



Präsidenten des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
Herrn André Kuper MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE**  
**18/177**

A06


20. September 2022

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

anbei übersende ich Ihnen den von Frau Inge Blask MdL von der SPD-Fraktion erbetenen Bericht zum Thema „Wie vertritt die Landesregierung die Interessen Nordrhein-Westfalens im Gesetzgebungsprozess des Fit-for-55-Gesetzgebungspakets?“ für die Sitzung des Ausschusses für Europa und Internationales am 23. September 2022.

Ich bitte Sie, den Bericht an den Ausschussvorsitzenden weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

  
Nathanael Liminski



**Bericht**  
**des Ministers für Bundes- und Europaangelegenheiten,**  
**Internationales sowie Medien und Chefs der Staatskanzlei des**  
**Landes Nordrhein-Westfalen für den**  
**Ausschuss für Europa und Internationales**  
**zu TOP 4 der Sitzung des Ausschusses am 23. September 2022**  
**(„Wie vertritt die Landesregierung die Interessen NRWs im**  
**Gesetzgebungsprozess des Fit-for-55-Gesetzpakets?“)**

(September 2022)

Die Landesregierung verfolgt die Entwicklungen der EU-Initiativen zur grünen Transformation seit den ersten Ankündigungen von Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen in den politischen Prioritäten im Juli 2019 zum Europäischen Green Deal. Durch entsprechend enge und stete Abstimmungen und Berichte zwischen der Vertretung des Landes Nordrhein-Westfalen bei der Europäischen Union mit der Staatskanzlei, dem Minister für Europaangelegenheiten und den betroffenen Ressorts wird die frühe und zielgenaue Einbringung in die entsprechenden Verfahren gewährleistet.

Zum Zeitpunkt der Aufnahme der Tätigkeit der aktuellen Landesregierung war ein Großteil der Gesetzgebungsverfahren zum Fit-for-55-Paket, das im Juli 2021 veröffentlicht wurde, im Rat der EU und dem Europäischen Parlament bereits in einem fortgeschrittenen Stadium bzw. die entsprechenden Verhandlungspositionen beider legislativer Mitgesetzgeber waren in weiten Teilen bereits beschlossen. Die Landesregierung wird sich bei den noch offenen Verfahren ebenso wie bei den nun laufenden interinstitutionellen Verhandlungen (Trilogie) weiterhin mit allen zur Verfügung stehenden Instrumenten einbringen, um die Interessen des Landes Nordrhein-Westfalen, seiner Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen angemessen zu vertreten.

Zu einzelnen Dossiers des Fit-for-55-Pakets haben am 5. September 2022 die interinstitutionellen Verhandlungen (Trilogie) begonnen.

Die folgenden Ausführungen zum Sachstand Fit-for-55-Paket aus Juli 2021 dienen der weiteren Erläuterung:

### **1. Überarbeitung und Ausweitung des Europäischen Emissionshandelssystems (EU-EHS/ EU-EHS II)**

Die Obergrenze für Emissionen soll insgesamt signifikant gesenkt, die jährliche Kürzung wiederum um 4,2% erhöht werden, um bis 2030 Emissionseinsparungen von 61% im Vergleich zu 2005 erzielen zu können. Für den innereuropäischen Luftverkehr sollen kostenlose Emissionszertifikate bis 2027 schrittweise abgeschafft werden, für den gesamten EU-EHS ist eine graduelle Reduzierung von 2026 bis zu einem endgültigen Auslaufen im Jahr 2035 vorgesehen, flankiert von Anpassungen bei der Marktstabilisierungsreserve. Zudem soll der EU-EHS auf den Straßenverkehr und Gebäudesektor ausgeweitet werden: Während die Emissionen aus der Schifffahrt noch in das bereits bestehende System integriert werden sollen, schlägt die Kommission ein neues, separates Emissionshandelssystem zur Abdeckung des Treib- bzw. Brennstoffverbrauchs im Verkehrs- und Gebäudesektor ab 2025 vor. Konzipiert als Upstream-Ansatz, sollen die Emissionszertifikate nicht vom Endverbraucher, sondern vom Brennstofflieferanten erworben werden. Die Deckelung der Zertifikate soll dabei ab 2026 jährlich reduziert werden, mit dem Ziel einer Emissionsreduktion von 43% bis 2030 im Vergleich zu 2005.

Sowohl der Rat als auch das EP haben sich inzwischen zur Überarbeitung des EU-EHS und der Einführung des Emissionshandels für den Straßenverkehr und für Gebäude positioniert. Die vorgesehene Reduzierung kostenloser Zuteilungen wird v.a. von der energieintensiven Industrie mit Hinweis auf schwindende finanzielle Spielräume für Innovationen bei der Umstellung auf klimaneutrale Produktion kritisiert (trotz Übergangszeiträumen und Innovationsanreizen der KOM wie z.B. Carbon Contracts for Differences). Die soziale Akzeptanz für EHS II dürfte mit Blick auf steigende Verbraucherpreise maßgeblich von der Ausgestaltung des Klimasozialfonds abhängen.

## **2. Schaffung eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems (CBAM)**

Mit CBAM sollen Einfuhren bestimmter umweltbelastender Güter auf Grundlage der mit ihnen verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen mit einem Preis beaufschlagt werden. Sowohl der Rat als auch das EP haben sich hierzu inzwischen positioniert. Auch wenn die Kommission die WTO-Kompatibilität des CBAM mit umfassenden Reduzierungen in der kostenlosen Zuteilung von EU-EHS Zertifikaten sicherstellen will und letztlich davon ausgeht, dass der europäische Vorstoß Drittstaaten hinreichend motiviert, ebenfalls nationale CO<sub>2</sub>-Bepreisungen einzuführen, um die Grenzabgabe zu vermeiden, zeigen sich auf internationaler Ebene Staaten wie Russland, China, aber auch die USA nach wie vor skeptisch und drängen auf handelspolitische Einigungen außerhalb von CBAM.

## **3. Einrichtung eines Klima-Sozialfonds**

Mit einem neuen Klima-Sozialfonds sollen steigende Energie- und Kraftstoffpreise ausgeglichen werden. Sowohl der Rat als auch das EP haben sich hierzu inzwischen positioniert. Der Rat hat sich am 28. Juni 2022 auf eine Ausstattung des neuen Fonds mit bis zu 59 Mrd. Euro für 2027 bis 2032 festgelegt. Die Mittel sollen aus Einnahmen aus dem EU-EHS (einschließlich des Emissionshandels im Gebäude- und Verkehrssektor) stammen und vollständig aus dem EU-Haushalt kommen; eine Anpassung des laufenden Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) wäre damit nicht erforderlich. Anders als das EP will der Rat auf die von der Kommission vorgeschlagene Ko-Finanzierung durch die Mitgliedstaaten verzichten.

Die grundsätzliche Einführung eines Klima-Sozialfonds erscheint unstrittig. Zu wesentlichen Aspekten wie Anwendungsbereich, Laufzeit und Größe des Fonds bestehen aber erhebliche Meinungsverschiedenheiten. Die anstehenden Verhandlungen zu dem neuen Fonds werden als schwierig eingestuft.

Nordrhein-Westfalen ist von dem Vorschlag nicht unmittelbar betroffen. Allerdings könnte eine Ko-Finanzierung Auswirkungen auf den Landeshaushalt haben. Folgt man aber der u.a. von Deutschland vertretenen Position (Begrenzung des Mittelvolumens durch eine Beschränkung auf Netto-Empfängerstaaten), würde u.a. Deutschland selbst nach aktuellem Stand nicht von einem künftigen Fonds profitieren. Die Problematik der Ko-Finanzierung wäre dann nicht relevant.

#### **4. Überarbeitung der LULUCF-Verordnung**

Ziel des Vorschlags ist es, einen Rahmen für einen größeren Beitrag der Landnutzungssektoren (vor allem des Waldes und seiner Bewirtschaftung) zum EU-Klimaziel für 2030 und darüber hinaus zu schaffen. Sowohl der Rat als auch das EP haben sich hierzu positioniert. Es besteht Einvernehmen, dass auch die Landnutzungssektoren einen größeren Beitrag erbringen müssen, wenn das 2030-Ziel einer Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasen um 55% gegenüber 1990 erreicht werden soll. Die Verhandlungen zeigen indes, dass insbesondere angesichts des tatsächlichen Zustands der Wälder in der EU und der zahlreichen Unsicherheit und Belastungen – insbesondere durch den voranschreitenden Klimawandel – einige Zweifel bestehen, ob die LULUCF-Sektoren in der Zeitperspektive bis 2030 wirklich über das Potential verfügen werden, den angestrebten Beitrag (Nettoabbau von Treibhausgasen in Höhe von 310 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent) zu erbringen. Die Sorge wird auch in Deutschland und in Nordrhein-Westfalen geteilt.

#### **5. Überarbeitung der Lastenteilungsverordnung**

Die Lastenteilungsverordnung (EU) 2018/842 legt verbindliche nationale Jahresziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen durch die Mitgliedstaaten im Zeitraum 2021–2030 für Sektoren fest, die nicht unter das Emissionshandelssystem fallen (Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und kleinere Unternehmen), und deckt derzeit rund 60% der EU-Treibhausgasemissionen ab. Das für Deutschland vorgeschlagene Treibhausgasreduktionsziel liegt bei 50% für 2030 gegenüber 2005. Sowohl der Rat als auch das EP haben sich hierzu positioniert. Eine weitere Verschärfung der nationalen Emissionsziele leistet einen maßgeblichen Beitrag zur Erreichung der EU-Klimaschutzziele insgesamt. Das für Deutschland festgelegte Ziel steht im Einklang mit den Klimaschutzzielen des Bundes.

#### **6. Überarbeitung der Erneuerbaren Energien-Richtlinie**

Mit der Änderung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie soll u.a. der verbindliche Anteil von Erneuerbaren Energien im individuellen Energiemix der Mitgliedstaaten vorgegeben werden. Der Rat hat sich hierzu positioniert. Gemeinsam mit dem REPowerEU-Plan wurden im Mai 2022 weitere Anpassungen u.a. im Hinblick auf

Genehmigungsverfahren vorgeschlagen. Das EP hat am 14. September 2022 seine Positionierung zur Erneuerbare-Energien-Richtlinie eingenommen. Sowohl in der diesbezüglichen Debatte als auch der Abstimmung nahm der Aspekt des grünen Wasserstoffs eine bedeutende Rolle ein. Ein von der KOM vorgelegter Entwurf eines delegierten Rechtsakts auf der Grundlage der derzeit geltenden Erneuerbare-Energien-Richtlinie bedarf nach Ansicht vieler Abgeordneter (inkl. MdEP Dr. Markus Pieper als Berichterstatter) einer Vereinfachung der Kriterien für grünen Wasserstoff.

Die EU muss die richtigen Rahmenbedingungen für (grünen) Wasserstoff setzen und darf dem Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft keine Steine in den Weg legen. Dies gilt sowohl für die Herstellung innerhalb der EU als auch den Import und die Verteilung. Es ist davon auszugehen, dass Verhandlungen zum Import großer Mengen grünen Wasserstoffs über zentrale europäische Seehäfen wie Rotterdam und Antwerpen weiter an Bedeutung gewinnen werden.

Für Nordrhein-Westfalen ist der Aspekt im Kontext transnationaler Energie-Infrastrukturprojekte mit NL und BE von großem Interesse.

## **7. Überarbeitung der Energieeffizienz-Richtlinie**

In der überarbeiteten Energieeffizienz-Richtlinie wird vorgeschlagen, auf EU-Ebene höhere Energieeffizienzziele zu verfolgen und verbindlich vorzuschreiben. Der Rat hat sich hierzu positioniert. Das EP-Plenum hat die Positionierung am 14. September 2022 beschlossen. Vor allem die Ziele zur Energieeinsparung im öffentlichen Sektor dürften einige Mitgliedstaaten (v.a. in und Süd- und Osteuropa) vor neue Herausforderungen stellen. Energieeffizienzmaßnahmen haben bereits in den vergangenen Jahrzehnten erhebliche Klimaschutzbeiträge in Nordrhein-Westfalen geliefert und können das auch in Zukunft tun.

## **8. Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie**

Ziel der Reform ist laut Kommission u.a., überholte Steuerbefreiungen und Anreize für die Nutzung fossiler Brennstoffe, beispielsweise im EU-Luft- und -Seeverkehr, abzuschaffen und im Gegenzug saubere Technologien zu fördern. Auch dem bestehenden „Flickenteppich“ aus Steuerbefreiungen und -ermäßigungen in den Mitgliedstaaten soll zur Stärkung des Binnenmarktes entgegengewirkt werden. Die

Befassung von Rat und EP dauert an. Nordrhein-Westfalen ist von dem Vorschlag nicht in spezieller Weise betroffen. Die Vorgaben der Richtlinie werden in Deutschland im Energiesteuergesetz umgesetzt. Die Energiesteuer ist eine Verbrauchsteuer, die zu den Bundessteuern gehört. Das Aufkommen steht allein dem Bund zu und wird von diesem auch verwaltet. Auswirkungen auf den Landeshaushalt ergeben sich daher nicht. In einem Beschluss vom 17. Dezember 2021 (Drucksache 720/21) hat der Bundesrat u.a. das Ziel des Richtlinienvorschlags, die Steuer für Energie am CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu orientieren und an die neuen EU-Klimaziele anzupassen, grundsätzlich begrüßt. Vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Energiepreisentwicklungen werden verstärkt auch die finanziellen Auswirkungen einer möglichen Reform der Energiebesteuerung auf Unternehmen und Verbraucher im Blick zu behalten sein.

## **9. Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)**

Mit AFIR soll in erster Linie sichergestellt werden, dass es ein ausreichendes öffentlich zugängliches Infrastrukturnetz für das Aufladen und Betanken von Straßenfahrzeugen und Schiffen mit alternativen Kraftstoffen gibt. Zudem sollen Alternativen zum stationären Motorbetrieb von Schiffen am Liegeplatz und von geparkten Luftfahrzeugen in Flughäfen geschaffen werden. Der Rat hat sich hierzu positioniert. Das Parlament könnte sich mit dem Bericht im federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) im Herbst 2022 befassen, bevor es sich anschließend im Plenum positioniert.

Die vorgegebenen Infrastrukturziele der Kommission sind ambitioniert: Damit entsprechende Fahrzeuge EU-weit aufgeladen oder aufgetankt werden können, sollen die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, die Ladekapazität im Rahmen der notwendigen Infrastrukturen nach Maßgabe der Absatzmengen emissionsfreier Fahrzeuge auszubauen und entlang der großen Verkehrsstraßen in regelmäßigen Abständen Tank- und Ladestationen zu installieren (alle 60 km für das Aufladen elektrischer Fahrzeuge und alle 150 km für die Betankung mit Wasserstoff). Vor allem die flächendeckende Bereitstellung und Vorhaltung entsprechender Tankmöglichkeiten im Bereich Wasserstoff könnte sich im Kontext der allgemein hohen Nachfrage – nicht zuletzt im Industriebereich auch in Nordrhein-Westfalen als mitunter problematisch erweisen.



## **10. Förderung der Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr (Initiative „FuelEU Maritime“)**

Mit dem Vorschlag soll eine Erhöhung der Nachfrage nach erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und deren kontinuierliche Nutzung im Seeverkehr erreicht werden. Zugleich sollen ein reibungsloses Funktionieren des Seeverkehrs gewährleistet und Verzerrungen im Binnenmarkt vermieden werden. Der Vorschlag basiert angesichts der Vielfalt der im Seeverkehr eingesetzten Technologien auf dem Grundsatz der Technologieneutralität und konzentriert sich daher auf die Nachfrage nach Kraftstoffen. Der Rat hat seine Verhandlungsposition bereits beschlossen. Das Parlament könnte sich im federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) im Herbst 2022 mit dem Berichtsentwurf befassen.

## **11. Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“)**

Ziel des Vorschlags ist es, die Nachfrage nach als auch das Angebot an nachhaltigen Flugkraftstoffen (Sustainable Aviation Fuels, SAF), einschließlich synthetischer Flugkraftstoffe, zu steigern und dabei gleiche Wettbewerbsbedingungen im gesamten EU-Luftverkehrsmarkt zu gewährleisten. Nachdem der Rat bereits seine Verhandlungsposition festgelegt hatte, beschloss das EP-Plenum seine Position am 07. Juli 2022. Trotz der bereits erzielten allgemeinen Ausrichtung im Rat besteht noch immer Uneinigkeit zwischen den Mitgliedstaaten. Zuletzt übte Zypern erneut massive Kritik und bezeichnete die aktuellen Vorschläge als ernsthafte Bedrohung für die Tourismuswirtschaft des Landes. Über die tatsächliche Höhe und den Umfang der steigenden Kosten für Fluggesellschaften und entsprechende Belastungen für Verbraucherinnen und Verbraucher besteht derzeit in der Abschätzung im Einzelnen noch kein Konsens.

Für Nordrhein-Westfalen ist das Dossier u.a. als Flughafenstandort von hoher Relevanz.

## **12. CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge**

Die durchschnittlichen jährlichen Emissionen neuer Fahrzeuge sollen in der Flotte ab 2030 um 55% und ab 2035 schließlich um 100% niedriger sein als 2021. Das Ziel für

2035 wird sowohl vom Rat als auch dem EP getragen. Der Vorschlag der KOM macht keine ausdrückliche Vorgabe zur Technologie, lässt aber erkennen, dass nach ihrer Auffassung trotz Innovationen im Bereich der Verbrennungsmotoren andere Antriebssysteme – auch aufgrund eingeleiteter Transformation durch die Automobilhersteller – eher zur Erreichung der Flottenziele beitragen. Die Verringerung wird möglicherweise auch deswegen teilweise als (faktisches) „Verbot“ des Verbrennungsmotors verstanden.