

Position

# Fit for 55

Überarbeitung der Erneuerbaren-Energien-  
Richtlinie (RED)



#wirsindbereit

Berlin, November 2021

## Allgemein

Mit „Fit for 55“ hat die EU-Kommission ein umfassendes Paket vorgelegt, mit dem die Klimapolitik der Europäischen Union neugestaltet werden soll. Die deutsche Automobilindustrie mit ihren über 800.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unterstützt das Ziel, den Verkehr auf der Straße bis spätestens 2050 klimaneutral zu machen. Sie treibt den Wandel und setzt dabei auf Innovationen und Technologien. Teil des Kommissionsvorschlags ist eine Revision der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED), die den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor reguliert und im Zeitverlauf erhöht.

## Bewertung

Der Vorschlag für die Überarbeitung der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie geht in die richtige Richtung, da erstmalig auf die Reduzierung von Treibhausgasen (THG) im Kraftstoff und beim Strom für E-Fahrzeuge fokussiert wird. Die Umstellung auf eine THG-Quote wird begrüßt, jedoch bleibt der Entwurf hinsichtlich der vorgegebenen Ziele sehr zurückhaltend und ist aus Sicht des VDA vor dem Hintergrund der drängenden Anforderungen an eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung im Verkehrssektor nicht ehrgeizig genug. Der große Bestand von Verbrennerfahrzeugen könnte über angemessene Vorgaben der RED einen größeren Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung des Sektors leisten. Die von der Automobilindustrie mit Nachdruck vorangetriebene Elektrifizierung der Neuwagenflotte leistet hier bereits einen wesentlichen Beitrag auf dem Weg zur Klimaneutralität.

Die Vorgaben zur Treibhausgasminderung in der RED müssen daher angehoben werden: Nach Berechnungen des VDA ist eine Quote von 30 % erneuerbare Kraftstoffe bis 2030 erforderlich, was einer deutlich höheren THG-Minderungsquote entspricht als die bislang im Entwurf vorgeschlagenen 13 % für 2030. Vielmehr müsste die THG-Minderungsquote, die neben erneuerbaren Kraftstoffen auch grünen Strom umfasst, auf mindestens 40 % angehoben werden, wobei die Anrechenbarkeit von Ladestrom die tatsächliche THG-Minderung abbilden sollte. Darüber hinaus sollten in der RED ambitionierte Ziele auch für die Zeit nach 2030 genannt werden, um den Beitrag des Verkehrssektors zur Klimaneutralität vollständig festzulegen.

Positiv sind weiterhin Ansätze innerhalb der RED, die der drastisch steigenden Bedeutung der Elektrizität als Energieträger im Verkehr Rechnung tragen und deren Nutzung sektorübergreifend fördern sollen.

Zur weiteren Ausgestaltung der RED sind aus Sicht des VDA folgende Punkte zu beachten:

### Kraftstoffe:

- Die vorgeschlagene Mindestquote von 2,6 % für eFuels bzw. RFNBO (Renewable Fuels of Non Biological Origin) sollte deutlich vorgezogen werden, um deren Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Bis zum Jahr 2030 sollte die Quote auf ein Vielfaches erhöht werden.
- Die RFNBO-Erzeugung sollte mit Zwischenzielen (z. B. in 2026) flankiert werden, um die Zielerreichung regelmäßig zu prüfen und den Investitionsanreiz für die Mineralölwirtschaft zu erhöhen. Nur durch ein zügiges Anheben der Mindestquoten kann ein ausreichend starker Anreiz gesetzt werden, synthetische Kraftstoffe tatsächlich in den Markt zu bringen, um so den großen Bestand an Verbrennerfahrzeugen in die Klimaschutzanstrengungen einzubeziehen.
- Zur Ermittlung der tatsächlichen THG-Minderung durch RFNBO sollte die EU-Kommission Klarheit schaffen, beispielsweise durch Festlegung geeigneter Standardwerte und fossiler Vergleichsparameter (fossil fuel comparator).
- Bei Anlagen zur Herstellung von RFNBO sollte es ermöglicht werden, den benötigten Grünstrom direkt über sog. Power-Purchase-Agreements-(PPA) bereitzustellen. Hierbei sollten – analog zur Elektromobilität – möglichst unbürokratische Vorgaben gelten, um einen zügigen Markthochlauf zu unterstützen. Z. B. sollten die Nachhaltigkeitskriterien nicht so streng formuliert werden, dass sie den delegierten Rechtsakten keine Freiheitsgrade und Übergangsfristen mehr erlauben. Außerdem sollten die Abschreibungsregeln (THG-Emissions-Anrechnung) verlängert werden.
- Richtig ist die im Kommissionsvorschlag vorgesehene Limitierung von konventionellen Bio-Kraftstoffen auf maximal 7 %.
- Die im Kommissionsvorschlag vorgesehene Einführung von B10-Kraftstoff greift zu kurz. Eingehende und detaillierte Prüfungen zur Kompatibilität wären hierfür notwendig. Der VDA zieht hier die bestandskompatible Einführung von drop-in Kraftstoffen, wie z. B. R33 vor, da diese innerhalb bestehender Normen ein deutlich größeres CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzial haben.

## Elektrizität:

- Die Generierung von Credits durch Ladeinfrastruktur-Betreiber für die Anteile von erneuerbarem Strom für Fahrzeuge wird unterstützt und sollte beibehalten werden.
- Die von der Kommission vorgeschlagene höhere Gewichtung von grünem Ladestrom (fossil fuel comparator ECF(e)) wird begrüßt. Es sollte jedoch vermieden werden, dass bei besonders hoher Nutzung grünen Ladestroms eine THG-Quotenerfüllung auch mit geringen Mengen erneuerbaren Kraftstoffs erreicht werden kann, weil genau diese für die dringend notwendige Defossilisierung des Fahrzeugbestandes unabdingbar sind. Daher sollten THG-Minderungen aus erneuerbarem Ladestrom, die noch zu bestimmende Mengen überschreiten, auf das Gesamtambitionsniveau der THG-Quote in den folgenden Jahren aufgeschlagen werden. Vorbild hierfür kann der Mechanismus zur Anpassung der THG-Quote im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG §37h) sein, das im Rahmen der nationalen Umsetzung der RED II in Deutschland novelliert wurde.
- Die Vorschläge zum bi-direktionalen Laden werden befürwortet. Ziel jeder Förderung zum bi-direktionalen Laden müssen dabei die Ladepunkte werden, bei denen es lange Standzeiten gibt.
- Die geforderte Offenlegung von Batteriestatus und weiteren Batterie-Daten wird dagegen kritisch gesehen.
- Der Kunde ist nach DSGVO grundsätzlich Eigentümer seiner Daten. Nur gegen Incentivierung wird der Kunde bereit sein, die Daten und die Nutzung seiner Batterie zur Verfügung zu stellen, um sie netzdienlich einzubinden und zu laden.
- Eine etwaige Preisgabe von Schnittstellen und Offenlegungen von internen Daten des Batteriemanagementsystems in Fahrzeugen berührt IP-Rechte der OEMs.
- Ein allgemeiner Zugriff auf Batteriedaten ist nicht nötig, um die Stromflüsse von an das Stromnetz angeschlossenen E-Fahrzeugen zu regeln. Dezentrale, eigenintelligente Regelungen auf Basis offener Standards, mittels derer der Kunde das Angebot eines Flexibilitäts-Stromanbieters nutzen kann, sind vorzuziehen.

Insgesamt steht fest, dass eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung allein über die Elektrifizierung der Neuwagenflotte nicht ausreichen wird, um das Ziel der Klimaneutralität im Verkehr zu erreichen. Mit den unterambitionierten Vorgaben in der RED und somit der Auslassung wichtiger Klimaschutzbeiträge steigt die Gefahr einer Verfehlung der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele im Verkehrssektor enorm. Klimaschutzpotentiale in der Bestandsflotte bleiben weitgehend ungenutzt, obwohl sie für die Erreichung der übergeordneten EU-Klimaziele unerlässlich sind.

### Ansprechpartner

**Dr. Kurt-Christian Scheel**

Geschäftsführung

[kurt-christian.scheel@vda.de](mailto:kurt-christian.scheel@vda.de)

**Götz Schneider**

Leiter Abteilung Verkehr & Transport | Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

[goetz.schneider@vda.de](mailto:goetz.schneider@vda.de)

**Mitja Schulz**

Leiter Büro Brüssel

[mitja.schulz@vda.de](mailto:mitja.schulz@vda.de)

**Loic Geipel**

Referent Klimapolitik

[loic.geipel@vda.de](mailto:loic.geipel@vda.de)

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V.  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V.  
Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung  
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version Version 1.0, November 2021