

# Investitionen, Innovationen, Infrastruktur

## VDA-Position zum 2030 Climate Target Plan

Berlin, 28.10.2020

### Zusammenfassung

- Die deutsche Automobilindustrie nimmt die Herausforderung des Klimaschutzes an. **Unsere Vision ist klimaneutrale Mobilität spätestens 2050** - im Einklang mit den Pariser Klimazielen. Dafür setzen wir auf Innovationen und Technologien. Ein europaweiter, **langfristig stabiler und technologieoffener Regulierungsrahmen** ist notwendig. Er muss das ehrgeizige Ziel für 2050 schon jetzt klar in den Blick nehmen.
- Wir treiben den **schnellen Hochlauf der Elektromobilität** mit einer Vielzahl attraktiver Fahrzeugtypen (BEV und PHEV, PKW und Nutzfahrzeug) und Services voran. **Der schnelle Hochlauf der Elektromobilität hat bis 2030 klar Priorität.** Das gilt insbesondere für PKW und leichte Nutzfahrzeuge. Die Branche investiert in den nächsten Jahren über 50 Mrd. Euro in diese Technologie.
- Um das Ziel eines klimaneutralen Verkehrs 2050 zu erreichen werden andere **alternative Antriebe und Kraftstoffe** wie Wasserstoff und E-Fuels Teil der Lösung sein. Diese Technologien können einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten, weil sie die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugbestands adressieren und ergänzend zur Elektromobilität für bestimmte Anwendungen eine Option zur Defossilisierung sind.
- Eine Entscheidung über die Verschärfung von Klimazielen und Flottengrenzwerten sollte nur nach einer sorgfältigen Folgenabschätzung getroffen werden. Dabei sind alle relevanten Technologien und alle sozialen und ökonomischen Auswirkungen so zu berücksichtigen, dass die Automobilindustrie auch in Zukunft Wohlstand und Beschäftigung schaffen kann.
- Klimaneutrale Mobilität kann nur durch **gemeinsame Anstrengungen** von Industrie, Staat und Gesellschaft erreicht werden. Das bedeutet:
  - Seitens **aller Akteure** müssen schnell und europaweit koordiniert die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Klimaziele erreicht werden können.
  - Zentral sind **attraktive Rahmenbedingungen**. Dazu gehört prioritär der beschleunigte Aufbau einer **europaweit flächendeckenden Ladeinfrastruktur**. Alternative Kraftstoffe müssen strategisch unterstützt werden, um zu gewährleisten, dass sie ihren Beitrag zum klimaneutralen Verkehr 2050 leisten können. Die Rahmenbedingungen dafür müssen jetzt geschaffen werden.
  - **Im Sinne eines verlässlichen „Deals“ gilt: Das eine wird ohne das andere nicht funktionieren.** Daher muss dieser Rahmen langfristig geplant und **von allen Akteuren verbindlich umgesetzt** werden. Andernfalls werden die Ziele nicht erreicht werden; die geltenden nicht, schärfere Ziele auch nicht.
- Die Transformation wird erhebliche Auswirkungen auf die Struktur der Automobilindustrie und die Beschäftigungspotenziale haben. In Deutschland und Europa ist die Automobilindustrie ein wichtiges Fundament des gesellschaftlichen Wohlstands. Dieser darf nicht gefährdet werden. Die Transformation muss deswegen die Auswirkungen auf Wertschöpfung und Beschäftigung immer im Blick haben. Die **Gestaltungsaufgabe lautet Investitionen, Innovationen, Infrastruktur: für alle Technologien.** Denn **alle Technologien werden gebraucht**, um das Ziel „klimaneutrale Mobilität 2050“ zu erreichen.

## Investitionen, Innovationen und Infrastruktur

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich zu den **Pariser Klimazielen** und arbeitet intensiv an der Verwirklichung des Zieles einer **CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität bis spätestens 2050**. Dazu gehört für uns auch eine **klimaneutrale Wertschöpfungskette**, eine Aufgabe, der sich Hersteller und Zulieferer schon seit Jahren stellen. Klar ist: **Wir sind Teil der Lösung**.

Die große **Bedeutung der individuellen Mobilität** für die europäische Wirtschaft, die Versorgung der Menschen und die Verwirklichung der Bewegungsfreiheit der Menschen kommt in der öffentlichen Debatte und in der Mitteilung der EU-Kommission zu kurz. Klimafreundliche Mobilität, Wertschöpfung und Bewegungsfreiheit wird es auch in Zukunft nur mit dem Automobil geben! Die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität der Zukunft wird durch mehr Vielfalt und mehr Intermodalität geprägt sein. Die deutsche Automobilindustrie wird diese Entwicklung mitprägen. Ihre Innovationskraft ist darauf fokussiert, die doppelte Transformation zu gestalten, die Klimawandel und Digitalisierung erfordern. Nur so kann die Automobilindustrie auch in Zukunft **eine tragende Säule für Wachstum und Wohlstand in Deutschland und Europa** sein.

Diese Transformation wird nur gelingen, indem **Investitionen, Innovationen und Infrastruktur** klar auf dieses Ziel ausgerichtet werden: in den Unternehmen, aber auch im Verantwortungsbereich der Politik auf allen Ebenen. Ohne langfristig stabile und technologieoffene Rahmenbedingungen, ohne massive Investitionen in Infrastruktur und Innovationen für alle relevanten Technologien auch auf Seiten der EU und der Mitgliedstaaten kann die Transformation nicht gelingen. Auch die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer müssen Teil der Transformation sein. Dazu bedarf es eines koordinierten, langfristigen und verlässlichen Handels aller Akteure. Nicht zuletzt müssen die Interessen der Bürgerinnen und Bürger berücksichtigt werden: sie müssen von neuen Technologien und Mobilitätsformen **überzeugt** sein, den Ausbau der Erzeugung erneuerbaren Stroms und der Infrastruktur mittragen und sich als **Mitgestalter** - und nicht als Verlierer- des Wandels begreifen. Das bedeutet auch: **Mobilität muss bezahlbar bleiben**.

Mit dem **Climate Target Plan 2030** will die EU-Kommission das Klimaziel für 2030 von minus 40 Prozent auf mindestens minus 55 Prozent verschärfen. Damit sollen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass Europa bis 2050 der erste klimaneutrale Kontinent werden kann. Dazu bemerkt der VDA:

1. Um die Klimaneutralität zu erreichen, sind ambitionierte Klimaziele für 2030 notwendig und richtig. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, dass die EU im Rahmen des Green Deal die Klimaziele regelmäßig überprüft. **Entscheidungen dürfen nur auf Basis einer umfassenden Folgenabschätzung getroffen werden, die auch wirtschaftliche und soziale Aspekte berücksichtigt**. Dabei sind alle relevanten Technologien und alle sozialen und ökonomischen Auswirkungen zu berücksichtigen, so dass die Automobilindustrie auch in Zukunft Wohlstand und Beschäftigung schaffen kann.
2. **Wir setzen auf Klimaschutz durch Innovationen und Technologien. Wir treiben die Transformation zu alternativen Technologien energisch voran**. Dieser Aspekt kommt in

der Kommissionsmitteilung zu kurz. Wir haben über viele Jahre große Fortschritte bei der Steigerung der Effizienz von Verbrennungsmotoren erzielt. In der Transformation investieren allein deutsche Hersteller und Zulieferer in den kommenden Jahren über 50 Mrd. Euro in Elektromobilität und weitere 25 Mrd. Euro in Digitalisierung. Auf der Elektrifizierung wird in den nächsten Jahren ein klarer Fokus liegen. Diese Technologie steht schon heute breit zur Verfügung: 150 elektrifizierte Modelle (BEV und PHEV) werden bis Ende 2021 auf dem Markt sein. Die Elektromobilität ist damit im Verkehrssektor die tragende Säule zur Erreichung der 2030er Ziele. Außerdem arbeiten wir intensiv an der Brennstoffzelle, aber auch an der weiteren Verbesserung der Effizienz von Verbrennungsmotoren und ihrer Defossilisierung durch alternative Kraftstoffe. Dazu kommen Maßnahmen zur Einsparung von CO<sub>2</sub> durch Effizienzsteigerungen, die sich durch digitale Technologien ergeben, z.B. durch Optimierung des Verkehrsflusses oder des Parkplatzsuchverkehrs. Die Kommission sollte eine Entscheidung über eine Zielverschärfung nur auf Basis einer gründlichen ganzheitlichen Analyse aller dieser Optionen treffen.

3. Das von der EU-Kommission priorisierte 50 Prozent-Flottenziel würde die **Transformation massiv beschleunigen**. Damit würde das erst 2019 verabschiedete ehrgeizige Ziel für 2030 deutlich verschärft. Folgende Zahlen sollen die Größe der Aufgabe illustrieren:
- 2030 muss ein **Elektrifizierungsgrad von ca. 60 Prozent** (statt ca. 40 Prozent) der europäischen Neuwagenflotte erreicht werden (BEV & PHEV), in entwickelten Märkten wie Deutschland oder Frankreich deutlich mehr.
  - Die Gesamtstückzahl elektrifizierter Fahrzeuge bis 2030 erhöht sich um 36 Prozent von 39 Mio. auf 53 Mio. in 2030.
  - Der **Bedarf an Batteriekapazität** im Jahr 2030 **steigt im Vergleich zum 37.5 Prozent-Szenario** von 194 GWh auf **320 GWh (+65 Prozent)**.
  - EU-weit ist ein **Mindestbedarf an 60 Mio. privaten und 6 Mio. öffentlichen Ladepunkten** erforderlich (1,125 private, 0,1 öffentliche Ladepunkte und 0,1 öffentliche Schnellladepunkte pro PKW).

Es überrascht, dass die EU-Kommission dem Impact Assessment vorgreift, das für einen solchen Vorschlag erforderlich ist. Aussagen darüber, durch **welche verbindlichen Ziele und Maßnahmen** diese notwendigen Voraussetzungen für einen solchen Hochlauf geschaffen werden und wie die **Bezahlbarkeit** gewährleistet werden kann, finden sich in der Mitteilung und im Impact Assessment der EU-Kommission nicht. Sie sind aber notwendige Voraussetzung für den Erfolg. Es bedarf einer klaren und verlässlichen **Konditionierung**.

#### **Solche Maßnahmen könnten sein:**

- ➔ EU-weiter schneller und flächendeckender Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für PKW und Nutzfahrzeuge. Dafür sollten deutlich mehr Mittel bereitgestellt werden als bisher geplant.
- ➔ EU-weite Ziele und Programme zur Unterstützung und Beschleunigung des Ausbaus der privaten Ladeinfrastruktur, zu Hause und am Arbeitsplatz

- Unterstützung aller relevanten öffentlichen und privaten Akteure (wie z.B. Kommunen, Energieversorger, Energiedienstleister) bei der Erarbeitung und Umsetzung von koordinierten und verbindlichen Plänen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur einschließlich der Schaffung eines europaweit einheitlichen Bezahlensystems
- Schaffung eines EU-weit wirksamen Förderrahmens für ZLEV, um einen schnellen Hochlauf in allen Märkten zu erleichtern
- Forcierung des EU weiten Ausbaus der Erneuerbaren Energien einschließlich eines Programms zur Gewährleistung wettbewerbsfähiger Preise für Ladestrom und Strom zur Gewinnung von Wasserstoff.
- EU-weite Kriterien für fahrzeugspezifische verkehrspolitische Maßnahmen in Städten. Eine Fragmentierung des Binnenmarktes für Elektrofahrzeuge und andere alternative Antriebe muss vermieden werden
- Eine intensivierete Förderung der Produktion von Batteriezellen in der EU
- Maßnahmen zur Unterstützung nationaler ZLEV-Beschaffungsprogramme für die öffentliche Hand
- Eine europäische Aufklärungskampagne für Verbraucherinnen und Verbraucher zu den Vorteilen von ZLEV
- Aufbau einer europäischen Infrastruktur zur Erzeugung, Speicherung und Distribution von Wasserstoff und E-Fuels, einschließlich der regulatorischen Voraussetzungen dafür in der RED-II und den nationalen Umsetzungen
- Stärkung der Kompetenz von Drittstaaten bei der Erzeugung und Verarbeitung von Wasserstoff und E-Fuels

**Der VDA fordert die EU-Kommission auf, gleichzeitig mit einer Entscheidung über das Klimaziel detaillierte Vorschläge zu diesen Punkten zu unterbreiten.**

4. Der European Green Deal bietet die Chance einer umfassenden **systemischen Neubewertung** aller Klimaschutzinstrumente. Diese Chance wird von der EU-Kommission leider nicht ergriffen. Vielmehr setzt sie einen starken Fokus auf den für Juni 2021 angekündigten Vorschlag zur Verschärfung der Flottengrenzwerte. Statt sich damit zu Unrecht faktisch vom Prinzip der Technologieoffenheit zu verabschieden sollte die EU-Kommission einen ganzheitlichen Blick auf den Instrumentenmix zur Erreichung der Klimaziele werfen. Sie kommt selbst in ihrem Impact Assessment zu dem Schluss, dass die Steigerung des Ambitionsniveaus von 37,5 Prozent um ein Drittel auf 50 Prozent bei der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung für neu zugelassene PKW **lediglich 9 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen** des PKW-Verkehrs reduziert. Daraus wird deutlich: Dieses Instrument allein ist nicht entscheidend.

**Deswegen ist neben den Flottengrenzwerten und den Maßnahmen zur Beschleunigung des schnellen Hochlaufs der Ladeinfrastruktur wichtig, folgende Instrumente ebenfalls zügig in Angriff zu nehmen:**

- Einbeziehung des Verkehrs in den EU-Emissionshandel
- Eine ehrgeizige Novellierung der RED II
- Einheitliche Qualitätsnormen für defossilisierte Kraftstoffe
- Intelligente Bepreisungsmechanismen für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur

- Eine grundlegende Neugestaltung der Energiebesteuerung
- Die Regulierung der Wertschöpfungskette unter Wahrung der jeweiligen Verantwortlichkeiten

Die **Gesamtschau dieser Regelungskomplexe** muss ermöglichen, dass im Wettbewerb der Technologien neben BEV und PHEV technologische Innovationen wie FCEV und klimaneutrale verbrennungsmotorische Antriebe, die mit E-Fuels oder Wasserstoff betrieben werden, ihre Stärken ausspielen können. Außerdem ist die Bestandsflotte zu adressieren. Wir brauchen einen **zielführenden Mix aus Instrumenten und Technologien** und den dafür passenden technologieoffenen Ansatz. Ein Verbrennerverbot lehnen wir ab und begrüßen, dass dieser Idee seitens des Exekutiv-Vizepräsidenten Timmermans eine klare Absage erteilt worden ist.

Die Kommission sollte die Gelegenheit nutzen, das Regulierungssystem für Klimaschutz im Verkehr bis 2021 einer **Gesamtrevision** zu unterziehen. Dabei ist auch die **Lastenverteilung** zwischen den Branchen in den Blick zu nehmen. Deswegen ist ein **langfristiger Ansatz so wichtig, der die Kostendimension einbezieht, auf 2050 zielt und alle Technologien im Blick hat.**

5. Ein weiter verschärfter Flottengrenzwert für 2030 würde den ohnehin schon hohen Transformationsdruck in der Automobilindustrie - ganz besonders bei vielen mittelständischen Zulieferern - nochmals deutlich verschärfen. Verschiedene Studien (BMW/Roland Berger// ELAB/Fraunhofer) gehen davon aus, dass allein in Deutschland **netto mindestens 100.000 direkt Beschäftigte in der Automobilindustrie** durch die Transformation verlorengehen können. Dahinter stehen Existenzen, Familien, Wohlstand und Ausbildung. Hilfen durch den „Just Transition Fonds“ und den „Recovery Plan“ werden allein nicht ausreichen, um diese drastischen Veränderungen zu gestalten und Auswirkungen abzufedern. Die Transformation in den Lieferketten und die Gestaltung der Transformation auf den Arbeitsmärkten ist auch eine **industriepolitische Gestaltungsaufgabe**. Entscheidend ist, dass die Transformation auf allen Ebenen -Produkt, Produktion, Wertschöpfungsketten- gelingen kann. Hier sehen wir deutlichen Nachbesserungsbedarf.

**Um Strukturbrüche und negative soziale Auswirkungen so weit wie möglich zu vermeiden sind konkrete Maßnahmen auf europäischer und nationaler Ebene unabdingbar, die die Bewältigung des durch die Klimaziele getriebenen Strukturwandels ermöglichen:**

- Maßnahmen zur Förderung von Investitionen in Innovationen und Transformation bei Produkten und Produktion
- Maßnahmen zur Förderung von Ausbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen
- Reform des EU-Beihilfenrechts mit dem Ziel, eine fokussierte Unterstützung der Transformation in der Automobilindustrie breiter und intensiver zu ermöglichen als bisher
- Deutliche Stärkung der Forschungsprogramme für innovative Technologien und Konzepte im Verkehrsbereich
- Maßnahmen zur Stärkung Europas in Bezug auf Schlüsseltechnologien, wie die Fertigung von Zellen und Batterien, Wasserstoff und E-Fuels, einschließlich

Programme zur Stärkung von F&E und zur Skalierung der Produktion von Wasserstoff und E-Fuels

**Zu diesen Punkten sollte die EU-Kommission zeitgleich mit der Verabschiedung eines neuen Klimaziels detaillierte Vorschläge vorlegen. Eine auf die Bewältigung der Transformation fokussierte industriepolitische Strategie fehlt bisher. Sie ist aber notwendig, um den Wandel im Sinne des Zieldreiecks der Nachhaltigkeit gestalten zu können. Dem Ehrgeiz bei der Verschärfung der Klimaziele steht kein korrespondierender industriepolitischer Anspruch gegenüber.**

6. Die gravierenden wirtschaftlichen Auswirkungen der **Corona-Pandemie** werden von der EU-Kommission erklärtermaßen nicht berücksichtigt. Diese Vorgehensweise ist unzureichend, denn die gegenwärtige Wirtschaftskrise schwächt die Fähigkeit unserer Unternehmen nachhaltig, zu investieren und sich auf die Zukunft auszurichten. Diese Schwäche wird auch durch die angekündigten Staatshilfen nicht ausgeglichen werden können.

**Der VDA fordert Maßnahmen, die auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit der Unternehmen am Standort Europa stärken:**

- Überprüfung der Belastungen durch europäische Regulierung
- Maßnahmen zur Stärkung der Investitions- und Innovationskraft der Unternehmen, gerade im Zuliefererbereich
- Fortsetzung und erforderlichenfalls Aufstockung der Corona-Hilfsmaßnahmen

Maßnahmen zu diesen Punkten sollten im Rahmen der Entwicklung der Pandemie kontinuierlich geprüft und angepasst werden. Rettungsmaßnahmen dürfen nicht strukturkonservierend wirken.

7. Wir begrüßen, dass die EU-Kommission ernsthaft über die **Ausweitung des Emissionshandels auf Kraftstoffe nachdenkt. Wir treten für ein mengenbasiertes und möglichst sektorübergreifendes CO<sub>2</sub>-Bepreisungssystem ein.** Dazu betrachten wir die Ausweitung des EU-ETS auf Kraftstoffe als das Mittel der Wahl. Ein relevanter CO<sub>2</sub> Mindestpreis kann die Planbarkeit für die Akteure verbessern. Durch die CO<sub>2</sub>-Kappungsgrenze können die tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors nicht nur effizient adressiert, sondern auch wirksam begrenzt werden – kein anderes Instrument bietet diese Möglichkeit. Die unterschiedlichen Vermeidungskosten entfalten so ihre Steuerungswirkung. Ziel muss sein, ein möglichst effizientes Anreiz- und Regulierungssystem für alle klimafreundlichen Technologien entlang der automobilen Wertschöpfungskette zu schaffen. Mit der Perspektive eines **langfristig stabilen, technologieoffenen Rahmens für die Transformation** zu einem klimaneutralen Verkehrssektor müssen die heute bestehenden nicht aufeinander abgestimmten sektorspezifischen Regulierungen und Ziele überprüft und auf das Ziel der Klimaneutralität ausgerichtet werden.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin

Ansprechpartner Dr. Kurt-Christian Scheel, Geschäftsführer  
Ralf Diemer, Abteilungsleiter

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Stand Oktober 2020