verordnung, einen erweiterten ganzheitlichen Blick auf die Klimaschutzwirkungen der Wälder und Holzprodukte unter Einbeziehung der Substitutionseffekte der Holzverwendung, um die Gesamtwirkung zu optimieren und die ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit sicherzustellen.

22. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme direkt an die Kommission.

## **B**

23. Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union und der Ausschuss für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.

## **Abgelehnt wurden folgende Ziffern**

1. Der Bundesrat nimmt den Vorschlag der Kommission zur Kenntnis, die EU- Zielvorgabe für die Treibhausgasreduktion bis 2030 auf 55 Prozent gegenüber 1990 zu erhöhen. Er bedauert, dass die Kommission erst im nächsten Jahr ihre Vorstellungen unterbreiten will, in welchem Umfang die wesentlichen Instrumente zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen (insbesondere Emissionshandel, Lastenteilungsverordnung, CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Pkw und Lkw) verschärft werden sollen, um das 55 Prozent-Ziel zu erreichen. Ohne konkrete Vorschläge, wie das neue Ziel erreicht werden soll, können die Auswirkungen auf die Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft in den EU-Mitgliedstaaten nicht abgeschätzt werden. Der Vorschlag der Kommission ist noch keine ausreichende Grundlage, um über eine Erhöhung des europäischen Klimaschutzziels zu entscheiden.

5. Der Bundesrat bittet die Kommission, ihre ambitionierten Vorgaben schnellstmöglich mit angemessenen und realistischen Maßnahmen zu hinterlegen.

8. Die von der Kommission geplante Anhebung des Ziels für das Jahr 2030 von 40 Prozent Treibhausgasemissionsreduktion auf mindestens 55 Prozent zur Basis 1990 ist ein Schritt in die richtige Richtung. Gleichzeitig weist der Bundesrat darauf hin, dass die angestrebten 55 Prozent aus Sicht der Wissenschaft nicht ausreichend sind, um die Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, eine mindestens 60-prozentige Treibhausgasemissionsreduktion bis 2030 zu prüfen und sich in den weiteren Verhandlungen im Europäischen Rat für ambitionierte Reduktionsziele einzusetzen.

9. Es gilt künftig, eine Kohärenz der Politikbereiche und die Vereinbarkeit von politischen Entscheidungen und Legislativakten mit den Klimazielen sicherzustellen. Dies gilt auch für Haushaltsentscheidungen, Subventionen und Beihilfen.