



Rundschreiben Nr. 169 / 21
Bremen, den 27.07.2021

Quelle: DSLV 139/21
Johannes Küstner

EU-Kommission veröffentlicht ‚Fit-For-55‘ Paket

Mit ihrem ‚Fit-For-55‘-Legislativpaket will die Europäische Kommission Maßnahmen durchsetzen, die Europa bis 2050 vollständig klimaneutral machen sollen. Unter anderem sollen dafür ein europaweites Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr eingeführt, die Emissionen der maritimen Schifffahrt bepreist, der Einsatz fossiler Energieträger deutlich höher besteuert, der Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe beschleunigt und die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, die CO₂ emittieren, faktisch vollständig eingestellt werden. Das milliardenschwere Dekarbonisierungsprojekt muss in den kommenden Monaten noch mit den Positionen des EU-Parlaments und der Mitgliedstaaten in Einklang gebracht werden. Schon heute ist absehbar, dass sich das Kostengefüge der Logistik vor allem in der Übergangsphase stark verändern wird.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Europäische Kommission hat am 14. Juli 2021 ihr Legislativpaket für eine vollständige Dekarbonisierung des europäischen Kontinents bis zum Jahr 2050 vorgestellt. Bereits bis zum Jahr 2030 soll das CO₂-Minderungsziel von mindestens 55 Prozent (gegenüber 1990) erreicht werden. Mit dem ‚Fit-For-55‘ betitelten Programm soll der Rechtsrahmen in der EU an das erst kürzlich verschärfte europäische Klimazwischenziel angepasst werden. Die Kommission will dazu zwölf Rechtsvorschriften ändern oder erlassen, die größtenteils auch den Güterverkehrssektor betreffen und damit für die Speditions- und Logistikbranche relevant werden.

Änderungs- und Ergänzungsvorschläge für bereits bestehende EU-Verordnungen und - Richtlinien mit unmittelbarer und mittelbarer Auswirkung auf den Verkehrssektor

- Die Überarbeitung der Richtlinie 203/87/EG soll die Emissionen der maritimen Schifffahrt in den bestehenden EU-Emissionshandel (ETS) einbeziehen und ein zusätzliches, separates ETS ‚Verkehr und Wärme‘ für den Straßenverkehr schaffen. Die bestehenden Regeln für den Luftverkehrssektor sollen außerdem verschärft werden.
- Die Kommission schlägt eine Überarbeitung der Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED) vor, durch die Zielvorgaben für die Erzeugung und Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen verschärft werden sollen.

- Die Richtlinie (EU) 2012/27 zur Senkung des Energieverbrauchs in der EU (EED) soll überarbeitet und strengere Effizienzkriterien etabliert werden.
- Die Änderung der Richtlinie (EU) 2014/94 über den Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) soll verbindliche Ziele über die Errichtung einer europäischen alternativen Tank- und Ladeinfrastruktur für die Mitgliedstaaten festlegen sowie vorschreiben und auch die Netzdichte definieren.
- Mit der Richtlinie (EU) 2019/631 über Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sollen strengere CO₂-Flottengrenzwerte für Neuwagen festgelegt werden.
- Der Vorschlag für die Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EG (ETD) sieht vor, dass fossile Energieträger höher und europaweit einheitlich besteuert werden.
- Die Verordnung (EU) 2018/842 zur Lastenteilung soll den Mitgliedsstaaten strengere Emissionsminderungsziele für Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und kleine Unternehmen zuteilen.

Vorschläge für weitere Regelungen mit unmittelbarer und mittelbarer Auswirkung auf den Verkehrssektor

- Im Wege eines neuen CO₂-Grenzausgleichssystems (CBAM) soll ein CO₂-Preis für die Einfuhren bestimmter Produkte in die EU eingeführt werden.
- Zur Abfederung etwaiger sozialer Auswirkungen auf sozial schwache Privathaushalte, Kleinstunternehmen und Verkehrsteilnehmer schlägt die Kommission einen Klimasozialfond vor.
- Eine ‚ReFuelEU Aviation‘-Initiative soll In-Verkehr-Bringer von Flugkraftstoffen verpflichten, an EU-Flughäfen angebotenen Kraftstoffen sukzessive nachhaltige Kraftstoffe (SAF) beizumischen.
- Eine ‚FuelEU Maritime‘-Initiative soll die Nutzung nachhaltiger Schiffskraftstoffe und emissionsfreier Technologien fördern und legt Emissionsgrenzwerte sowie Minderungsziele für Schiffsverkehre fest.

EU-Emissionshandel

Der Vorschlag der Kommission für eine Ergänzung des bereits bestehenden EU-Emissionshandelssystems (ETS) sieht die Einführung eines separaten Emissionshandelssystems ‚Verkehr und Wärme‘ ab dem Jahr 2026 vor. Wie bereits im Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) für das auf Deutschland begrenzte nationale Emissionshandelssystem geregelt, ist vorgesehen, dass In-Verkehr-Bringer fossiler Kraftstoffe (z. B. Mineralölkonzern) in der EU nur begrenzt verfügbare und handelbare CO₂-Emissionszertifikate käuflich erwerben müssen und die Kosten hierfür am Endverbrauchermarkt (z. B. Tankstellen) weiterreichen. Schätzungen gehen von einem Einstiegs-Zertifikatspreis in Höhe von 25 bis 50 Euro aus, der dann bereits zu einem Preissprung zwischen 8 und 16 Cent pro Liter Diesel führen würde. Anders als im deutschen Emissionshandel soll das EU-ETS ‚Verkehr und Wärme‘ nach der Einstiegsphase keine fixen Zertifikatspreise vorgeben, vielmehr sollen sich die Preise di-

rekt am Markt bilden. Um den Druck auf Energieanbieter und -konsumenten zu erhöhen, sollen die Zertifikatskontingente jährlich verknappt werden.

Der Einbezug des Verkehrssektors in ein neues EU-ETS ‚Verkehr und Wärme‘ bietet im Grundsatz die richtige Basis für eine europaweite, wettbewerbsneutrale CO₂-Bepreisung, auch um nationale Alleingänge wie das BEHG, das heute vor allem deutsche Unternehmen einseitig belastet, zu beenden. Dieses Preisbildungsverfahren, verbunden mit der begrenzten Anzahl zur Verfügung stehender Zertifikate, würde aber voraussichtlich zu deutlich schnelleren Preissprüngen führen als über Fixpreise wie heute im BEHG verankert. Unabhängig hiervon muss im weiteren Verfahren sichergestellt werden, dass eine Mehrfachbelastung des Straßengüterverkehrs durch weitere CO₂-Bepreisungsinstrumente wie eine zusätzliche CO₂-Maut (geplant für die Eurovignetten-Richtlinie, die derzeit in Brüssel unabhängig vom ‚Fit-For-55‘-Paket verhandelt wird) ausgeschlossen wird, lautet die Forderung des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik.

Für die maritime Schifffahrt schlägt die Kommission vor, Schiffe mit einer Größe ab 5.000 Bruttoreaumzahl (BRZ) in das bereits bestehende ETS einzubeziehen. Der Anwendungsbereich soll sich auf die Emissionen sämtlicher Fahrten innerhalb der EU sowie auf 50 Prozent der durch Verkehre mit Drittstaaten entstehenden Emissionen erstrecken. Die sukzessive Integration der maritimen Schifffahrt in den EU-Emissionshandel soll ab 2023 beginnen. Das bestehende ETS für den Flugverkehr innerhalb des europäischen Wirtschaftsraums (EWR) soll ebenfalls verschärft werden. Auch hier soll der Zertifikatspreis durch Verknappung steigen. Ab 2027 sollen zudem keine kostenfreien Zertifikate mehr an Airlines ausgegeben werden. Für die global operierenden Verkehrsträger Seeschifffahrt und Luftfahrt muss Brüssel dringend den harten Wettbewerb von in der EU ansässigen Unternehmen mit Unternehmen aus Drittstaaten, die den strengen EU-Vorschriften nicht vollinhaltlich unterliegen, im Blick behalten, fordert der DSLV.

CO₂-Grenzausgleichssystem (CBAM)

Mit Hilfe eines Grenzausgleichssystems (CBAM) soll ein CO₂-Preis für die Einfuhren bestimmter Produkte nach Europa, also faktisch ein CO₂-Zoll, eingeführt werden. Damit soll sichergestellt werden, dass die konstant steigende CO₂-Bepreisung in der EU keine negativen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit von in der EU hergestellten Produkte im Vergleich zu Drittstaatenwaren hat. Sein sachlicher Anwendungsbereich soll zunächst nur auf Produkte mit einem hohem Carbon Leakage-Risiko (Produktionsverlagerung in Drittstaaten ohne CO₂-Bepreisung) wie Eisen, Stahl, Zement, Düngemittel, Aluminium und die Stromerzeugung begrenzt bleiben. Ob das CBAM auch auf Transportdienstleistungen ausgedehnt werden soll, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschätzen.

Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID)

Mit Überarbeitung der AFID-Richtlinie sollen verbindliche Zielvorgaben entstehen. Entlang des Trans-European Transport Network (TEN-T) sollen bis zum Jahr 2025 für Lkw > 3.5 t alle 60 Kilometer Ladepunkte mit mindestens 1,4 MW (=1.400 kW) und bis 2030 mit mindestens 3,5 MW entstehen. Ebenfalls bis 2030 sollen im TEN-T-Netze alle 150 Kilometer sowie an allen städtischen Güterverkehrsknotenpunkten Wasserstoff-Tankstellen bereitstehen. Wei-

terhin schlägt die Kommission eine Ladesäulen-Pflicht für sichere Lkw-Parkplätze vor und plant, bis 2025 Lücken im LNG-Tankstellennetz zu schließen.

Der zügige Aufbau einer flächendeckenden Tank- und Ladeinfrastruktur für alternativ angetriebene Fahrzeuge ist Grundvoraussetzung für die grüne Verkehrswende und deshalb aus Sicht des DSLV die zentrale Initiative der EU-Kommission im ‚Fit-For-55‘-Paket. Richtig ist deshalb auch, dass die Kommission vorschlägt, die bestehende Richtlinie AFID durch eine bindende Verordnung ohne nationalen Umsetzungsspielraum für die Mitgliedstaaten zu ersetzen. Allerdings sind angesichts der perspektivischen Fahrleistungen schwerer und leichter Nutzfahrzeuge in der nahen Zukunft, die im Revisionsvorschlag für die AFID enthaltenen Zielwerte aus Sicht des DSLV deutlich unterdimensioniert. Deshalb ist es wichtig, dass die Werte unter Einbezug der Nutzergruppen konstant evaluiert und angepasst werden.

Energiesteuer-Richtlinie (ETD)

Die Energiebesteuerung in Europa soll durch den Entwurf der Energiesteuer-Richtlinie (ETD) reformiert werden. Außer für umweltfreundliche Energieträger soll die Höhe der Besteuerung vom Energiegehalt und den Umweltauswirkungen der jeweiligen Energieträger abhängen. Die Kommission schlägt hierfür europaweit einheitliche Mindeststeuersätze vor, die für fossile Energieträger deutlich höher ausfallen als für regenerative. Die Mindeststeuersätze sollen schrittweise über einen Zeitraum von zehn Jahren eingeführt werden. Kerosin und Schiffs-kraftstoff sollen ebenfalls besteuert werden, der verminderte Steuersatz für Lkw-Diesel dürfte ebenfalls aufgehoben werden. Bio- und synthetische Kraftstoffe für die Schiff- und Luftfahrt sollen laut Kommissionsvorschlag zunächst nicht besteuert werden. Eine Steuerbefreiung für Biokraftstoffe oder synthetische Kraftstoffe, die im Straßengüterverkehr eingesetzt werden, sieht der Vorschlag nicht vor. Hier baut die Kommission allein auf elektrische Antriebe. Um Wettbewerbsnachteile für EU-Airlines zu vermeiden, sollen innereuropäische Luftfrachtflüge weiterhin von der Kerosinbesteuerung ausgenommen bleiben.

CO₂-Normen für leichte Nutzfahrzeuge und Pkw

Die Kommission schlägt verschärfte CO₂-Flottengrenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge < 3,5 t und Pkw vor. Bis zum Jahr 2030 müsse die kumulierten CO₂-Flottenemissionen von Neufahrzeugen demzufolge 55 Prozent unter denen von 2021 liegen. Im Jahr 2035 soll der Flottengrenzwert auf Null abgesenkt werden, so dass ab dann ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen werden dürfen. Auch wenn dies nicht explizit Regelungsgegenstand ist, kommt dies einem faktischen Verbot von Verbrennungsmotoren gleich, da diese nicht mehr mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden dürfen und eine Nutzung synthetischer Kraftstoffe im Straßenverkehr aufgrund ihrer absehbar hohen Produktionskosten unwahrscheinlich erscheint.

ReFuelEU Aviation und FUEU Maritime

Da die Elektromobilität für den Luft- und Schiffsverkehr nach heutigem Ermessen technisch nicht realisierbar scheint, sollen Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe für diese Verkehrsträger reserviert werden. Der Vorschlag für eine ‚ReFuelEU Aviation‘-Verordnung für Flugkraftstoffe soll einen schnellen Übergang von fossilen zu nachhaltigen Kraftstoffen im Luftverkehr ermöglichen. Fluggesellschaften sollen verpflichtet werden, Sustainable Aviation

Fuel (SAF) bei Abflügen von EU-Flughäfen beizumischen. Der Vorschlag fördert in erster Linie Biokraftstoffe (auf Basis von biogenen Abfall- und Reststoffen) sowie aus Ökostrom hergestellten Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe. Problematisch erscheint, dass die daraus resultierenden höheren Kerosinkosten zu Wettbewerbsnachteilen für europäische Unternehmen im internationalen Wettbewerb führen können. Der Vorschlag für eine ‚FuelEU Maritime‘-Verordnung für Schiffskraftstoffe legt Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der eingesetzten Kraftstoffe fest. Eigner und Betreiber von Schiffen größer 5000 BRZ sollen den Treibhausgehalt ihrer Kraftstoffe zukünftig dokumentieren und stetig vermindern, wenn diese EU-Häfen anlaufen. Die Ziele werden anhand des Treibhausgasintensitäts-Flottendurchschnitts des Jahres 2020 festgelegt.

Klimasozialfonds

Um besondere Härten durch konstant steigende Kosten aus der Nutzung fossiler Brennstoffe u. a. für Kleinstunternehmen und Verkehrsteilnehmer auszugleichen, schlägt die EU-Kommission einen Klimasozialfonds vor, der aus 25 Prozent der Einnahmen aus dem neuen ETS für Verkehr gespeist werden soll. Ob und inwiefern kleinere Speditionshäuser hiervon profitieren können, wird von der nationalen Umsetzung in Deutschland unter neuer Bundesregierung abhängen.

Erneuerbare Energien und Energieeffizienz

Der Entwurf der Erneuerbare-Energie-Richtlinie (RED) schlägt neue Zielvorgaben für die Erzeugung und Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen vor. Bis 2030 soll dieser Anteil auf 40 Prozent wachsen. Für den Verkehrssektor können daraus höhere Beimischquoten von Bio- und synthetischen Kraftstoffen folgen, so dass von zusätzlich steigenden Kraftstoffkosten ausgegangen werden muss. Um den Energieverbrauch generell zu senken, sieht der Kommissionsvorschlag eine Verdoppelung der Energieeinsparverpflichtung vor. Dies dürfte dann auch zu restriktiveren Regeln für den Bau und den Betrieb von Logistikimmobilien führen.

Die Regelungsoffensive der Kommission (Brüsseler Stimmen sprechen bereits von einem regelrechten ‚Verordnungs- und Richtlinien-Tsunami‘) zur Umsetzung der ambitionierte EU-Klima(zwischen)ziele kam nicht überraschend, dürfte aber noch auf Widerstand einiger Mitgliedstaaten führen. Das milliardenschwere und weltweit sicher ambitionierteste Dekarbonisierungsprojekt muss in den kommenden Monaten noch mit den Positionen des EU-Parlaments und der Mitgliedstaaten in Einklang gebracht werden, was nach allgemeiner Einschätzung noch zu inhaltlichen Abstrichen führen wird. Schon heute ist allerdings absehbar, dass sich das Kostengefüge der Logistik vor allem in der Übergangsphase stark verändern wird.

Mit freundlichen Grüßen

Verein Bremer Spediteure e.V.

Robert Völkl