



Antrag

der Abgeordneten **Florian Streibl, Felix Locke, Ulrike Müller, Tobias Beck, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Johann Groß, Wolfgang Hauber, Bernhard Heinisch, Alexander Hold, Marina Jakob, Michael Koller, Nikolaus Kraus, Josef Lausch, Christian Lindinger, Rainer Ludwig, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Julian Preidl, Anton Rittel, Markus Saller, Martin Scharf, Werner Schießl, Gabi Schmidt, Roswitha Toso, Roland Weigert, Jutta Widmann, Benno Zierer, Felix Freiherr von Zobel, Thomas Zöller und Fraktion (FREIE WÄHLER),**

Dr. Gerhard Hopp, Kerstin Schreyer, Martin Wagle, Alex Dorow, Dr. Stefan Ebner, Karl Freller, Sebastian Friesinger, Andreas Kaufmann, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Jenny Schack, Josef Schmid, Steffen Vogel, Peter Wachler CSU

Subsidiarität

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über saubere Unternehmensfahrzeuge

COM(2025) 994 final

BR-Drs. 57/26

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag stellt fest, dass gegen den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über saubere Unternehmensfahrzeuge Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsbedenken bestehen.

Der Landtag schließt sich damit der Auffassung der Staatsregierung an und lehnt den Verordnungsvorschlag ab.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, bei den Beratungen des Bundesrates auf die Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsbedenken hinzuweisen. Sie wird ferner aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass diese Bedenken Eingang in den Beschluss des Bundesrates finden.

Der Beschluss des Landtags wird unmittelbar an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament, den Ausschuss der Regionen und den Deutschen Bundestag sowie an die Abgeordneten des Europäischen Parlaments für Bayern übermittelt.

Begründung:

Der Verordnungsvorschlag verstößt gegen die Prinzipien der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit.

Mit dem Verordnungsvorschlag möchte die Europäische Union durch die Beschleunigung des Einsatzes emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge im Unternehmenssegment zu den Zielen der Erhaltung und des Schutzes der Umwelt sowie der Verbesserung ihrer Qualität und einer umsichtigen und rationellen Verwendung der natürlichen Ressourcen beitragen

Es liegt zwar eine Zuständigkeit seitens der Europäischen Union vor.

Die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit werden jedoch nicht gewahrt.

Eine Regelung durch die Europäische Union ist bereits nicht notwendig, da bereits zwei Regelungsansätze zur Senkung der CO₂-Emission im Straßenverkehr bestehen. Diese betreffen sowohl die Hersteller- als auch die Nutzerseite. Mit der Regulierung von CO₂-Grenzwerten wird die Herstellerseite reguliert. Mit dem EU-ETS 2-System wird ein Anreizsystem auf Seiten der Nutzer geschaffen. Deutschland setzt durch das nationale Emissionshandelssystem bereits in eigener Initiative negative Anreize für fossile Kraftstoffe. Daraus folgt, dass die Mitgliedstaaten vielmehr selbst in der Lage sind, notwendige Maßnahmen zur Senkung des CO₂-Ausstoßes festzulegen. Außerdem ist eine Doppelregelung zu befürchten, nachdem die Hersteller bereits durch die Verordnung zu CO₂-Grenzwerten reguliert werden. Hieraus können sich widersprüchliche Regelungen hinsichtlich Zeitpunkt und Umfang der vorgeschriebenen CO₂-Reduzierung ergeben. Unabhängig von alldem werden durch unterschiedliche Quoten für die Mitgliedstaaten weder der einheitliche Ausbau der Ladeinfrastruktur gefördert noch eine Harmonisierung des Binnenmarkts angestrebt bzw. im Ergebnis tatsächlich auch erreicht.

Der Verordnungsvorschlag ist außerdem unverhältnismäßig. Das Handeln der Europäischen Union geht über das zur Erreichung der Ziele Erforderliche gemäß Art. 5 Vertrag über die Europäische Union hinaus. Wie bereits dargelegt, bestehen auf Hersteller- und Nutzerseite bereits Systeme zur Erreichung der CO₂-Minderung im Straßenverkehr. Die der Verordnung zugrundeliegende Regelung kommt, bevor das ETS 2-System seine Wirkung entfalten konnte, sodass die Erforderlichkeit weiterer Regelungen wegen Zielverfehlung nicht nachgewiesen ist. Unabhängig davon stellt der Vorschlag unverhältnismäßige Pflichten für die Mitgliedstaaten und die betroffenen Unternehmen auf. Die Mitgliedstaaten werden für Kaufentscheidungen der umfassten Unternehmen verantwortlich gemacht. Die Unternehmen müssen Fahrzeuge anschaffen, für die sie keinen nachweisbaren Nutzen haben. Gerade hier wäre der einheitliche Ausbau der Ladeinfrastruktur europaweit essenziell. Zudem sind Leasing- und Mietwagenunternehmen auf die Nachfrage ihrer Kunden angewiesen. Jedenfalls ist die Delegation der Festlegung von Kriterien zu „in der Europäischen Union hergestellt“ auf delegierte Rechtsakte der Kommission unverhältnismäßig. Diese Definition stellt einen wesentlichen Aspekt des Rechtsakts dar. Dies ist daher notwendigerweise im Hauptrechtsakt selbst zu regeln.