



Antrag

der Abgeordneten **Dr. Gerhard Hopp, Alexander Flierl, Tanja Schorer-Dremel, Martin Wagle, Volker Bauer, Dr. Andrea Behr, Franc Dierl, Leo Dietz, Alex Dorow, Karl Freller, Sebastian Friesinger, Thomas Holz, Andreas Kaufmann, Dr. Petra Loibl, Peter Wachler CSU,**

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 Piazolo, 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)

Subsidiarität

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 in Bezug auf CO₂-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die Fahrzeugkennzeichnung sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG
COM(2025) 995 final
BR-Drs. 68/26**

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag stellt fest, dass gegen den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 in Bezug auf CO₂-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge und die Fahrzeugkennzeichnung sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/94/EG (COM(2025) 995 final; BR-Drs. 68/26) Verhältnismäßigkeitsbedenken bestehen.

Der Landtag schließt sich der Auffassung der Staatsregierung an und lehnt den Verordnungsvorschlag in seiner derzeitigen Ausgestaltung ab. Die Staatsregierung wird aufgefordert, bei den Beratungen des Bundesrates auf die Verhältnismäßigkeitsbedenken hinzuweisen und 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 betrifft die Änderung der CO₂-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge sowie die Einführung einer einheitlichen Fahrzeugkennzeichnung.

Die Zuständigkeit der Europäischen Union ist grundsätzlich gegeben. Der Klimawandel ist ein grenzüberschreitendes Problem. Koordinierte Maßnahmen auf europäischer Ebene können nationale, regionale und lokale Maßnahmen sinnvoll ergänzen und verstärken. Auch die Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für Fahrzeuge erfolgt bereits auf EU-Ebene, sodass eine unionsweite Regelung systematisch folgerichtig ist.

Gleichwohl bestehen erhebliche Bedenken hinsichtlich der Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gemäß Art. 5 Abs. 4 Vertrag über die Europäische Union.

Der Vorschlag sieht vor, das Ziel einer vollständigen CO₂-Reduktion für neue leichte Nutzfahrzeuge bis 2035 auf eine Minderung um 90 Prozent abzusenken, sofern verbleibende Emissionen durch klimaneutrale Kraftstoffe oder die Verwendung von grünem Stahl ausgeglichen werden. Diese Konstruktion bleibt hinter den Erfordernissen einer technologieoffenen und wettbewerbsfähigen Ausgestaltung des Transformationsprozesses zurück.

Die Ausgestaltung des Ausgleichsmechanismus ist zudem unverhältnismäßig. Die Kompensation verbleibender Emissionen hängt nicht allein vom Handeln der Fahrzeughersteller ab, sondern maßgeblich von externen Faktoren wie der Verfügbarkeit klimaneutraler Kraftstoffe, dem Aufbau entsprechender Infrastruktur sowie der Marktentwicklung. Die vorgesehene Regelung weist den Herstellern faktisch Verantwortlichkeiten zu, die sie nicht vollständig steuern können. Dies wirkt investitionshemmend und ist geeignet, Transformationsprozesse unnötig zu verkomplizieren und in Teilen sogar hinderlich für Innovation und Standortstabilität zu sein.

Auch die stärkere regulatorische Berücksichtigung bestimmter Fahrzeugsegmente, insbesondere kleiner Elektrofahrzeuge, ist nicht geeignet, die angestrebten Ziele einer erschwinglichen und nachhaltigen Mobilität zu erreichen. Die Länge eines Fahrzeugs ist kein sachgerechter Maßstab für dessen Klimawirkung, Nachhaltigkeit oder soziale Erschwinglichkeit. Eine solche Differenzierung greift in die Modellpolitik der Hersteller ein, ohne eine verlässliche ökologische Steuerungswirkung zu entfalten.

Hinzu kommt, dass im Zusammenhang mit einem gesonderten Regulierungsvorhaben für Unternehmensflotten vorgesehen ist, dass bis 2035 neu registrierte Fahrzeuge in den Flotten großer Unternehmen zu 95 Prozent emissionsfrei sein sollen. Damit droht faktisch ein Verbrenner-Aus durch die Hintertür für Firmenfahrzeugflotten. Eine solche strukturelle Marktverengung würde insbesondere mittelständische Betriebe, Handwerksunternehmen und gewerbliche Fahrzeugnutzer erheblich belasten und greift unverhältnismäßig in unternehmerische Investitionsentscheidungen ein.

Insgesamt geht der Vorschlag in seiner derzeitigen Ausgestaltung über das zur Zielerreichung Erforderliche hinaus und verletzt damit den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.