

Positionierung

# Das Fit for 55-Paket der EU-Kommission



#wirsindbereit

Berlin, Oktober 2021

## 1. Einleitung

Mit „Fit for 55“ hat die EU-Kommission ein umfangreiches Paket vorgelegt mit dem Ziel, die Klimapolitik der Europäischen Union nezugestalten. Für den Straßenverkehr schlägt sie eine Überarbeitung der CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, eine Revision der Richtlinie für den Hochlauf der Lade- und Tankinfrastruktur (AFIR) sowie eine Ausweitung des EU-Emissionshandels (ETS) auf den Verkehrssektor vor. Zu den weiteren relevanten Initiativen gehören eine Überarbeitung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) und der Energiesteuer-Richtlinie (ETD) sowie ein Vorschlag für einen CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM). Im Dezember folgt ein Vorschlag für die Revision der Gebäude-Richtlinie (EPBD).

Die deutsche Automobilindustrie mit ihren über 800.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern begrüßt, dass die EU-Kommission den Versuch unternimmt, Klimapolitik ganzheitlich und umfassend neu zu ordnen. Sie teilt das Ziel, den Verkehr auf der Straße bis spätestens 2050 klimaneutral zu machen. Sie treibt den Wandel und setzt dabei auf Innovationen und Technologien. Allerdings sind die einzelnen Instrumente nicht ausreichend aufeinander abgestimmt. Die Komplexität des vorgeschlagenen Regelwerks ist erheblich. Die industriepolitische Flankierung der Transformation bleibt deutlich unterbelichtet. Der Ehrgeiz bei den Zielen ist größer als bei den notwendigen Rahmenbedingungen und bei der Infrastruktur. Hier muss im weiteren Verfahren erheblich nachgebessert werden.

## 2. CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung – Hochlauf der Elektromobilität erfordert klare Rahmenbedingungen

Mit der erneuten Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung werden die zentralen Zielvorgaben für die Transformation gesetzt. Deswegen müssen Ziele und Instrumente sorgfältig aufeinander abgestimmt werden. Während verschiedene Aspekte des Vorschlags positiv zu bewerten

sind, weil sie den schnellen Hochlauf der Elektromobilität unterstützen, ist es für eine Festlegung eines Flottengrenzwerts für 2035 noch zu früh, solange wesentliche Rahmenbedingungen nicht klar sind. Höchste Priorität muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur haben, um dem für das Erreichen des CO<sub>2</sub>-Reduktionsziels notwendigen Hochlauf der Elektromobilität gerecht zu werden.

Im Einzelnen:

#### 2025: Beibehaltung der Zielsetzung

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

#### 2030: Ambitionierte Zielsetzung nur mit besseren Rahmenbedingungen erreichbar – Ausbau der Ladeinfrastruktur im Fokus

Vorgeschlagen ist eine Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Reduktion für Pkw von aktuell 37,5 % auf 55 % und von 31 % auf 50 % für leichte Nutzfahrzeuge bis 2030. 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. Allerdings kann diese nur umgesetzt werden, wenn dafür die Rahmenbedingungen stimmen und die 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 ein schneller, verbindlicher und flächendeckender Ausbau der öffentlichen und privaten Lade- und Tankinfrastruktur in ganz Europa, ein deutlicher Fortschritt bei den Rahmenbedingungen für die private Lade-Infrastruktur (EPBD), 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.

#### 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). Um die Transformation zur Elektromobilität zu stützen, muss der Aufbau der Ladeinfrastruktur durch verbindliche Ziele (Verordnung) für alle Mitgliedsstaaten im Rahmen der AFIR garantiert werden. Um diesen Zusammenhang 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.

### 3. AFIR – Ambitionierterer Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur

Um den erwünschten schnellen Markthochlauf der Elektromobilität wirkungsvoll zu unterstützen, ist also ein verbindlicher, schneller und flächendeckender Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur unumgänglich, weshalb der AFIR eine zentrale Rolle zukommt. Vor diesem Hintergrund ist es richtig, dass die EU-Kommission mit dem Rechtsinstrument einer Verordnung dem beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge in den Mitgliedsstaaten eine verbindliche Basis geben will. Auch die Systematik zur Ermittlung des erforderlichen Ladeinfrastrukturausbaus in der AFIR wird ausdrücklich begrüßt. Der seitens der EU-Kommission avisierte Bedarf von 1 Millionen Ladepunkten im Jahr 2025 und 3,5 Millionen Ladepunkten im Jahr 2030 ist EU-weit allerdings deutlich zu gering, um einen aus Kundensicht zufriedenstellenden Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur zu gewährleisten.

#### Ladeleistung pro BEV/PHEV erhöhen

Vor diesem Hintergrund muss der hierbei angesetzte Faktor von 1 kW pro BEV und 0,66 kW pro PHEV deutlich verschärft werden. Erforderlich ist vielmehr ein Faktor von 3 kW Ladeleistung pro BEV und 2 kW Ladeleistung pro PHEV, um dem notwendigen Hochlauf der Elektromobilität zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele im Verkehr gerecht zu werden.

#### Ladeinfrastruktur entlang des TEN-T Netz stärken

Auch bei den weiteren EU-Vorschlägen zur Erreichung einer Ladeinfrastrukturabdeckung in der Fläche herrscht Nachbesserungsbedarf: Neben einer Anpassung der Maximalabstände von Ladeorten von 60 auf 40 km für Pkw, ist zur Abdeckung der steigenden Bedarfe an höheren Ladeleistungen eine Verdoppelung der Leistungsbereitstellung je Ladestation gegenüber den Kommissionsvorschlägen sowie mindestens einem Ladepunkt mit 350 kW erforderlich. Auch für Nutzfahrzeuge und Reisebusse spielt ein flächendeckender Ausbau mit hohen verfügbaren Ladeleistungen zur Sicherstellung des europäischen Warenhandels und Personenverkehrs eine besondere Rolle: Für diese Ladestandorte sollte ein Netzausbau mit höheren Anschlussleistungen (Kernnetz bis 2025: 5000 kW, bis 2030: 6500 kW; Gesamtnetz bis 2027: 1400 kW, bis 2030: 3000 kW, ab 2035: 5000 kW), kürzeren Stationsabständen (50 km im Kernnetz, 100 km im Gesamtnetz) und wesentlich höheren Leistungen der individuellen MCS-Ladepunkte (mindestens 700 kW) erfolgen. Gleichzeitig ist ein Aufbau in der Fläche zum Übernachten notwendig (100 kW 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 km oder Zeit) in der Nähe des Wohnortes.

#### Ladeinfrastruktur nutzerorientiert aufbauen

Für eine möglichst effiziente Nutzung der Ladepunkte und Schaffung 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 Interoperabilität im Sinne der Nutzer 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 Fahrzeugkategorien gleichermaßen genutzt werden können.

Die geplanten Zielvorgaben (bis 2030 Mindestkapazität von 2 t/Tag mit mindestens 700 bar) sollten auf das Jahr 2027 im gesamten TEN-T Netzwerk vorgezogen werden. Sinnvoll wäre außerdem ein Maximalabstand von 100 km statt 150 km sowie die ausreichende Berücksichtigung einer Versorgung mit Flüssigwasserstoff.

#### Weitere Anforderungen

Neben den genannten verbindlichen Vorgaben zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur braucht es zwingend passende Förderprogramme, besonders in Ländern, die bislang kaum Ladeinfrastruktur aufgebaut haben, damit schnellstmöglich ein flächendeckendes Angebot, inklusive einer ausgewogenen Balance zwischen Schnell- und Normalladen erreicht werden kann. Darüber hinaus müssen auch Programme für private Ladeinfrastrukturlösungen, z. B. für das Laden daheim, aber auch im gewerblichen Bereich, wie z. B. am Arbeitsplatz gehören. Diese Programme müssen europäisch koordiniert und in allen Mitgliedstaaten implementiert werden. Die Revision der EPBD bietet hier die Möglichkeit mit Bürokratieabbau und ambitionierten Vorgaben einen starken Beitrag zu leisten. Dies beinhaltet auch ein Recht auf eine Lademöglichkeit (right to plug), wie in Deutschland bereits umgesetzt. Nicht zuletzt haben die Mitgliedstaaten dafür Sorge zu tragen, dass für das Laden von Elektrofahrzeugen perspektivisch 100 % Ökostrom in günstiger und ausreichender Menge zur Verfügung steht.

## 4. ETS-2: ein neues Leitinstrument zur THG-Reduktion im Verkehr

Der EU-Kommissionsvorschlag sieht auch vor, neben dem bestehenden EU-ETS für die Sektoren Energie und Industrie, ab 2026 auch ein eigenes Emissionshandelssystem für Verkehr und Gebäude (ETS-2) als „upstream-ETS“ einzuführen. In diesen zweiten ETS sollen somit die Inverkehrbringer von Kraftstoffen eingebunden werden. Vorgeschlagen werden dabei Absenkungsziele von rund fünf Prozent pro Jahr, ein Mindestpreis ist nicht vorgesehen. Über eine Marktstabilitätsreserve soll möglichen disruptiven Preisentwicklungen entgegengewirkt werden. Die Mitgliedstaaten sollen zudem verpflichtet werden, die Einnahmen aus dem ETS-2 u. a. zur Förderung der Anschaffung von Elektrofahrzeugen, den Ausbau der Ladeinfrastruktur und zur Abfederung sozialer Aspekte zu nutzen. Perspektivisch soll dieser Emissionshandel mit dem EU-ETS zu einem einheitlichen Emissionshandel verschmolzen werden.

Dieser Vorschlag entspricht in seinen Grundzügen den Empfehlungen des VDA und ist zu begrüßen. Der EU-ETS wirkt als Instrument zur Beschleunigung der Defossilisierung in der

gesamten Wertschöpfungskette und kann ein marktgestütztes Leitinstrument für Klimaneutralität im Verkehrssektor sein. Auf diese Weise wird der schnelle Hochlauf der Elektromobilität wirkungsvoll unterstützt, indem er Anreize für den Kauf von Elektrofahrzeugen schafft. Gleichzeitig sorgt er für die Schaffung von Produktionskapazitäten von erneuerbaren Kraftstoffen (advanced Biofuels und eFuels). Letztere sind ein wichtiger Hebel, um auch über den Fahrzeugbestand mit Verbrennungsmotoren einen signifikanten Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrssektor zu leisten.

Langfristig bietet eine Zusammenführung der beiden ETS-Emissionshandelssysteme den Vorteil, dass CO<sub>2</sub>-Einsparungen dort erfolgen, wo dies am kostengünstigsten möglich ist. Damit wird das EU-ETS zum marktgestützten Leitinstrument für Klimaneutralität über alle Sektoren. Die Überführung in ein einheitliches EU-Emissionshandelssystem sollte verbindlich terminiert werden, um den Märkten eine frühzeitige und planungssichere Zusammenführung zu ermöglichen. Als Zeitpunkt für die Zusammenführung der beiden Systeme sollte der Beginn der fünften Handelsperiode ab 2030 angestrebt werden.

## 5. RED – alternative Kraftstoffe als Beitrag zur Erreichung von Klimaneutralität

Der Vorschlag für die Überarbeitung der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie geht in die richtige Richtung, da erstmalig auf die Reduzierung von Treibhausgasen 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. So ist das Ziel von 13 % THG-Minderung bis 2030 nicht ambitioniert genug. Auch die vorgeschlagene Unterquote von 2,6 % für erneuerbare Kraftstoffe von nicht-biologischem Ursprung (RFNBO) ist vor diesem Hintergrund viel zu gering. Der VDA unterstreicht die Forderung nach einer Quote von 30 % erneuerbare Kraftstoffe für 2030, damit gerade auch der Fahrzeugbestand ausreichend zur Erreichung der Klimaziele beitragen kann.

Fest steht: Eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung allein über die Elektrifizierung der Neuwagenflotte wird nicht ausreichen, 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.

## 6. CBAM muss Klimaschutz dienen, ohne zugleich Handelskonflikte zu befeuern

Der Ansatz, die Folgen global unterschiedlicher CO<sub>2</sub>-Standards durch Grenzausgleichsmaßnahmen für Güter im Welthandel auszugleichen, ist insbesondere aus Sicht des Klimaschutzes naheliegend. Ein Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) muss daher konsequent dem Klimaschutz dienen und an den Klimazielen ausgelegt sein. Um die Effektivität des Instruments und damit die Zielerreichung nicht zu beeinträchtigen, muss bei dessen Ausgestaltung sichergestellt sein, dass es in keiner Weise als protektionistisches

Handelsinstrument wahrgenommen werden kann. Der von der EU-Kommission unterbreitete Vorschlag geht grundsätzlich in die richtige Richtung.

Das Instrument eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus darf nur in enger internationaler Kooperation mit allen wichtigen Handelspartnern der EU und unter Berücksichtigung ihrer Belange implementiert werden. Er muss einen Beitrag zur Einführung eines möglichst weltweiten CO<sub>2</sub>-Preises leisten. Sowohl Wettbewerbsnachteile für europäische Unternehmen als auch Verwerfungen im internationalen Handel bzw. Handelskonflikte müssen zwingend vermieden werden. Gleichzeitig müsste ein solcher Mechanismus sowohl für die Unternehmen als auch die staatlichen Behörden praktisch handhabbar und rechtssicher umsetzbar sein. Die nächsten Schritte müssen daher auf eine international abgestimmte CO<sub>2</sub>-Bepreisung gerichtet sein, die sich am Emissionshandel ausrichtet und mit dem WTO-Recht vereinbar ist.

## 7. ETD – Vorschlag zur Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie

Der Vorschlag der EU-Kommission, im Rahmen des Fit for 55 Pakets auch eine Überarbeitung der seit Oktober 2003 unveränderten EU-Energiesteuerrichtlinie (ETD) anzugehen, ist im Grundsatz zu begrüßen. Dabei soll von einer bisher mengenbasierten Besteuerung auf eine einheitliche Besteuerung auf der Grundlage des Energiegehalts und der Nachhaltigkeitsperformance umgestellt werden. Die Mindeststeuersätze für Benzin und Diesel sollen gemäß dem Vorschlag angeglichen werden. Damit die Klimaschutzziele auch für Bestandsfahrzeuge mit Verbrennungsmotor erreicht werden können, sollten Steuervergünstigungen für nachhaltige Kraftstoffe den Mitgliedstaaten verbindlich vorgeschrieben und nicht nur optional vorgesehen werden. Darüber hinaus soll die neue Richtlinie sicherstellen, dass Strom zum Laden von E-Fahrzeugen grundsätzlich mit dem niedrigsten Steuersatz besteuert wird, um den Ausbau der Elektromobilität nicht zu gefährden.

### 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](http://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