

ADAC

Europa in Bewegung – sicher, nachhaltig und verbraucherorientiert.

Impulse zur Europawahl 2024



ADAC – Blick auf Europa

Klimazielerreichung nur bei ambitionierterer, aber flexibler Umsetzung möglich

Der ADAC bekennt sich ausdrücklich zu dem Ziel der Europäischen Union, bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen. Aus Sicht des ADAC ist es besonders wichtig, dass die Akzeptanz der Verbraucher sowie die soziale Ausgewogenheit bei allen Maßnahmen berücksichtigt werden, da sonst die Sorge vor einer Überforderung auftreten kann, die gegebenenfalls an der Zielerreichung hindert. Zwar gilt es, die Umsetzung der Emissionseinsparung bis 2030, besonders im Verkehrsbereich, in der kommenden Legislaturperiode noch ambitionierter voranzutreiben, sich jedoch mit Blick auf den Zielpfad bis 2040 Spielraum zu erhalten, sollte das Ambitionsniveau absehbar nicht erreicht werden können. Weiterhin sollten alle zur Verfügung stehenden Technologien genutzt werden, um schneller und effizienter Minderungseffekte zu erreichen. Als entscheidend zur Erreichung des EU-Klimazwischenziels bis 2030 und des noch final festzulegenden 2040-Klimaziels sieht der ADAC die ambitionierte Umsetzung der im Fit-for-55-Paket festgelegten gesetzgeberischen Schritte in der kommenden Legislaturperiode. Dabei müssen auch die in den einzelnen Richtlinien und Verordnungen vorgesehenen Evaluierungs- und Überprüfungsinstrumente sowie Anpassungsmechanismen konsequent genutzt werden, wie beispielsweise mögliche Anpassungen unter Berücksichtigung der technologischen Entwicklungen bei den CO₂-Flottengrenzwerten. Auch wenn dies bedeutet,

in Ausnahmefällen bestehende Regulierungsfade zu ergänzen.

» Ehrgeizige Umsetzungsschritte technologie- und wettbewerbsneutral ausgestalten.

Nachhaltige Emissionsreduktionstechnologien, die der Energiewirtschaft, Industrie und dem Verkehr zur Verfügung stehen, sind in der Umsetzung voranzutreiben. Der Rechtsrahmen sollte dabei wettbewerbsneutral zwischen Technologien und Sektoren ausgestaltet werden. Es gilt hierbei, ein besonderes Augenmerk auf die Bestandsflotten im Verkehr zu legen, die auf Alternativen zu fossilen Kraftstoffen angewiesen sind.

Das in der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie vereinbarte Treibhausgasreduktionsziel von 14,5 % im Verkehrssektor bis 2030 sollte konsequent weiterentwickelt werden, um weitere Anreize zu setzen, in nachhaltige erneuerbare Antriebe und Kraftstoffe zu investieren. Auch die Festsetzung von Unterquoten für Biokraftstoffe und insbesondere für synthetische Kraftstoffe (Renewable Fuels of non-biological Origin, RFNBO) sollte regelmäßig geprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden. Dabei zeichnet sich bereits jetzt ab, dass eine Erhöhung der Quoten gerade für die Bestandsflotte ein wesentlicher Faktor sein kann.

„Der ADAC unterstützt das Ziel der EU, den Ausstoß der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 in der EU um 90 % zu senken. Dazu müssen aber auch die Rahmenbedingungen stimmen. Das Tempo der Veränderung muss steigen, es braucht mehr Lademöglichkeiten für E-Autos, den schnelleren Ausbau der erneuerbaren Energien, und es benötigt Alternativen für den Fahrzeugbestand. Ebenso wichtig ist es, die Menschen auf diesen Pfad der Veränderung mitzunehmen. Um die Akzeptanz für den Klimaschutz nicht zu gefährden, müssen die notwendigen Maßnahmen gut kommuniziert werden und realistisch sein. Sie dürfen die Verbraucher nicht überfordern.“



Karsten Schulze
Technikpräsident ADAC e.V., München



Ambitionierter Ausbau der erneuerbaren Energien

» Hochlauf alternativer Antriebe und Kraftstoffe stärken.

Die Dekarbonisierung des Verkehrs gelingt nur, wenn der Anteil der alternativen Antriebe bei Neufahrzeugen schnell steigt und gleichzeitig Lösungen für den Fahrzeugbestand geschaffen werden. Sämtliche Möglichkeiten, um Mobilität zu erhalten und zugleich zu dekarbonisieren, sind bestmöglich zu nutzen und nicht als konkurrierende, sondern als komplementäre Optionen zu sehen. Im Mittelpunkt muss die Emissionsminderung stehen. Der ADAC unterstützt den Hochlauf der Elektromobilität und sieht hierin eine zentrale Säule für klimaneutrale Mobilität der Zukunft. Wesentlich für deren weitere Umweltvorteile ist auch ein rasches Voranschreiten der Energiewende. Angesichts der vielen Jahre, die ein Pkw im Bestand verbleibt, braucht es jedoch zwingend eine breitere Nutzung von Biokraftstoffen und RFNBOs für einen klimaverträglichen Betrieb von Pkw mit Verbrennungsmotor. Denn diese werden den Fahrzeugbestand noch viele Jahre prägen und damit auch wesentlich über den Erfolg beim Klimaschutz im Straßenverkehr mitentscheiden. Notwendig ist, dass die Mitgliedstaaten die Lade- und Tankinfrastruktur für alle Verkehrsträger sowie alle Antriebsarten und Kraftstoffe rasch bedarfsgerecht und flächendeckend auf- und ausbauen. Zudem gilt es, abgestimmte und für die Verbraucher planbare CO₂-Preissignale für den Straßenverkehr über das ETS2 und die Energiebesteuerung von fossilen Kraftstoffen zu setzen und parallel die alternativen Kraftstoffe zu fördern. Nationale und EU-Abgabensysteme müssen zudem besser aufeinander abgestimmt werden. Daher empfiehlt der ADAC schrittweise steigende Beimischungsquoten, um neue alternative Kraftstoffe in den

Markt einzuführen beziehungsweise bereits bewährte intensiver zu nutzen. Ferner sollten treibhausgasneutral erzeugte Kraftstoffe von der Energiesteuer und der CO₂-Bepreisung grundsätzlich freigestellt werden. Das könnte deren Markthochlauf wirksam unterstützen. Wichtig ist darüber hinaus, Kraftstoffnormen (zum Beispiel für E20-Benzin) rechtzeitig festzulegen. Parallel müssen weitere Autohersteller ihre Fahrzeuge für diese Kraftstoffe verbindlich freigeben und einheitliche Kommunikation gewährleisten, um Verunsicherung der Nutzer zu vermeiden. Nicht zuletzt sollten die Rahmenbedingungen so gesetzt werden, dass neue Kraftstoffe preislich wettbewerbsfähig werden können.

Der ADAC begrüßt, dass die Europäische Kommission eine Regelung erarbeitet, wie auch nach dem geplanten Neuzulassungsverbot für fossil angetriebene Verbrenner 2035 Autos zugelassen werden dürfen, die nur mit klimaneutral erzeugten Kraftstoffen betankt werden können. Dafür sollte die Kommission umgehend nach der EU-Wahl einen Vorschlag vorlegen.

» Die Festlegung von Beimischungsquoten nachhaltiger Flugkraftstoffe in der ReFuelEU-Aviation war ein wichtiger Schritt.

Ab 2025 muss der an EU-Flughäfen getankte Treibstoff mindestens 2 % nachhaltigen Kraftstoff (Sustainable Aviation Fuels, SAF) enthalten. Ab 2030 muss zudem eine Subquote von mindestens 1,2 Prozent synthetischer Kraftstoffe (E-Fuels) erfüllt werden. Die Quoten steigern sich bis 2050 auf 75 Prozent SAF und 35 Prozent E-Fuels.

Neben dem Luftverkehr hat auch die Schifffahrt verbindliche Quoten für nachhaltige Kraftstoffe eingeführt. Beide Sektoren leisten damit einen Beitrag zur Erfüllung der RED III, wobei aber zur Quoten-Erfüllung der Verkehrsziele in der RED (RFNBOs) noch eine Lücke zu schließen ist. Für den ADAC ergibt sich daraus der Bedarf, dass ein ambitionierteres Klimaziel für 2040 mit angepassten, das heißt höheren Beimischungsquoten für alternative Kraftstoffe verkehrsträgerübergreifend einhergehen und somit auch den Straßenverkehr einbeziehen sollte. Der Markthochlauf muss schneller erfolgen sowie der rechtliche Rahmen dafür entsprechend fortgeführt und planungssicher gestaltet werden.

» Zusammenarbeit mit Erzeugerländern bei alternativen Kraftstoffen stärken und Kontrollen verbessern.

In erster Linie benötigt die Mobilität der Zukunft vollständig regenerativen Strom. Der weitere Ausbau der Erneuerbaren muss mit dem Aufbau von Kapazitätsmärkten und der Schaffung von Flexibilitäten einhergehen, um einen klimaneutralen wie auch verlässlichen Strommarkt in der EU sicherzustellen. Hierbei wird insbesondere die Elektromobilität eine wichtige Rolle spielen: als Stromabnehmer, wie auch Flexibilitätsanbieter. Erneuerbare Energie hat aber nicht nur für die Elektromobilität Bedeutung, sondern wird auch zur Herstellung von RFNBOs (Renewable Fuels of non-biological Origin) in ausreichender Menge benötigt. In Europa bietet sich insbesondere überschüssiger Wind- oder Solarstrom an, den das Netz nicht aufnehmen kann. Die Herstellung großer Mengen an synthetischen Kraftstoffen wird aber eher in sonnen- und windreichen Regionen der Welt angesiedelt werden. Mit diesem regenerativen Strom wird Wasser per Elektrolyse in Sauerstoff (O₂) und Wasserstoff (H₂) gespalten – das ergibt als ersten Grundstoff Wasserstoff. Im zweiten Arbeitsschritt wird dieser Wasserstoff mit Kohlendioxid (CO₂) verbunden, das zum Beispiel als Abfallprodukt aus anderen industriellen Prozessen anfällt oder aus der Umgebungsluft extrahiert wird. Mögliche Endprodukte sind synthetischer Diesel, synthetisches Benzin und synthetisches Kerosin. Um RFNBOs bereits vor 2030 verfügbar zu machen, sind ein sicheres Investitionsumfeld, klare Standards für Nachhaltigkeits- und Qualitätskriterien, zum Beispiel für die Beimischungsfähigkeit zu herkömmlichen Kraftstoffen (Drop-in-Fähigkeit), zu gewährleisten, sowie verbindliche Vorgaben für die Anrechnung grüner Kraftstoffe auf das CO₂-Minderungsziel der EU erforderlich.

» Fortschrittliche Biokraftstoffe spielen eine wichtige Rolle bei der Dekarbonisierung der Bestandsflotte.

Bei Biokraftstoffen gilt es, insbesondere den strengen Anforderungen an die Nachhaltigkeit der Kraftstoffe gerecht zu werden. In der Praxis zeigen sich hier Probleme bei der Zertifizierung sowie Lücken bei der Überwachung im Zusammenhang mit Produktion und Einfuhr von Biokraftstoffen. Die seit mehreren Jahren im Aufbau befindliche Unionsdatenbank für erneuerbare Kraftstoffe ist schnellstmöglich umzusetzen. Eine schnelle und umfassende Realisierung der Datenbank könnte die Transparenz verbessern,

Ansatzpunkte für zusätzliche Prüfungen der Herkunft und Produktionsbedingungen schaffen sowie der Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien ermöglichen. Die derzeitigen Lücken bei der Prüfung und Zertifizierung sollten geschlossen werden. Einschlägig ist Art. 30 Abs. 10 der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED). Dieser sieht die Prüfung durch die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaates vor, wenn unsicher ist, ob bei einem Kraftstoff die Nachhaltigkeitskriterien der RED erfüllt sind. Die Kommission muss hiernach binnen sechs Monaten entscheiden, ob der Kraftstoff die Kriterien der RED erfüllt und entsprechend berücksichtigt werden darf, oder aber weitere Nachweise verlangt werden. Und zwar abweichend von Art. 30 Abs. 9, der die Anerkennung von Zertifikaten vorsieht. Dabei dürfen die Überprüfungen (zum Beispiel mithilfe von unabhängigen Vorort-Audits) nicht ins Leere laufen. Deren Durchsetzung muss gesichert sein. Insoweit sollte die Kommission prüfen, ob die bestehenden Regelungen in der RED ausreichen, um illegale Praktiken zu identifizieren und zu sanktionieren. Nur durch eine zuverlässige und lückenlose Zertifizierung können Biokraftstoffe auch wirklich Umweltvorteile generieren.

» Korrekturmöglichkeiten konsequent verfolgen, die Überprüfungsklauseln und Fortschrittsberichte eröffnen.

Die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) legt unterschiedliche Berichtspflichten der Mitgliedstaaten fest. Bis zum 31. Dezember 2027 und danach alle zwei Jahre legen die Mitgliedstaaten der Kommission eigenständige nationale Fortschrittsberichte über die Umsetzung ihres nationalen Strategierahmens vor, indem der Stand der Realisierung von nationalen Zielen begründet wird. Angeben müssen die Mitgliedstaaten auch, welche Maßnahmen zur Erreichung von künftigen Zielen ergriffen werden. Hierzu gehören etwa ausführliche Beschreibungen zu (1) der Gesamtleistung, (2) der Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und (3) der Anzahl der auf ihrem Territorium registrierten E-Autos und Plug-in-Hybride zum Stichtag am 31. Dezember des Vorjahres. Die Mitgliedstaaten müssen zudem bis Juni 2024 berichten, inwiefern Elektrofahrzeuge zur Flexibilität des Energiesystems beitragen können, einschließlich ihrer Beteiligung am Kapazitätsmarkt (Netzausgleich). Dabei soll der Effekt des bi-direktionalen Ladens auf das Energiesystem und mögliche Sparpotenziale für die Endverbraucher bei ihren Energiekosten bewertet werden.

Die Kommission sollte den ihr durch die Überprüfungsklauseln obliegenden Verpflichtungen konsequent nachkommen. Neben der AFIR gilt dies auch für die CO₂-Flottenregulierung sowie die Verordnung über nachhaltige Flugzeugtreibstoffe (ReFuelEU Aviation). Diese sehen Korrekturmöglichkeiten vor, wenn die Ziele der Verordnungen nicht erreicht werden. Falls ein Mitgliedstaat seine nationalen Ziele in der AFIR, die in erster Linie dem Verbraucher dienen, nicht erreicht, sollte er konsequent aufgefordert werden, entsprechende Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Sollte sich dies in der Praxis als nicht wirksam erweisen, muss über die Aufnahme weitergehender Sanktionsmöglichkeiten nachgedacht werden.

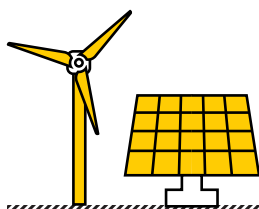
Die Verordnung über CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sieht für das Jahr 2026 eine Überprüfung der Regelungen vor. Die Überprüfungsklausel soll sicherstellen, dass die Kommission die Fortschritte bei der Erreichung der Emissionsreduktionsziele von 100 % und die Notwendigkeit einer Überprüfung dieser Ziele unter Berücksichtigung technologischer Entwicklungen, auch im

Hinblick auf Plug-in-Hybridtechnologien und die Bedeutung eines tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu null Emissionen, bewertet. Mithin sind somit Anpassungen möglich, wenn sich Rahmenbedingungen ändern. Diese Möglichkeit muss bei Bedarf in der nächsten Legislaturperiode von Kommission, EU-Parlament und Rat konsequent genutzt werden.

Mehr Tempo und Ambition bei der Klimazielerreichung

Der ADAC unterstützt grundsätzlich die europäischen Vorhaben und Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele, wünscht sich jedoch bei der Umsetzung mehr Tempo und Ambition, um die vorgegebenen Zielwerte für 2030 einzuhalten. Dennoch plädiert der ADAC dafür, im Hinblick auf den ambitionierten Zielwert 2040 und dessen Akzeptanz zu vermeiden, dass die notwendige Transformation zu

einer Überforderung der Verbraucher führt. Deshalb ist es notwendig, politische Initiativen zur Angebotsverbesserung und Anreizsetzung frühzeitig zu starten und dabei neben der Wirkung auch die Belastungssituation für Verbraucher regelmäßig zu evaluieren. Wenn dies sichergestellt wird und die Bezahlbarkeit von Mobilität gewährleistet wird, unterstützt der ADAC eine ambitionierte Zielsetzung für 2040.



Der ADAC empfiehlt,

- dass besonders im Verkehrsbereich die Umsetzung der Emissionseinsparung bis 2030 in der kommenden Legislaturperiode noch ambitionierter voranzutreiben ist.
- dass der Rechtsrahmen wettbewerbsneutral zwischen Technologien und Sektoren auszugestaltet ist, um Anreize für den Hochlauf nachhaltiger erneuerbarer Antriebe und Kraftstoffe und entsprechender Investitionen zu setzen.
- dass treibhausgasneutral erzeugte Kraftstoffe von der Energiesteuer und der CO₂-Bepreisung grundsätzlich freizustellen sind, um deren Markthochlauf wirksam zu unterstützen. Gleichzeitig müssen Kraftstoffnormen mit angemessenem Vorlauf festgelegt werden.
- dass durch den Aufbau von Kapazitätsmärkten und der Schaffung von Flexibilitäten ein klimaneutraler wie auch verlässlicher Strommarkt in der EU verwirklicht wird.
- dass eine zuverlässige und lückenlose Zertifizierung von Biokraftstoffen, um den strengen Anforderungen an die Nachhaltigkeit der Kraftstoffe gerecht zu werden, etabliert wird.
- dass relevante Verordnungen (AFIR, CO₂-Flottengrenzwerte, ReFuelEU Aviation) regelmäßig auf Anpassungsbedarf zu prüfen sind, um die Zielerreichung zu gewährleisten.
- dass auch für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors die Energiewende voranzubringen ist.

Vorstellung des ADAC

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u.a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Bera-

tungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrt-technischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung, sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschiffahrt. Im Rahmen der Interessenvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein.

Impressum

Herausgeber und Druck
ADAC e.V., Europäische Interessenvertretung
Hansastraße 19, 80686 München
europa@adac.de

Hinweis zum Widerruf und Neubezug
Wenn Sie keine weiteren ADAC – Blick auf
Europa Ausgaben erhalten möchten,
schicken Sie uns bitte eine E-Mail an
europa@adac.de

Datenschutz-Hinweis
Allgemeine Informationen zum Datenschutz
finden Sie auf adac.de/datenschutz-dsgvo

Gender-Hinweis
Alle Inhalte wenden sich an und gelten für
alle Geschlechter.
Soweit grammatikalisch männliche, weib-
liche oder neutrale Personenbezeichnungen
verwendet werden, dient dies allein der
besseren Lesbarkeit.

Weitere Hinweise
Auf adac.de finden Sie weitere Vertiefungen
und Stellungnahmen.

Interessenvertretung
Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister
des Deutschen Bundestags nach dem Lob-
byregistergesetz, Registernummer: R002184
sowie im Europäischen Transparenzregister,
Registernummer: 02452103934-97. Die
Interessenvertretung wird auf der Grundlage
des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregis-
tergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex
Interessenvertretung betrieben.