

Dezember 2023

# UMSETZUNG EU GREEN DEAL



## Aktueller Stand der Gesetzgebung

Mit dem **Europäischen Klimaschutzgesetz** ([2021/1119/EU](#)) hat sich die Europäische Union 2021 das rechtsverbindliche Ziel gesetzt, bis zum Jahre 2050 nicht mehr Treibhausgasemissionen auszustoßen, als in der EU abgebaut oder eingelagert werden – sprich: zum ersten klimaneutralen Kontinent zu werden. Dieses legislative Herzstück des **EU Green Deals** beinhaltet für 2030 außerdem ein Zwischenziel von -55 % an CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 1990. Ein gutes halbes Jahr vor der nächsten Europawahl 2024 nehmen die entsprechenden Umsetzungsrechtsakte für dieses Zwischenziel („Fit for 55“-Paket) konkrete Gestalt an.

Dieses Faktenblatt gibt einen Überblick über die regional- und kommunalrelevanten Aspekte der EU-Neuregelungen. Die im folgenden genannten Gesetzgebungsvorgänge sind (wenn nicht anderslautend benannt) nun abgeschlossen, d. h. vom Rat der Europäischen Union als Vertretung der Mitgliedstaaten und dem Europäischen Parlament final beschlossen. Die neuen Rechtsakte wurden bereits oder werden in Kürze im Amtsblatt der EU veröffentlicht und treten anschließend in Kraft. Verordnungen sind unmittelbar gültig, Richtlinien müssen binnen zwei Jahren in nationales Recht umgesetzt werden.

### NEUJUSTIERUNG ABGESCHLOSSEN: DER KÜNFTIGE RECHTSRAHMEN

- ★ **Das System des europäischen Emissionshandels (ETS) wird verschärft und ausgeweitet:** Um Treibhausgasemissionen einen Preis zu geben und einen marktbasieren Anreiz zur Investition in klimafreundliche Alternativen zu setzen, müssen Unternehmen in bestimmten Sektoren für ihren Schadstoffausstoß Zertifikate erwerben, die über die Jahre knapper und teurer werden. Bis 2030 müssen diese Emissionen nun um 62 % sinken, die zulässige Emissionsobergrenze wird hierfür künftig Jahr für Jahr schneller sinken. Außerdem wird ab 2026 das Instrument der kostenlosen ETS-Zertifikate schrittweise auslaufen und neben dem innereuropäischen Luftverkehr künftig auch den Seeverkehr erfassen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem **Straßenverkehr und im Gebäudebereich** werden wiederum ab 2027 erstmals einem **neuen ETS II-System** unterworfen sein. Um entsprechende Härten abzufedern, haben die EU-Institutionen außerdem einen neuen **Klima-Sozial-Fonds** vorgesehen, der sich u. a. aus Erlösen des Emissionshandel speisen wird. Für den Zeitraum 2026 bis 2032 könnte dieser bis zu 65 Mrd. Euro umfassen. Die Mittel sollen über die Mitgliedstaaten analog zu sogenannten Klima-Sozialplänen finanziell schwächeren Haushalten, Kleinunternehmen und Verkehrsnutzern zu Gute kommen.

- ★ Um den entstehenden globalen Wettbewerbsnachteil für europäische Unternehmen auszugleichen, wird in einem sogenannten **CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus** eine Importsteuer auf die Einfuhr bestimmter CO<sub>2</sub>-intensiver Produkte in den EU-Binnenmarkt erhoben. Außerdem soll künftig die sogenannte **Taxonomie-Verordnung** mit bisher einem Durchführungsrechtsakt zu grünen Wirtschaftstätigkeiten Investoren und Kreditgebern eine Richtschnur geben, was unter nachhaltigen Aktivitäten zu verstehen ist.
- ★ In der **EU-Lastenteilungsverordnung** werden gleichsam jeweils nationale Ziele für die Reduzierung von Emissionen u. a. aus dem Straßenverkehr, dem Gebäudesektor, der Landwirtschaft oder der Abfallwirtschaft festgelegt. Deutschland verpflichtet sich im Vergleich zu 2005 zu einer CO<sub>2</sub>-Ausstoß-Verringerung um 50 % bis 2030.
- ★ Die **Verordnung zu Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF)** legt u. a. für die Land- und Forstwirtschaft bis 2025 das Ziel fest, nicht mehr Treibhausgase zu emittieren, als in diesen Sektoren abgebaut werden. Bis 2030 sieht die Verordnung dann einen **Nettoabbau von CO<sub>2</sub> durch natürliche Senken** vor, EU-weit sollen es 310 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente sein. Außerdem werden für die Mitgliedstaaten spezifische Ziele festgelegt, um die Aufnahme von CO<sub>2</sub> durch Wälder, Moore, Pflanzen etc. zu stärken.

## DAS KOMMT AUF UNS ZU: NEUE SEKTORALE RECHTSVORSCHRIFTEN IM BEREICH ENERGIE UND VERKEHR

- ★ Die dritte Auflage der **Richtlinie über erneuerbare Energien** sieht für 2030 verbindlich einen Anteil erneuerbarer Energiequellen am Gesamtenergieverbrauch der EU von 42,5 % vor, der durch einen indikativen Anteil von 2,5 % auf insgesamt 45 % anwachsen kann. Außerdem werden neue sektorspezifische Ziele festgelegt wie bspw. ein indikativer Anteil erneuerbarer Energien von 49 % im Gebäudesektor oder ein verbindlicher Anteil von 29 % im Endenergieverbrauch des Verkehrssektors. Alternativ können die Mitgliedstaaten die „Treibhausgasintensität“ der Mobilität um 14,5 % senken, wobei immer mindestens 5,5 % an Biokraftstoffen, erneuerbarem Wasserstoff oder Re-Fuels genutzt werden müssen. Von besonderem regionalem und kommunalem Interesse ist die Bestimmung, dass der Ausbau von erneuerbaren Energien-Anlagen als **übergeordnetes öffentliches Interesse** bestimmt und eine Maximaldauer für entsprechende Genehmigungsverfahren vorgesehen wird. Die Mitgliedstaaten sollen außerdem umwelttechnisch unbedenkliche **Vorranggebiete** ausweisen, in denen dann u. a. die Umweltprüfung beim Bau neuer Anlagen verkürzt werden kann.
- ★ Die neue **Energieeffizienzrichtlinie** sieht ein EU-Energieeinsparungsziel von 11,7 % bis 2030 im Vergleich zum 2020er-Projektionsszenario und ein rechtlich bindendes Endenergieverbrauchsziel von 763 Megatonnen Öleinheiten vor. Der öffentliche Sektor wird zu einer jährlichen Energieeinsparung von 1,9 % verpflichtet, für Kommunen unter 50.000 EW wird diese Vorgabe ab 2027 gelten, für Kommunen unter 5.000 EW ab 2030. Jährlich müssen hierzu unter bestimmten Ausnahmen **3 % der Grundfläche aller geheizten und gekühlten Gebäude über 250 m<sup>2</sup> im Besitz öffentlicher Stellen auf den Standard eines fast oder vollständigen Nullemissionsgebäudes saniert werden** sowie alle Kommunen über 45.000 Einwohner einen kommunalen Wärmeplan erstellen. Außerdem werden erstmals Bestimmungen zur **Energieeffizienz in Rechenzentren** eingeführt, die sich v. a. auf Transparenzpflichten und die Nutzung von Abwärme beziehen.
- ★ Die **Verordnung über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** (engl. Abkürzung AFIR) wiederum legt verbindliche europäische Ziele u. a. für den **Auf- und Ausbau von E-Ladepunkten sowie erstmals auch für Wasserstofftankstellen** fest. Entlang zentraler europäischer

Verkehrskorridore (TEN-V) und in städtischen Knotenpunkten müssen die Mitgliedstaaten bis 2025 und bis 2030 anwachsend entsprechende Lade- bzw. Tankmöglichkeiten für PKW und LKW gewährleisten. Die Vorgaben beziehen sich hier u. a. auf Maximalabstände zwischen den Lademöglichkeiten und die dort mindestens verfügbaren Ladeleistungen. Ein weiteres Ziel für die **insgesamt in den Mitgliedstaaten verfügbare E-Ladepkapazität ist an die Anzahl der zugelassenen E-Autos gekoppelt**: so müssen aggregierte E-Ladepkapazitäten von mindestens 1.3 kW pro zugelassenem Elektroauto und mindestens 0.8 kW pro zugelassenem Hybrid verfügbar sein. Sobald mehr als 15 % der PKW in einem Mitgliedstaat batterieelektrisch betrieben sind, können die Mitgliedstaaten diese Kopplung allerdings auflösen. Einheitliche Standards für den Bezahlvorgang (bspw. Direktzahlung via Kreditkarte) sollen das Laden und Tanken für den Nutzer erleichtern.

- ★ Für die europäischen Autobauer werden außerdem neue **CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für PKW** gelten, die zu einer Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei Neufahrzeugen um 55 % bis 2030 im Vergleich zu 2021 verpflichten. Autobauer können zwar eine Neuwagenflotte mit einem Ausstoß über diesem Wert weiter auf den Markt bringen, müssen dafür aber eine „Prämie“ bezahlen. **Ab 2035 dürfen frisch zugelassene PKW dann gar kein CO<sub>2</sub> mehr ausstoßen.** Neue Verbrennungsmotoren sind damit ab diesem Datum nicht mehr zulässig, wobei es möglicherweise Ausnahmen für Verbrennungsmotoren mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen geben könnte.
- ★ Im Teilbereich Biodiversität sind inzwischen auch die Verhandlungen zur **Verordnung über die Wiederherstellung der Natur** abgeschlossen: Nach besonders konflikthafter Diskussionen im EP konnte die politische Blockade dort nur durch eine weitestgehende Übernahme der Ratsposition erreicht werden. Der Kompromiss in den Schlussverhandlungen sieht nun verschiedenste Ziele zum Schutz der Biodiversität in Europa vor. In urbanen und peri-urbanen Gebieten darf bis 2030 kein Nettoverlust an Grünflächen, Waldbestand und Baumüberschattungen erfolgen, anschließend soll es dann jeweils national festgelegte Zuwachspfade geben. Die Stellungnahme des Europabüros findet sich [hier](#). Ein parallellaufendes Verfahren zu einer neuen **EU-Pestizidverordnung** wurde vom EP hingegen gestoppt.

## NOCH IM VERFAHREN:

*Trilog-Schlussverhandlungen laufen (Einigungen vor der Europawahl im Juni 2024 anvisiert)*

- ★ Neufassung der **Richtlinie zur Energieeffizienz in Gebäuden**: Dieser Rechtsakt befindet sich aktuell in den Trilog-Schlussverhandlungen zwischen Rat und Parlament. Im Raum stehen u. a. weitere Sanierungspflichten für Kommunen, die sich auf Gebäude mit der schlechtesten Energieeffizienzklasse beziehen. Die Stellungnahme des Europabüros findet sich [hier](#).
- ★ Die neue **Verordnung über den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes** (TEN-V) befindet sich ebenfalls im Schlusstrilog zwischen Rat und Parlament. Als Verknüpfungspunkte der europäischen Hauptverkehrskorridore und Schnittstelle zwischen Fern- und Regionalverkehr sollen darin erstmals Vorgaben für sogenannte „**städtische Knoten**“ aufgestellt werden. Die Großstädte in der Metropolregion müssten so u. a. zeitnah einen nachhaltigen städtischen Mobilitätsplan (engl. SUMP) aufstellen und bis 2030 einen vollwertigen zentralen „multimodalen Mobilitätshub“ aufbauen. Die Stellungnahme des Europabüros findet sich [hier](#), ein Faktenblatt zum Kommissionsvorschlag [hier](#).
- ★ Bei der **Neufassung der Luftqualitätsrichtlinie** befindet sich ebenfalls auf den letzten Metern. Die Kommission hatte eine Verschärfung der verschiedenen Schadstoffgrenzwerte in der

Umgebungsluft sowie neue Bestimmungen zur Messung und Umsetzung von Gegenmaßnahmen vorgeschlagen. Die Stellungnahme des Europabüros findet sich [hier](#). Parallel laufen auch die Schlussverhandlungen zu neuen Schadstoffausstoß-Grenzwerten für PKW und Nutzfahrzeuge (**EURO 7-Regulierung**).

- ★ Gleicher Verfahrensstand auch bei der **Überarbeitung der Richtlinie über kommunales Abwasser**. Hier werden neue Reinigungsstandards (u. a. die Einführung einer vierten Reinigungsstufe in Großstädten), eine erweiterte Herstellerverantwortung zur Finanzierung entsprechender Umsetzungsmaßnahmen und weitere Vorgaben für klimaneutrale Klärbetriebe diskutiert.
- ★ Auch hinsichtlich neuer **CO<sub>2</sub>-Emissionsziele für schwere Nutzfahrzeuge** feilschen Rat und Parlament derzeit um die finale Fassung der Verordnung. Kommunalrelevant ist hierbei die Passage zu neuen **Bussen im Stadtverkehr**, die laut EP im Einklang mit dem Kommissionsvorschlag ab 2030 komplett emissionsfrei sein müssten. Die Ratsposition sieht diese Bestimmung erst ab 2035 und für 2030 in einem Umfang von 85 % vor.

*Trilog-Schlussverhandlungen noch nicht eröffnet:*

Noch mitten im Gesetzgebungsprozess stehen sowohl das **EU-Bodengesetz** (bspw. Sanierungspflicht für kontaminierte Böden) als auch die **Überarbeitung der Abfallrahmenrichtlinie** (bspw. erweiterte Herstellerverantwortung: Finanzierung des Recyclingkreislaufs für Textilien). Rat und Parlament erarbeiten ihre entsprechenden Positionen. Ob diese Verfahren noch vor der Europawahl abgeschlossen werden können, ist offen.