

Umwelt

# Der Europäische Green Deal

Position  
Stand: Februar 2022

vbw

Die bayerische Wirtschaft



## Hinweis

Zitate aus dieser Publikation sind unter Angabe der Quelle zulässig.

## Vorwort

### Eine starke Wirtschaft für einen erfolgreichen Green Deal

Mit dem europäischen Green Deal hat die EU-Kommission einen neuen Fahrplan für Klima- und Umweltschutz vorgelegt. Ziel ist, das Wirtschaftswachstum in der EU weitestgehend von der Ressourcennutzung abzukoppeln. Bis zum Jahr 2050 soll Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden.

Die EU-Kommission versteht Klimaschutz im Green Deal als Konjunkturprogramm. Allerdings fehlt es aus unserer Sicht bislang an konkreten Maßnahmen, mit denen die europäische Industrie im Transformationsprozess unterstützt und wettbewerbsfähig gehalten werden kann. Genauso entschlossen wie die Maßnahmen zu Emissionsreduzierung, Umwelt- und Klimaschutz – und in demselben Tempo – muss die EU auch Maßnahmen für eine nachhaltig erfolgreiche Wirtschaft vorschlagen. Ebenso notwendig ist es, zur erforderlichen gesellschaftlichen Unterstützung in den Mitgliedsstaaten beizutragen.

Nur eine wettbewerbsfähige und innovationsfreudige Industrie kann die notwendigen Investitionen in Klima- und Umweltschutz erwirtschaften. Den Schlüssel für einen effektiven globalen Klimaschutz sehen wir in der Entwicklung und im Einsatz innovativer Technologien. Damit sich die Innovationskraft der europäischen Wirtschaft weiter entfalten und die Transformation gelingen kann, braucht es die richtigen Rahmenbedingungen.

Bei der Umsetzung des Green Deal wird es maßgeblich darauf ankommen, dass Klimaschutz gleichermaßen ökologisch wirksam, sozial verträglich und ökonomisch erfolgreich ist.

Bertram Brossardt  
23. Februar 2022



# Inhalt

Position auf einen Blick	1	
<b>1</b>	<b>Ausrichtung und Ziele des Green Deal</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Klimapolitik</b>	<b>4</b>
2.1	Verordnung zur Schaffung von Klimaneutralität („Europäisches Klimagesetz“)	4
2.2	Fit for 55-Paket	4
2.3	CO <sub>2</sub> -Grenzausgleichsmechanismus (EU-CBAM)	7
2.4	Weiterentwicklung des EU-Emissionshandelssystems (EU-ETS)	8
2.4.1	Einführung eines separaten Emissionshandelssystems für den Straßenverkehr und den Gebäudebereich	8
2.4.2	Überarbeitung des klassischen EU-Emissionshandelssystems	9
2.4.3	Überarbeitung der Verordnung zur Lastenteilung	9
<b>3</b>	<b>Erneuerbare Energien und Netze</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Energiesteuer</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Übergang zu einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität</b>	<b>16</b>
5.1	Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID)	18
5.2	Ergänzungen zur Richtlinie über Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge	19
5.3	Flugverkehr	19
<b>6</b>	<b>Biodiversität, Naturschutz</b>	<b>21</b>
6.1	Biologische Vielfalt: „Natur auf Zeit“-Modelle erleichtern	21
6.2	FFH- und Vogelschutzrichtlinie praxisnäher gestalten	22
<b>7</b>	<b>Null-Schadstoff-Ziel für eine schadstofffreie Umwelt</b>	<b>24</b>
<b>8</b>	<b>Kreislaufwirtschaft</b>	<b>25</b>
<b>9</b>	<b>Kunststoffe</b>	<b>26</b>

10	Energie- und ressourcenschonendes Bauen und Renovieren	28
11	Sustainable Finance	29
12	Finanzierung der Transformation	30
	Ansprechpartner/Impressum	33



# Position auf einen Blick

## Effiziente Rahmenbedingungen für die Transformation schaffen

Eine effektive nachhaltige Transformation der Wirtschaft und globaler Klimaschutz kann nur gemeinsam mit den europäischen Nachbarn gelingen. Der Fokus der EU muss jetzt auf die Gestaltung der richtigen und insbesondere international wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Umsetzung der Transformationsprozesse gerichtet werden. Innovationen und Investitionen müssen gestärkt werden. Es gilt, Infrastruktur aufzubauen, regulatorische Hürden zu beseitigen und bürokratische Prozesse zu verschlanken.

Die EU-Klimaziele sind ambitioniert, aus unserer Sicht aber machbar. Die Industrie muss im Gegenzug bei der Umsetzung wirkungsvoll unterstützt werden. Dazu fehlen im Green Deal nach wie vor konkrete Ansatzpunkte. Ein effektiver Carbon-Leakage-Schutz ist von enormer Bedeutung für die produzierenden Unternehmen. Diesen gilt es zwingend aufrechtzuerhalten und zu stärken. Einen CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus (EU-CBAM) lehnen wir aufgrund der Umsetzungsschwierigkeiten und der Gefahr von Handelskriegen ab. Als zentrales Instrument zur Erreichung der Klimaziele muss das EU-ETS im internationalen Kontext weiterentwickelt werden.

Für eine erfolgreiche Transformation der Wirtschaft muss zudem eine ausreichende und bezahlbare Menge erneuerbarer Energien verfügbar sein. Hier muss letztendlich ein schlüssiges Konzept gefunden werden, wie nahezu die gesamte benötigte Primärenergie aus klimaneutralen Quellen bezogen werden kann. Die erforderliche Infrastruktur für den Transport von Strom und Wasserstoff muss ausgebaut bzw. bereitgestellt werden. Nicht zuletzt müssen staatliche Förderungen für Forschung und Entwicklung und die Umsetzung innovativer Projekte, etwa mit Carbon Contracts for Difference sowie der gezielten Befreiung von Umlagen und Abgaben, den Transformationsprozess unterstützen.

Der Bürokratieaufwand muss beherrschbar bleiben. Die Stabilität des Finanzsystems darf durch die außerordentlich starke Ausrichtung des Investitionsgeschehens auf Klimaziele nicht gefährdet werden. Die im Zuge der Sustainable Finance-Regulierung erarbeiteten Kriterien für Nachhaltigkeit und die Details der Taxonomie liegen nach bisherigem Stand deutlich zu hoch und führen zu massiven Belastungen für die Realwirtschaft. Wo sich Sustainable Finance als Hemmnis für die laufende Transformation in den Unternehmen erweist, statt sie zu fördern, ist umgehend gegenzusteuern.

Insgesamt müssen effiziente Rahmenbedingungen geschaffen werden, um marktwirtschaftliche Kräfte zur Lösung der zukünftigen Herausforderungen zu entfalten. Die EU kann ihrer Verantwortung besonders gerecht werden, wenn innovative, technologische Lösungen entwickelt werden, die auch global anwendbar sind und damit einen über die Grenzen hinausreichenden Hebeleffekt für den Klimaschutz haben. Dabei muss es nachvollziehbar gelingen, Nachhaltigkeit, industrielle Produktion und Wohlstand miteinander zu vereinen.



# 1 Ausrichtung und Ziele des Green Deal

## Umgestaltung der EU-Wirtschaft für eine nachhaltige Zukunft

Beim europäischen Green Deal handelt es sich laut EU-Kommission insgesamt um eine Wachstumsstrategie, mit der die EU zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft werden soll, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Innovationen sollen eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der verschiedenen Einzelziele spielen.

Abbildung 1  
Kernziele des Europäischen Green Deal



Quelle: EU-Kommission, Der europäische Grüne Deal, 11.12.2019

Es ist aus Sicht der vbw generell zu begrüßen, dass der Green Deal von der Europäischen Kommission auch als Konjunkturprogramm verstanden wird. Jedoch fehlt es weiterhin an konkreten Aussagen dazu, wie die europäische Wirtschaft und Industrie weiter gestärkt, international wettbewerbsfähig gehalten und im Transformationsprozess unterstützt werden soll. Insgesamt müssen effiziente Rahmenbedingungen geschaffen werden, um marktwirtschaftliche Kräfte zur Lösung der klimapolitischen Herausforderungen zu entfalten.

[Ausrichtung und Ziele des Green Deal](#)

Mittelfristig kann die europäische Industrie profitieren, wenn sie sich technologische Vorsprünge in Bezug auf Ressourceneffizienz und klimaschonende Produktion erarbeitet. Doch dies ist ein längerer Prozess, der Planungssicherheit für die europäische Industrie voraussetzt. Starthilfen und finanzielle Förderung seitens der EU können und müssen der europäischen Industrie helfen, ihre Produkte und Technologien zur Marktreife zu bringen. Die Rahmenbedingungen müssen klimafreundliche Produktion fördern und die klassische Industrie im Transformationsprozess oder bei der Vorbereitung darauf unterstützen. Eine starke Wirtschaft ist unabdingbare Grundlage für einen erfolgreichen Transformationsprozess.

## 2 Klimapolitik

Internationale Vorbildfunktion nur bei Wahrung der Wirtschaftlichkeit und sozialen Verträglichkeit

### 2.1 Verordnung zur Schaffung von Klimaneutralität („Europäisches Klimagesetz“)

Am 30. Juli 2021 ist das „Europäische Klimagesetz“ in Kraft getreten. Dabei handelt es sich um eine Verordnung, die in allen EU-Ländern unmittelbar wirksam ist. Mit dem „Klimagesetz“ verpflichtet sich die EU, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen und bis 2030 ihre Netto-Treibhausgasemissionen um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Zur Erreichung der Klimaneutralität 2050 soll ein Zielpfad festgelegt und regelmäßig überprüft werden, der unter anderem Wirtschaftlichkeit, Kosteneffizienz, Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und die Bezahlbarkeit von Energie berücksichtigen soll. Die Kommission soll dazu ermächtigt werden, diesbezüglich delegierte Rechtsakte zu erlassen. Darüber hinaus soll ein 15-köpfiger Klimarat eingerichtet werden, um ein Treibhausgas-Budget zu ermitteln, aus dem sich ein Zwischenziel für das Jahr 2040 ableiten lässt.

Die Verordnung regelt, dass die Kommission bis zum 30. September 2023 und danach alle fünf Jahre die Vereinbarkeit der Unionsmaßnahmen und die gemeinsamen Fortschritte aller Mitgliedstaaten bei der Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität und bei der Anpassung an den Klimawandel bewertet und eventuelle Empfehlungen ausspricht.

### 2.2 Fit for 55-Paket

Am 14. Juli 2021 und am 14. Dezember 2021 hat die EU-Kommission zwei Teile des „Fit for 55-Pakets“ vorgestellt. Das Paket beinhaltet eine Reihe von Legislativvorschlägen, mit denen das neue Klimaziel für 2030 und Treibhausgasneutralität im Jahr 2050 erreicht werden sollen. Die Positionierungen im Europäischen Parlament und im Rat der EU finden derzeit statt.

Übersicht „Fit for 55“, Juli 2021 (Teil 1)

---

1. Überarbeitung des EU-Emissionshandelssystems (EU-ETS)
  - 1.1. Einführung eines separaten Emissionshandelssystems für den Straßenverkehr und den Gebäudereich ab 2025
  - 1.2. Überarbeitung des klassischen EU-Emissionshandelssystems
2. CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus (EU-CBAM)
3. Klima-Sozialfonds
4. Überarbeitung der Verordnung zur Lastenteilung (Effort Sharing)

5. Überarbeitung der Verordnung über Landnutzung und Forstwirtschaft (LULUCF)
  6. Ergänzungen zur Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EER)
  7. Ergänzungen zur Energieeffizienzrichtlinie
  8. Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID)
  9. Ergänzungen zur Richtlinie über Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge
  10. Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie (ETD)
  11. EU-Forststrategie
  12. ReFuelEU Aviation (zum Thema Flugzeugkraftstoffe)
  13. FuelEU Maritime (zum Thema Schifffahrtkraftstoffe)
- 

## Übersicht „Fit for 55“, Dezember 2021 (Teil 2)

---

1. Energie und Klima
    - 1.1. Reduzierung der Methanemissionen im Energiesektor
    - 1.2. Überarbeitung des dritten Energiepakets für Gas
    - 1.3. Überarbeitung der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden
    - 1.4. Mitteilung der Kommission – Wiederherstellung nachhaltiger Kohlenstoffkreisläufe
    - 1.5. Empfehlung des Rates zur Berücksichtigung der sozialen und arbeitsrechtlichen Aspekte des Klimawandels
  2. Paket zur effizienten und grünen Mobilität
    - 2.1. Überarbeitung der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz, einschließlich der Ausrichtung von Schienengüterverkehrskorridoren
    - 2.2. Überarbeitung der Richtlinie für intelligente Verkehrssysteme
    - 2.3. Neuer EU-Rahmen für Mobilität in der Stadt
    - 2.4. Aktionsplan zur Förderung des Schienenfernverkehrs und des grenzüberschreitenden Personenverkehrs
  3. Verbesserung des Umweltschutzes durch das Strafrecht
- 

### Position der vbw

Die Einigung zum „Europäischen Klimagesetz“ ist zu begrüßen. Die bayerische Wirtschaft unterstützt das Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2050 angesichts der hohen Dringlichkeit, die Klimaerwärmung zu verlangsamen. Das 2030-Klimaziel von mindestens 55 Prozent Emissionsminderung gegenüber 1990 ist zwar sehr ambitioniert, aber machbar. Im Gegenzug muss die Industrie bei der Transformation wirkungsvoll unterstützt werden.

Bisher fehlen aber nach wie vor konkrete Ansatzpunkte und Maßnahmen, wie die Wirtschaft bei der Transformation wirkungsvoll gestützt und gefördert werden soll. Bei der Erreichung der neuen Zwischenziele 2030 und 2040 sowie der Aufstellung des Zielpfades müssen Aspekte wie Wirtschaftlichkeit, Bezahlbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit gleichermaßen berücksichtigt werden.

Für den Klimaschutz und die Erreichung der europäischen Klimaziele spielen insbesondere international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen und ein innovationsfreundliches Umfeld eine entscheidende Rolle. Es ist einerseits zu begrüßen, dass im Rahmen des Fit for 55-Pakets marktwirtschaftliche Instrumente eine zentrale Rolle zur Erreichung der Klimaziele haben sollen (z. B. Einführung eines separaten Emissionshandels für Straßenverkehr und Gebäude). Andererseits ist nicht nachvollziehbar, warum daneben zusätzlich die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte verschärft und ab dem Jahr 2035 ein faktisches Verbrennerverbot eingeführt werden. Kritisch ist außerdem, dass ein effektiver und zuverlässiger Carbon-Leakage-Schutz fehlt. So soll – ganz im Gegenteil und völlig unverständlich – bei der Überarbeitung der europäischen Klima-, Umwelt-, und Energiebeihilfeleitlinien sowohl die Beihilfeintensität als auch die Sektorenliste als Begünstigtenkreis für eine Ermäßigung von Stromverbrauchabgaben drastisch gekürzt werden. Ausreichender Carbon-Leakage-Schutz zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen ist aber von essenzieller Bedeutung für die produzierenden Unternehmen und gilt es zwingend aufrecht zu erhalten und zu stärken.

Die Maßnahmen der Kommission, etwa zur Methanreduktion im Energiesektor und die Überarbeitung des dritten Energiepakets für Gas, sind grundsätzlich zu begrüßen. Mit den Vorhaben im Gassektor werden die rechtlichen Grundlagen für den flexiblen und vielseitigen grenzüberschreitenden Handel und Transport von Wasserstoff geschaffen und dieser als gasförmiger Energieträger anerkannt. Wichtig sind auch die Maßnahmen zur Schaffung nachhaltiger Kohlenstoffkreisläufe, die für eine weitgehende Treibhausgasneutralität unverzichtbar sind. Besonders zu begrüßen sind die Überlegungen, das CO<sub>2</sub> aus Kohlenstoffkreisläufen auch für die Produktion von E-Fuels zu verwenden. Das Reduktionspotential von E-Fuels muss nun auch bei den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten berücksichtigt werden.

Für eine erfolgreiche Transformation der Wirtschaft muss eine ausreichende und bezahlbare Menge erneuerbarer Energien verfügbar sein. Hier muss letztendlich ein schlüssiges Konzept gefunden werden, wie nahezu die gesamte benötigte Primärenergie aus klimaneutralen Quellen bezogen werden kann. Ferner müssen die erforderlichen Infrastrukturen für den Transport von Strom und Wasserstoff bereitgestellt werden. Nicht zuletzt müssen staatliche Förderungen für Forschung und Entwicklung und die Umsetzung innovativer Projekte, etwa mit Carbon Contracts for Difference sowie der gezielten Befreiung von Umlagen und Abgaben, den Transformationsprozess unterstützen.

Insgesamt müssen effiziente Rahmenbedingungen geschaffen werden, um marktwirtschaftliche Kräfte zur Lösung der klimapolitischen Herausforderungen zu entfalten. Die EU kann der Verantwortung für den internationalen Klimaschutz besonders gerecht werden, wenn innovative, technologische Lösungen entwickelt werden, die auch global anwendbar sind und folglich einen über die Grenzen hinausreichenden Hebel für den Klimaschutz ausüben können. Nur wenn es nachvollziehbar gelingt zu demonstrieren, dass Klimaschutz,

industrielle Produktion und Wohlstand miteinander vereinbar sind, kann eine effektive und effiziente klimapolitische Vorreiterrolle eingenommen werden.

### 2.3 CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus (EU-CBAM)

Im Rahmen des Fit for 55-Pakets hat die EU-Kommission die Einführung eines Carbon Border Adjustment Mechanism (EU-CBAM) beschlossen. Dieser soll zum 01. Januar 2025 starten, bereits ab dem Jahr 2023 soll es eine Übergangsphase geben.

- Importeure bestimmter ausgewählter Produkte aus den Sektoren Zement, elektrischer Strom, Düngemittel, Eisen und Stahl sowie Aluminium sollen verpflichtet werden, sogenannte EU-CBAM-Zertifikate (1 Zertifikat = 1 t CO<sub>2</sub>e) zu erwerben und abzugeben. Der Preis soll sich am Zertifikatspreis des EU-ETS orientieren.
- Für importierte Produkte aus bestimmten Ländern und Regionen (Länder: Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz; Regionen: Büsingen, Helgoland, Livigno, Campione d'Italia, Cautà und Melilla) soll der EU-CBAM nicht greifen.
- Über delegierte Rechtsakte sollen sowohl weitere Produkte als auch weitere Ausnahmen von Ländern aufgenommen werden können.
- Die Anzahl der abzugebenden Zertifikate soll sich an den Treibhausgasemissionen bemessen, die mit der Herstellung des entsprechenden Produkts einhergehen. Hierbei sollen neben den direkten Emissionen auch die indirekten Emissionen berücksichtigt werden, die aus dem Energieverbrauch des Produktionsprozesses resultieren.

#### Position der vbw

Europäische Unternehmen haben Wettbewerbsnachteile gegenüber Betrieben aus Ländern, die keine oder geringere Steuern/Abgaben auf CO<sub>2</sub>-Emissionen zu leisten haben beziehungsweise geringeren Klimaschutzanforderungen unterliegen. Von daher ist das Ziel richtig, diese Wettbewerbsnachteile so gering wie möglich zu halten und gar zu vermeiden.

Ein Carbon Border Adjustment Mechanism (EU-CBAM) ist derzeit allerdings abzulehnen. Insbesondere die handelspolitischen Risiken und die Unklarheit, ob er einen verlässlichen und mindestens genauso starken sowie umfassenden Carbon-Leakage-Schutz bietet wie die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten und die Strompreiskompensation, sind für die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Europa sehr kritisch zu sehen. Wir können uns weder gravierende Handelskonflikte leisten, noch riskieren, dass durch höhere Auflagen und zusätzliche Belastungen die Produktion in Länder mit niedrigeren Klimaschutzanforderungen verlagert wird. Problematisch ist außerdem, dass der EU-CBAM Wettbewerbsnachteile im Export nicht ausgleichen kann. Besser als die Einführung des EU-CBAM wäre es, das europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS) im internationalen Kontext weiterzuentwickeln und einen globalen CO<sub>2</sub>-Preis anzustreben. In jedem Fall ist die Europäische Kommission gefordert, in Kooperationen mit anderen WTO-Ländern langfristig nach einer alternativen Lösung zu suchen.

Sollte dennoch der EU-CBAM eingeführt werden, muss dieser zwingend die folgenden Anforderungen erfüllen:

- Die bewährten Carbon-Leakage-Schutz-Maßnahmen dürfen nur ersetzt werden, wenn die neue Maßnahme einen mindestens gleichwertigen Schutz gewährleistet. Aufgrund der unvorhersehbaren Konsequenzen eines Systemwechsels sollten die freie Zuteilung von Zertifikaten und die Strompreiskompensation zumindest für eine Übergangszeit beibehalten werden. Dabei ist zudem zu beachten:
  - „Einfache“ CBAM-Ansätze im Sinne einer Importabgabe für einzelne Vorprodukte helfen nicht gegen Carbon Leakage, der durch Rückgang von Exporten verursacht wird.
  - „Einfache“ Grenzsteuern für Basismaterialien können zwar die Dekarbonisierung der Wertschöpfungskette unterstützen, erhöhen aber das Carbon-Leakage-Risiko für Downstream-Produzenten, die diese Produkte innerhalb europäischer Wertschöpfungsketten einsetzen. Dies schwächt die Wettbewerbsfähigkeit der produzierenden Industrie in Europa.
- Die Ermittlung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks für das jeweilige Importprodukt muss transparent, international anerkannt und administrativ leicht umsetzbar sein. Trotzdem muss eine möglichst genaue und stringente Berechnungsmethode etabliert werden. Pauschale Ermittlungsmethoden sind bezogen auf Klimaziele kontraproduktiv und deshalb zu vermeiden.
- Im ersten Schritt werden nur Grundstoffe vom EU-CBAM erfasst.
- Eine Diskriminierung nach Herkunftsland darf es nicht geben. Handelskriege müssen vermieden werden.
- Eine Ausgestaltung des EU-CBAM als Steuer ist schon deshalb ungeeignet, weil das angesichts der in den Europäischen Verträgen vorgesehenen Einstimmigkeit zu Steuerfragen ein allzu träges Instrument wäre.

## 2.4 Weiterentwicklung des EU-Emissionshandelssystems (EU-ETS)

### 2.4.1 Einführung eines separaten Emissionshandelssystems für den Straßenverkehr und den Gebäudebereich

Im Rahmen des Fit for 55-Pakets hat die EU-Kommission die Einführung eines separaten Emissionshandelssystems für den Straßenverkehr und den Gebäudebereich ab 2025 beschlossen.

- Wie im nationalen Brennstoffemissionshandel sollen die Inverkehrbringer der Brennstoffe der Emissionshandelspflicht unterliegen (Upstream-Ansatz).
- Bis 2030 sollen die Emissionen in beiden Bereichen gemeinsam um 43 Prozent im Vergleich zu 2005 sinken. Bislang galten keine EU-weiten Ziele für diese Sektoren, da sie der Lastenteilungsverordnung und damit den Mitgliedsstaaten unterlagen.

- 50 Prozent der Einnahmen aus dem neuen ETS sollen in den neu zu schaffenden Klima-Sozialfonds laufen. Die restlichen Prozent sollen direkt den einzelnen Mitgliedsstaaten zukommen.

#### **Position der vbw**

Die Einführung eines separaten Emissionshandelssystems für den Straßenverkehr und den Gebäudebereich ab 2025 ist zu begrüßen. Gebäude und Verkehr können aufgrund der höheren CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten nicht in dasselbe System wie Industrie und Stromerzeugung integriert werden. Zudem ist der Upstream-Ansatz für diese Sektoren besser geeignet. Das nationale Emissionshandelssystem für Verkehr und Wärme muss bis zum Start des europäischen Systems abgeschafft werden. Wärme zählt zu den Grundbedürfnissen, deshalb sind hier flankierende Maßnahmen von besonderer Relevanz.

### 2.4.2 Überarbeitung des klassischen EU-Emissionshandelssystems

Ab 2023 sollen die Emissionen von Schiffen, die in EU-Häfen landen (unabhängig vom Standort ihres „Starthafens“) und von Schiffen an Liegeplätzen in EU-Häfen dem EU-ETS unterliegen.

- Die Emissionen unter dem EU-Emissionshandel sollen bis 2030 um 61 Prozent gegenüber 2005 verringert werden. Bisher lag das Reduktionsziel bei 43 Prozent.
- Ab 2026 soll die kostenfreie Zuteilung an bestimmte Gegenleistungen, wie nicht näher definierte Pläne zur Dekarbonisierung, geknüpft werden.
- Die kostenfreie Zuteilung für Sektoren, die künftig unter den CO<sub>2</sub>-Grenzausgleich (EU-CBAM) fallen, soll ab 2026 schrittweise über 10 Jahre hinweg pro Jahr um 10 Prozentpunkte sinken.

#### **Position der vbw**

Übergeordnetes Ziel muss ein internationaler CO<sub>2</sub>-Preis für alle Sektoren sein. Eine sektübergreifende Ausweitung des EU-ETS ist ein sinnvoller Zwischenschritt, zumal er auf ein marktwirtschaftliches Anreizsystem setzt. Die derzeitige Obergrenze wurde so konzipiert, dass bis 2030 eine Emissionsreduzierung von 40 Prozent ermöglicht wird. Die Anpassung des Caps ist nur folgerichtig und ergibt sich aus dem höheren Reduktionsziel für 2030. Wir begrüßen grundsätzlich, dass das neue Klimaziel zu einem großen Teil über ein marktwirtschaftliches System erreicht werden soll. Gleichzeitig ist aber auch ein stärkerer Carbon-Leakage-Schutz nötig. Statt einer Kürzung der kostenlosen Zuteilung hätte es dringend einer Erweiterung bedurft, um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu erhalten.

### 2.4.3 Überarbeitung der Verordnung zur Lastenteilung

- Die Emissionen unter der Lastenteilung sollen bis 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber 2005 sinken (bis dato: -29 Prozent ggü. 2005).



## Klimapolitik

- Die nationalen Reduktionsvorgaben der EU-Mitgliedsstaaten sollen dazu erhöht werden. Deutschland soll seine Emissionen unter der Lastenteilung bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 2005 senken statt wie bisher um 38 Prozent.
- Die bisherige Struktur und der derzeitige Anwendungsbereich der Lastenteilung sollen beibehalten bleiben, d. h. der Straßenverkehr und Gebäudebereich, die künftig durch ein separates Handelssystem reguliert werden sollen, sollen auch weiter unter die Lastenteilung fallen.

**Position der vbw**

Durch die Anhebung der Lastenteilungsziele und die Beibehaltung der Sektoren Verkehr und Gebäude werden auch andere Mitgliedsstaaten gezwungen, ambitioniertere nationale Klimaziele festzulegen. Dies ist positiv, da die Bundesregierung erst kürzlich ein neues ambitioniertes Klimaziel für 2030 in Höhe von mindestens 65 Prozent Emissionsminderung gegenüber 1990 beschlossen hat. Dies verbessert das Level-Playing-Field in der EU, da die einzelnen Staaten dadurch stärker in der Verantwortung stehen, die entsprechende Infrastruktur bereitzustellen und die Sanierungsquote zu erhöhen.

## 3 Erneuerbare Energien und Netze

### Erneuerbare Energien sowie Strom- und Wasserstoff-Netze ausbauen

Der Energiesektor der EU soll zu einem großen Teil auf erneuerbaren Energien basieren. Der Anteil erneuerbarer Energie am Energieverbrauch soll auf 40 Prozent bis 2030 angehoben werden. Bisher lag die Vorgabe bei 27 Prozent und der aktuelle Anteil erneuerbarer Energie am Energieverbrauch um die 20 Prozent. Zudem wurden im Rahmen der Überarbeitung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie diverse sektorspezifischen Zielvorgaben vorgeschlagen; z. B. soll in der Industrie die Nutzung erneuerbarer Energie pro Jahr um 1,1 Prozentpunkte steigen.

Bei den erneuerbaren Energien wird der Offshore-Windkraft eine entscheidende Rolle beigemessen. Die Offshore-Windenergiekapazität Europas soll bis 2030 auf mindestens 60 GW und bis 2050 auf 300 GW ausgebaut werden. Ergänzt werden soll dies bis 2050 durch 40 GW an Meeresenergie sowie durch erneuerbare Offshore-Energie aus anderen Quellen wie schwimmende Wind- und Solaranlagen.

Zudem soll die Wasserstoffwirtschaft in der EU massiv hochgefahren werden. Mit der europäischen Wasserstoffstrategie wird die Rolle von Wasserstoff zum Erreichen der Klimaziele anerkannt. Zudem soll klimafreundlicher Wasserstoff bis 2030 wettbewerbsfähig werden und die Energiewende in Europa vorangebracht werden. Die EU-Kommission setzt im Rahmen der europäischen Wasserstoffstrategie besonders mittel- und langfristig auf Wasserstoff aus erneuerbaren Energien, möchte aber übergangsweise auch Wasserstoff nutzen, der aus Erdgas und mit CO<sub>2</sub>-Speicherung hergestellt wird.

Bis 2030 soll die Produktion von grünem Wasserstoff in der EU auf zehn Millionen Tonnen anwachsen. Von 2030 bis 2050 sollen die Technologien für erneuerbaren Wasserstoff ausgereift sein und in großem Maßstab in allen Sektoren, in denen die Dekarbonisierung schwierig ist, eingesetzt werden. Der EU-Energiebinnenmarkt soll weiter ausgebaut und digitalisiert werden. Die Integration erneuerbarer Energien soll durch innovative und digitale Technologien verbessert werden.

Auch die Senkung des Energieverbrauchs ist aus Sicht der EU-Kommission von entscheidender Bedeutung, um sowohl die Emissionen als auch die Energiekosten für Verbraucher und Industrie zu verringern. Bis 2030 soll der EU-weite Endenergieverbrauch um 36 Prozent und der Primärenergieverbrauch um 39 Prozent gegenüber dem für 2030 prognostizierten Niveau sinken (zuvor: 32,5 Prozent). Die EU-Mitgliedstaaten sollen mit indikativen nationalen Beiträgen zur Erreichung der EU-weiten Energieeffizienzziele beitragen.

#### Position der vbw

Es ist richtig, die erneuerbaren Energien europaweit stärker auszubauen. Zentraler Baustein der nachhaltigen Transformation der europäischen Wirtschaft ist eine erfolgreiche Energiewende. Wenn CO<sub>2</sub>-neutraler Strom in ausreichender Menge zur Verfügung steht

und der Stromnetzausbau vorangetrieben wird, kann dieser die Nutzung fossiler Energieträger in den anderen Sektoren ersetzen.

Durch die zunehmende Elektrifizierung wird auch der Energieverbrauch insgesamt sinken, da ein strombasiertes Energiesystem deutlich effizienter ist. Jedoch wird gleichzeitig der Stromverbrauch deutlich steigen, auch in Abhängigkeit von PtX-Anwendungen (wie Wasserstoffelektrolyse oder Herstellung synthetischer Kraftstoffe) im Inland. Die EU und die einzelnen Mitgliedsstaaten stehen jetzt in der Pflicht, möglichst schnell die erforderliche Infrastruktur (z. B. Fernwärmenetze für den Gebäudebereich) zur Verfügung zu stellen und die Unternehmen bei der Transformation stärker zu unterstützen. Gerade in der Industrie sind weitere Effizienzpotenziale nicht mehr wirtschaftlich zu realisieren. Um mehr Energieeffizienz und -einsparung zu erreichen, ist auf Freiwilligkeit und Positivanreize zu setzen. Beim Thema Flexibilität sind die Rahmenbedingungen so anzupassen, dass die erforderlichen Flexibilitätsoptionen bei Erzeugung, Übertragung, Speicherung und Verbrauch aktiviert werden.

Gleichzeitig wird durch den europaweiten Ausbau der erneuerbaren Energien auch die Versorgungssicherheit deutlich verbessert, da so meteorologische und geologische Unterschiede besser genutzt werden können. Versorgungssicherheit muss dabei immer auch europäisch gedacht werden. Der grenzüberschreitende Stromaustausch trägt zur Steigerung der Versorgungssicherheit bei und führt zu günstigeren Kosten bei der Stromversorgung. Der europäische Energiebinnenmarkt muss weiter vertieft und der geplante Netzausbau so schnell wie möglich umgesetzt werden. Dabei ist europaweit auf eine integrierte Netzplanung für Strom, Gas und Wasserstoff zu achten.

Zu begrüßen sind die europäische Wasserstoffstrategie und die Pläne der EU-Kommission, Wasserstoff in großem Maßstab in energieintensiven Sektoren einzusetzen, für die eine Dekarbonisierung ohne Wasserstoff nicht möglich ist. Richtig ist auch, dass sie dabei jedenfalls übergangsweise nicht nur auf Wasserstoff aus erneuerbaren Energien setzen will. Besonders zu begrüßen ist die Erweiterung des Gasbegriffs um die technologieoffene Definition von Wasserstoff im Rahmen der Überarbeitung des dritten Energiepakets für Gas. Durch die Definition von "kohlenstoffarmen" Gasen und Wasserstoff vertritt die EU-Kommission einen von der Produktionsform unabhängigen, technologieoffenen Ansatz. Der aus bayerischer Sicht größte Vorteil besteht darin, dass die Möglichkeit besteht, auch in Bayern kohlenstoffarmen Wasserstoff ohne massive Erweiterung der Transportinfrastruktur und der ausschließlichen Verwendung von erneuerbarem Strom produzieren zu können, um einen Hochlauf der bayerischen Wasserstoffwirtschaft zeitlich nach vorne zu ziehen. Förderprogramme sollen zudem den Hochlauf von Power-to-X unterstützen. Wasserstoffbasierte Technologien werden weltweit stark an Bedeutung gewinnen und neue Wertschöpfungspotenziale schaffen. Für den Erhalt bestehender Wertschöpfungsketten in der energieintensiven Industrie in Deutschland ist der Zugang zum europäischen Wasserstoffnetz von großer Bedeutung.

Die Bezahlbarkeit von Strom muss künftig deutlich mehr im Fokus stehen: Wettbewerbsfähige Industriestrompreise sind der beste Schutz vor Carbon Leakage und ein wesentlicher Treiber für die Sektorkopplung. Zu prüfen ist daher, wie auf europäischer Ebene dauerhaft

niedrige Industriestrompreise gewährleistet werden können. Zu denken ist beispielsweise auch an Anpassungen des Beihilferechts.

Die Digitalisierung der Energiewirtschaft muss vorangetrieben werden. Sie birgt eine Vielzahl neuer Chancen und Geschäftsfelder, zum Beispiel beim Aufbau intelligenter Energiemanagementsysteme und dem Zusammenfassen dezentraler Erzeugungsanlagen zu virtuellen Kraftwerken.

Auch die weitere Förderung einer Batterieindustrie in Europa ist notwendig. Dies trägt der strategischen Bedeutung der Entwicklung und Herstellung von Batterien in Europa Rechnung. Neue Speichertechnologien sind zudem erforderlich, wenn der Einsatz volatiler erneuerbarer Energien einen zuverlässigen Beitrag zur Versorgungssicherheit leisten soll.

## 4 Energiesteuer

### Ausrichtung auf EU-Klimaziele – aber mit Augenmaß

Im Juli 2021 hat die EU-Kommission einen Vorschlag zur Revision der Energiesteuerrichtlinie (ETD) vorgelegt. Dieser Vorschlag soll die Besteuerung von Energieerzeugnissen auf die Energie- und Klimapolitik der EU abstimmen. Dazu soll die Grundlage der Energiebesteuerung konsequent auf den Energiegehalt (Euro pro GJ) und die Umweltverträglichkeit der Kraft- und Brennstoffe und des elektrischen Stroms umgestellt werden. Wesentliche Ziele der Revision sind wirksame Preissignale für die Dekarbonisierung und die dauerhafte Sicherung des Aufkommens aus der Energiebesteuerung.

Zum Niveau der Besteuerung wird unter anderem vorgeschlagen, fossile Kraftstoffe am höchsten zu besteuern, und klimaneutrale Kraft- und Heizstoffe so niedrig wie elektrischen Strom. Insbesondere für Erdgas ist ein zehnjähriger Anpassungspfad zur Erreichung des Steuerniveaus fossiler Kraftstoffe vorgesehen. Heizstoffe unterliegen einer moderaten Besteuerung ohne Anpassungspfad. Bei den Tarifen ist eine Inflationsklausel vorgesehen. Die Mitgliedstaaten können höher als mit den EU-Mindesttarifen besteuern, müssen dabei aber die Tarifstruktur beachten. Für erneuerbare Energieträger und Strom sollen die Mitgliedstaaten die Sätze unter Beachtung der Beihilfenrechts reduzieren können.

Ermäßigungen und Befreiungen sollen deutlich eingegrenzt, der Mindeststeuersatz grundsätzlich immer verlangt werden. Gesonderte Steuersätze für die betriebliche Verwendung im produzierenden Gewerbe und der Land- und Forstwirtschaft sollen wegfallen. Steuerermäßigungen für energieintensive Unternehmen sollen – im neu vorgegebenen einengenden Einklang mit dem EU-Beihilfenrecht – ebenso möglich bleiben wie Steuerbegünstigungen in Verbindung mit Vereinbarungen zur Erfüllung von Umwelt- und Energiezielen. Das erlaubt es, den Spitzenausgleich in der Stromsteuer fortzuführen. Die Steuerbefreiung mineralogischer Verfahren etwa in der Zementproduktion, der Kalkindustrie, der keramischen Industrie oder der Glasindustrie, soll eingeschränkt werden. Die neue Richtlinie umfasst alle Verkehrsträger, auch die Luft- und Seeschifffahrt, diese allerdings mit einem Anpassungspfad über zehn Jahre.

#### **Position der vbw**

Generell gilt: Die Neuordnung der Energiebesteuerung ist dem Grunde nach angebracht, die generelle Orientierung an Energiegehalt und Klimabeitrag zielführend. Richtig ist es, dass die Revision der Energiesteuerrichtlinie nur verhalten auf Lenkungseffekte abstellt. Angesichts der Finanzierungsfunktion von Steuern können Lenkungssteuern den Erwartungen, die oft in sie gesetzt werden, selten gerecht werden. Steuerliche Lenkung entfaltet vor allem dann Wirkung, wenn sie mittels positiver Anreize verfolgt wird. Das gilt für Lenkungssteuern im Allgemeinen und ist auch der richtige Maßstab für steuerliche Begleitmaßnahmen zur Klimapolitik. Auch deshalb müssen im Zuge der Revision der Energiesteuerrichtlinie jedenfalls folgende Ziele erreicht werden:

## Energiesteuer

- Rein mineralogische industrielle Prozesse müssen von der Energiebesteuerung weiterhin befreit bleiben. Mineralogische Prozesse erfordern einen hohen Energieeinsatz, da diese im Hochtemperaturbereich ablaufen. Eine Streichung von mineralogischen Prozessen in Art. 3 würde dazu führen, dass diese Prozesse unter das ETS fallen. Dies wäre ein enormer Kostennachteil gegenüber Mitbewerbern aus Drittstaaten.
- Energieintensive Industrien müssen dauerhaft entlastet werden. Es ist nicht nachvollziehbar, wenn Prozesse, die sich nur mit staatlicher Unterstützung klimaneutral ausgestalten lassen, steuerlich belastet werden. Die Bundesregierung soll sich daher für eine Reform des EU-Beihilfenrechts einsetzen, um echte Entlastungen von nationalen Zusatzlasten ohne staatliche Investitionsvorgaben zu ermöglichen.
- Es muss verpflichtend geregelt werden, dass klimaneutrale Energieträger in der Markthochlaufphase weder mit einem CO<sub>2</sub>-Preis noch durch eine Energiesteuer belastet werden. Die vorgesehene, unter beihilferechtlichen Vorbehalt gestellte Option der Mitgliedstaaten dazu vermittelt keine hinreichende Rechts- und Planungssicherheit.
- Europäische Lösungen dürfen nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des europäischen Luft- und Seeverkehrs führen, da damit lediglich wirtschaftliches Geschehen und Emissionen aus der EU verdrängt werden.
- Automatische Steuererhöhungen über eine Inflationsklausel sind nicht angebracht.
- Der neue europäische Rechtsrahmen – einschließlich des zu reformierenden EU-Beihilfenrechts – muss die Fortschreibung des Spitzenausgleichs in der Stromsteuer für energieintensive Unternehmen erlauben.
- Eine Doppelbelastung von Energieerzeugnissen, z. B. durch Überlagerung mit dem EU-Emissionshandel oder nationalen CO<sub>2</sub>-Bepreisungssystemen, muss vermieden werden.
- Bei einer Änderung der Bemessungsgrundlage auf den Energiegehalt oder die Treibhausgasemissionen sollte zwischen Heiz- und Kraftstoffen aufgrund unterschiedlicher Preiselastizitäten differenziert werden. Für Heizstoffe im industriellen Bereich entstehen sonst hohe, wettbewerbsgefährdende Belastungen.
- Insbesondere bei sogenannten Ersatzbrennstoffen, beispielsweise inhomogenen Mischungen flüssiger Chemieabfälle oder kohlenwasserstoffhaltigen Fraktionen aus Haus- und Gewerbeabfällen, ist die Analyse des Energie- und CO<sub>2</sub>-Gehaltes mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden und in einer Vielzahl von Fällen technisch sogar unmöglich. Das Carbon-Leakage-Risiko für energieintensive Unternehmen darf durch eine Umstellung der Bemessungsgrundlage nicht steigen.

## 5 Übergang zu einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität

### Vernetzte Wirtschaft braucht leistungsfähige nachhaltige Infrastruktur

Mit dem Green Deal soll auch der Übergang zu einer umweltgerechteren und intelligenteren Mobilität und ein sauberes, zugängliches und erschwingliches Verkehrssystem entstehen. Ende 2020 wurde hierzu bereits die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vorgelegt, die den europäischen Verkehrssektor nachhaltig und digital modernisieren soll. Mit dieser Strategie will die Kommission die Fundamente für den ökologischen und digitalen Umbruch im EU-Verkehrssystem und seine Widerstandsfähigkeit gegenüber künftigen Krisen legen. Die Kommission hat hierbei drei besonders wichtige Handlungsfelder identifiziert:

- **Klimaschutz** (Handlungsfeld 1): Die bisherigen Ansätze, Treibhausgasemissionen im Verkehr zu reduzieren, sollen wirksamer weiterentwickelt werden. Dabei soll Verkehr dekarbonisiert, von der Straße auf andere umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert und modernisiert werden.
- **Digitalisierung** (Handlungsfeld 2): Digitalisierung wird in der Strategie als ein Instrument zur Umsetzung der klimagerechten EU-Mobilitätsvision verstanden.
- **Lehren aus der Corona-Krise / Resilienz** (Handlungsfeld 3): Die COVID-19-Pandemie verursachte massive Probleme auch im Verkehrsbereich, wird aber gleichzeitig nun auch als Chance für einen grünen wirtschaftlichen Aufschwung und eine nachhaltigere und saubere Mobilität gesehen.

Darüber hinaus hat die Strategie zehn Schwerpunkte in einem Aktionsplan identifiziert, die durch 82 Einzelinitiativen in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. Der Fokus der Strategie liegt auf Nachhaltigkeit und Digitalisierung der Mobilität, wobei beide als unverzichtbare Treiber für die Modernisierung des gesamten Systems angesehen werden.

Mit Veröffentlichung des Fit for 55-Pakets hat die EU-Kommission Maßnahmen vorgestellt, wie auch der Verkehrssektor zur Erreichung des neuen Klimaziele beitragen kann. So hat die EU-Kommission mit den Ergänzungen zur Richtlinie über Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge ehrgeizigere Ziele zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen vorgeschlagen. Mittels der Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) soll das Marktwachstum bei emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen und der Aufbau der nötigen Ladeinfrastruktur für solche Fahrzeuge auf Kurz- und Langstrecken beschleunigt werden.

Außerdem wird ab 2026 der Straßenverkehr unter das Emissionshandelssystem fallen, wodurch nach Aussage der EU-Kommission die Kosten der Umweltverschmutzung angelastet werden und Anreize für die Nutzung umweltfreundlicherer Kraftstoffe und für

Reinvestitionen in saubere Technologien entstehen sollen. Des Weiteren sollen das trans-europäische Verkehrsnetz zügig fertig gestellt, Hindernisse für grenzüberschreitende Reisen beseitigt und Intelligente Verkehrssysteme vorangebracht werden.

### **Position der vbw**

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für eine stark vernetzte europäische Wirtschaft unerlässlich. Die Verbesserung europäischer Transportabläufe stärkt die Wettbewerbsfähigkeit Europas. Die Wahrnehmung der Waren-, Personen- und Dienstleistungsfreiheit vollzieht sich heute wesentlich über die Verkehrsinfrastruktur. Einschränkungen und Verbote bedeuten daher de facto Einschränkungen dieser Grundfreiheiten, die nur in extremen Ausnahmesituationen, bei Vorhandensein adäquater Transportalternativen und unter Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zulässig sein können. Es ist daher zu begrüßen, dass die EU-Kommission die Transeuropäischen Netze (TEN) schneller voranbringen will. Die Transeuropäische Netze müssen ein europaweites intermodales Gesamtverkehrssystem bilden – also ein System, in dem sich die Verkehrsträger Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr gegenseitig ergänzen.

Technologieoffenheit muss auch beim Infrastrukturausbau gelebt werden. Die Marktdurchdringung bereits verfügbarer Technologien erfordert den raschen Ausbau einer ausreichenden Lade- und Tankinfrastruktur in ganz Europa sowie finanzielle Anreize für den Einsatz aller verfügbaren Technologien zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Straßenverkehr. Dazu zählen zum Beispiel eine CO<sub>2</sub>-Komponente in der Straßenmaut, Investitionen in Oberleitungen entlang von Autobahnen zwischen Logistikhubs und Häfen sowie der Ausbau der Tankstelleninfrastruktur für CNG/LNG und Wasserstoff und der Ladeinfrastruktur für batterieelektrische PKW und LKW entlang der europäischen Hauptverkehrsnetze. Insgesamt gilt es, technologische Lösungen konsequent zu fördern, um langfristig nachhaltige Lösungen zu finden. Die Industrie muss bei der Forschung und Entwicklung sowie generell im Transformationsprozess unterstützt werden.

Klimafreundliche Mobilität gilt als eine der grundlegenden Säulen, um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen. Elektromobilität wird sowohl im Pkw- als auch Lkw-Bereich eine entscheidende Rolle spielen, insbesondere bei den Neufahrzeugen. In der langfristigen Perspektive können auch Wasserstoffantriebe und synthetischen Kraftstoffe (E-Fuels) zur Emissionsminderung im Verkehrssektor beitragen. Die CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenziale von E-Fuels müssen stärker berücksichtigt werden, unter anderem über eine Anrechnung auf die Flottengrenzwerte. Mit synthetischen Kraftstoffen können auch die Emissionen der Bestandsflotte parallel zum Hochlauf von Nullemissionsfahrzeugen reduziert werden. Zu begrüßen sind diesbezüglich die Überlegungen der EU-Kommission, das CO<sub>2</sub> aus Kohlenstoffkreisläufen auch für die Produktion von E-Fuels zu verwenden. Das Reduktionspotential von E-Fuels muss nun auch bei den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten berücksichtigt werden.

Die Potenziale der Digitalisierung müssen im Verkehrssektor stärker ausgeschöpft werden (unter anderem automatisiertes Fahren, vernetzte verkehrsträger- und unternehmensübergreifende Mobilität). Zu begrüßen ist diesbezüglich die von der EU-Kommission geplante Überarbeitung der Richtlinie für intelligente Verkehrssysteme (IVS). Intelligente



Verkehrssysteme sind für eine stark vernetzte europäische Wirtschaft unerlässlich und tragen zu CO<sub>2</sub>-Einsparungen bei. Die EU muss sich zudem um die Schaffung eines innovationsfreundlichen Rechtsrahmens und den Abbau etwaiger Hemmnisse, beispielsweise im Bereich der DSGVO, bemühen.

## 5.1 Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID)

Mit der Überarbeitung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) werden Mitgliedstaaten verpflichtet, mit jedem verkauften E-Auto die Infrastruktur auszubauen. Pro zugelassenem E-Auto soll eine Kilowattstunde an Ladekapazität entstehen. Bis 2025 sollen entlang der wichtigsten Autobahnen alle 60 Kilometer Schnellladepunkte mit 150 Kilowatt zu finden sein. Alle 150 Kilometer soll eine Wasserstofftankstelle stehen.

Das flottenbasierte Ziel für den Ausbau soll zur Errichtung von einer Million Ladestationen im Jahr 2025 führen. Für das Jahr 2030 sind 3,5 Millionen Ladesäulen anvisiert, für 2040 11,4 Millionen und für 2050 16,3 Millionen. Wasserstofftankstellen sollen zudem nicht nur entlang der Hauptschnellstraßen zur Verfügung stehen ~~sollen~~, sondern auch an jedem städtischen Knotenpunkt, an dem Klein- und Schwertransporter unterwegs sind.

Bis zum 01. Januar 2025 müssen Mitgliedstaaten mindestens eine Anlage zur Landstromversorgung von Binnenschiffen in Binnenhäfen installieren. Bis zum 01. Januar 2030 muss ein Mindestmaß an Landstromversorgung für seetüchtige Container- und Fahrgastschiffe in Seehäfen gewährleistet sein. Zudem soll eine angemessene Anzahl von LNG-Betankungspunkten eingerichtet werden. In allen Flughäfen muss die Stromversorgung für stationäre Flugzeuge sichergestellt sein. Ab dem 01. Januar 2030 müssen die Mitgliedsstaaten dafür sorgen, dass der gemäß Absatz 1 gelieferte Strom aus dem Stromnetz stammt oder vor Ort als erneuerbare Energie erzeugt wird.

### Position der vbw

Wir begrüßen, dass die EU-KOM die Richtlinie zu einer Verordnung macht, da die enthaltenen Ziele und Vorgaben unmittelbar in nationales Recht umgesetzt werden müssen. Ursprünglich hatte die EU-KOM nur eine Revision der Richtlinie angestrebt. Die Vorgaben müssen jetzt aber auch schnell und in allen Mitgliedstaaten umgesetzt werden – und zwar flächendeckend. Neben Aufbauverpflichtungen sind deswegen auch europaweit Förderprogramme und die Beseitigung regulatorischer Hemmnisse in vielen Mitgliedstaaten notwendig. Positiv zu bewerten ist, dass die Verordnung Lade- und Tankinfrastrukturen für alle Verkehrsträger, insbesondere Straße, Flughäfen, See- und Binnenhäfen, adressiert und dabei grundsätzlich technologieoffen auf Ladeinfrastrukturen für Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Tankinfrastrukturen für Wasserstoff, Erdgas sowie Landstromversorgung setzt. Wichtig ist jedoch auch ein weitaus ambitionierterer Ausbau der erneuerbaren Energien, um den Hochlauf der Elektromobilität zu begleiten. Auch die Tankinfrastruktur für Wasserstoff sollte deutlich schneller ausgebaut werden als von der Kommission vorgeschlagen.

## 5.2 Ergänzungen zur Richtlinie über Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Mit den Ergänzungen zur Richtlinie über Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge wurden massive Verschärfungen bei den zugelassenen Emissionswerten beschlossen:

- Senkung der Emissionen von Pkw bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 2021
- Senkung der Emissionen von Lkw bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 2021
- Emissionsfreie Neuwagen bis 2035

### Position der vbw

Mit dem für 2035 vorgesehenen Flottengrenzwert von 0 g CO<sub>2</sub> schlägt die EU-Kommission faktisch ein Verbot von neuen Verbrennungsmotoren vor – das gilt auch für Hybride und für leichte Nutzfahrzeuge. Das ist innovationsfeindlich und nicht technologieoffen. Die Wahlfreiheit der Verbraucher\*innen wird unnötig eingeschränkt, und das zusätzlich zum geplanten separaten Emissionshandelssystem, das ohnehin zu einer Verteuerung führen wird. Die sich aus der Verschärfung ergebende Beschleunigung der Transformation ist vor allem für viele Zulieferer kaum zu schaffen. Umso mehr müssen die Unternehmen bei der Bewältigung des Transformationsprozesses unterstützt werden. Dass die Nutzung synthetischer Kraftstoffe theoretisch weiterhin möglich ist, ist richtig und wichtig.

In synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) liegt ein großes CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial, vor allem im Bestand und solange noch nicht flächendeckend die notwendige Infrastruktur für Elektromobilität gegeben ist. Der Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft hat in seinen Handlungsempfehlungen zu *Klima 2030. Nachhaltige Innovationen* synthetische Kraft- und Brennstoffe als für den Freistaat besonders relevante Leuchtturmtechnologien identifiziert, die den weltweiten Klimaschutz voranbringen und dabei auch unsere heimische Wirtschaft stärken können. Die EU-Kommission ist jetzt gefragt, die entsprechenden Rahmenbedingungen für den Hochlauf synthetischer Kraft- und Brennstoffe durch Forschungs- und Förderinitiativen, eine Überarbeitung bestehender Regularien sowie den Ausbau der notwendigen Infrastrukturen schnell voranzutreiben.

Wichtig ist ferner, dass mit jeder Verschärfung entsprechende Ausbauverpflichtungen für öffentliche Ladepunkte einhergehen, und die weiteren Rahmenbedingungen (z. B. Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft, Ausbau der EE, wettbewerbsfähige Strompreise) geschaffen werden.

## 5.3 Flugverkehr

Wirksamer Klimaschutz im Luftverkehr braucht Konzepte, die dem weltweiten Wettbewerb Rechnung tragen. Nur so werden Emissionen eingespart und nicht nur verlagert. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern ist der Luftverkehr bereits seit 2012 Teil des EU-Emissionshandels (ETS) und wächst auf innereuropäischen Flügen CO<sub>2</sub>-neutral. Innerhalb Europas schafft der ETS gleiche Wettbewerbsbedingungen – gegenüber der starken

## Übergang zu einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität

außereuropäischen Konkurrenz stellt er aber einen Wettbewerbsnachteil für den Standort Europa dar: Flüge aus Europa zu außereuropäischen Drehkreuzen unterliegen ebenso wenig dem ETS wie die Heimatmärkte nichteuropäischer Wettbewerber. Vor dem Hintergrund der Wettbewerbsneutralität muss die EU dies bei ihrer künftigen Klima- und Industriepolitik berücksichtigen.

Der Einsatz von synthetischem Kerosin (SAF) spielt für einen klimafreundlichen Luftverkehr eine Schlüsselrolle. Mit ReFuelEu Aviation hat die EU-Kommission im Rahmen des Fit for 55-Pakets wichtige Maßnahmen eingeleitet. Der Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe (*sustainable aviation fuels*, SAFs) soll im Jahr 2025 bei zwei Prozent liegen und dann kontinuierlich steigen. 2030 soll der Anteil bei fünf Prozent liegen, im Jahr 2035 bei 20 Prozent, im Jahr 2040 bei 32 Prozent und im Jahr 2050 bei 65 Prozent. Gratis-CO<sub>2</sub>-Emissionsrechte sollen ab 2026 reduziert werden und die Vorgaben für alle Flugzeuge gelten, die von EU-Flughäfen abfliegen.

Für die Nutzung von SAFs muss die EU eine Roadmap für die Markteinführung nachhaltiger Kraftstoffe auf den Weg bringen – inklusive der gezielten Förderung von Pilotanlagen und des perspektivischen industriellen Hochlaufs. Da neue Technologien Vorlaufzeiten benötigen, müssen jetzt geeignete Rahmenbedingungen für Markthochlauf, Investitionen und Skaleneffekte zur Kostensenkung geschaffen werden. Zudem sollten wettbewerbsneutrale, ambitionierte und europaweit einheitliche Beimischungsquoten mit einer spezifizierten Power-to-Liquid-Quote ab spätestens 2025 eingeführt werden. Ein wettbewerbsneutraler Finanzierungsmechanismus sollte die Beimischungsquote flankieren. In diesem Zusammenhang ist auch die konsequente Umsetzung der europäischen Wasserstoffstrategie und ein schneller Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft erforderlich.

Beimischungsquoten für SAF müssen allerdings für europäische und internationale Fluggesellschaften gleichermaßen gelten, um einseitige Wettbewerbsnachteile europäischer Airlines und ungewollte Verkehrsverlagerungen zu vermeiden. Zusätzlich müssen innovative Konzepte zur Dekarbonisierung und der ökologische Umbau von Flughäfen entschlossen gefördert werden.

## 6 Biodiversität, Naturschutz

### Möglichkeiten zur Stärkung biologischer Vielfalt verbessern sowie FFH- und Vogelschutzrichtlinie an heutige Anforderungen anpassen

Die EU-Kommission hat im Mai 2020 eine Biodiversitätsstrategie vorgestellt. Bis Ende 2021 soll es einen Vorschlag für rechtlich verbindliche Ziele zur Wiederherstellung der Natur geben. Die EU-Kommission stellt fest, dass es in der EU derzeit keinen umfassenden Governance-Rahmen gibt, der die Umsetzung der auf nationaler, europäischer oder internationaler Ebene vereinbarten Biodiversitätsverpflichtungen steuern könnte. Um diese Lücke zu schließen, möchte sie ein neues europäisches Rahmenwerk zur Steuerung der biologischen Vielfalt mit Hilfe von klar definierten Indikatoren und verstärktem Monitoring schaffen. Die EU-Kommission will Methoden, Kriterien und Standards entwickeln, um die wesentlichen Merkmale der biologischen Vielfalt, ihre Leistungen, Werte und ihre nachhaltige Nutzung zu beschreiben.

#### Position der vbw

Biologische Vielfalt zu schützen und zu fördern sowie ihre Bestandteile nachhaltig zu nutzen, ist zwar sinnvoll. Doch dem freiwilligen, flexiblen und kooperativen Naturschutz ist dabei Vorrang einzuräumen. Neue rechtlich verbindliche Vorgaben sind nicht notwendig.

#### 6.1 Biologische Vielfalt: „Natur auf Zeit“-Modelle erleichtern

Steinbrüche, Baggerseen, Ton-, Sand- und Kiesgruben sind geeignete Lebensräume für viele besonders geschützte Vögel, Amphibien, Reptilien, Insekten und Pflanzen. Solche Lebensräume finden sich auch im Bereich der Land- und Forstwirtschaft. Die sich dort befindlichen Arten benötigen offene Böden, vegetationsarme Gewässer und Felswände, also sogenannte frühe Sukzessionsstadien. Solche werden durch den laufenden Betrieb im Rahmen der Rohstoffgewinnung sowie der Land- und Forstwirtschaft immer wieder erzeugt. Artikel 12 der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) der EU schützt viele dieser Arten. Die Unternehmen können das Risiko einer unabsichtlichen Tötung und Störung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch ein entsprechendes Management zwar reduzieren, doch spätestens wenn eine vollständige Rekultivierung behördlich gefordert oder aus Eigentumsgründen notwendig ist, muss der Betreiber der Gewinnungsstätte mit hohen Kosten für Ausgleichsmaßnahmen rechnen. Er muss gegebenenfalls den Lebensraum der Gewinnungsstätte an anderer Stelle neu schaffen und Tier und Pflanzen umsiedeln; in vielen Fällen sogar die Nachsorge übernehmen. Darüber hinaus ergeben sich auch Potenziale zum Erhalt der Biodiversität bei der naturnahen Gestaltung von Firmengeländen. Unternehmen benötigen aber auch hier die Rechtssicherheit, erforderlichenfalls doch wieder auf die Flächen zugreifen zu können oder dadurch keine genehmigungsrechtlichen Einschränkungen bei der Weiterentwicklung von Industriestandorten zu erfahren.

Die EU muss daher darauf hinwirken, dass Modelle wie „Natur auf Zeit oder Wanderbiotope“ generell ermöglicht werden, ohne die (Wieder-)Aufnahme einer zulässigen Nutzung zu gefährden, und den Mitgliedsstaaten dafür Lösungsmodelle zur Verfügung stellen. Solche anthropogene Ersatzlebensräume müssen möglich sein. Im Bereich des Artenschutzes ist für Pflanzen und Tiere wie Vögel, Amphibien, Reptilien und Insekten, die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie der EU geschützt sind, ein Modell zu schaffen, wonach eine Ansiedlung dieser Arten, beispielsweise während einer Rohstoffgewinnung nicht dazu führt, dass temporäre Lebensräume und Maßnahmen als dauerhafte Fortpflanzungs- und Ruhestätten geschützt sind. Eine Renaturierung bzw. Rekultivierung des Geländes würde damit wesentlich erleichtert.

## 6.2 FFH- und Vogelschutzrichtlinie praxisnäher gestalten

FFH- und Vogelschutzrichtlinie müssen an heutige Anforderungen angepasst werden. Dabei geht es konkret um die in Folge ausgeführten Aspekte.

### **Bestandsschutz sicherstellen**

Durch die EuGH-Rechtsprechung wird der Bestandsschutz von genehmigten Anlagen weiter ausgehöhlt. So hat der EuGH entschieden, dass nach Genehmigung eines Vorhabens das Verschlechterungsverbot des Art. 6 Abs. 2 FFH-Richtlinie zu prüfen ist, wenn mit dem Bau noch nicht begonnen wurde und das Gebiet, in dem sich das Vorhaben befindet, nach Erteilung der Genehmigung zum Natura 2000-Gebiet erklärt wurde.

Zur Sicherstellung des Bestandsschutzes und der Verbesserung des Investitionsschutzes muss klargestellt werden, dass die Anforderungen an Projekte in der Zulassungsentscheidung abschließend geregelt werden und zusätzliche beziehungsweise erneute Verpflichtungen im Rahmen oder nach der Realisierung von Baumaßnahmen nicht gefordert werden dürfen. Dies betrifft z. B. die Durchführung einer erneuten Verträglichkeitsprüfung oder eines artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahrens.

### **Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vereinfachen**

Die EU-Kommission hat in einem Guidance Document die Möglichkeit eröffnet, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch vorab durchgeführte Maßnahmen zu vermeiden. Die bisher vom deutschen Gesetzgeber unternommenen Bemühungen, diese Möglichkeit für Baumaßnahmen praktikabel zu machen, wurden vom Bundesverwaltungsgericht teilweise verworfen. So kann eine Verletzung des Tötungsverbots nicht mehr durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vermieden werden.

Eine Vereinfachung des europäischen Artenschutzes ließe sich ohne Beeinträchtigung der Erhaltungsziele erreichen, indem vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen und alle zu ihrer Verwirklichung erforderlichen Handlungen in der FFH-Richtlinie aufgeführt werden. Maßnahmen, einschließlich Unterhaltungsmaßnahmen, durch die erforderliche Habitatbedingungen für geschützte Arten erhalten werden, müssen von den Verbotstatbeständen freigestellt werden.

### **Rechtssicherheit bei Ausnahmen erhöhen**

Auch nach Erteilung einer Ausnahme gibt es für genehmigte Projekte keine Rechtssicherheit, wenn sich nach der Genehmigung die natürlichen Gegebenheiten verändern oder vorher nicht entdeckte Arten angetroffen werden. Korrekte Handlungen bei der Ausführung eines behördlich zugelassenen Eingriffs dürfen sich nicht negativ auswirken.

### **Ausnahmegründe ausweiten**

Artikel 9 der Vogelschutzrichtlinie sieht keine Ausnahmeregelung aus verkehrlichen oder wirtschaftlichen Gründen vor. Um das zu heilen, muss es im Bereich der Vogelschutzrichtlinie nach dem Modell der FFH-Richtlinie auch einen Ausnahmegrund „andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ geben.

### **Ungefährdete Arten aus der FFH-Richtlinie streichen**

Es ist eine Überarbeitung der Anhänge gemäß Artikel 19 der Richtlinie nach wissenschaftlichen Kriterien vorzunehmen. EU-weit ungefährdete Arten sind aus den Anhängen zu streichen.

### **Ungefährdete Arten aus der Vogelschutzrichtlinie ausklammern**

Verbote sind auf nachweislich gefährdete Arten zu beschränken, und es müssen Ausnahmen für zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ermöglicht werden.

## 7 Null-Schadstoff-Ziel für eine schadstofffreie Umwelt

### Environmental Leakage verhindern

Die EU-Kommission hat im Mai 2021 einen Aktionsplan „Null-Schadstoff-Ziel für Luft, Wasser und Boden“ veröffentlicht. Damit soll ein Kompass für die Einbeziehung der Vermeidung von Umweltverschmutzung geschaffen werden und bestehende Rechtsvorschriften vorangebracht werden.

Am 14. Oktober 2020 hat die EU-Kommission eine EU-Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit vorgelegt. Die Strategie soll innovative Lösungen für sichere und nachhaltige Chemikalien fördern und den Schutz von Mensch und Umwelt vor gefährlichen Chemikalien erhöhen. Die EU-Kommission möchte mit allen Beteiligten, inklusive der Industrie, zusammenarbeiten. Der Runde Tisch soll sich laut EU-Kommission darauf konzentrieren, wie die Chemikaliengesetzgebung effizienter und wirksamer gestaltet werden kann.

#### **Position der vbw**

Eine Zero-Pollution- oder „Null-Schadstoff“-Strategie ist aus Sicht der Wirtschaft mit großer Vorsicht zu betrachten. Durch die bestehende EU-Umweltgesetzgebung unter anderem zu chemischen Produkten sind Mensch und Umwelt bereits umfassend geschützt.

Mit der Chemikalienstrategie verfolgt die EU bislang einen Ansatz, der stark auf die abstrakt gefährlichen Eigenschaften von Chemikalien abstellt und auf dieser Basis die Nutzung beschränken will. Ein Umdenken ist dringend geboten. Richtigerweise muss im Rahmen einer Risikobewertung geklärt werden, ob und wie eine sichere Verwendung solcher Stoffe möglich ist. Eine Beschränkung des Einsatzes von Chemikalien ohne vorherige Risikobewertung hätte negative Konsequenzen für die gesamte Wirtschaft und die Verbraucher, weil viele Produkte in der EU nicht mehr hergestellt und auch nicht in die EU importiert werden könnten.

Chemische Produkte sind in nahezu allen anderen Branchen unabdingbar, um das hohe Qualitäts-, Sicherheits- und Nachhaltigkeitsniveau halten oder verbessern zu können. Notwendig sind daher effiziente Rahmenbedingungen, mit deren Hilfe sich marktwirtschaftliche Kräfte zur Lösung zukünftiger Herausforderungen entfalten können. Um eine nachhaltige Verwendung von Chemikalien sicherzustellen, ist deren gesamter Lebenszyklus zu betrachten: Neben den Auswirkungen auf Menschen und Umwelt müssen der nachhaltige Nutzen ebenso wie die sichere Handhabung und die Wirtschaftlichkeit einbezogen werden. Gefahreigenschaften schließen nachhaltige Verwendungen nicht aus. Für die Beurteilung von Chemikalien muss entscheidend sein, ob und wie eine Handhabung unter Ausschluss großer Risiken möglich ist.

## 8 Kreislaufwirtschaft

### Ganzheitlicher Ansatz zum Aufbau von Stoffkreisläufen erforderlich

Die EU-Kommission hat im März 2020 einen neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft vorgeschlagen, dessen Schwerpunkt auf der nachhaltigen Ressourcennutzung liegt. Dabei sollen ressourcenintensive Bereiche im Vordergrund stehen wie z. B. Textilwirtschaft, Bauwirtschaft, Elektro- und Kunststoffprodukte. Es soll verstärkt auf Digitalisierung gesetzt werden. So wird ein elektronischer Produktpass überlegt, der Angaben zur Herstellung, Reparaturmöglichkeit und den Umgang mit der Produktentsorgung enthält. Es soll ein EU-Modell zur Mülltrennung erarbeitet werden.

Initiativen zur Förderung von Leitmärkten für klimaneutrale und kreislaforientierte Produkte in energieintensiven Industriezweigen, Rechtsvorschriften für Batterien zur Unterstützung des Strategischen Aktionsplans für Batterien und der Kreislaufwirtschaft und Vorschläge für Rechtsreformen im Bereich Abfallwirtschaft sind ebenfalls geplant.

#### **Position der vbw**

Gemeinsame Regeln für die Herstellung, den Handel und das Recycling von Produkten sind im EU-Binnenmarkt unabdingbar. Die Kreislaufwirtschaft weist ein enormes Potenzial für neue Tätigkeiten und Arbeitsplätze auf und bietet weitreichende Chancen. Neue Recyclingtechnologien und Geschäftsmodelle der Kreislaufwirtschaft bieten zudem große Chancen für innovative, emissionsarme Technologien sowie nachhaltige Produkte und Dienstleistungen. Unternehmen müssen daher aufgrund ihres Wissens über erfolgreiche Verfahren, Rohstoffe und Spezifikationen im Mittelpunkt einer funktionierenden und wettbewerbsorientierten Kreislaufwirtschaft stehen. Industrie und Politik müssen zudem intensiv zusammenarbeiten, damit funktionierende Märkte für Recyclingrohstoffe entstehen können. Wichtig ist dabei innovative und wirtschaftsverträgliche Ansätze durch starre Vorgaben und zu hohe Regulierung nicht zu gefährden oder nicht gewollte Marktverzerrungen zu verhindern. Abfall, speziell Kunststoffabfälle, sind dabei eine wertvolle Ressource. Komplementär zu den mechanischen Recyclingverfahren muss insbesondere für bislang nicht recycelbare Abfälle Offenheit für chemische Recyclingoptionen bestehen.

Konzepte zur Kreislaufführung von Materialien und Produkten müssen alle Aspekte der Nachhaltigkeit, also ökologische, ökonomische und soziale Auswirkungen berücksichtigen. Bei einem elektronischen Produktpass ist auf die Wahrung von Betriebsgeheimnissen zu achten.



## 9 Kunststoffe

### Produktdiskriminierungen verhindern

Die EU-Kommission will, dass bis 2030 das Material aller Verpackungen in der EU in einer wirtschaftlich vertretbaren Weise wiederverwendbar oder recycelbar ist und einen Rechtsrahmen für biologisch abbaubare und biobasierte Kunststoffe entwickeln. Die Kommission will hierzu die Kunststoffstrategie 2018 weiterverfolgen und sich unter anderem auf Maßnahmen zur Bekämpfung des gezielten Zusatzes von Mikroplastik konzentrieren und die unbeabsichtigte Freisetzung von Kunststoffen, z. B. aus Textilien oder durch Reifenabrieb, eingrenzen.

#### Position der vbw

Kunststoffe leisten einen wichtigen Beitrag zu Energie- und Materialeinsparungen und sind integraler Bestandteil europäischer Wertschöpfung und Innovationskraft. So ist eine moderne medizinische Versorgung ohne Kunststoffe gar nicht denkbar, wie die Bekämpfung der Corona-Pandemie zeigt, wo Kunststoffe als Masken, bei der Schutzausrüstung, in Spritzen oder Test-Kits zum Einsatz kommen. Auch beim Klimaschutz sind Hochleistungskunststoffe, z. B. bei Windrädern oder der Photovoltaik, bei der E-Mobilität und im Fahr- und Flugzeugleichtbau oder bei der Isolierung von Gebäuden, nicht wegzudenken. Auch im Bereich der Hygiene und beim Schutz von Lebensmitteln spielen Kunststoffverpackungen eine entscheidende Rolle. Kunststoffe sind dabei oft der energie- und ressourceneffizienteste Rohstoff, insbesondere wenn sie als Rezyklate immer wieder eingesetzt werden.

Es ist grundsätzlich richtig, überflüssigem Kunststoffverbrauch und -abfall entgegenzuwirken. Globale Herausforderungen können allerdings nicht durch eine regionale Regulierung gelöst werden. Bei einer überzogenen Regulierung drohen im Gegenteil gravierende Nachteile, auch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten.

Es gibt bereits im Kontext der europäischen Chemikalienregulierung Bestrebungen in Richtung eines umfassenden Verbots von Mikroplastik, was deutlich zu weit führen würde. Pauschale Materialdiskriminierungen müssen vermieden werden. Es ist Augenmaß zu wahren, damit nicht eine Vielzahl moderner Produkte plötzlich nicht mehr hergestellt werden kann. Grundsätzlich gilt es Lenkungssteuern zu vermeiden, da sie nur begrenzte Effekte entfalten können. Speziell der internationale Wettbewerb setzt diesen enge Grenzen. Positive, auf zielgemäße Investitionen ausgerichtete steuerliche Anreize versprechen eher Erfolg, da mit diesen Anreizen die Interessen der Betroffenen und der Haushaltspolitik sowie das Lenkungsziel gleichmäßig ausgerichtet werden. Bezogen auf aktuelle Herausforderungen heißt das auch, dass steuerliche Impulse für Investitionen in technischen Fortschritt und Innovationen im Bereich Kunststoff gestärkt werden müssen.

Bei der Weiterführung der Kunststoffstrategie ist zu beachten, dass für eine anhaltende Steigerung des Einsatzes von Rezyklaten die Erfüllung von auf dem Markt nachgefragten Qualitätsanforderungen erforderlich ist. Zudem muss jeweils der gesamte Nutzen beim

## Kunststoffe

Rohstoffeinsatz im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung berücksichtigt werden. Komplementär zu den mechanischen Recyclingverfahren muss insbesondere für bislang nicht recycelbare Abfälle Offenheit für chemische Recyclingoptionen bestehen – hierfür ist eine technologieoffene Sichtweise im europäischen und deutschen Abfallrecht erforderlich.

# 10 Energie- und ressourcenschonendes Bauen und Renovieren

## Klimaarchitektur schafft wirtschaftliche Anreize

Die EU-Kommission möchte die jährliche Renovierungsquote des Gebäudebestands in den Mitgliedsstaaten von aktuell zwischen 0,4 und 1,2 Prozent mindestens verdoppeln, um die Energieeffizienz- und Klimaziele der EU zu erreichen. Dazu sollen sich die EU und die Mitgliedsstaaten an einer Renovierungswelle für öffentliche und private Gebäude beteiligen. Die EU-Kommission möchte dazu die langfristigen Renovierungsstrategien der Mitgliedsstaaten bewerten, die Bauprodukteverordnung überarbeiten und an der Möglichkeit arbeiten, den Gebäudesektor in den europäischen Emissionshandel einzubeziehen.

Im Oktober 2020 hat die EU-Kommission die Strategie für eine „Renovierungswelle“ zur Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden in Europa veröffentlicht. Die Initiative soll im Rahmen von InvestEU innovative Finanzierungssysteme umfassen und unter anderem eine Plattform beinhalten, auf der sich Bausektor, Architekten, Ingenieure und Behörden effizient vernetzen können. Insbesondere Sozialwohnungen, Schulen und Krankenhäuser sollen von zukünftigen Investitionen in die Energieeffizienz profitieren.

### Position der vbw

Maßnahmen im Bereich Klimaarchitektur und Städtebau setzen wirtschaftliche Anreize, die unserer Forderung von Klimaschutz als Konjunktur- und Modernisierungsprojekt gerecht werden. Es ist richtig, dass die EU-Kommission eine europaweite Renovierungswelle auf den Weg bringt. Der CO<sub>2</sub>-Preis im Gebäudesektor kann hier aber nur als flankierendes Signalinstrument fungieren, Haupthebel für Effizienzmaßnahmen müssen Förderanreize sein. Auch braucht es noch stärkere Anreize für die energetische Sanierung von gewerblichen Gebäuden.

Auch die Vorteile der Digitalisierung müssen stärker berücksichtigt werden bei Bestandserfassung, Potenzialermittlung, Lösungskonfektionierung und Umsetzungsplanung. Digitale Lösungen haben das Potential stärkere Transparenz über Emissionen und Energieverbrauch zu geben, um Energieeinsparung und Energieeffizienz anzureizen und Optimierungsmöglichkeiten sichtbar zu machen.

Im Gebäudebereich ist es zudem besonders wichtig, dass Politik und Verwaltung ihrer Vorbildfunktion gerecht werden und im Bereich der energetischen Sanierung von Staatsgebäuden konsequent die neuesten und besten verfügbaren und geeigneten Technologien einsetzen und mit gutem Beispiel vorangehen.

## 11 Sustainable Finance

### Wo Regulierung die Transformation hemmt, ist gegenzusteuern

Teil des Green Deals und der europäischen Klimapolitik ist die Sustainable Finance-Regulierung, die auf eine stärkere Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der Finanzierung abzielt. In einem ersten Schritt werden vor allem CO<sub>2</sub>-Emissionen verschiedener Wirtschaftsaktivitäten und Produkte berücksichtigt. Die Sustainable-Finance-Strategie soll mehr privatwirtschaftliche Mittel in den Klimaschutz lenken, um die Transformation zu finanzieren und selbst voranzutreiben. Mit der Taxonomie-Verordnung und der Offenlegungsverordnung sind zwei Bausteine bereits verabschiedet.

Im Zentrum der EU-Regulierung steht die sogenannte Taxonomie - eine Art Klassifizierungssystem zur Beurteilung der Nachhaltigkeit wirtschaftlicher Aktivitäten. Die Grundlagen (*Taxonomieverordnung*) wurden bereits 2020 verabschiedet. Zum 01. Januar 2022 sind auch die ersten technischen Bewertungskriterien in Kraft getreten. Im ersten Schritt geht es um Klimaschutz und Klimaanpassung als Teilaspekte der ökologischen Nachhaltigkeit. Definiert werden quantitative und qualitative Kriterien sowie Schwellenwerte, ab denen die Aktivität als ökologisch nachhaltig eingestuft wird – sofern kein anderes Umweltziel substantiell beschädigt wird. Die Offenlegungsverordnung verpflichtet institutionelle Anleger und Vermögensverwalter offenzulegen, inwieweit Nachhaltigkeitsrisiken in dem Investitionsentscheidungsprozess berücksichtigt wurden. Mittelbar entstehen dadurch Informationsanforderungen der Finanzwirtschaft an die finanzierten realwirtschaftlichen Unternehmen.

#### Position der vbw

Aus Sicht der bayerischen Wirtschaft ist es ganz generell nicht der richtige Ansatz, über Regelungen für die Finanzwirtschaft die Realwirtschaft umgestalten zu wollen. Die Regulierung setzt zwar von der Grundidee auf Transparenz und Freiwilligkeit, führt in der konkreten Ausgestaltung aber zu faktischem Zwang und erheblichen Auswirkungen auf die gesamte Realwirtschaft. Mit der Sustainable Finance-Regulierung sind überbordende Bürokratielasten ebenso verbunden wie Marktverwerfungen, die sich aus übermäßiger Lenkung ergeben. Insbesondere ist mit einer Verteuerung von Krediten und Versicherungen in Geschäftsfeldern zu rechnen, die unter Klimaschutz Gesichtspunkten nach den engen Kriterien der Taxonomie nicht als nachhaltig bewertet werden. Darüber hinaus drohen Wettbewerbsnachteile und Unsicherheiten in bestehenden Wertschöpfungsketten und auf Finanzmärkten. Die hohe Komplexität der vielfältigen industriellen Wertschöpfungsketten kann durch eine Taxonomie nicht vollumfänglich beschrieben werden - diese droht insbesondere energieintensive aber nachhaltigkeitsrelevante Wertschöpfungsschritte zu benachteiligen. Insgesamt müssen weitere Regulierungsschritte viel sorgfältiger angegangen werden als bisher. Die Bundesregierung muss die Auswirkungen der bereits in Kraft getretenen Bausteine von Anfang an sehr genau analysieren. Wo sich Sustainable Finance als Hemmnis für die laufende Transformation in den Unternehmen erweist, statt sie zu fördern, ist umgehend gegenzusteuern.

## 12 Finanzierung der Transformation

### Höhere Investitionen aus Haushalten und Wachstum finanzieren

Die Mitteilung der EU-Kommission „Fit for 55“ vom Juli 2021 fasst auch Finanzierungsansätze für diesen Weg zusammen. Daraus ergeben sich folgende Bausteine:

- Die Festlegung eines klaren politischen Rahmens mit detaillierten Zielen und Strategien schafft Investitionssicherheit und führt damit zu verstärkt auf Klimaneutralität ausgerichteten Investitionen. Obwohl in der Mitteilung nicht explizit erwähnt ist auch die Regulierung zu Sustainable Finance diesem Ansatz zuzurechnen.
- Investitionen in eine CO<sub>2</sub>-arme Wirtschaft tragen zu grünem Aufschwung bei – was wiederum private und öffentliche Mittel freisetzt.
- 30 Prozent der Programme des Mehrjährigen Finanzrahmens 2021-2027 der EU, also ihrer Haushalte in diesen Jahren, sollen in Klimamaßnahmen fließen. Dazu gehören ausdrücklich auch Forschung und Innovationen. Bestehende Solidarmechanismen und Fonds werden dazu verstärkt auf an Klimaneutralität ausgerichtete Verwendung ausgerichtet.
- Mindestens 37 Prozent der Mittel, die im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität an die Mitgliedstaaten fließen, müssen zum ökologischen Wandel beitragen. Die Aufbau- und Resilienzfazilität ist mit einem Umfang von 672,5 Milliarden Euro das größte Einzelprogramm des 750 Milliarden-Euro Pakets „Next Generation EU“, das über Kredite finanziert und auch mit Hilfe neuer EU-Eigenmittel getilgt werden soll. Eigenmittelquelle ist ein befristet bis 2058 um 0,6 Prozent des jeweiligen nationalen BIP höherer Beitrag zur Finanzierung der EU. Dieser Beitrag soll über unbefristet eingeführte neue EU-Steuern und -Abgaben gegenfinanziert werden.
- Die Leitlinien für staatliche Beihilfen im Umwelt- und Energiebereich sollen künftig den Anwendungsbereich und die Zielsetzungen des europäischen Grünen Deals besonders widerspiegeln. Das soll Mittel aus nationalen Haushalten in entsprechende Verwendungen lenken.
- Umfang und Anwendungsbereich des EU-Innovationsfonds, der aus Einnahmen aus der Versteigerung von Emissionszertifikaten finanziert wird, sollen erweitert werden, um über CO<sub>2</sub>-Differenzverträge Emissionsreduktionen in der Industrie zu unterstützen.

#### Position der vbw

Um die Finanzierung der ehrgeizigen Klimaziele der EU zu erreichen, ist es notwendig, vorhandene Mittel deutlich stärker auf entsprechende Verwendungen auszurichten. Die oben aufgeführten Maßnahmen sind damit dem Grunde nach zielführend und erforderlich. Allerdings ist in jedem Einzelfall zu prüfen, ob Maßnahmen auch praxistauglich und ausreichend frei von schädlichen Nebenwirkungen angelegt sind. Auf einige der damit verbundenen Probleme gehen die bisherigen Ausführungen dieser Position bereits ein. Das gilt mit Bezug auf die oben angesprochenen Instrumente auch als Finanzierungsquelle gedachten CO<sub>2</sub>-Grenzausgleich, zum Emissionshandelssystem insgesamt und zu Sustainable Finance.

Bezogen auf die angestrebte Revision des EU Beihilfenrechts müssen folgende Zusammenhänge beachtet werden:

Immer wieder wird der Abbau diverser Vergünstigungen und Subventionen unter Hinweis auf ihre (vermeintlich) klimaschädlichen Nebenwirkungen gefordert. In Deutschland gerne genannt werden dazu Steuerbefreiungen für Kerosin, die Steuerbegünstigung der Stromerzeugung und Ausnahmetatbestände für die Industrie bei den Strompreisbestandteilen. In dem Zusammenhang wird meist übersehen, dass solche Steuererleichterungen – wie manche andere Subventionen – nicht der Förderung dienen. Sie schützen bestimmte Empfänger lediglich vor einem allgemeinen Belastungsniveau, das so hoch ist, dass sie ihm im Wettbewerb wirtschaftlich nicht standhalten können. Ein Abbau entsprechender Subventionen ist also nur vertretbar, wenn gleichzeitig zwei Bedingungen erfüllt werden:

- Es dürfen dadurch keine schädlichen Effekte für den Standort und kein Carbon-Leakage, also Verlagerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes in andere Länder, ausgelöst werden.
- Durch Innovationen oder neue Subventionen müssen angemessene Alternativen zu marktgerechten Preisen verfügbar gemacht werden.

Ein zukunftsfähiger Beihilferahmen unterstützt die Transformation und schafft Planungssicherheit für Unternehmen und deren Investitionen. Das bestehende Beihilfesystem darf für die Zeit der Transformation gerade für besonders energieintensive Unternehmen am Anfang wichtiger Wertschöpfungsketten nicht verkürzt oder eingeschränkt werden. Vielmehr braucht es zusätzliche Beihilfemaßnahmen (wie z. B. Carbon Contracts for Difference und einen wettbewerbsfähigen Industriestrompreis), um Transitionstechnologien zu fördern.

Auch eine zusätzliche Zweckbindung bestehender belastungsreduzierender Subventionen an Investitionen z. B. in klimafreundliche Technologien gilt es zu vermeiden, da sie die gewährte Entlastung de facto reduzieren und so das ursprüngliche Subventionsziel konterkarieren.

EU-Steuern als Finanzierungsmittel sind generell der falsche Weg. Eine Refinanzierung des NGEU aus neuen Steuern oder Abgaben würde die geltende Orientierung des Eigenmittelsystems an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Mitgliedstaaten außer Acht lassen. Zu konkret in dem Zusammenhang angedachten neuen Belastungen – einer Digitalabgabe und der Finanztransaktionsteuer – gilt:

Die Digitalabgabe als Belastung großer Unternehmen mit besonderen digitalen Geschäftsmodellen würde in allen bisher diskutierten Varianten die Digitalisierung in der Union ausbremsen. Als Mittel zur Harmonisierung entsprechender Instrumente in etlichen Mitgliedstaaten der EU ist sie auch nicht erforderlich, da die OECD dazu besser geeignete Instrumente international verhandelt und dabei gute Fortschritte macht. Die europäische Kommission hat ihr eigenes Projekt deshalb mittlerweile zurecht auf Eis gelegt.

Die Finanztransaktionsteuer beschäftigt die EU seit der Finanzmarktkrise. Die damalige Begründung, nämlich eine Stabilisierung der Finanzmärkte, ist durch zwischenzeitliche

strenge Finanzmarktregulierung verloren gegangen. Einen Konsens oder auch nur eine Mehrheit für diese Steuer gibt es in der EU nicht. Die Finanztransaktionsteuer ist auch wirtschaftspolitisch ein falscher Schritt, da sie je nach Ausgestaltung in unterschiedlichem Maß vor allem den Finanzstandort, die Finanzierungsperspektiven von Unternehmen, die langfristige Kapital- und Altersvorsorge der Bürger und den Außenhandel beschädigt.

Vor diesem Hintergrund gilt: Die Refinanzierung der besonderen Ausgaben für Klimaprojekte muss über Innovation und Wachstum aus den Haushalten dargestellt werden. Dazu muss die Politik der EU wie die der Mitgliedstaaten auch jenseits klimapolitischer Ziele konsequent entsprechend ausgerichtet werden.

## Ansprechpartner/Impressum

---

### Tobias Thomas

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-267  
Telefax 089-551 78 91-267  
tobias.thomas@vbw-bayern.de

### Dr. Manuel Schölles

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-246  
Telefax 089-551 78 91-246  
manuel.schoelles@vbw-bayern.de

### Dr. Peter Pflieger

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-253  
Telefax 089-551 78-249  
peter.pflieger@vbw-bayern.de

### Dr. Benedikt Rüchardt

Abteilung Wirtschaftspolitik

Telefon 089-551 78-252  
Telefax 089-551 78-249  
benedikt.ruechardt@vbw-bayern.de

## Impressum

Alle Angaben dieser Publikation beziehen sich ohne jede Diskriminierungsabsicht grundsätzlich auf alle Geschlechter.

## Herausgeber

### **vbw**

Vereinigung der Bayerischen  
Wirtschaft e. V.

Max-Joseph-Straße 5  
80333 München

[www.vbw-bayern.de](http://www.vbw-bayern.de)

© vbw Februar 2022