

Position

Zwischenresümee zum „Fit for 55“-Paket der EU-Kommission

Empfehlungen der deutschen Automobilindustrie



#wirsindbereit

Berlin, September 2022

Im Juli 2021 hat die **Europäische Kommission** mit dem „Fit for 55“-Paket umfangreiche Maßnahmen vorgeschlagen, mit dem die EU-Klimapolitik neugestaltet werden soll. Als Deutschlands umsatzstärkste Industriebranche mit vielfältigen Beschäftigungseffekten in vor- und nachgelagerten Wirtschaftsbranchen unterstützt die deutsche Automobilindustrie vollumfänglich das Ziel, den Verkehr auf den europäischen Straßen bis spätestens 2050 klimaneutral zu machen.

Inzwischen haben auch der **EU-Rat** und das **EU-Parlament** zu zentralen Vorschlägen ihre Positionen abgestimmt, so dass die Trilogverhandlungen voraussichtlich im Herbst beginnen können. Zu den für die Autoindustrie entscheidenden Weichenstellungen gehören hierbei die Überarbeitung der CO₂-Emissionsstandards für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie die Ausweitung des EU-Emissionshandels auf den Verkehrssektor (ETS-2). Bei den ebenfalls entscheidenden Revisionen der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) sowie der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED) wird nach den Positionierungen des EU-Parlaments im Herbst ebenfalls mit dem Beginn von der Trilogverhandlungen noch in diesem Jahr gerechnet.

Für die Autoindustrie hat der Ausbau der privaten und öffentlichen Ladeinfrastruktur höchste Priorität, um dem für das Erreichen des CO₂-Reduktionsziels notwendigen Hochlauf der Elektromobilität gerecht zu werden. Mit Blick auf die notwendige Nutzung aller klimafreundlichen Technologien zur Erreichung des Klimaneutralitätsziels müssen auch erneuerbare Kraftstoffe als Partner zum Hochlauf der Elektromobilität eine zentrale Rolle spielen. Alternative, klimaneutrale Kraftstoffe wie Wasserstoff und E-Fuels sind mitentscheidende Faktoren und notwendiger Teil der Lösung. Denn die Bestandsflotte, die in der EU rund 280 Mio. Fahrzeuge umfasst, muss zwingend mitgedacht und adressiert werden, weshalb auch der RED eine wichtige Rolle zukommt.

1. CO₂-Flottenregulierung

Unterstützende Rahmenbedingungen für ambitionierte 2030-Zielsetzung:

Mit einer erneuten Verschärfung der Reduktionsziele bei den Flottengrenzwerten auf 55 Prozent für Pkw und 50 Prozent für Vans im Jahr 2030 hat die **EU-Kommission** bereits äußerst ambitionierte Vorschläge erarbeitet. Es ist zu begrüßen, dass **EU-Rat** und **EU-Parlament** weder Forderungen nach zusätzlichen Verschärfungen über den Kommissionsvorschlag hinaus noch nach weiteren Zwischenzielen erheben. Der notwendige Hochlauf der Elektromobilität muss durch einen ebenso ambitionierten Ausbau der öffentlichen Lade- und H₂-Tankinfrastruktur auf Grundlage einer verbindlichen AFIR sowie einem stärkeren Fokus auf der EPBD (Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden) sichergestellt werden. Zu den weiteren notwendigen unterstützenden Rahmenbedingungen für ambitionierte CO₂-Emissionsstandards gehören außerdem Förderprogramme für Elektrofahrzeuge in allen Mitgliedstaaten und eine umfassende industrie- und sozialpolitische Flankierung.

Review als Grundlage für post-2030-Zielsetzung:

Ogleich der Zeithorizont des „Fit for 55“-Pakets den Klimaneutralitätspfad bis 2030 mit einer CO₂-Reduktion um 55 Prozent definiert, hat die **EU-Kommission** bei der Flottenregulierung zusätzlich ein festes Ziel für das Jahr 2035 vorgeschlagen: Die geplante Reduktion der Flottengrenzwerte um 100 Prozent auf 0 Gramm kommt einem Verbot der Verbrennertechnologie gleich. Auch **EU-Rat** und **EU-Parlament** haben sich in ihren Positionierungen dieser Zielmarke angeschlossen. Diese Entscheidung bricht mit dem Prinzip der technologischen Offenheit und verhindert Wege zum Klimaschutz, denn zur Erreichung dieses Ziels dürften nur noch batterieelektrische und brennstoffzellenelektrische Fahrzeuge zugelassen werden.

Angesichts der unklaren Entwicklung essenzieller Rahmenbedingungen, vor allem hinsichtlich der Infrastruktur, aber auch bzgl. weiterer Faktoren wie neuer drohender Rohstoffabhängigkeiten ist der Zeitpunkt für eine post-2030 Zielsetzung in jedem Fall verfrüht. Stattdessen sollte erst auf Grundlage eines Reviews im Jahr 2028 entschieden werden. Denn sollten die vorgegebenen Ziele der AFIR in allen oder einigen Mitgliedstaaten verfehlt werden oder sich die derzeitigen Ziele als unzureichend herausstellen, steht kein Mechanismus zur Verfügung, der ein schnelles und verlässliches Nachsteuern gewährleistet. Die Flottengrenzwerte bleiben aber unabhängig vom tatsächlichen Ausbau der Infrastruktur verbindlich. An der Stelle ist mehr Flexibilität gefragt, um bei den verbindlichen Vorgaben zum Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur in den Mitgliedsstaaten nachbessern zu können.

Der Erwägungsgrund 9a des **Ratskompromisses**, der zumindest die Zulassung nachweislich mit E-Fuels betankter Fahrzeuge nach 2035 außerhalb der Flottenregulierung beschreibt, sollte zeitnah mit einem konkreten Regelungsvorschlag durch die Kommission mit Leben gefüllt werden.

2. Europäisches Emissionshandelssystem (ETS)

ETS als Leitinstrument europäischer Klimapolitik:

Das Emissionshandelssystem ist der zentrale und nachweislich effizienteste Weg zur CO₂-Reduktion. Eine der wohl wichtigsten Aufgaben und zugleich größten Herausforderungen liegt daher darin, einen CO₂-Emissionshandel auch in den bisher noch nicht erfassten Sektoren als Leitinstrument der europäischen Klimapolitik zu etablieren – das gilt insbesondere für den Verkehr. Ein wirksamer CO₂-Preis, auf Grundlage einer verlässlichen Mengengrenzung, kann klare Investitionssignale setzen und so den gesamten Verkehrssektor zur Nachhaltigkeit entwickeln. Mit einem einheitlichen Preissignal werden alle Akteure in der Lieferkette – vom Rohstoff über den Kraftstoff bis zum Recycling – gleichermaßen in die Erreichung der Klimaziele eingebunden. Auch die Verbraucherinnen und Verbraucher bekommen ein klares Preissignal. Dadurch wirkt der ETS als Instrument zur Beschleunigung der Defossilisierung in der gesamten Wertschöpfungskette. Soziale Härten können mit den zusätzlichen Einnahmen zielgenau abgefedert werden.

Eingeschlagener Weg des EU-Parlamentes zu inkonsequent:

Der Vorschlag der **EU-Kommission** zur Einführung eines zweiten Emissionshandelssystem für die Bereiche Verkehr und Gebäude geht vor diesem Hintergrund in die richtige Richtung: Die geplante Zusammenführung des bestehenden mit dem neuen ETS-Emissionshandelssystem bietet langfristig den großen Vorteil, dass CO₂-Einsparungen dort erfolgen, wo dies am kostengünstigsten möglich ist. Die Überführung in ein einheitliches EU-Emissionshandelssystem sollte jedoch verbindlich terminiert werden, um den Märkten eine frühzeitige und planungssichere Zusammenführung zu ermöglichen.

Dass sich der **EU-Rat** zwar mit Einschränkungen, aber im Wesentlichen doch für den Kommissionsvorschlag ausspricht, ist zu begrüßen. Kontraproduktiv sind hingegen einzelne Vorschläge des **EU-Parlamentes**. Dazu gehört vor allem, dass das Handelssystem zunächst nur für die kommerzielle Nutzung und damit de facto ausschließlich für den Schwertransport gelten soll. Der Vorschlag einer Preisobergrenze und einer Limitierung der Kostenweitergabe an Verbraucher sollte vor dem Hintergrund eines funktionierenden Emissionshandelssystems kritisch diskutiert werden.

3. Verordnung über den Aufbau der öffentlichen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)

Zentrale Rolle der AFIR für den Hochlauf der Elektromobilität:

Um die schärferen CO₂-Flottenregulierungsziele für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zu erreichen, muss der Markthochlauf elektrischer Fahrzeuge nochmals erheblich beschleunigt werden. Dafür ist ein verbindlicher, schneller und europaweit flächendeckender Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur unumgänglich, weshalb der AFI-Verordnung eine zentrale Rolle zukommt. Im Sinne einer Mobilitätsdaseinsvorsorge erwarten die Menschen zurecht eine flächendeckende Infrastruktur – wer einseitig auf die Potenziale zu Hause und am Arbeitsplatz verweist, schließt bestimmte Mobilitätsnachfragen schlicht aus. Mit Blick auf die bevorstehende Revision der CO₂-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge sind zusätzlich zu ambitionierten Zielen für eine ausreichende Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge auch verbindliche Ziele für den Aufbau von Wasserstofftankstellen notwendig. Entsprechende Ziele und Rahmenbedingungen müssen bereits jetzt in der AFIR verankert werden.

Erhöhung des Ambitionsniveaus:

Der Vorschlag der **EU-Kommission** sieht richtigerweise verbindliche Vorgaben hinsichtlich der Ladeleistungen vor. Allerdings muss das avisierte Leistungsniveau, das im Kern auch vom EU-Rat mitgetragen wird, deutlich erhöht werden, um eine Flächendeckung zu erreichen. Für eine größere Anzahl an Ladepunkten muss der im Kommissionsvorschlag angesetzte Leistungsfaktor daher von 1 Kilowatt Ladeleistung pro BEV (und 0,66 Kilowatt pro PHEV) deutlich angehoben werden, und zwar auf einen Faktor von 3 Kilowatt pro BEV (und 2 Kilowatt pro PHEV). Auch im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge und Reisebusse sind entsprechend höhere Ladeleistungen notwendig. Es ist daher sehr zu begrüßen, dass sich im EU-Parlament eine Mehrheit für ein höheres Ambitionsniveau abzeichnet.

Darüber hinaus gibt es allerdings einige weitere wichtige Hebel, um eine flächendeckende Ladeinfrastruktur zu erzielen. So ist bei den vorgesehenen Maximalabständen der Ladestationen sowie deren jeweiligen Leistungsbereitstellungen ebenfalls ein höheres Ambitionsniveau erforderlich: Für Pkw ist, neben einer Anpassung der Maximalabstände von Ladestationen von 60 auf 40 Kilometer zur Abdeckung der steigenden Bedarfe an höhere Ladeleistungen eine Verdoppelung der jeweiligen Leistungsbereitstellungen je Ladestation gegenüber den Kommissionsvorschlägen erforderlich. Notwendig ist darüber hinaus die Ausstattung der Ladestationen mit jeweils mindestens einem Ladepunkt mit 350 Kilowatt. Auch für schwere Nutzfahrzeuge und Reisebusse spielt ein flächendeckender Ausbau zur Sicherstellung des europäischen Warenhandels und Personenverkehrs eine besondere Rolle. Für diese Ladestandorte sollte ein Netzausbau mit höheren Anschlussleistungen (im Kernnetz bis 2025: 5000 Kilowatt, bis 2030: 6500 Kilowatt; im Gesamtnetz bis 2027: 1400 Kilowatt, bis 2030: 3000 Kilowatt, ab 2035: 5000 Kilowatt), kürzeren Stationsabständen (50 Kilometer im Kernnetz, 100 Kilometer im Gesamtnetz) und wesentlich höheren Leistungen der individuellen MCS-Ladepunkte (mindestens 700 Kilowatt) erfolgen. Gleichzeitig ist ein Aufbau in der Fläche zum Übernachten notwendig (100 Kilowatt pro Ladepunkt auf allen Lkw-Stellplätzen entlang der Autobahnen).

Mindestausstattung als Grundversorgung sicherstellen:

Um dem Anspruch an eine Flächen- und Bedarfsdeckung für öffentliche Ladeinfrastruktur, insbesondere auch im urbanen Raum, gerecht zu werden, reicht eine alleinig nach Fahrzeugstückzahl bezogene Ausstattung mit Ladeinfrastruktur und Fokussierung auf die TEN-T Netze allerdings nicht aus. Es sollten daher sowohl Mindestausstattungen auf Länderebene insgesamt sowie für Ballungsräume (z. B. abhängig von der Anzahl der Einwohner oder dem Gesamtfahrzeugbestand) verankert werden, als auch ein Anspruch der Bürger an die Erreichbarkeit eines Ladepunktes (in Kilometer oder Zeit) in der Nähe des Wohnortes.

Ladeinfrastruktur nutzerorientiert aufbauen:

Im Sinne einer möglichst effizienten Nutzung der Ladepunkte und eines diskriminierungsfreien Zugangs für alle Nutzer, sollte eine Roamingverpflichtung (Analogie zum Handy: Telefonieren in allen Netzen mit allen Verträgen) verbindlich verankert werden. Dabei sollten die erforderlichen Monitoringprozesse zur Ermöglichung von Nachsteuerungsmaßnahmen möglichst frühzeitig installiert werden. Zudem sollten Ladepunkte nach dem Standard ISO 15118 aufgebaut werden, um die Interoperabilität im Sinne der Nutzer und hohe Standards bei der Cybersicherheit zu gewährleisten.

Wasserstoffinfrastruktur entlang des TEN-T Netzes stärken:

Bei der Bereitstellung einer Wasserstoffinfrastruktur sollte die AFIR ebenfalls nachgebessert werden. Dabei sind die jeweiligen Tankstationen schon heute so auszulegen, dass sie von allen Fahrzeugsegmenten gleichermaßen genutzt werden können. Die geplanten Zielvorgaben (bis 2030 Mindestkapazität von 2t/Tag mit mindestens 700 Bar) sollten zudem auf das Jahr 2027 im gesamten TEN-T Netzwerk vorgezogen und anschließend ambitionierter ausgestaltet werden. Sinnvoll wären außerdem Maximalabstände von 100 Kilometer statt 150 Kilometer sowie die ausreichende Berücksichtigung einer Versorgung mit Flüssigwasserstoff.

EPBD: „nicht-öffentliche“ Ladeinfrastruktur:

Neben einer ambitionierten und verbindlichen AFIR-Ausgestaltung, muss im weiteren Verfahren auch ein stärkerer Fokus auf die EPBD (Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden) gelegt werden. Sie legt den Grundstein für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in privaten, öffentlichen sowie gewerblich genutzten Gebäuden und ist daher eine wesentliche Ergänzung zur AFIR. Verbesserungsbedarf besteht in der vorgeschlagenen EPBD-Revision u. a. noch beim Ambitionsniveau sowie bei der konkreten Berücksichtigung von Bestandsgebäuden. Hierbei sollte auch ein Anspruch auf die Installation eines Ladepunktes verankert werden. Für die Vorbereitung ist ein Gesamtkonzept erforderlich mit Lastmanagement und einfacher Nachrüstbarkeit von Ladepunkten.

4. Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED)

Richtige Marschroute, aber zu niedriges Ambitionsniveau:

Eine ambitionierte Treibhausgasminderungsquote ist entscheidend, um den Klimaschutz im Verkehr voranzutreiben, denn durch sie wird sowohl die Elektromobilität als auch die Versorgung der Bestandsflotte mit klimafreundlichen Kraftstoffen gefördert. Daher ist das von der **EU-Kommission** und vom **EU-Rat** vorgeschlagene THG-Minderungsziel von 13 Prozent bis 2030 bei weitem nicht ehrgeizig genug. Auch die sich im **EU-Parlament** abzeichnenden 16 Prozent greifen zu kurz, denn es bedarf einer deutlichen Erhöhung des THG-Minderungsziels auf 40 Prozent bis 2030 (30 Prozent flüssige Kraftstoffe) sowie Ziele für die Zeit nach 2030, um die EU-Klimaziele zu erreichen. Zudem ist die vom **EU-Rat** angeregte Optionalität der Einführung einer THG-Quote (EE-Anteil von 29 Prozent vs. THG-Minderung von 13 Prozent) abzulehnen. Die von der **EU-Kommission** vorgeschlagene, für alle Mitgliedsstaaten als Steuerungsgröße verbindliche THG-Minderungsquote ist vorzuziehen, da so ein Flickenteppich an Regulierungen vermieden wird. Zudem würde der Klimaschutz genauer steuerbar, da die Quote direkt am Verursacher CO₂ ansetzt.

Mehr Anreize für erneuerbare Kraftstoffe:

Die von der **EU-Kommission** vorgeschlagenen Unterquoten für RFNBO und fortschrittliche Biokraftstoffe sind deutlich zu gering. Das unzureichende Ambitionsniveau und die fehlende Perspektive für die Zeit nach 2030 schaffen zu wenig Anreiz für Investitionen und gefährden damit den dringend benötigten Klimaschutz im Fahrzeugbestand. Zur Klimazielerreichung werden 30 Prozent erneuerbare Kraftstoffe benötigt. Davon sind die vorgeschlagenen 2,6 bis 5,7 Prozent strombasierten Kraftstoffe (RFNBO) und 2,2 bis 4,4 Prozent fortschrittliche Biokraftstoffe weit entfernt – besonders wenn man berücksichtigt, dass der **EU-Rat** für die Quotenerfüllung eine doppelte Anrechnung vorschlägt.

Minimalkonsens muss verhindert und Ziele auch für die Zeit nach 2030 definiert werden:

Nur mit verlässlichen und ambitionierten Rahmenbedingungen werden Investoren bereit sein, Anlagen zur Erzeugung von strombasierten Kraftstoffen und fortschrittlichen Biokraftstoffen zu errichten. Dafür werden weit höhere Quoten ohne Mehrfachanrechnungen, jeweils Zwischenziele sowie eine post-2030 Perspektive benötigt. Sollte sich in den Trilogverhandlungen die jeweils schwächste Forderung durchsetzen, kann das Potenzial der bestehenden Fahrzeugflotte für den Klimaschutz im Straßenverkehr nicht angemessen adressiert werden.

Datenschutz in der RED nicht vernachlässigen:

Die **EU-Kommission** hat die kostenlose Offenlegung von Batteriestatus und weiterer Batteriedaten vorgeschlagen, um batterieelektrische Fahrzeuge leichter zu Prosumenten im Stromnetz machen zu können (netzdienliches be- und entladen). Der **EU-Rat** hat sich dem Vorschlag angeschlossen. Einzig das **EU-Parlament** hat Datenschutzbedenken angemeldet und die Übermittlung des Fahrzeugstandortes gestrichen sowie eine Zustimmungspflicht der Fahrzeugeigentümer und -nutzer eingefordert. Diese Vorschläge des **EU-Parlaments** sollten in die finale Regelung Eingang finden.

Ansprechpartner

Andreas Rade

Geschäftsführung
andreas.rade@vda.de

Götz Schneider

Leiter Abteilung Verkehr & Transport | Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit
goetz.schneider@vda.de

Mitja Schulz

Leiter Büro Brüssel
mitja.schulz@vda.de

Loïc Geipel

Referent Klimaschutzpolitik
loic.geipel@vda.de

Dr. Konstantin Zech

Referent Klimaschutz, Wasserstoff, Kraftstoffe
konstantin.zech@vda.de

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

Registrierter Interessenvertreter R001243
EU-Transparenzregister-Nr. 95574664768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V.

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

Version Version 1.0, September 2022