

Umwelt

# Der Europäische Green Deal

Position  
Stand: April 2020

vbw

Die bayerische Wirtschaft



## Hinweis

Zitate aus dieser Publikation sind unter Angabe der Quelle zulässig.

## Vorwort

### Den europäischen Green Deal mit Wachstumsimpulsen verbinden

Mit dem europäischen Green Deal hat die EU-Kommission einen Fahrplan vorgelegt, wie sie mit den Herausforderungen von Klimawandel und Umweltschutz umgehen will. Das Wirtschaftswachstum in der EU soll weitestgehend von der Ressourcennutzung abgekoppelt und bis zum Jahre 2050 sollen keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden.

Die vbw begrüßt, dass der Klimaschutz im Green Deal generell als Konjunkturprogramm verstanden und die Industrie weiterhin als essenzieller Bestandteil der europäischen Wirtschaft gesehen wird. Klimaschutz darf aber nicht zu Lasten anderer legitimer politischer Ziele und auf Kosten der Unternehmen priorisiert werden.

Genauso entschlossen wie die Maßnahmen zu Emissionsreduzierung, Umwelt- und Klimaschutz – und in demselben Tempo – muss die EU auch Maßnahmen für eine nachhaltig erfolgreiche Wirtschaft vorschlagen. Ebenso notwendig ist es, zur erforderlichen gesellschaftlichen Unterstützung in den Mitgliedsstaaten beizutragen.

Die Zukunftsfähigkeit Europas ist viel mehr als ein Green Deal. Nur eine wettbewerbsfähige und innovationsfreudige Industrie kann die notwendigen Investitionen in Klima- und Umweltschutz erwirtschaften. Bei der Umsetzung des Green Deal wird es maßgeblich darauf ankommen, dass Klimaschutz an unserem Standort gleichermaßen ökologisch wirksam, sozial verträglich und zugleich ökonomisch erfolgreich ist.

Nur wenn wir der Welt zeigen, dass Klimaschutz den Wohlstand und die Beschäftigung nicht beschränkt und dass wir Klimapolitik als Konjunktur- und Wachstumsprogramm erfolgreich gestalten können, werden uns andere Länder folgen.

Bertram Brossardt  
24. April 2020

# Inhalt

Position auf einen Blick	1	
<b>1</b>	<b>Ziele und Zeitplan</b>	<b>2</b>
1.1	Grundsätzliche Ausrichtung und Ziele des Green Deal	2
1.2	Maßnahmen und vorläufiger Zeitplan des Europäischen Green Deal	3
<b>2</b>	<b>Klimapolitik</b>	<b>7</b>
2.1	CO <sub>2</sub> -Grenzausgleich (Carbon Border Adjustment Mechanism)	7
2.2	Ausweitung des europäischen Emissionshandelssystems (EU-ETS)	9
<b>3</b>	<b>Energie</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Biodiversität, Naturschutz</b>	<b>12</b>
4.1	Biologische Vielfalt: Natur auf Zeit Modelle erleichtern	12
4.2	FFH- und Vogelschutzrichtlinie praxisnäher gestalten	13
<b>5</b>	<b>Null-Schadstoff-Ziel für eine schadstofffreie Umwelt</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>Kreislaufwirtschaft</b>	<b>16</b>
<b>7</b>	<b>Kunststoffe</b>	<b>17</b>
<b>8</b>	<b>Energie- und ressourcenschonendes Bauen und Renovieren</b>	<b>18</b>
<b>9</b>	<b>Übergang zu einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität</b>	<b>19</b>
<b>10</b>	<b>Haushalts- und förderpolitische Absicherung des vorgesehenen Kurses</b>	<b>23</b>
<b>11</b>	<b>Sustainable Finance</b>	<b>24</b>
<b>12</b>	<b>Steuerpolitische Lenkungsmaßnahmen</b>	<b>26</b>
Ansprechpartner / Impressum		27

## Position auf einen Blick

### Klimaschutz muss auf allen Ebenen nachhaltig betrieben werden

Der European Green Deal wurde am 11. Dezember 2019 von der EU-Kommission vorgestellt. Dabei handelt es sich zunächst nur um eine Roadmap, die meisten der einzelnen Vorhaben werden im Detail im Laufe des Jahres 2020, einige weitere in den nächsten Jahren konkretisiert. Sämtliche EU-Maßnahmen und -Beschlüsse sollen sich zukünftig nach den Vorgaben des Green Deal richten. Eine EU-Industriestrategie, die im März 2020 vorgestellt wurde, soll die Wirtschaft bei der doppelten Herausforderung von grüner und digitaler Transformation unterstützen.

Es ist zu begrüßen, dass die EU-Kommission Klimaschutz als Konjunkturprogramm versteht. Positiv ist auch, dass die EU-Kommission die Industrie als essentiell für die europäische Wirtschaft betrachtet. Bisher fehlt es allerdings an konkreten Aussagen dazu, wie die Industrie weiter gestärkt und im Transformationsprozess unterstützt werden soll. Der Green Deal darf das Wachstum nicht hemmen. Im Gegenteil muss sichergestellt sein, dass die nötigen Innovationen und Investitionen der Wirtschaft zum Klima- und Umweltschutz auch getätigt werden können. Nur so ist der technologische Wandel darstellbar. Die Kommission ist daher gefordert, mit derselben Dynamik und Entschlossenheit, die sie im Rahmen des Klimaschutzes aufweist, Maßnahmen zur Stärkung von Wirtschaft und Standort voranzutreiben. Die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts ist zu erhalten und Carbon Leakage zu vermeiden. Klimaschutz muss auch als solcher nachhaltig betrieben werden: ökologisch wirksam, ökonomisch erfolgreich und sozial verträglich.

Der Bürokratieaufwand muss beherrschbar bleiben. Die Stabilität des Finanzsystems darf durch die außerordentlich starke Ausrichtung des Investitionsgeschehens auf Klimaziele nicht gefährdet werden und neue Klimaziele und Vorgaben müssen mit Bedacht gewählt werden. Die deutschen Minderungsziele liegen heute bereits auf dem Niveau, das die EU mit dem Green Deal anstrebt und sollten nicht gleich wieder angehoben werden. Im Fahrzeugbereich wären weitere Verschärfungen der EU-Flottengrenzwerte der falsche Weg. Der Fokus muss jetzt auf der Umsetzung liegen, also auf Innovationen und Investitionen, insbesondere auch in die Infrastruktur.

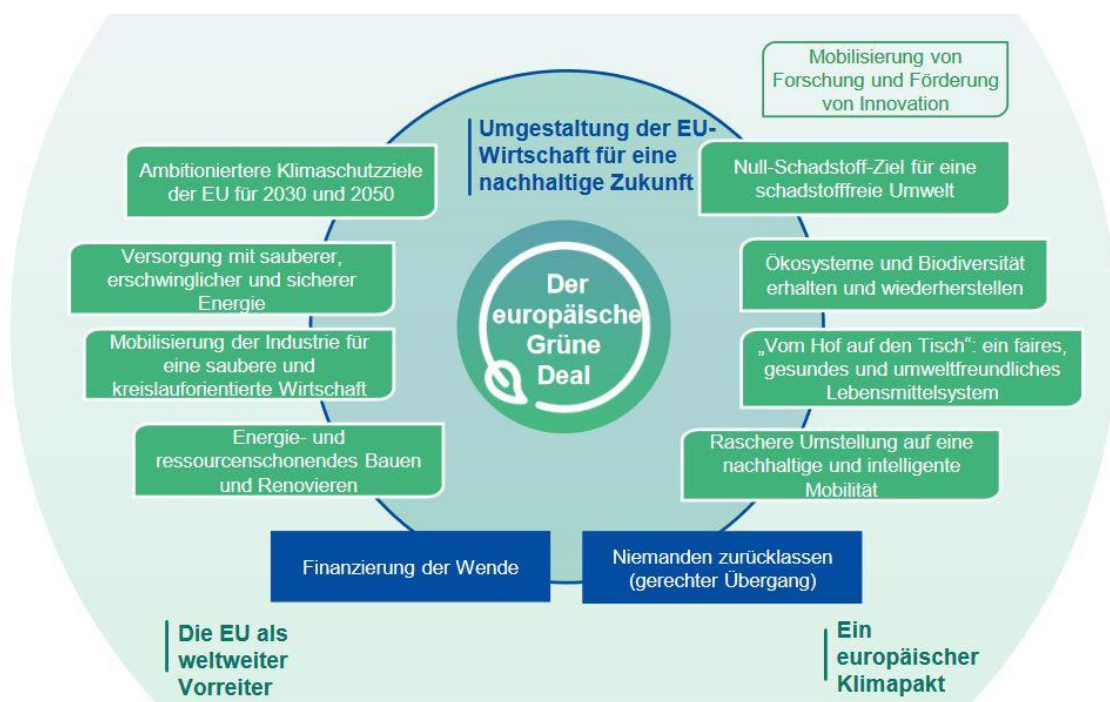
# 1 Ziele und Zeitplan

## Umgestaltung der EU-Wirtschaft für eine nachhaltige Zukunft

### 1.1 Grundsätzliche Ausrichtung und Ziele des Green Deal

Beim europäischen Green Deal handelt es sich laut EU-Kommission insgesamt um eine Wachstumsstrategie, mit der die EU zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft werden soll, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Innovationen sollen eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der verschiedenen Einzelziele spielen.

#### Kernziele des Europäischen Green Deal



Quelle: EU-Kommission, Der europäische Grüne Deal, 11.12.2019

Es ist aus Sicht der vbw generell zu begrüßen, dass Klimaschutz von der Europäischen Kommission auch als Konjunkturprogramm verstanden wird. Jedoch fehlt es bisher an konkreten Aussagen dazu, wie die europäische Wirtschaft und Industrie weiter gestärkt, international wettbewerbsfähig gehalten und im Transformationsprozess unterstützt werden soll. Eine wichtige Rolle kommt in diesem Zusammenhang der angekündigten Industriestrategie zu. Insgesamt müssen effiziente Rahmenbedingungen geschaffen werden, um marktwirtschaftliche Kräfte zur Lösung der klimapolitischen Herausforderungen zu entfalten.

Die Konjunktur in Europa und Deutschland befindet sich aktuell in einer Schwächephase. Vor diesem Hintergrund birgt der Green Deal das Risiko einer zusätzlichen Belastung für die europäische Wirtschaft und insbesondere die Industrie. Schon heute gibt es für die Industrie in der EU in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Kosten Ungleichgewichte im Vergleich zu anderen Weltregionen. Wenn zu ambitionierte Umweltstandards und Klimaziele Wettbewerbsnachteile vergrößern, besteht die große Gefahr, dass industrielle Wertschöpfung aus der EU in Standorte mit geringeren Umwelt- und Klimaschutzstandards abwandert (Carbon Leakage). Dies hätte nicht nur negative Folgen für die Wirtschaft in Europa, sondern wäre auch im Hinblick auf die globalen Klimaziele kontraproduktiv.

Mittelfristig kann die europäische Industrie profitieren, wenn sie sich technologische Vorsprünge in Bezug auf Ressourceneffizienz und klimaschonende Produktion erarbeitet. Doch dies ist ein längerer Prozess, der Planungssicherheit für die europäische Industrie voraussetzt. Starthilfen und finanzielle Förderung seitens der EU können die europäische Industrie dabei unterstützen, ihre Produkte und Technologien zur Marktreife zu bringen. Die Rahmenbedingungen müssen klimafreundliche Produktion fördern und die klassische Industrie im Transformationsprozess oder bei der Vorbereitung darauf unterstützen. Eine starke Wirtschaft ist unabdingbare Grundlage für einen erfolgreichen Transformationsprozess.

## 1.2 Maßnahmen und vorläufiger Zeitplan des Europäischen Green Deal

Als Anhang der Mitteilung zum Green Deal hat die Kommission einen Fahrplan für die wichtigsten Maßnahmen veröffentlicht. Das Arbeitsprogramm der Kommission für 2020 wird genauere Angaben zum Zeitplan der für 2020 angekündigten Maßnahmen enthalten.

---

### Klimaambitionen

---

Vorschlag für ein europäisches „Klimagesetz“ zur Verankerung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050	März 2020
Umfassender Plan zur Anhebung des Klimaziels der EU für 2030 auf mindestens 50 % mit Tendenz zu 55 % in verantwortungsvoller Weise	Sommer 2020
Vorschläge für die Überarbeitung der einschlägigen Legislativmaßnahmen zur Erreichung der ambitionierteren Klimaschutzziele im Anschluss an die Überprüfung der Richtlinie über das Emissionshandelssystem, der Lastenteilungsverordnung, der Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft, der Energieeffizienz-Richtlinie, der erneuerbare-Energien-Richtlinie und der CO <sub>2</sub> -Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge	Juni 2021
Vorschlag für eine Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie	Juni 2021

## Ziele und Zeitplan

Vorschlag für ein CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem für ausgewählte Sektoren 2021

Neue EU-Strategie zur Anpassung an den Klimawandel 2020/2021

---

### Saubere, erschwingliche und sichere Energie

---

Bewertung der endgültigen nationalen Energie- und Klimapläne Juni 2020

Strategie für eine intelligente Sektorenintegration 2020

Initiative „Renovierungswelle“ für den Bausektor 2020

Bewertung und Überprüfung der Verordnung über die transeuropäische Energieinfrastruktur 2020

Strategie für Offshore-Windenergie 2020

---

### Industriestrategie für eine saubere und kreislauforientierte Wirtschaft

---

EU-Industriestrategie März 2020

Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft, einschließlich einer Initiative für nachhaltige Produkte, mit besonderem Schwerpunkt auf ressourcenintensiven Sektoren wie dem Textil-, Bau-, Elektronik- und Kunststoffsektor März 2020

Initiativen zur Förderung von Leitmärkten für klimaneutrale und kreislauforientierte Produkte in energieintensiven Industriezweigen ab 2020

Vorschlag zur Förderung der CO<sub>2</sub>-freien Stahlerzeugung bis 2030 2020

Rechtsvorschriften für Batterien zur Unterstützung des Strategischen Aktionsplans für Batterien und der Kreislaufwirtschaft Oktober 2020

Vorschläge für Rechtsreformen im Bereich Abfallwirtschaft ab 2020

---

### Nachhaltige und intelligente Mobilität

---

Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität 2020

Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zur Unterstützung der Einrichtung öffentlicher Ladestationen und Tankstellen als Teil der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ab 2020

Prüfung legislativer Optionen, um die Produktion und Bereitstellung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe für die verschiedenen Verkehrsträger zu fördern ab 2020



## Ziele und Zeitplan

Überarbeiteter Vorschlag für eine Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr	2021
Überprüfung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz	2021
Initiativen zur Erhöhung und besseren Verwaltung der Kapazitäten des Schienenverkehrs und der Binnenwasserstraßen	ab 2021
Vorschlag für strengere Grenzwerte für Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor	2021

---

 Berücksichtigung von Umweltbelangen in der gemeinsamen Agrarpolitik / Strategie „Vom Hof auf den Tisch“
 

---

Prüfung der Entwürfe der nationalen Strategiepläne unter Berücksichtigung der Ziele des europäischen Grünen Deals und der Strategie „Vom Hof auf den Tisch“	2020-2021
Strategie „Vom Hof auf den Tisch“	Frühjahr 2020
Maßnahmen, einschließlich legislativer Maßnahmen, zur deutlichen Verringerung des Einsatzes und des Risikos chemischer Pestizide sowie des Einsatzes von Düngemitteln und Antibiotika	2021

---

 Erhaltung und Schutz der Biodiversität
 

---

EU-Biodiversitätsstrategie bis 2030	April 2020
Maßnahmen gegen die Hauptursachen des Biodiversitätsverlusts	ab 2021
Neue EU-Forststrategie	2020
Maßnahmen zur Förderung entwaldungsfreier Wertschöpfungsketten	ab 2020

---

 Null-Schadstoff-Ziel für eine schadstofffreie Umwelt
 

---

Nachhaltigkeitsstrategie für Chemikalien	Sommer 2020
Null-Schadstoff-Aktionsplan für Luft, Wasser und Boden	2021
Überprüfung der Maßnahmen zur Bekämpfung der Verschmutzung durch große Industrieanlagen	2021

---

 Einbeziehung der Nachhaltigkeit in alle Politikbereiche der EU
 

---

Vorschlag für einen Mechanismus für einen gerechten Übergang, einschließlich eines Fonds für einen gerechten Übergang, sowie für einen Investitionsplan für ein nachhaltiges Europa	Januar 2020
---	-------------

## Ziele und Zeitplan

Neue Strategie für ein nachhaltiges Finanzwesen	Herbst 2020
Überprüfung der Richtlinie über die Angabe nichtfinanzieller Informationen	2020
Initiativen zur Überprüfung und Bewertung der Verfahren der Mitgliedsstaaten und der EU für eine umweltgerechte Haushaltsplanung	ab 2020
Überprüfung der einschlägigen Leitlinien für staatliche Beihilfen, darunter auch die Leitlinien für Umweltschutz- und Energiebeihilfen	2021
Ausrichtung aller neuen Initiativen der Kommission an den Zielen des Grünen Deals sowie Innovationsförderung	ab 2020
Ermittlung von Unstimmigkeiten in Rechtsvorschriften durch die Interessenträger und Beseitigung dieser Unstimmigkeiten, die die Wirksamkeit der Umsetzung des europäischen Grünen Deals beeinträchtigen	ab 2020
Einbindung der Ziele für nachhaltige Entwicklung in das Europäische Semester	ab 2020

---

 Die EU als globaler Vorreiter
 

---

Aufrechterhaltung der Führungsrolle der EU bei internationalen Verhandlungen über Klima und Biodiversität und weitere Stärkung des internationalen politischen Rahmens	ab 2019
Stärkung der „Diplomatie des Grünen Deals“ der EU in Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten	ab 2020
Bilaterale Bemühungen, um die Partner zum Handeln zu bewegen und die Vergleichbarkeit von Maßnahmen und Strategien zu gewährleisten	ab 2020
Grüne Agenda für den Westbalkan	ab 2020

---

 Gemeinsam handeln – ein Europäischer Klimapakt
 

---

Start des Europäischen Klimapakts	März 2020
Vorschlag für ein 8. Umweltaktionsprogramm	2020

---

Quelle: EU-Kommission, Anhang zu ‚Der europäische Grüne Deal‘, 11.12.2019

## 2 Klimapolitik

### Internationale Vorbildfunktion nur bei Wahrung der Wirtschaftlichkeit und sozialen Verträglichkeit

Die EU-Kommission hat am 04. März 2020 einen Vorschlag zum ersten Europäischen Klimagesetz vorgelegt, mit dem das 2050-Ziel gesetzlich festgelegt und der Rahmen geschaffen werden sollen, die Treibhausemissionen in der EU verbindlich zu senken. Der Gesetzesentwurf sieht zudem vor, das bisherige 2030-Ziel von 40 Prozent Emissionsminderung gegenüber 1990 zu überprüfen und Möglichkeiten für ein neues 2030 Ziel von 50-55 Prozent zu untersuchen.

#### Position der vbw

Das Ziel der Klimaneutralität 2050 entspricht dem wissenschaftlichen Stand. Auch die Bundesregierung und die bayerische Staatsregierung orientieren sich daran. Die EU kann hier aber nur eine internationale Vorbildfunktion einnehmen, wenn sie in verantwortlicher Weise unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit und sozialen Verträglichkeit vorgeht. Eine Anhebung des 2030-Ziels auf mindestens 50 oder sogar 55 Prozent könnte ein noch ambitionierteres 2030-Ziel für Deutschland als heute zur Folge haben, da das gerade gesetzlich festgeschriebene nationale Ziel von minus 55 Prozent gegenüber 1990 im bisherigen europäischen Zielsystem bereits voll eingepreist ist. Dies ist abzulehnen, da bereits das aktuelle Ziel für Deutschland nur mit größten Anstrengungen zu erreichen ist. Hinzu kommt, dass in Deutschland der Ausstieg aus der Kohleverstromung beschlossen wurde. Dieser wird einen erheblichen Klimabeitrag leisten, der im gegenwärtigen System jedoch nur in sehr geringem Umfang auf die Erfüllung unserer europäischen Ziele angerechnet würde. Hier muss ein Weg gefunden werden, diesen Beitrag angemessen zu berücksichtigen.

Für den Klimaschutz spielen ferner insbesondere international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen (z. B. Industriestrompreise, Innovationsumfeld) eine entscheidende Rolle. Bei jeglicher Klimazielverschärfung muss weitreichender und zuverlässiger Carbon-Leakage-Schutz für alle Energieverbraucher, insbesondere aber für die energieintensive Industrie, Grundvoraussetzung sein. Bestehende bewährte Regelungen gilt es zu erhalten.

### 2.1 CO<sub>2</sub>-Grenzausgleich (Carbon Border Adjustment Mechanism)

Im Rahmen des „Green Deal“ will die EU-Kommission die Einführung eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichs prüfen (Carbon Border Adjustment Mechanism) und im Gegenzug bestehende Maßnahmen für den Schutz vor Carbon Leakage (z. B. kostenfreie Zuteilung und Strompreiskompensation) einstellen. Details dazu sind offen. Das gilt insbesondere für folgende Punkte:

- Noch zu klären ist, ob der Grenzausgleich nur für Importe erfolgen soll, deren Produktion mit geringeren CO<sub>2</sub>-Abgaben und CO<sub>2</sub>-Vorgaben belastet sind als in der EU. Damit würden europäische Anbieter im Binnenmarkt geschützt.
- Zudem ist ungeklärt, ob auch Exporte aus der EU heraus in das System einbezogen werden, also klimabedingte Belastungen in der EU beim Export ähnlich wie bei der Umsatzsteuer abgenommen werden. Damit würden Nachteile europäischer Produzenten auf den Weltmärkten vermieden.
- Offen ist, welche Lasten in den Grenzausgleich einbezogen werden sollen. Denkbar sind Lasten speziell aus dem Emissionshandelssystem, ebenso wie Lasten, die sich aus einer neuen europaweiten CO<sub>2</sub>-Steuer ergäben. Rein nationale Lasten und nicht-finanzielle Belastungen dürfte ein EU-Grenzausgleich nicht ausgleichen können.

### Position der vbw

Europäische Unternehmen haben Wettbewerbsnachteile gegenüber Betrieben aus Ländern, die keine oder geringere Steuern/Abgaben auf CO<sub>2</sub>-Emissionen zu leisten haben beziehungsweise geringeren Klimaschutzanforderungen unterliegen. Von daher ist das Ziel, diese Wettbewerbsnachteile so gering wie möglich zu halten und gar zu vermeiden, absolut richtig.

CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmaßnahmen sieht die vbw jedoch sehr kritisch, insbesondere in Bezug auf handelspolitische Auswirkungen und Praktikabilität.

- Das WTO-Recht setzt einem Grenzausgleich sehr enge Grenzen. Wir gehen nicht davon aus, dass ein neues Instrument schon bestehende Belastungsunterschiede (z. B. aktuelles Belastungsniveau des EU-ETS) ausgleichen darf. Ein Grenzausgleich könnte sich also von vornherein nur auf künftige höhere Lasten beispielsweise aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung beziehen. Damit wird gleichzeitig klar, dass er bestehende Entlastungstatbestände nicht ablösen kann.
- Unabhängig von der WTO-rechtlichen Bewertung führt die Einführung eines Grenzausgleichs sicherlich zu nochmals schärferen Handelskonflikten und zu Gegenmaßnahmen. In erster Linie ist das von den USA zu erwarten. Eine handelspolitisch zufriedenstellende Lösung kann also nur auf multilateraler Ebene, idealerweise im Rahmen der WTO, erreicht werden. Am Einstieg müssten zumindest internationale Schwergewichte, darunter die USA, mitwirken. Allerdings ist das derzeit politisch mehr als unwahrscheinlich.
- Administrativ umsetzbar ist ein Grenzausgleich unseres Erachtens nicht. Er müsste die Be- bzw. Entlastung an der Grenze am produktbezogenen CO<sub>2</sub>-Footprint festmachen. Ein allgemein anerkannter Bewertungsmaßstab für den CO<sub>2</sub>-Footprint existiert nicht. Überlegungen, ihn pauschaliert festzustellen, müssten jedenfalls berücksichtigen, dass der spezifische CO<sub>2</sub>-Effizienzgrad, mit dem das Produkt bzw. dessen Wertschöpfungskette verbunden ist, erfasst werden muss. Niemand könnte es akzeptieren, wenn eine hochgradig CO<sub>2</sub>-effizient hergestellte Tonne Stahl im Grenzausgleich genauso behandelt würde wie eine Tonne, die mit Strom aus einem alten Kohlekraftwerk produziert wurde. Auch Pauschalierungen können weitere Verwerfungen auslösen bzw. ebenfalls zu einer Verlagerung bestimmter Wertschöpfungsstufen führen.

- Die administrativen Kosten werden vor allem auch dadurch geprägt, dass ein Erstattungssystem, das zu dem Grenzausgleich notwendigerweise dazugehört, zu erheblichem Missbrauchspotenzial führt, dem mit entsprechendem Aufwand begegnet werden müsste.
- Dem Grunde nach dürfte sich der Ausgleich nicht nur auf physische Produkte beziehen. Auch der Preis über das Netz zur Verfügung gestellter Dienstleistungen hängt von dem Preisniveau am Serverstandort ab. Da Serverparks sehr viel Energie benötigen, wird auch dieses Preisniveau von den Steuern und Abgaben auf Energie bzw. die mit deren Produktion verbundenen Emissionen geprägt.

Falsch wäre es schließlich, den Grenzausgleich selbst mit unmittelbaren steuerlichen Aufkommenserwartungen zu verbinden. Das gelänge nur bei Beschränkung des Systems auf den Importfall. Um eine Produktionsverlagerung (Carbon Leakage) zu verhindern, dürfte ein Mechanismus aber nicht nur auf den Binnenmarkt, also die Belastung von Importen, ausgerichtet werden, sondern müsste auch auf den Weltmärkten auf wettbewerbsgerechte Bedingungen für EU-Unternehmen abzielen und auch Exporte umfassen. Damit steht im Saldo ein völlig ungewisses Aufkommensergebnis. Es kann auch negativ ausfallen.

## 2.2 Ausweitung des europäischen Emissionshandelssystems (EU-ETS)

Die EU-Kommission plant, das EU-ETS auf den Seeverkehr auszuweiten. Eine Ausweitung auf weitere Sektoren soll bis Juni 2021 geprüft werden, eine Bewertung zum Gebäudesektor folgt bereits 2020. Die Menge an kostenlosen Zertifikaten für den Luftverkehr soll verringert werden.

### Position der vbw

Übergeordnetes Ziel muss ein internationaler CO<sub>2</sub>-Preis für alle Sektoren sein. Eine sektübergreifende Ausweitung des EU-ETS ist ein sinnvoller Zwischenschritt, zumal er auf ein marktwirtschaftliches Anreizsystem setzt. Bei einer Integration der Sektoren Gebäude und Verkehr in den EU-ETS ist jedoch zu beachten, dass dies zu schneller steigenden Zertifikatspreisen führen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie kurz- und mittelfristig gefährden kann. Bei den Sektoren Verkehr und Gebäude besteht die Gefahr, dass erst bei sehr hohen CO<sub>2</sub>-Preisen eine Lenkungswirkung erzielt wird und für diese Sektoren der Zertifikatekauf im Gegensatz zu entsprechenden Reduktionsmaßnahmen die günstigere Alternative darstellen würde. Insbesondere für die energieintensive Industrie müssen daher wirkungsvolle und zuverlässige Maßnahmen zum Carbon-Leakage-Schutz (zum Beispiel Ausweitung der kostenlosen Zuteilung von Zertifikaten) und zur Vermeidung von Marktverwerfungen getroffen werden. Sollten Verkehr und Gebäude auch über einen europäischen Emissionshandel reguliert werden, wäre daher zumindest für eine Übergangsphase nur der Handel in einem separaten System eine akzeptable Lösung. Da langfristig eine Verknüpfung dieses separaten Systems mit dem EU-ETS anzustreben ist, müssen zu diesem Zweck jedoch frühzeitig Vorkehrungen getroffen werden, die eine Verbindung der beiden Systeme ermöglichen.

## 3 Energie

### Versorgungssicherheit gewährleisten und europäische Vernetzung voranbringen

Die Europäische Kommission will ihren Fokus weiterhin auf die Steigerung der Energieeffizienz legen, insbesondere auch im IT-Sektor (Green IT). Darüber hinaus soll der Energiesektor zu einem großen Teil auf erneuerbaren Energien basieren. Dabei wird ein schneller europäischer Kohleausstieg und eine Dekarbonisierung der Gaswirtschaft angestrebt, wobei auch das Problem der energiebedingten Methanemissionen angegangen werden soll.

Bei den erneuerbaren Energien wird der Offshore-Windkraft eine entscheidende Rolle beigemessen. Der europäische Energiebinnenmarkt soll weiter ausgebaut und digitalisiert werden. Die Integration erneuerbarer Energien soll durch innovative und digitale Technologien verbessert werden. Die TEN-E-Verordnung zur europäischen Energieinfrastruktur soll daraufhin überprüft werden, ob sie im Einklang mit dem Ziel der Klimaneutralität steht.

Außerdem soll der Strategische Aktionsplan Batterien weiter umgesetzt und die Europäische Batterie-Allianz unterstützt werden. Schließlich soll die Sanierungsquote im Gebäudesektor mindestens verdoppelt werden.

#### Position der vbw

Da die einzelnen Vorschläge noch nicht mit konkreten Maßnahmen unterlegt sind, kann nur die Grundausrichtung bewertet werden; dieser ist insgesamt zuzustimmen. Die vbw begrüßt insbesondere eine Vertiefung des Europäischen Energiebinnenmarktes. Beim Strom sind hier leistungsfähige Übertragungsnetze dringend erforderlich, um die Versorgungssicherheit im Zuge der Energiewende nicht zu gefährden. Die vbw tritt nachdrücklich für einen zügigen Netzausbau in Deutschland ein, lehnt aber überzogene europäische Anforderungen bei den Interkonnektoren ab. Deutschland steht mit seinem parallelen Kernenergie- und Kohleausstieg vor besonders großen Herausforderungen. Wenn andere europäische Staaten diesem Beispiel schnell folgen sollen, wäre es kontraproduktiv, die Umsetzung der Energiewende in Deutschland zusätzlich zu erschweren. Der europaweite Hochlauf der Erneuerbaren Energien ist für die Erreichung der Klimaziele in allen Sektoren von zentraler Bedeutung.

Auch bei einem europäischen Kohleausstieg muss insbesondere auf die Versorgungssicherheit geachtet werden. Da die Kohleverstromung ohnehin durch steigende CO<sub>2</sub>-Preise zunehmend unwirtschaftlich wird, sollte außerdem auf planwirtschaftliche Ausstiegspläne verzichtet werden.

Die Bezahlbarkeit von Strom muss künftig deutlich mehr im Fokus stehen: wettbewerbsfähige Industriestrompreise sind der beste Schutz vor Carbon Leakage und ein wesentlicher

Treiber für die Sektorkopplung. Zu denken ist beispielsweise auch an Anpassungen des Beihilferechts.

Die weitere Förderung einer Batterieindustrie in Europa ist zu begrüßen und notwendig. Dies trägt der strategischen Bedeutung der Entwicklung und Herstellung von Batterien in Europa Rechnung. Neue Speichertechnologien sind zudem erforderlich, wenn der Einsatz volatiler erneuerbarer Energien einen zuverlässigen Beitrag zur Versorgungssicherheit leisten soll.

## 4 Biodiversität, Naturschutz

### Möglichkeiten zur Stärkung biologischer Vielfalt verbessern sowie FFH- und Vogelschutzrichtlinie an heutige Anforderungen anpassen

Die EU-Kommission will eine Biodiversitätsstrategie vorstellen. Biodiversitätsreiche Land- und Meeresgebiete sollen stärker geschützt werden. In Städten soll es mehr Biodiversität geben.

#### Position der vbw

Biologische Vielfalt zu schützen und zu fördern sowie ihre Bestandteile nachhaltig zu nutzen, ist zwar sinnvoll. Doch dem freiwilligen, flexiblen und kooperativen Naturschutz ist dabei Vorrang einzuräumen. Neue rechtlich verbindliche Vorgaben sind nicht notwendig.

#### 4.1 Biologische Vielfalt: Natur auf Zeit Modelle erleichtern

Steinbrüche, Baggerseen, Ton-, Sand- und Kiesgruben sind geeignete Lebensräume für viele besonders geschützte Vögel, Amphibien, Reptilien, Insekten und Pflanzen. Solche Lebensräume finden sich auch im Bereich der Land- und Forstwirtschaft. Die sich dort befindlichen Arten benötigen offene Böden, vegetationsarme Gewässer und Felswände, also sog. frühe Sukzessionsstadien. Solche werden durch den laufenden Betrieb im Rahmen der Rohstoffgewinnung sowie der Land- und Forstwirtschaft immer wieder erzeugt. Artikel 12 der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) der EU schützt viele dieser Arten. Die Unternehmen können das Risiko einer unabsichtlichen Tötung und Störung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch ein entsprechendes Management zwar reduzieren. Doch spätestens wenn eine vollständige Rekultivierung behördlich gefordert oder aus Eigentumsgründen notwendig ist, muss der Betreiber der Gewinnungsstätte mit hohen Kosten für Ausgleichsmaßnahmen rechnen. Er muss gegebenenfalls den Lebensraum der Gewinnungsstätte an anderer Stelle neu schaffen und Tier und Pflanzen umsiedeln; in vielen Fällen sogar die Nachsorge übernehmen.

Die EU muss daher darauf hinwirken, dass Modelle wie „Natur auf Zeit/Wanderbiotope“ generell ermöglicht werden, ohne die (Wieder-)Aufnahme einer zulässigen Nutzung zu gefährden, und den Mitgliedsstaaten dafür Lösungsmodelle zur Verfügung stellen. Solche anthropogenen Ersatzlebensräume müssen möglich sein. Im Bereich des Artenschutzes ist für Pflanzen und Tiere wie Vögel, Amphibien, Reptilien und Insekten, die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie der EU geschützt sind, ein Modell zu schaffen, wonach eine Ansiedlung dieser Arten, beispielsweise während einer Rohstoffgewinnung nicht dazu führt, dass temporäre Lebensräume und Maßnahmen als dauerhafte Fortpflanzungs- und Ruhestätten geschützt sind. Eine Renaturierung / Rekultivierung des Geländes würde damit wesentlich erleichtert.



## 4.2 FFH- und Vogelschutzrichtlinie praxisnäher gestalten

FFH- und Vogelschutzrichtlinie müssen an heutige Anforderungen angepasst werden.

### *Bestandsschutz sicherstellen*

Durch die EuGH-Rechtsprechung wird der Bestandsschutz von genehmigten Anlagen weiter ausgehöhlt. So hat der EuGH entschieden, dass nach Genehmigung eines Vorhabens das Verschlechterungsverbot des Art. 6 Abs. 2 FFH-Richtlinie zu prüfen ist, wenn mit dem Bau noch nicht begonnen wurde und das Gebiet, in dem sich das Vorhaben befindet, nach Erteilung der Genehmigung zum Natura 2000-Gebiet erklärt wurde.

Zur Sicherstellung des Bestandsschutzes und der Verbesserung des Investitionsschutzes muss klargestellt werden, dass die Anforderungen an Projekte in der Zulassungsentscheidung abschließend geregelt werden und zusätzliche bzw. erneute Verpflichtungen im Rahmen oder nach der Realisierung von Baumaßnahmen nicht gefordert werden dürfen. Dies betrifft z. B. die Durchführung einer erneuten Verträglichkeitsprüfung oder eines artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahrens.

### *Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vereinfachen*

Die EU-Kommission hat in einem Guidance Document die Möglichkeit eröffnet, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch vorab durchgeführte Maßnahmen zu vermeiden. Die bisher vom deutschen Gesetzgeber unternommenen Bemühungen, diese Möglichkeit für Baumaßnahmen praktikabel zu machen, wurden vom Bundesverwaltungsgericht teilweise verworfen. So kann eine Verletzung des Tötungsverbots nicht mehr durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vermieden werden.

Eine Vereinfachung des europäischen Artenschutzes ließe sich ohne Beeinträchtigung der Erhaltungsziele erreichen, indem vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen und alle zu ihrer Verwirklichung erforderlichen Handlungen in der FFH-Richtlinie aufgeführt werden. Maßnahmen, einschließlich Unterhaltungsmaßnahmen, durch die erforderliche Habitat-Bedingungen für geschützte Arten erhalten werden, müssen von den Verbotstatbeständen freigestellt werden.

### *Rechtssicherheit bei Ausnahmen erhöhen*

Auch nach Erteilung einer Ausnahme gibt es für genehmigte Projekte keine Rechtssicherheit, wenn sich nach der Genehmigung die natürlichen Gegebenheiten verändern oder Arten angetroffen werden, die vorher nicht entdeckt worden sind. Korrekte Handlungen bei der Ausführung eines behördlich zugelassenen Eingriffs dürfen sich nicht negativ auswirken.

### *Ausnahmegründe ausweiten*

Art. 9 der Vogelschutzrichtlinie sieht keine Ausnahmeregelung aus verkehrlichen oder

wirtschaftlichen Gründen vor. Im Bereich der Vogelschutzrichtlinie muss es nach dem Modell der FFH-Richtlinie auch einen Ausnahmegrund der „anderen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ geben.

*Ungefährdete Arten aus der FFH-Richtlinie streichen*

Es ist eine Überarbeitung der Anhänge gemäß Art. 19 der Richtlinie nach wissenschaftlichen Kriterien vorzunehmen. EU-weit ungefährdete Arten sind aus den Anhängen zu streichen.

*Ungefährdete Arten aus der Vogelschutzrichtlinie ausklammern*

Verbote sind auf nachweislich gefährdete Arten zu beschränken und es müssen Ausnahmen für zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ermöglicht werden.

## 5 Null-Schadstoff-Ziel für eine schadstofffreie Umwelt

### Environmental Leakage verhindern

Die EU-Kommission will 2021 einen Null-Schadstoff-Aktionsplan für Luft, Wasser und Boden annehmen. Das Ziel einer schadstofffreien Umwelt und des Schutzes europäischer Ökosysteme soll mit zusätzlichen Maßnahmen zur Vermeidung neuer Umweltverschmutzungen sowie zur Bereinigung und Beseitigung bestehender Verschmutzung erreicht werden. Zudem sollen die natürlichen Funktionen von Grundwasser und Oberflächengewässern wiederhergestellt werden.

Die EU-Kommission plant zudem, Maßnahmen zur Bekämpfung der Einwirkungen durch große Industrieanlagen zu überprüfen und eine Nachhaltigkeitsstrategie für Chemikalien vorzulegen. So soll ein besserer Schutz vor gefährlichen Chemikalien gewährleistet und die Entwicklung nachhaltiger Alternativen gefördert werden. Um besseren Gesundheits- und Umweltschutz mit gesteigerter globaler Wettbewerbsfähigkeit zu verbinden möchte die EU-Kommission mit allen Beteiligten, inklusive der Industrie, zusammenarbeiten.

#### **Position der vbw**

Eine Zero-Pollution- oder „Null-Schadstoff“-Strategie ist aus Sicht der Wirtschaft mit großer Vorsicht zu betrachten. Durch die bestehende EU-Umweltgesetzgebung u.a. zu chemischen Produkten sind Mensch und Umwelt bereits umfassend geschützt. Politische Entscheidungen sollten hier dringend auf Basis von Fakten und auf der Grundlage von wissenschaftlichen Risikobewertungen erfolgen. Sie sollten außerdem alle Dimensionen der Nachhaltigkeit sowie die sichere Anwendung von Materialien und Produkten berücksichtigen. Ein Verbot um jeden Preis ist dabei nicht zielführend. Im Vordergrund einer zukünftigen EU-Strategie sollten deshalb der Nutzen von Materialien und Produkten sowie deren nachhaltige und sichere Verwendung stehen.

Analog zum Carbon-Leakage-Schutz im Bereich der Klimapolitik dürfen überzogene Umwelanforderungen nicht dazu führen, dass Industrieproduktionen in außereuropäische Länder mit geringen Umweltstandards verlagert werden (Environmental Leakage).

## 6 Kreislaufwirtschaft

### Ganzheitlicher Ansatz zum Aufbau von Stoffkreisläufen erforderlich

Die EU-Kommission hat im März 2020 einen neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft vorgeschlagen, dessen Schwerpunkt auf der nachhaltigen Ressourcennutzung liegt. Dabei sollen ressourcenintensive Bereiche im Vordergrund stehen wie z. B. Textilwirtschaft, Bauwirtschaft, Elektro- und Plastikprodukte. Es soll verstärkt auf Digitalisierung gesetzt werden. So wird ein elektronischer Produktpass überlegt, der Angaben zur Herstellung, Reparaturmöglichkeit und den Umgang mit der Produktentsorgung enthält. Es soll ein EU-Modell zur Mülltrennung erarbeitet werden.

Initiativen zur Förderung von Leitmärkten für klimaneutrale und kreislaforientierte Produkte in energieintensiven Industriezweigen, Rechtsvorschriften für Batterien zur Unterstützung des Strategischen Aktionsplans für Batterien und der Kreislaufwirtschaft und Vorschläge für Rechtsreformen im Bereich Abfallwirtschaft sind ebenfalls für 2020 geplant.

#### **Position der vbw**

Gemeinsame Regeln für die Herstellung, den Handel und das Recycling von Produkten sind im EU-Binnenmarkt unabdingbar. Die Kreislaufwirtschaft weist ein enormes Potenzial für neue Tätigkeiten und Arbeitsplätze auf und bietet weitreichende Chancen. Neue Recyclingtechnologien und Geschäftsmodelle der Kreislaufwirtschaft bieten zudem große Chancen für innovative, emissionsarme Technologien sowie nachhaltige Produkte und Dienstleistungen. Unternehmen müssen daher aufgrund ihres Wissens über erfolgreiche Verfahren, Rohstoffe und Spezifikationen im Mittelpunkt einer funktionierenden und wettbewerbsorientierten Kreislaufwirtschaft stehen. Industrie und Politik müssen zudem intensiv zusammenarbeiten, damit funktionierende Märkte für Recyclingrohstoffe entstehen können. Wichtig ist dabei innovative und wirtschaftsverträgliche Ansätze durch starre Vorgaben und zu hohe Regulierung nicht zu gefährden oder nicht gewollte Marktverzerrungen zu verhindern.

Konzepte zur Kreislaufführung von Materialien und Produkten müssen alle Aspekte der Nachhaltigkeit, also ökologische, ökonomische und soziale Auswirkungen berücksichtigen. Bei einem elektronischen Produktpass ist auf die Wahrung von Betriebsgeheimnissen zu achten.

## 7 Kunststoffe

### Produktdiskriminierungen verhindern

Die EU-Kommission will, dass bis 2030 das Material aller Verpackungen in der EU in einer wirtschaftlich vertretbaren Weise wiederverwendbar oder recycelbar ist und einen Rechtsrahmen für biologisch abbaubare und biobasierte Kunststoffe entwickeln. Die Kommission will hierzu die Kunststoffstrategie 2018 weiterverfolgen und sich unter anderem auf Maßnahmen zur Bekämpfung des gezielten Zusatzes von Mikroplastik konzentrieren und die unbeabsichtigte Freisetzung von Kunststoffen, z. B. aus Textilien oder durch Reifenabrieb eingrenzen.

Zudem soll durch die Bekämpfung von Mikroplastik ein weiteres Problem im Kampf gegen Kunststoffabfälle angegangen werden. Weiterhin plant die Kommission neue Einnahmeströme zur finanziellen Verwirklichung der Klimaziele, von denen ein Teil auf Zahlungen für nicht recycelte Verpackungsabfälle aus Kunststoff beruhen soll.

#### **Position der vbw**

Kunststoffe leisten einen wichtigen Beitrag zu Energie- und Materialeinsparungen und sind integraler Bestandteil europäischer Wertschöpfung und Innovationskraft. Es gibt bereits im Kontext der europäischen Chemikalienregulierung Bestrebungen in Richtung eines umfassenden Verbots von Mikroplastik, was deutlich zu weit führen würde. Pauschale Materialdiskriminierungen müssen vermieden werden. Es ist Augenmaß zu wahren, damit nicht eine Vielzahl moderner Produkte plötzlich nicht mehr hergestellt werden kann. Bei den Plänen zur Minimierung von nicht recycelten Verpackungsabfällen aus Kunststoff gilt es, Lenkungssteuern zu vermeiden. Lenkungssteuern haben ganz grundsätzlich nur begrenzte Effekte entfalten können und speziell der internationale Wettbewerb setzt diese enge Grenzen. Positive, auf zielgemäße Investitionen ausgerichtete steuerliche Anreize versprechen eher Erfolg, da mit diesen Anreizen die Interessen der Betroffenen und der Haushaltspolitik sowie das Lenkungsziel gleichmäßig ausgerichtet werden. Bezogen auf aktuelle Herausforderungen heißt das auch, dass steuerliche Impulse für Investitionen in technischen Fortschritt und Innovationen im Bereich Kunststoff gestärkt werden müssen.

Bei der Weiterführung der Kunststoffstrategie ist zu beachten, dass für eine anhaltende Steigerung des Einsatzes von Rezyklaten die Erfüllung von auf dem Markt nachgefragten Qualitätsanforderungen erforderlich ist. Zudem muss jeweils der gesamte Nutzen beim Rohstoffeinsatz im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung berücksichtigt werden.

## 8 Energie- und ressourcenschonendes Bauen und Renovieren

### Klimaarchitektur schafft wirtschaftliche Anreize

Die EU-Kommission möchte die jährliche Renovierungsquote des Gebäudebestands in den Mitgliedsstaaten von aktuell zwischen 0,4 und 1,2 Prozent mindestens verdoppeln, um die Energieeffizienz- und Klimaziele der EU zu erreichen. Dazu sollen sich die EU und die Mitgliedsstaaten an einer Renovierungswelle für öffentliche und private Gebäude beteiligen. Die EU-Kommission plant, ab 2020 die langfristigen Renovierungsstrategien der Mitgliedsstaaten zu bewerten, die Bauprodukteverordnung zu überarbeiten und an der Möglichkeit zu arbeiten, den Gebäudesektor in den europäischen Emissionshandel einzubeziehen.

Weiter schlägt die EU-Kommission vor, im Jahr 2020 an einer neuen Initiative zu Renovierungen zu arbeiten. Die Initiative soll im Rahmen von InvestEU innovative Finanzierungssysteme umfassen und u.a. eine Plattform beinhalten, auf der sich Bausektor, Architekten, Ingenieure und Behörden effizient vernetzen können. Insbesondere Sozialwohnungen, Schulen und Krankenhäuser sollen von zukünftigen Investitionen in die Energieeffizienz profitieren.

#### **Position der vbw**

Maßnahmen im Bereich Klimaarchitektur und Städtebau setzen wirtschaftliche Anreize, die unserer Forderung von Klimaschutz als Konjunktur- und Modernisierungsprojekt gerecht werden. Zu begrüßen ist, dass auch der Bestand einbezogen wird. Die Potenziale der Digitalisierung müssen auch hier noch stärker ausgeschöpft werden, namentlich durch den gezielten Einsatz von Building Information Modeling (BIM).

## 9 Übergang zu einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität

### Vernetzte Wirtschaft braucht leistungsfähige nachhaltige Infrastruktur

Die EU-Kommission wird 2020 eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität verabschieden. Der multimodale Verkehr soll verbessert werden, sodass das Verkehrssystem effizienter wird. Vorrangig sollte ein wesentlicher Teil des Anteils von 75 Prozent des Güterbinnenverkehrs, der derzeit auf der Straße abgewickelt wird, auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen verlagert werden. Dies erfordert Maßnahmen zur besseren Verwaltung und zur Erhöhung der Kapazität des Schienenverkehrs und der Binnenwasserstraßen, die die Kommission bis 2021 vorschlagen wird.

Die EU-Kommission will neue Überlegungen dazu anstellen, wie wirksame Straßenbenutzungsgebühren (Maut) in der EU erreicht werden können.

Die EU-Kommission plant, die Produktion und Verbreitung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe voranzutreiben. Bis 2025 werden laut EU-Kommission etwa eine Million öffentliche Ladestationen und Tankstellen für die 13 Millionen emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge benötigt, die voraussichtlich auf europäischen Straßen fahren werden. Die EU-Kommission wird die Einrichtung öffentlicher Ladestationen und Tankstellen dort unterstützen, wo nach wie vor Lücken bestehen, insbesondere im Langstreckenverkehr und in weniger dicht besiedelten Gebieten.

Die EU-Kommission plant, strengere Grenzwerte für Luftschadstoffemissionen wie Stickoxiden und Partikeln von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, konkret EURO VII, vorzuschlagen. Darüber hinaus soll bis Juni 2021 ein Vorschlag zur Überarbeitung der Rechtsvorschriften über CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für PKW und leichte Nutzfahrzeuge unterbreitet werden, um ab 2025 den Weg hin zu emissionsfreier Mobilität zu ebnen. Für schwere Nutzfahrzeuge ist die Revision der CO<sub>2</sub>-Flottenstandards für 2022 geplant. Parallel dazu wird die EU-Kommission ergänzend zu bestehenden und künftigen CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Fahrzeuge die Anwendung des europäischen Emissionshandels auf den Straßenverkehr in Erwägung ziehen.

#### **Position der vbw**

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für eine stark vernetzte europäische Wirtschaft unerlässlich. Die Verbesserung europäischer Transportabläufe stärkt die Wettbewerbsfähigkeit Europas. Digitalisierung bietet zusätzliches Potenzial für Effizienzsteigerungen bei allen Verkehrsträgern. Die Wahrnehmung der Waren-, Personen- und Dienstleistungsfreiheit vollzieht sich heute wesentlich über die Verkehrsinfrastruktur. Einschränkungen und Verbote bedeuten daher de facto Einschränkungen dieser Grundfreiheiten, die nur in extremen Ausnahmesituationen, bei Vorhandensein adäquater

Transportalternativen und unter Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zulässig sein können. Die Anstrengungen zur Verbesserung der Lade- und Tankinfrastruktur sind zu begrüßen.

Die europäische und insbesondere die deutsche und bayerische Automobilindustrie sind durch die aktuellen Vorgaben der CO<sub>2</sub>-Reduktion im internationalen Wettbewerb bereits stark belastet, da es weltweit zwar ähnliche aber kaum vergleichbar hohe Vorgaben gibt. Entsprechend müssen die Revisionen bzw. Weiterentwicklungen der CO<sub>2</sub>-Standards für Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie der EURO Emissionsstandards gemeinsam betrachtet werden, um zu wirtschaftlich tragfähigen Lösungen zu kommen. Der Industriestandort Europa darf durch neue Vorgaben nicht weiter geschwächt werden, sondern muss durch eine Harmonisierung internationaler Standards gestärkt werden. Die EU-Kommission ist gefordert, dafür zu sorgen, dass die ambitionierten EU-Standards insbesondere für Nutzfahrzeuge über eine UNECE-Regelung auch in Nicht-EU-Staaten zur Anwendung kommen und somit die größtmöglichen positiven Effekte auf das Klima entfalten können, während Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden.

Die erst 2018 verschärften Flottengrenzwerte zahlen bereits auf die ambitionierteren Ziele des Green Deal ein. Es darf keinen Überbietungswettkampf der Reduktionsziele geben - jetzt müssen vielmehr die Rahmenbedingungen geschaffen werden, die das Erreichen der ohnehin schon ambitionierten Vorgaben überhaupt erst ermöglichen. Die Nutzung der CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenziale von alternativen und regenerativen Kraftstoffen, den sogenannten E-Fuels, ist stärker zu berücksichtigen. Damit können die Emissionen der Bestandsflotte parallel zum Hochlauf von Nullemissionsfahrzeugen reduziert werden.

Bei der Eurovignetten-Richtlinie (Maut) muss der Fokus auf die Anreizung der Flottenerneuerung liegen. Eine zusätzliche CO<sub>2</sub>-Komponente bei der Maut müsste auch CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe umfassen.

#### *LKW-Maut zwischen 2,8 und 7,5 Tonnen (in Diskussion)*

Die vbw begrüßt, dass die geplante Ausweitung der EU-Richtlinie für Mautsysteme vorerst nicht angenommen wurde, da die Ausweitung auch Kleintransporter getroffen hätte. Die geplante Mautausweitung hätte gerade für kleine und mittelständische Betriebe im ländlichen Raum unverhältnismäßig mehr Kosten und Bürokratie gebracht und das Handwerk stark getroffen.

Konkrete Maßnahmen müssen daraufhin überprüft werden, inwieweit sie zusätzliche Belastungen für den Transportsektor und den Wirtschaftsstandort Europa bedeuten und ob bzw. in welchem Umfang sie zur Emissionsreduktion im jeweiligen Sektor beitragen können. Notwendig ist die Zweckbindung von Infrastrukturgebühren für die Infrastrukturfinanzierung. Es ist auch, gerade aus Klimaschutzgründen, darauf zu achten, dass es nicht zu einem wettbewerbsverzerrenden und unverhältnismäßig steigenden Einsatz von Kleintransportern kommt. Nach Ansicht der vbw müssen Mobilität und der freie Fluss des Warenverkehrs uneingeschränkt gewährleistet werden. Gleichwertige Alternativen zum Transport über die Straße sind in vielen Bereichen jedenfalls derzeit nicht ersichtlich.



*Zusätzliche LKW-Maut für besonders belastete Abschnitte (in Diskussion)*

Dies wäre aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes zwar zunächst nachvollziehbar, aber eine zusätzliche Verteuerung von Transporten. Das ist als unverhältnismäßig abzulehnen, da der Lenkungseffekt aufgrund der Notwendigkeit der Transporte nicht erreicht wird.

*Null-Emissionen von LKW auf besonders belasteten Strecken ab 20xx (in Diskussion)*

Sofern entsprechende Vorgaben beschlossen werden, ist entscheidend, dass die EU-Vorschriften ausreichende Vorlaufzeiten umfassen. Dafür ist es notwendig, dass neben den entsprechenden rechtlichen Vorgaben auch die detaillierten technischen Bestimmungen in Form von delegierten oder Durchführungsrechtsakten rechtzeitig veröffentlicht werden. Dabei gilt es auch zu berücksichtigen, dass gerade LKW ein oft längeres, mehrstufiges Produktionsverfahren durchlaufen.

*Weitere Rahmenbedingungen für emissionsarme Fahrzeuge*

Die Marktdurchdringung bereits verfügbarer Technologien erfordert den raschen Ausbau einer ausreichenden Lade- und Tankinfrastruktur in ganz Europa sowie finanzielle Anreize für den Einsatz aller verfügbaren Technologien zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Straßenverkehr. Dazu zählen zum Beispiel auch eine CO<sub>2</sub>-Komponente in der Straßenmaut, Investitionen in Oberleitungen entlang von Autobahnen zwischen Logistikhubs und Häfen sowie der Ausbau der Tankstelleninfrastruktur für CNG/LNG und Wasserstoff und der Ladeinfrastruktur für batterieelektrische PKW und LKW entlang der europäischen Hauptverkehrsnetze

Innovative Nutzfahrzeuge können in ihrem Einsatzfeld zwischen logistischen Knoten einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung im Güterverkehr und in Transportketten leisten. Längere Fahrzeugkombinationen, wie sie beispielsweise das Europäische Modulare System (EMS) bietet, können enorme CO<sub>2</sub>-Einsparungen erreichen. EMS-Fahrzeuge sind leistungsstarke Fahrzeugkombinationen und senken in der Regel aufgrund der höheren Achsenzahl bei gleichem Gewicht die Straßenbelastung. Auf dem Markt für schwere Nutzfahrzeuge bietet diese Technologie eine sehr CO<sub>2</sub>-effiziente Transportmöglichkeit pro Ladungseinheit. Die Möglichkeit einer Anrechnung dieser Systeme im Zuge der Revision der CO<sub>2</sub>-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge (VO (EU) 2019/1242) würde weitere Investitionsanreize in der Übergangsphase zu einem umweltfreundlichen Straßengüterverkehr darstellen. Erfahrungen mit dem Lang-LKW in Deutschland weisen nach, dass pro transportierte Tonne bzw. pro Transporteinheit zwischen 15 bis 25 Prozent Kraftstoffeinsparungen erzielt werden können. Proportional zur Absenkung des Kraftstoffverbrauchs nehmen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen ab. Durch die Realisierung multimodaler Behälterverkehre kann die Effizienz von Vor- und Nachläufen zum Schienen- und Schiffsverkehr ebenfalls signifikant erhöht werden. Dies stärkt den Kombinierten Verkehr und entlastet die Straßen im Fernverkehr.

Alternative Kraftstoffe und insbesondere E-Fuels müssen regulativ fair behandelt werden, da sie eine entscheidende Rolle bei der Erreichung der europäischen und nationalen Klimaziele spielen. Sie können insbesondere die CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Bestandsflotten erheblich senken.

Insgesamt gilt es, Technologieoffenheit zu bewahren, um langfristig nachhaltige Lösungen zu finden. Die Industrie muss bei der Forschung und Entwicklung sowie generell im Transformationsprozess unterstützt werden.

Die Potenziale der Digitalisierung müssen im Verkehrssektor stärker ausgeschöpft werden (u. a. automatisiertes Fahren, vernetzte verkehrsträger- und unternehmensübergreifende Mobilität). Darauf sollte die EU einen Fokus richten, auch durch die Schaffung eines innovationsfreundlichen Rechtsrahmens und den Abbau etwaiger Hemmnisse beispielsweise im Bereich der DSGVO.

### *Luftverkehr*

Wirksamer Klimaschutz im Luftverkehr braucht Konzepte, die dem weltweiten Wettbewerb Rechnung tragen. Nur so werden Emissionen wirklich eingespart und nicht nur verlagert. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern ist der Luftverkehr bereits seit 2012 Teil des EU-Emissionshandels (ETS) und wächst auf innereuropäischen Flügen CO<sub>2</sub>-neutral. Innerhalb Europas schafft der ETS gleiche Wettbewerbsbedingungen – gegenüber der starken außereuropäischen Konkurrenz stellt er aber einen Wettbewerbsnachteil für den Standort Europa dar: Flüge aus Europa zu außereuropäischen Drehkreuzen unterliegen ebenso wenig dem ETS wie die Heimatmärkte nichteuropäischer Wettbewerber. Vor dem Hintergrund der Wettbewerbsneutralität muss die EU dies bei ihrer künftigen Klima- und Industriepolitik berücksichtigen.

Um zukünftig CO<sub>2</sub> im Luftverkehr zu sparen, ist der Einsatz von synthetischem Kerosin eine echte Option. Die EU muss hierzu eine Roadmap für die Markteinführung nachhaltiger Kraftstoffe inklusive der gezielten Förderung von Pilotanlagen und dem perspektivischen Aufbau eines industriellen Hochlaufs auf den Weg bringen.

Derzeit müssen Flugzeuge zum Teil lange Umwege fliegen, die für die Klimabilanz schlecht sind. Ein echter Fortschritt wäre eine zeitnahe Umsetzung des Single European Sky. Ein effizienter und einheitlicher europäischer Luftraum mit modernen und harmonisierten Prozessen kann durch optimierte Streckenführung bis zu 10 Prozent CO<sub>2</sub> auf innereuropäischen Strecken einsparen.

Mit CORSIA wird 2021 ein von der Luftverkehrsbranche unterstütztes internationales Instrument zur Bepreisung und Begrenzung der aus dem Flugverkehr stammenden CO<sub>2</sub>-Emissionen wirksam. Ziel muss es sein, auch die noch zögerlichen Länder zu überzeugen, sich an CORSIA zu beteiligen (EU Engagement für eine Stärkung der internationalen Kooperation). Es muss ein Weg gefunden werden, den ETS (s.o.) und CORSIA optimal aufeinander abzustimmen, um Doppelbelastungen für europäische Airlines zu vermeiden.

## 10 Haushalts- und förderpolitische Absicherung des vorgesehenen Kurses

### Übergang ohne Gefährdung wichtiger bestehender Aufgaben sicherstellen

Die EU-Kommission geht davon aus, dass zur Erreichung der für 2030 gesetzten Klimaziele jährlich 260 Milliarden Euro mehr als derzeit investiert werden müssen. Der EU-Haushalt soll deshalb umfassend auf Klimaziele ausgerichtet werden, unter anderem durch einen entsprechenden 25-Prozent-Anteil in allen EU-Programmen.

In die Finanzierungsstrategie fließt die bereits angekündigte deutlich stärkere Ausrichtung der Europäischen Investitionsbank auf Investitionen in Klimaziele ein.

Zudem soll geprüft werden, wie Mitgliedsstaaten ihre Haushalte stärker auf Klimaziele ausrichten können und wie das Beihilferecht stärker an Erfordernissen der Klimapolitik ausgerichtet werden kann.

#### **Position der vbw**

Grundsätzlich ist es zu begrüßen, wenn auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Investitionen gestärkt und beihilferechtliche Hürden abgebaut werden. Eine wirksame fiskalische Unterstützung der klimapolitisch erforderlichen Transition und Innovationen ist zielführend. Sie darf allerdings wichtige bestehende Finanzierungsstrukturen nicht gefährden.

## 11 Sustainable Finance

### Weitere Vorgaben zu klimafreundlicher Finanzierung mit mehr Umsicht gestalten

Privatwirtschaftliche Investitionen in Klimaziele sollen mittels der Sustainable-Finance-Strategie der EU forciert werden. Das in Teilen bereits beschlossene Regulierungspaket beinhaltet eine Taxonomie (Bewertungsschema, zunächst nur für Umweltaspekte und mit einem Fokus auf Klimathemen), eine Weiterentwicklung der nichtfinanziellen Berichtspflichten der Unternehmen und perspektivisch einen Green-Bond-Standard.

Geprüft werden soll zudem, ob Kapitalhinterlegungspflichten mit Bezug auf Klimarisiken anzupassen sind – im Rahmen eines „Green Supporting Factor“ sind geringere Eigenkapitalquoten von Finanzinstituten bei Investitionen in ökologische Finanzprodukte in der Diskussion – und wie das Finanzsystem den Umgang mit klimabedingten Katastrophen erleichtern kann.

In diesem Kontext ist es wichtig, dass Christine Lagarde als neue Präsidentin der Europäischen Zentralbank die von der EZB in den letzten Jahren aufgekauften Anleihen mit einem Volumen von ca. 2,5 Billionen Euro stark in Klima-Engagements umschichten will.

#### **Position der vbw**

Eine Harmonisierung verschiedener Standards zu ökologischer Nachhaltigkeit kann zwar die bereits gute Marktentwicklung auf diesem Feld weiter stützen. Die Regulierung zu Sustainable Finance geht jedoch weit darüber hinaus und führt zu massiven Belastungen der Realwirtschaft. Das Finanzsystem ist rechtssystematisch nicht der richtige Ort, um klimapolitische Ziele durchzusetzen. Der derzeitige Ansatz, über parlamentarisch nicht legitimierte technische Arbeitsgruppen und delegierte Verordnungen – weitgehend ohne Einbeziehung der Realwirtschaft – Standards zu ökologischer Nachhaltigkeit festzulegen, birgt darüber hinaus die erhebliche Gefahr von unkalkulierbaren Marktverzerrungen und Risiken im Finanzsektor. Die Sustainable-Finance-Regulierung ist nur dem Grunde nach auf Freiwilligkeit ausgerichtet. Durchbrochen wird das Prinzip schon von den neuen Offenlegungspflichten für bestimmte große Unternehmen. Das Bündel ihrer Wirkungsmechanismen wird im Zusammenspiel mit Druck aus dem Markt, der Aufsicht, dem öffentlichen Förderwesen und weiteren gesetzlichen Vorgaben alle Unternehmen treffen, vielfach mit zwingendem Charakter.

Mit der Sustainable-Finance-Regulierung sind überbordende Bürokratielasten (Berichts- und Nachweisobligationen für Finanz- und Realwirtschaft) ebenso verbunden wie Marktverwerfungen, die sich aus übermäßiger Lenkung ergeben. In der Realwirtschaft drohen neue Finanzierungshindernisse für Vorhaben, die nicht in das Bewertungsschema der Regulierung passen, während auf den Finanzmärkten zusätzliche Unsicherheit entstehen kann.

Insgesamt müssen weitere Regulierungsschritte – namentlich die technischen Details zur Taxonomie und die Umsetzung im nationalen Recht – sehr viel sorgfältiger angegangen werden als die bisherige Regulierung und den angesprochenen Risiken entgegenwirken.

Wesentliche Anliegen in diesem Zusammenhang sind:

- Taxonomie praxistauglich ausgestalten, umfassende Berücksichtigung industrie- und standortpolitischer Anliegen sicherstellen.
- Nachhaltigkeitsbeitrag von Unternehmen in Wertschöpfungs- und Lieferketten berücksichtigen.
- Risiken der klimapolitisch motivierten Transformation in Unternehmen beherrschbar und die Transformation selbst finanzierbar halten.
- Überbordende Bürokratielasten und neue Offenlegungspflichten vermeiden.
- Unternehmen offen, rasch und verständlich über Aufwand und Auswirkungen durch Sustainable Finance informieren.

Kritisch zu sehen ist ferner die vorgesehene neue Rolle der Finanzmarktaufsicht, insbesondere auch in Verbindung mit den Plänen der neuen Präsidentin der EZB. Finanzmarkt- und Bankenaufsicht müssen sich auch künftig vorrangig um ihre Kernaufgaben kümmern können.

Es gilt daher:

- Unsicherheit auf Finanzmärkten zu vermeiden.
- Leistungsfähigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Risikotragfähigkeit des EU-Kapitalmarktes sicherzustellen.
- Risikogerechte Eigenkapital-Hinterlegung zu schaffen.
- Den „Green Supporting Factor“ zu verhindern.

## 12 Steuerpolitische Lenkungsprojekte

### Sorgfalt vor Tempo

Die EU-Kommission will zusätzliche klimapolitisch ausgerichtete Ausgaben neben einem Anteil von 20 Prozent aus den Erlösen aus der Versteigerung von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten auch durch eine EU-Plastiksteuer finanzieren.

Die Energiebesteuerung will sie auf Klimaziele ausrichten, nationale Vorteile für fossile Kraftstoffe abschaffen und die Steuerlast von Arbeit auf Umweltbezogenes verschieben.

In der Umsatzsteuer sollen nationale Freiräume zur Ausrichtung von Sätzen auf Klimaziele geschaffen werden.

#### **Position der vbw**

Eine EU-Plastiksteuer ist nicht angebracht; die Steuerhoheit der Mitgliedsstaaten darf nicht schleichend ausgehöhlt werden.

Eine Neuausrichtung der Energiebesteuerung auf Klimaziele ist sinnvoll, muss aber sorgsam abgestimmt werden, um wirtschaftlich verträglich zu bleiben.

Eine generelle Verlagerung der Steuerlast auf Umweltsteuern ist schon angesichts des angestrebten Lenkungseffekts, der das Umweltsteueraufkommen auf Dauer in Frage stellt, zur Finanzierung von Staatsaufgaben kein nachhaltiger Weg.

Die Umsatzsteuer muss von Ausnahmen befreit werden, anstatt durch neue Ausnahmen das System weiter zu komplizieren.

## Ansprechpartner / Impressum

---

### Dr. Peter Pfleger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253  
Telefax 089-551 78-249  
[peter.pfleger@vbw-bayern.de](mailto:peter.pfleger@vbw-bayern.de)

### Dr. Manuel Schölles

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-246  
Telefax 089-551 91-246  
[manuel.schoelles@vbw-bayern.de](mailto:manuel.schoelles@vbw-bayern.de)

### Dr. Benedikt Rüchardt

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-252  
Telefax 089-551 78-249  
[benedikt.ruechardt@vbw-bayern.de](mailto:benedikt.ruechardt@vbw-bayern.de)

### Tobias Thomas

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-267s  
Telefax 089-551 91-267  
[tobias.thomas@vbw-bayern.de](mailto:tobias.thomas@vbw-bayern.de)

## Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich ohne jede Diskriminierungsabsicht grundsätzlich auf alle Geschlechter.

## Herausgeber

### **vbw**

Vereinigung der Bayerischen  
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5  
80333 München

[www.vbw-bayern.de](http://www.vbw-bayern.de)

© vbw April 2020