

Position

# Das „Fit for 55“ -Paket der EU

Perspektiven aus Sicht der deutschen  
Automobilindustrie



#wirsindbereit

Berlin, Mai 2021

Dr. Kurt-Christian Scheel  
Geschäftsführung

Philipp Ellett  
Referent

## Einleitung

### Unsere Perspektive: klimaneutraler Verkehr spätestens 2050

Die deutsche Automobilindustrie nimmt die Herausforderung des Klimaschutzes an. **Unser Ziel ist klimaneutrale Mobilität spätestens 2050 – im Einklang mit den Pariser Klimazielen. Dafür setzen wir auf Innovationen und Technologien.** Der schnelle Hochlauf der Elektromobilität (BEV & PHEV) hat bis 2030 klar Priorität. Das gilt insbesondere für PKW und leichte Nutzfahrzeuge. Die Branche investiert in den nächsten Jahren mehr als 50 Mrd.€ in diese Technologie. Um das Ziel eines klimaneutralen Verkehrs spätestens 2050 zu erreichen, werden auch andere alternative Antriebe und Kraftstoffe wie E-Fuels und Wasserstoff Teil der Lösung sein, um den Bestand zu adressieren und den Verkehr auch dort zu defossilisieren, wo Elektrifizierungslösungen an Grenzen stoßen.

Das Ziel der Treibhausneutralität soll in Deutschland auf 2045 vorgezogen werden. Außerdem ist ein nationales Klimaziel für 2030 von minus 65% vorgesehen, entsprechend des neuen EU-Klimaziels für 2030 von minus 55%. Das bedeutet, die Fahrzeuge und alle Wertschöpfungsstufen fünf Jahre früher klimaneutral zu machen. Die Voraussetzungen für einen klimaneutralen Verkehr müssen entsprechend früher geschaffen werden. Das setzt voraus, dass Strom und alle anderen Energieträger vollständig klimaneutral sind. Die Infrastruktur muss europaweit flächendeckendes Laden für alle elektrifizierten Fahrzeuge vom PKW bis zum schweren Nutzfahrzeug ermöglichen. Kraftstoffe sind vollständig defossilisiert. Die Effizienz des Verkehrssystems muss durch Digitalisierung und Vernetzung, auch durch automatisiertes Fahren erheblich steigen.

Viele Investitionen müssen schon vor 2030 angestoßen werden. **Das „Fit for 55“-Paket muss wichtige Grundlagen legen, um den Dreiklang aus Innovationen, Investitionen und Infrastruktur für ganz Europa zu beschleunigen.**

## Unser Leitbild: Nachhaltige individuelle Mobilität

**Klimaneutrale Mobilität, Wertschöpfung und individuelle Mobilität wird es auch in Zukunft nur mit dem Automobil geben!** Individuelle Mobilität ermöglicht Teilhabe und ist Grundpfeiler für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort. Die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität der Zukunft wird durch mehr Vielfalt und mehr Intermodalität POSITION 2 geprägt sein. Die deutsche Automobilindustrie wird diese Entwicklung vorantreiben. 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.

## Das „Fit for 55“-Paket: Chance für einen kohärenten Regulierungsansatz

Der European Green Deal bietet – unabhängig von der Verschärfung nationaler Ziele – die Chance einer **umfassenden Neubewertung aller Klimaschutzinstrumente**. Ein europaweiter, langfristig stabiler und technologieoffener Regulierungsrahmen ist notwendig. Indem die Kommission alle zentralen Regulierungselemente gleichzeitig in den Blick nimmt, besteht die Chance, eine Grundlage für ein kohärentes Regulierungssystem zu legen, das die Basis für den klimaneutralen Verkehr bis spätestens 2050 sein kann. Insbesondere der Auf- und Ausbau der Infrastruktur ist ein langfristiges Projekt und erfordert Ressourcen und Planungs-kapazität. Das etwa gilt für den Auf- und Ausbau relevanter Netzwerke, Produktionskapazitäten für erneuerbaren Strom und erneuerbare Kraftstoffe. Derzeit sind die Voraussetzungen dafür noch nicht für alle Bereiche erkennbar.

## Technologien, Innovationen als Beitrag zu Klimaschutz und Wohlstand

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. Das „Fit for 55“-Paket muss hierfür – für alle Akteure – die Grundlage schaffen und realistische Anforderungen für die Transformation der Wertschöpfungsketten und Werke definieren.

## Arbeitsplätze und Rolle der Automobilindustrie für die Gesellschaft

Verschiedene Studien gehen davon aus, dass allein in Deutschland netto mindestens 100.000 direkt Beschäftigte in der Automobilindustrie bis 2030 durch die Transformation verloren gehen können. Die **Sicherung von Arbeitsplätzen** ist auch eine industriepolitische Gestaltungsaufgabe – für ganz Europa und für viele Regionen. Auf diese Herausforderung muss das „Fit for 55“-Paket konkrete Antworten geben. Ziel muss eine erfolgreiche Transformation der Wertschöpfungsketten sein.

## Flottengrenzwerte 2030 an einem sorgfältigen Impact Assessment ausrichten

Flottengrenzwerte: Langfristiges Klimaziel in den Blick nehmen, Impact

## Assessment zu Grunde legen, europäische Dimension berücksichtigen

Die künftigen Flottengrenzwerte müssen so ausgestaltet sein, dass die Klimaziele für 2030, vor allem aber für 2050 oder ein früheres Datum, erreicht werden können. Sie müssen sich an einem übergreifenden Regulierungsrahmen ausrichten, für Unternehmen erreichbar und für die Gesellschaft akzeptabel sein. Die Erreichbarkeit von ehrgeizigen Flottengrenzwerten hängt auch von Voraussetzungen ab, die die Automobilindustrie nicht aus eigener Kraft schaffen kann.

Die künftigen Flottengrenzwerte müssen helfen, die Transformation voranzutreiben. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass der Markterfolg der Elektromobilität in verschiedenen Mitgliedstaaten derzeit sehr unterschiedlich ist, was mit einer Vielzahl von Faktoren zu tun hat, etwa den sehr unterschiedlichen Bedingungen bei Infrastruktur und Förderung, aber auch der Kaufkraft und den Nutzungsgewohnheiten. Je schwächer der Markthochlauf in anderen Mitgliedstaaten ausfällt, desto höher fällt die notwendige Neuzulassungsquote in Deutschland aus. Eine Zielverschärfung setzt voraus, auf diese Disparitäten mit EUweit koordinierten, aber auf die nationale Situation abgestimmten Maßnahmen zu reagieren. **Ehrgeizige Flottenziele können nicht erreicht werden, wenn die Elektromobilität nur in wenigen Mitgliedstaaten erfolgreich ist.**

## Keine kurzfristige Zielverschärfungen für 2025

Die Entwicklung des Produktangebotes der Automobilindustrie für die nächsten Jahre ist bereits abgeschlossen. Daher dürfen die Ziele für 2025 nicht verschärft werden. Auch jahresscheibenscharfe Vorgaben mindern die Flexibilität der Zielerreichungsstrategien. Grundsätzlich sollte daher der etablierte 5-Jahres-Turnus beibehalten werden, um Planungssicherheit und den notwendigen Gestaltungsspielraum zu gewährleisten.

## Zielverschärfungen für 2030 machen klare Konditionierungen und Flexibilitäten erforderlich

Schon die gegenwärtigen Ziele für 2030 sind sehr ehrgeizig. Sollte die EU weitere Zielverschärfungen beschließen sind – je nach Ergebnis des Impact Assessments – zusätzliche Optionen zu prüfen, die die wirtschaftliche Effizienz der Zielerreichung verbessern, ohne den Klimaschutz zu beeinträchtigen. Außerdem müssen die Fortschritte zum Aufbau der erforderlichen Ladeinfrastruktur einbezogen werden. Insbesondere ist ein ambitionierter Flottengrenzwert verbindlich an den Aufbau der erforderlichen öffentlichen Tank- und Ladeinfrastruktur zu koppeln. Nur so kann der Hochlauf der zur Zielerreichung benötigten alternativen Antriebe sichergestellt werden.

## Verbindliche Ziele für den Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur in der AFID vorsehen

Die AFID sollte zu einem Instrument weiterentwickelt werden, das den Mitgliedstaaten einen verbindlichen Rahmen für den Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur setzt. Die Mitgliedstaaten sollten dabei nicht nur verpflichtet werden, bestimmte Zielwerte zu erreichen, sondern konkrete Programme für einen flächendeckenden Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur einschließlich einer Schnellladeinfrastruktur verabschieden. Für ein 50%-Flottenziel wären 60 Mio. private und 6 Mio. öffentliche Ladesäulen erforderlich. Für jedes weitere Prozent Zielverschärfung über die aktuell verabschiedeten -37,5% hinaus werden

200.000 weitere öffentliche Ladepunkte benötigt. Für den Transportbereich im Schwerlastbereich werden bis 2030 42.000 ergänzende Ladepunkte benötigt, die den Anforderungen dieses Segments genügen. Der Ausbau der Wasserstoff-Tankinfrastruktur für Nutzfahrzeuge und Pkw muss den Hochlauf dieser Technologie ermöglichen. Wir rechnen mit einem Bedarf von 1000 Wasserstofftankstellen bis 2030. Wichtig ist, dass der Aufbau verbindlich und verlässlich in allen Mitgliedstaaten vorangetrieben wird. **Es muss ein Mechanismus vorgesehen werden, damit die Flottengrenzwerte bei einer Verfehlung der Ausbauziele korrigiert werden können. Dafür bietet sich ein regelmäßiges Review an.**

## Die derzeit gültige ZLEV-Incentivierung ist wichtig

Das System der ZLEV-Benchmarks setzt zielorientierte Anreize und sollte beibehalten werden. Insbesondere darf es nicht zu einer Absenkung des ZLEV-Schwellenwertes kommen, die einzelne Technologien ausschließen würde. Ohne den Beitrag insbesondere von PHEVs sind die Flottengrenzwerte nicht erreichbar. PHEVs sind Wegbereiter für den Marktdurchbruch der Elektromobilität und die erfolgreiche Transformation der Wertschöpfungsketten und werden mit steigenden elektrischen Reichweiten und transparenter Kommunikation mit den Autofahrern ihren Beitrag zum Klimaschutz auch langfristig leisten.

## Ein Bonus-Malus-System bringt keinerlei zusätzlichen Klimaschutz

Da die Klimaschutzanstrengungen für jeden Hersteller durch die Flottengrenzwerte vorgegeben werden, erreicht die Einführung eines Bonus-Malus-Systems keinen zusätzlichen Klimaschutz.

## Anerkennung von Eco-Innovationen sollte verbessert werden

Mit Eco-Innovationen 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.

## Die gegenwärtigen Regelungen zu Pooling sollten vereinfacht werden

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. Außerdem müssen Monitoring und Reporting vereinfacht werden, um den Bürokratieaufwand zu senken.

## Kleinen Herstellern sollten aufgrund der besonderen Marktlage auch weiterhin Ausnahmeregelungen zu Teil werden

Nischenhersteller leisten einen wichtigen Beitrag zur Vielfalt auf den Straßen und ermöglichen die Berücksichtigung spezieller Einsatzzwecke (Behindertenfahrzeuge, Sonderschutzfahrzeuge, etc. und sollten daher Gegenstand von Ausnahmeregelungen bleiben.

## Strafzahlungen sollten für Klimaschutzmaßnahmen verwendet werden

Um die enormen CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten im Automobilssektor in Fortschritt im Verkehrssektor umzumünzen, müssen eventuell anfallende Strafzahlungen innerhalb des Verkehrssektors für Klimaschutzmaßnahmen verwendet werden (z.B. Tank- und Ladeinfrastruktur sowie regenerative Kraftstoffe).

## Klimaneutrale Kraftstoffe: Die Zukunft beginnt jetzt

### Die Zukunft fossiler Kraftstoffe ist endlich

Klimaneutraler Verkehr ist nur denkbar, wenn keine fossilen Energieträger mehr genutzt werden – dies gilt für Kraftstoffe und Strom. Dafür müssen die Weichen jetzt gestellt werden. Das „Fit for 55“-Paket bietet die Chance, durch klare und langfristig verlässliche Vorgaben für die relevanten Akteure die Bedingungen dafür zu schaffen, dass der Weg zu einer **Welt ohne fossile Kraftstoffe jetzt** beschritten werden kann.

## RED: Europäische Quote für Erneuerbare Energien auf 30% erhöhen – Unterquote von 5% für E-Fuels und Wasserstoff vorsehen

Die Bundesregierung hat zu Recht die europäischen Vorgaben für den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe deutlich verschärft und mit einer zusätzlichen THG-Minderungsquote von 25% ein weiteres richtungweisendes Signal gesetzt. Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, sind allerdings noch deutlich ambitioniertere Vorgaben auf europäischer Ebene mit einem vergleichbaren Ambitionsniveau wie die Flottengesetzgebung erforderlich. Die EU sollte deswegen eine **Quote für Erneuerbare Energien von 30% als Mindestziel für das Jahr 2030** einführen. Mehrfachanrechnungen sollten in Form einer ambitionierteren Zielquote berücksichtigt werden. Außerdem ist auch eine grundsätzliche Neugestaltung des Steuern- und Abgabensystems entlang des fossilen CO<sub>2</sub>-Gehaltes von Energieträgern zu prüfen.

## Anpassung des Berechnungsmodus für die Flottengrenzwerte

Derzeit wird zur Berechnung des Flottengrenzwerts ein einheitlicher CO<sub>2</sub>-Wert für Kraftstoffe genutzt (RL 80/1268/EWG). Mit der fortschreitenden Defossilisierung ist dieser Wert an den tatsächlich erreichenden Fortschritt anzupassen; Doppelanrechnungen sind zu vermeiden.

## Mit „Post 2030“-Zielen langfristig Verlässlichkeit schaffen

### Ganzheitlicher Ansatz erforderlich

Die Kommission will im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets auch Vorschläge für die Entwicklung der Flottengrenzwerte nach 2030 vorlegen. Dabei sollte sie einen ganzheitlichen Ansatz verfolgen, der alle Aspekte der Regulierung, insbesondere auch der Rahmenbedingungen, gleichermaßen in den Blick nimmt.

Jede weitere Verschärfung der Flottengrenzwerte muss dem Fortschritt des Hochlaufs der

Elektromobilität Rechnung tragen. Daher sollten Vorschläge für weitere Verschärfungen einer regelmäßigen Überprüfung auf Basis objektiver Kriterien unterzogen werden, die vor allem den Ausbau der Ladeinfrastruktur, die Ausgestaltung geeigneter Förderinstrumente und die fortgesetzte industriepolitische Flankierung berücksichtigen. Dazu kommt die Betrachtung der Kostenentwicklung für die relevanten Technologien. **Individuelle Mobilität muss bezahlbar bleiben.**

## Verbote sind keine Lösung

Die Diskussion um ein Datum für den Ausstieg aus dem „Verbrenner“ ist nicht zielführend. Entscheidend sind die Rahmenbedingungen für einen erfolgreichen Hochlauf der E-Mobilität. Dazu zählt ein konsequenter Ausbau der privaten und öffentlichen Ladeinfrastruktur in allen Mitgliedstaaten. **Ein Enddatum für bestimmte Technologien oder direkte oder indirekte Verbote lehnen wir daher entschieden ab.**

## Transformation als industriepolitische Gestaltungsaufgabe

Um die Transformation auf europäischer Ebene zu begleiten, ist sowohl für die Zeit vor 2030, aber auch für die Zeit nach 2030 ein unterstützender industriepolitischer Rahmen notwendig. Dazu gehören die Maßnahmen zur Förderung von Investitionen in Innovationen und **Transformation bei Produkten und Produktion, Maßnahmen zur Förderung von Ausbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen**, die deutliche Stärkung der Forschungsprogramme für innovative Technologien und Konzepte im Verkehrsbereich sowie 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 Zellen und Batterien, Wasserstoff und E-Fuels. Es ist besser, existierende Stärken weiterzuentwickeln als negative Auswirkungen von Disruption im Nachhinein zu reparieren.

## EU-Beihilfenrecht den Herausforderungen anpassen

Das EU-Beihilfenrecht setzt wesentliche Rahmenbedingungen für die Unterstützung transformativer Maßnahmen und sorgt dafür, dass Förderung zielgerichtet eingesetzt werden kann und Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden. Auf die Erfordernisse einer flächendeckenden Transformation ist das Beihilfenrecht aber schlecht eingestellt, weil es die **Förderung transformativer Maßnahmen an bestehenden Standorten** je nach Einordnung der Region erschwert oder verhindert. Die EU sollte den Beihilfenrahmen zügig so anpassen, dass Investitionen in transformative Maßnahmen an bestehenden Standorten in allen Regionen Deutschlands gleichermaßen möglich werden.

## Die Weichen für die Integration des Verkehrssektors in den Emissionshandel stellen

### Doppelte Rolle des ETS

Wir begrüßen, dass die EU-Kommission über die Ausweitung des Emissionshandels auf Kraftstoffe im Verkehrssektor nachdenkt. Dabei treten wir für ein **mengenbasiertes und sektorübergreifendes CO<sub>2</sub>-Bepreisungssystem** ein.

Das EU-ETS sollte das Leitinstrument zur Gewährleistung eines klimaneutralen Verkehrs sein.

- **CO<sub>2</sub>-Preis auf fossile Kraftstoffe als Investitionssignal**

Ein relevanter CO<sub>2</sub>-Preis kann klare Investitionssignale setzen. Wenn sich dieser Preis auf Basis einer verlässlichen Mengenbegrenzung bildet, kann er Investitionen langfristig steuern und auch für Verbraucher ein wichtiges Preissignal schaffen. Im Verkehrssektor ist dafür am besten ein „**upstream**“-Modell geeignet.

- **CO<sub>2</sub>-Preis als Treiber der Defossilisierung der Wertschöpfungskette**

Eine zentrale Bedeutung hat der ETS als Instrument zur Beschleunigung der Defossilisierung in den Wertschöpfungsketten. 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. Verbraucherinnen und Verbraucher bekommen ein klares Preissignal. Damit kann der **EU-ETS als Leitinstrument** für Klimaneutralität im Verkehrssektor auch mit Blick auf die Wertschöpfungsketten fungieren.

## Gestaltungsaufgaben bei der Integration des Verkehrs in den EU ETS

Für die Integration des Verkehrssektors in den EU-Emissionshandel muss eine Reihe von Gestaltungsaufgaben gelöst werden: Wegen der sehr unterschiedlichen Vermeidungskosten in den Sektoren besteht die Gefahr, dass eine sofortige volle Integration einen für die derzeit dem ETS unterworfenen Sektoren zu schnellem Preisauftrieb bewirkt. Außerdem sind die sozialen Auswirkungen von Anfang an in den Blick zu nehmen.

Zur Lösung dieser Gestaltungsaufgaben ist eine **Phasenstrategie** sinnvoll. Diese könnte wie folgt gestaltet werden:

- In einer **ersten Phase** wird in Europa für einen definierten Zeitraum bis zur Überführung in ein einheitliches EU-ETS ein spezifisches ETS für den Verkehrssektor eingeführt, um Erfahrungen zu sammeln und die Praktikabilität zu gewährleisten. Die Preisbildung sollte dabei nach dem Marktprinzip erfolgen. In einer Übergangsphase kann die Annäherung der Preispfade beispielsweise durch ein „Membransystem“ erleichtert werden, also einen einseitig durchlässigen Zertifikatehandel. In einer **zweiten Phase** werden das System für den Verkehrssektor und das bestehende EU-ETS zu einem einheitlichen System verknüpft.

- Nach Einführung eines einheitlichen ETS sollten die bestehenden Regulierungsinstrumente hinsichtlich ihrer weiteren Notwendigkeit überprüft werden, um Doppelregulierung zu vermeiden. Sie sollten nach 2030 auf einem **Stand oberhalb von 0g** festgelegt und nicht mehr weiterentwickelt werden, weil der weitere CO<sub>2</sub>-Minderungspfad vom EU-ETS vorgegeben wird. Eine weitere Verschärfung Richtung 0g ist nicht sinnvoll, da der Emissionshandel als Leitinstrument den weiteren Defossilisierungspfad definiert. Parallel müssen die Anstrengungen zur Entwicklung der Infrastruktur auch nach 2030 fortgesetzt werden. Klimaneutralität wird somit durch das Zusammenwirken verschiedener Instrumente erreicht und garantiert.



