

Positionierung

Fit for 55 – Verordnung zur Verschärfung der CO₂- Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge



#wirsindbereit

Berlin, Oktober 2021

1. Einleitung

Mit „Fit for 55“ hat die EU-Kommission ein umfassendes Paket vorgelegt, mit dem die Klimapolitik der Europäischen Union neugestaltet werden soll. Mit ihren über 800.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unterstützt die deutsche Automobilindustrie das Ziel, den Verkehr auf der Straße bis spätestens 2050 klimaneutral zu machen. Sie treibt den Wandel und setzt dabei auf Innovationen und neue Technologien. Für die Automobilindustrie ist die europäische Flottenregulierung dabei ein wichtiges Instrument, das mit dem Fit for 55 Paket für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge neugefasst und nochmals deutlich verschärft wurde. Diese ambitionierten Ziele benötigen in jedem Schritt ein starkes Umfeld: Ein schneller, verbindlicher und flächendeckender Ausbau der Ladeinfrastruktur in ganz Europa im Rahmen der AFI-Verordnung, Förderprogramme für Elektrofahrzeuge und eine industriepolitische Flankierung der Transformation. Der Ausbau der privaten und öffentlichen Ladeinfrastruktur hat dabei höchste Priorität, um dem für das Erreichen des CO₂-Reduktionsziels notwendigen Hochlauf der Elektromobilität gerecht zu werden.

Zur weiteren Ausgestaltung der CO₂-Flottenregulierung sind aus Sicht des VDA folgende Punkte zu beachten:

2. Beibehaltung der Zielsetzung für 2025

Positiv ist, dass das Zwischenziel für **2025 nicht verschärft** wird und somit Planungssicherheit und ausreichende Vorlaufzeit für die Zielerreichung gegeben ist.

3. Ambitionierte Zielsetzung für 2030 nur mit besseren Rahmenbedingungen erreichbar – Ausbau der Ladeinfrastruktur im Fokus

Der Vorschlag der EU-Kommission für 2030 einer **Verschärfung** der CO₂-Reduktion von aktuell 37,5 % auf **55 % für Pkw** und von 31 % auf **50 % für leichte Nutzfahrzeuge** ist sehr herausfordernd. Zur Erreichung dieser Ziele bedarf es erheblicher zusätzlicher Investitionen der Industrie. Die deutsche Automobilindustrie investiert in den nächsten Jahren rund 150 Mrd. Euro in die Transformation. Denn zur Bewältigung der technologischen Herausforderungen, die mit dieser Transformation einhergehen, bedarf es nicht nur erheblicher Investitionen in die Anpassung und den Umbau von Produktionswerken, sondern auch umfangreicher personalpolitischer Maßnahmen, wie etwa Programme zur Umschulung und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Hinzu kommen tiefgreifende Umstellungen in den Lieferketten, was weitreichende Auswirkungen, gerade in der Zuliefererindustrie, haben wird. Diese Herausforderungen spannen die Kräfte der Unternehmen schon jetzt massiv an. Gerade viele Zulieferer werden vor enorme Herausforderungen gestellt. Daher kommt **Planungssicherheit** im Zusammenhang mit den **Rahmenbedingungen** eine große Rolle zu.

Eine derart massive Reduktion des Flottengrenzwertes ist regulatorisch bedingt nur durch deutlich **höhere Elektrifizierungsanteile** (BEV, FCEV, PHEV) an den Neuzulassungen möglich: Um eine Reduktion in Höhe von 55 % erreichen zu können, muss der Anteil der Elektro-Pkw an den Neuzulassungen in der gesamten EU im Jahr 2030 etwa 60 bis 65 % betragen. Gegeben den Fall, dass nicht alle EU-Staaten in der Lage sein werden, die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, wird der Anteil in Deutschland höher sein müssen: Wird außerhalb Deutschlands nur ein Anteil von z. B. 55 % erreicht, so sind in Deutschland schon 85 % (etwa 2,7 Mio. E-Pkw pro Jahr) nötig, um dieses Ziel zu erreichen.

Die deutsche Automobilindustrie ist sich ihrer Verantwortung bewusst und steht fest zum Ziel der Klimaneutralität. Eine Zielgestaltung in der Flottenregulierung für 2030, die den Weg dahin ermöglicht, wird daher unterstützt. Erforderlich sind jetzt die richtigen **Rahmenbedingungen**, damit Verbraucherinnen und Verbraucher so schnell wie möglich auf die Elektromobilität umsteigen können. Dazu gehören vor allem mit Blick auf die ebenfalls im Fit for 55 Paket enthaltene AFI-Verordnung sowie der kommenden Revision der Gebäude-Richtlinie ein schneller, verbindlicher und flächendeckender **Ausbau der öffentlichen und privaten Lade- und Tankinfrastruktur** in ganz Europa, **Förderprogramme** für Elektrofahrzeuge (BEV, FCEV und PHEV) in allen Mitgliedstaaten und eine umfassende **industriepolitische Flankierung**. Wichtig ist zudem die Ausschöpfung aller Technologiepotentiale der Elektromobilität, inklusive der Anwendungsvielfalt von Plug-In-Hybriden. Im Fokus steht der Ausbau der Ladeinfrastruktur: **Ohne schnellen und flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur wird es keinen Hochlauf der Elektromobilität und keine Erreichung der Flottenziele geben.**

Zur weiteren Ausgestaltung der Zielsetzung 2030 sind aus Sicht des VDA zudem weitere Flexibilität zu beachten:

- **Das System der ZLEV-Benchmarks** setzt zielorientierte Anreize, weshalb es richtig ist, dieses weiterhin mit BEVs, FCEVs und PHEVs fortzusetzen. Damit innovative Technologien, einschließlich PHEVs mit einem hohen rein elektrischen Fahranteil, weiterhin ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten können, sollte dieser Mechanismus über das von der Kommission vorgeschlagene Jahr 2029 hinaus fortgesetzt werden.
- **Eco-Innovationen**: Die Anerkennung von Eco-Innovationen sollte verbessert werden. Damit kann das Sparpotenzial fortschrittlicher Technologien, welche nicht im Testzyklus wirken, auf der Straße umgesetzt werden. Das Verfahren sollte entbürokratisiert werden, um die Handhabbarkeit zu verbessern und Anreize für eine höhere Durchdringung von Eco-Innovationen zu schaffen.

- **Leichte Nutzfahrzeuge:** Einen wichtigen Punkt in der Flottenregulierung betrifft das Extended pooling zwischen PKW und leichten Nutzfahrzeugen. Die Regelungen zum Pooling haben sich bewährt und erhöhen die Effizienz der Zielerreichung. Eine Möglichkeit des Ausgleichs zwischen PKW und leichten Nutzfahrzeugen ist wichtig und wünschenswert, um unvorhersehbare Nachfrageschwankungen besser ausgleichen zu können. In Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge gilt es außerdem zu beachten, dass im Kommissionsvorschlag der Berechnungsformel OEM Target ein Fehler dergestalt enthalten ist, dass diese fälschlicherweise vom Gesamtmarkt abhängig gemacht wird, weshalb es an der Stelle einer dringenden Korrektur bedarf. Zudem darf nicht der Effekt eintreten, dass es durch das Gewicht der Batterie in der Folge zu einer Verschiebung von einer N₁ zu einer N₂ Kategorisierung kommt.

4. Langfristziele nach 2030 erfordern verlässliche Fortschritte beim Ausbau der Ladeinfrastruktur – Review stärken

Für das Jahr **2035** schlägt die EU-Kommission einen **Flottengrenzwert von 0 g** vor. Zur Erreichung dieses Ziels dürfen nur noch **batterieelektrische und Brennstoffzellen-Fahrzeuge** zugelassen werden, was faktisch ein Ende des Verbrennungsmotors inklusive allen auch hoch elektrifizierten Hybriden sowie leichten Nutzfahrzeugen bedeutet. Der schnelle Hochlauf der Elektromobilität ist zwar ein zentrales Element zur Klimazielerreichung in Europa. Jedoch widerspricht die 2035-Zielsetzung der EU-Kommission mit einem faktischen Verbrennerverbot dem Grundsatz der **Technologieoffenheit**. Solche Technologieverbote lehnt der VDA ab.

Darüber hinaus ist es für die Definierung eines solchen ambitionierten **Ziels für 2035 zu früh**. Denn klar ist, dass für eine derartige Festlegung unterstützende **Rahmenbedingungen** Voraussetzung sind. Einige der wichtigsten Aspekte sind der **schnelle** und **flächendeckende Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur** in allen Mitgliedsstaaten, aber auch eine **industriepolitische Flankierung**, inklusive spezifischer nationaler **Förderprogramme** (BEV, FCEV, PHEV). Derzeit ist der Ausbau noch begrenzt und unterscheidet sich stark zwischen den einzelnen EU-Mitgliedstaaten. Um die Transformation zur Elektromobilität zu stützen, muss der **Ausbau** durch **verbindliche Ziele** (Verordnung) für alle Mitgliedsstaaten im Rahmen der AFIR garantiert werden.

Um den Zusammenhang zwischen Ausbau der Ladeinfrastruktur und Reduktionsziel abzubilden sind die derzeit geplanten **Reviews** wegen ihrer zu allgemeinen Ausgestaltung ungeeignet. Vielmehr muss in die Vorgaben ein umfassender Katalog aller relevanten Kriterien, insbesondere zu den **konkreten Zwischenzielen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur** (öffentlich und privat) und der Marktentwicklung aufgenommen werden, auf deren Grundlage spätestens im Jahr **2028 die Langfristziele nach 2030 final festgelegt werden**. Mit Hilfe eines unmittelbar wirkenden Instruments sollte zudem dafür Sorge getragen werden, dass die Mitgliedsstaaten im Falle eines Verfehlens der Ausbauziele bei der Ladeinfrastruktur den Ausbau wirksam beschleunigen. Schließlich sind im Rahmen des Reviews mögliche Wechselwirkungen mit den anderen Bestandteilen des Fit for 55 Pakets sowie die generelle Marktentwicklung zu berücksichtigen.

5. Transformation als gesamtgesellschaftliche Aufgabe

Insgesamt bedeutet die durch die im Fit for 55 Paket ausgelöste **Beschleunigung der Transformation**, dass auch der **Anpassungsbedarf** in den Unternehmen größer wird.

Gerade im Bereich der Zulieferer verschärft sich das Tempo für die Umsetzung notwendiger Anpassungen nochmals erheblich. Viele Arbeitsplätze in Deutschland und in Europa sind betroffen und müssen transformiert werden oder werden wegfallen. Allein in Deutschland stehen aktuell über 600.000 Arbeitsplätze in Verbindung mit dem Verbrennungsmotor. Daher ist eine forcierte **Strategie** für die **industriepolitische Begleitung** erforderlich, die an bestehende Ansätze anknüpft und diese intensiviert. Die Vorgaben für eine entsprechende Verwendung der Einnahmen aus dem **Emissionshandel** und für den **Social Climate Fund** reichen nicht aus.

In dem Zusammenhang ist somit auf EU-Ebene vor allem die Frage zu beantworten, wie die **Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit** der Unternehmen gestärkt, **Beschäftigung** gesichert und transformiert werden kann. Die **Industriestrategie** sollte im Rahmen einer modernen, aktiven und aktivierenden Industrie- und Strukturpolitik mit **konkreten Maßnahmen** unterfüttert werden, die Belastungen für die Unternehmen reduzieren, den Binnenmarkt verbessern und die Verbesserung der handelspolitischen Grundlagen priorisieren.

Ansprechpartner

Dr. Kurt-Christian Scheel

Geschäftsführung

Götz Schneider

Leiter Abteilung Verkehr & Transport |

Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

Mitja Schulz

Leiter Büro Brüssel

Loic Geipel

Referent Klimapolitik

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

Copyright Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version Oktober 2021