

Wesentliche Aspekte zum „Fit for 55“-Paket

Die Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) unterstützt den European Green Deal und steht hinter dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050. Es braucht nun ein konkretes Maßnahmenbündel für einen nachhaltigen, ökologischen Wandel in der EU im Einklang mit einer neuen Wachstumsstrategie. Die WKÖ wird dazu beitragen, dass am Ende ein Paket geschnürt wird, das den Anforderungen eines effektiven Klimaschutzes gerecht wird und für die Wirtschaft praktikabel und verträglich ist.

Die WKÖ hat wesentliche Aspekte im „Fit for 55“-Paket identifiziert, die für eine notwendige gesamthafte und technologieoffene Transformationsstrategie noch anzupassen sind.

Klima-Dossiers

Klimaschutz und Wirtschaftswachstum müssen Hand in Hand gehen. Die klimapolitischen Zielsetzungen müssen so ausgestaltet werden, dass Unternehmen in der Transformation zur Low-Carbon Economy bestmöglich unterstützt werden. Dazu braucht es konkrete Maßnahmen, Anreize und eine global abgestimmte Strategie zur CO₂-Reduktion.

Überarbeitung und Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems

Die geplante Reform des EU-ETS darf nicht zu einem Rückgang der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie führen, der die heimische Industrie benachteiligen und auch die globalen Emissionsreduktionsziele untergraben könnte. In Ermangelung gleichwertiger CO₂-Kosten in anderen Regionen muss der Schutz vor Carbon Leakage daher uneingeschränkt und in vollem Umfang wirksam sein, um Investitionen in der Transformationsphase zu ermöglichen.

Folgende Punkte sind bei der Revision unbedingt zu berücksichtigen, um einen umfassenden Carbon Leakage-Schutz zu gewährleisten:

- Der Vorschlag, die kostenlose Zuteilung von Investitionen in Energieeffizienz (*EED III, Art. 11*) abhängig zu machen, kann kontraproduktive Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie haben und sollte dringend vermieden werden (*Art. 10a*).
- Der Vorschlag, die kostenlose Zuteilung für CBAM-Sektoren ab 2026 schrittweise zu reduzieren, schwächt den Carbon-Leakage-Schutz, da die Wirksamkeit des CBAM nicht umfassend sichergestellt ist. Demensprechend sollte ein Exportnachlass vorgeschlagen werden. Die kostenlose Zuteilung darf nur in dem Umfang reduziert werden, der durch einen wirksamen CBAM vollständig kompensiert wird. Zu diesem Zweck ist ein Überwachungsmechanismus für die Wirksamkeit von CBAM zu installieren (*Art. 10a, Re. 30 u. CBAM, Art. 1 u. Re. 11*).
- Ein wirksamer Carbon-Leakage-Schutz muss die Kosten sowohl direkter als auch indirekter Emissionen berücksichtigen. Sie sind gleichermaßen schädlich für Wettbewerbsfähigkeit und Investitionssicherheit, werden aber derzeit unterschiedlich behandelt. Direkte Kosten werden durch kostenlose Zertifikate ausgeglichen, während der Ausgleich für indirekte Kosten durch staatliche Beihilfen fakultativ bleibt. Eine europaweite Harmonisierung ist dringend vorzusehen, um ein innereuropäisches Level-Playing-Field zu sicherzustellen (*Art. 10a*).

- Eine konsistente Treibhausgasbilanzierung ist notwendig. Daher sollte die CO₂-Abscheidung und -nutzung auf der gleichen Ebene wie die CO₂-Abscheidung und -speicherung anerkannt werden. Wenn CCU im ETS nicht als vermiedenes CO₂ anerkannt wird, führt dies zu Doppelzählungen und verhindert CCU-Investitionsoptionen (Art. 12).

Dem Ansatz der Europäischen Kommission zur Erweiterung des EU-ETS um die Sektoren Transport und Gebäude stehen wir positiv gegenüber. Es braucht aber noch weitere Details zur konkreten Ausgestaltung dieses „neuen“ ETS. (Kapitel 4a)

Vorschlag für eine VO zur Einführung eines Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)

Derzeit schützt die EU ihre Standorte vor Carbon Leakage (=Abwanderungsgefahr) durch Gratiszertifikate. Die Europäische Kommission will diese jedoch stufenweise abschaffen und durch einen CBAM ersetzen. Dieser „Klimazoll“ bietet aber keinen äquivalenten Schutz. Dies ist allgemeiner Konsens (Industrie, Wirtschaftswissenschaft).

Folgende Argumente sprechen gegen die Einführung eines CBAM:

Ein Klimazoll schwächt die EU bei Exporten in den Nicht-EU-Raum: Den CO₂-Grenzausgleich müssen Unternehmen nur für ihre Importe in die EU zahlen. Österreich liefert etwa ein Drittel seiner Exporte in den Nicht-EU-Raum. Auf Drittmärkten konkurrieren österreichische Produkte, die hohe CO₂-Kosten tragen, mit Produkten aus Nicht-EU-Ländern, die keine oder niedrige CO₂-Kosten tragen. Der Wegfall der Gratiszertifikate schwächt die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie.

Retorsionsmaßnahmen schaden unseren Exporten: Unsere Exporteure müssen damit rechnen, dass die Länder des Nicht-EU-Raums Gegenmaßnahmen gegen Importe treffen werden. Ein Handelskrieg schadet Ländern wie Österreich, die hohe Anteile in Drittmarkt exportieren.

Bumerang-Effekt durch Belastung von Vorleistungen: Österreichische Unternehmen importieren Rohstoffe oder Zwischenprodukte aus dem Nicht-EU-Raum. Diese werden durch den Klimazoll teurer. Damit werden unsere Waren teurer, dieser Effekt tritt nicht nur gegenüber dem Nicht-EU-Raum, sondern auch für den EU-Raum selbst ein. Z.B. importiert die voestalpine Zwischenprodukte aus Texas, diese würden teurer nach Linz kommen, daher werden die Endprodukte der voestalpine teurer, die diese auf dem Weltmarkt anbietet.

Folgende Punkte sind daher zu berücksichtigen:

- Aus diesen Gründen muss eine kostenlose Zuteilung für CBAM-Sektoren (siehe ETS-RL) weiterhin ermöglicht werden.
- Generell löst eine „Klimaallianz“ bzw. ein „Klimaklub“ das Problem aber viel besser als ein unilateraler „Klimazoll“ und hat keine schweren Nebenwirkungen. Die deutsche Bundesregierung hat vor Kurzem eine Allianz für Klima, Wettbewerbsfähigkeit und Industrie vorgeschlagen: Mehrere Länder vereinbaren einen CO₂-Preis für emissionsintensive Industrien. Sie heben einen CO₂-Zoll ein, wenn Länder Wettbewerbsvorteile durch geringe CO₂-Kosten lukrieren.

Diesen Vorschlag unterstützen wir, denn Schulter an Schulter z.B. mit USA, UK, Kanada, Japan oder China lässt sich ein Klimazoll besser durchsetzen, es droht kein „Handelskrieg“ zwischen den Beteiligten. Die EU sollte sich auf globaler Ebene dafür stark machen und Verbündete im Kampf gegen den Klimawandel suchen.

Am Weg in Richtung Klimaneutralität spielt der Umbau unseres Energiesystems eine wesentliche Rolle. Dabei ist auf die Integration unseres Energiesystems zu achten, um das Potenzial in allen Sektoren optimal zu nutzen. Maßnahmen müssen auch der Herausforderung dramatisch steigender Energiepreise gerecht werden. Nur mit einem breiten Bündel an Technologien und Energieformen in allen Sektoren ist die notwendige Transformation zu schaffen. Die Reduktion der CO₂-Intensität in Summe muss im Fokus stehen. Anstatt Technologieverbote braucht es technologieoffene Kriterien.

Änderung der Erneuerbaren-RL (RED III)

Eine Erhöhung des Ausbauziels für erneuerbare Energien von 32 % auf 40 % bis 2030 wurde vorgeschlagen. Zusätzlich sind neue bzw. verschärfte Sektorziele (für den Bereich Gebäude, Heizen/Kühlen, die Industrie und im Verkehr) vorgesehen. Damit die Dekarbonisierung gelingt, müssen ausreichende Mengen an klimafreundlicher Energie verfügbar sein. Dafür sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Detaillierte Sektorziele - wie sie nun im Vorschlag der Europäischen Kommission vorgesehen sind (*Art. 15a, 22a, 23-24, 25-27*) - führen nicht zwangsläufig zu Verbesserungen in den einzelnen Bereichen, sondern hemmen die Flexibilität der Mitgliedstaaten. Gleichzeitig sollen auch die Sektoren Gebäude und Verkehr ins ETS aufgenommen werden (*Art 4a*). Doppelbelastungen sind unbedingt zu vermeiden.
- Die produzierte Energie muss wettbewerbsfähig und zuverlässig zum Endverbraucher gebracht werden. Wesentliche Rahmenbedingungen - insbesondere die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren - für den Ausbau notwendiger Infrastruktur sind in der RED III zu verankern (*Art. 16*).
- Strom ist ein volatiler Energieträger und Speichertechnologien stehen derzeit nur beschränkt zur Verfügung. Umso wichtiger ist, dass für die Versorgungssicherheit auch andere klimaneutrale Energieformen (gas- und flüssigförmige) in der RED III umfassend berücksichtigt werden. Es braucht klare Definitionen und eindeutige Vorgaben zur Zertifizierung, die über alle Rechtsakte des „Fit for 55“-Pakets einheitlich festzulegen sind (*insb. RED III Art. 2, AFIR Art.*).
- Das Prinzip der Additionalität wird im Sinne eines raschen Hochlaufs von erneuerbarem Wasserstoff abgelehnt (*Art. 27*). Zu eng gefasste Quoten für die Industrie (50 % RFNBOs bis 2030 - *Art. 22a*) ohne die Verfügbarkeit der Energie zu wettbewerbsfähigen Preisen blockieren den Markthochlauf von klimaneutralem Wasserstoff. Es braucht deshalb auch geeignete Fördermechanismen.
- Um die Verfügbarkeit der Energie zu gewährleisten sollten Mitgliedstaaten auf Energiekooperationen setzen. Diesbezüglich sind auch die Vorgaben in der RED III (*Art. 9*) zu verschärfen. Insbesondere durch administrative Vereinfachungen in der europäischen Gesetzgebung könnten Mitgliedstaaten ermutigt werden, derartige Kooperationen einzugehen und die schon bisher vorhandenen Möglichkeiten zu nutzen.

Änderung der Energieeffizienz-RL (EED III)

Das europäische Energieeffizienz-Ziel wird auf -9 % bis 2030 (im Vergleich zum Referenzszenario aus 2020) erhöht und muss sowohl für Primär- als auch Endenergie eingehalten werden (*Art. 4*; bedeutet eine Verschärfung des Ziels von 32 % auf 36-39 % im Vergleich zum Referenzszenario aus 2007).

- Wichtig ist, dass Energieeffizienz und Wirtschaftswachstum in Einklang gebracht werden und ein Energiesystem der Zukunft durch das „Energieeffizienz zuerst“-Prinzip (EED Art. 3) nicht untergraben wird. Mitgliedstaaten müssen bei ihrer nationalen Zielsetzung weiterhin Flexibilitäten berücksichtigen können.
- Die Anhebung der jährlichen Einsparungsverpflichtung auf 1,5 % des jährlichen Energieabsatzes an Endkunden ab 2024 bringt enorme Herausforderungen mit sich (Art. 8). Umso wichtiger ein Umdenken von technischen Maßnahmen hin zu systemischen.
- Betriebe brauchen Planungs- und Investitionssicherheit. Es muss ihnen ermöglicht werden, dass Energieeffizienzmaßnahmen, die in einem bestimmten Jahr gesetzt werden, auch in künftigen Verpflichtungsjahren bzw. -perioden angerechnet werden können, wenn sie im laufenden Berichtsjahr nicht verwendet werden (Art. 8).
- Jede Effizienzmaßnahme, die zu einer wesentlichen CO₂-Reduktion führt, muss weiterhin angerechnet werden können (Art. 8).
- Bei der Umsetzung von Energiemanagementsystemen oder Energieaudits (EED III Art. 11) müssen ökonomische Aspekte berücksichtigt werden. Eine Verknüpfung mit dem ETS (Art. 10a) sehen wir kritisch. Wichtig ist, dass KMU adäquate Unterstützung bekommen, damit deren bürokratischer und finanzieller Aufwand sie nicht überbordend belastet.

Mobilitäts-Dossiers

Wollen wir die CO₂-Minderungsziele rasch erreichen, muss ein breites Bündel an Technologien und Energieträgern genutzt werden. Hierzu zählen neben der batteriebetriebenen Elektromobilität auch der Einsatz von gas- und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen sowie die Nutzung von modernen Biokraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen. Jede dieser Technologien wird ihren Beitrag leisten, in Summe braucht es ein breites Technologie-Portfolio.

Zu kurz greift es, wenn bei klimafreundlicher Mobilität der Fokus ausschließlich auf Neufahrzeugen liegt. Zentral ist auch die Dekarbonisierung der Bestandsflotte. Hier spielt der Verbrennungsmotor eine zentrale Rolle. Wenn jene Autos, die momentan mit herkömmlichem Benzin oder Diesel betrieben werden, auf saubere Alternativen umgestellt werden, stellt sich ein sofortiger Effekt ein. Ein herkömmliches Fahrzeug, das mit alternativen Kraftstoffen angetrieben wird, ist genauso CO₂-neutral. Technologien faktisch zu verbieten ist der falsche Weg. Für die CO₂-Bilanz ist es unerheblich, wie der Antriebsstrang aussieht.

Bedarfsgerechte Mobilität muss unter Berücksichtigung von Klimaschutz, Ressourceneffizienz und Versorgungssicherheit auch zukünftig sichergestellt werden. Es braucht eine wirtschaftlich erfolgreiche Mobilitätswende, um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen, die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts zu sichern und die Versorgungssicherheit der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen zu erhalten.

Vorschlag zur Überarbeitung der VO betreffend CO₂-Standards für PKW und leichte Nutzfahrzeuge

Der Vorschlag der EK sieht ein faktisches Verbot von Verbrennungsmotoren vor. Der Wirtschaft sollte die Auswahl der Technologien überlassen werden. Der Markt sollte den kosteneffizientesten Weg finden, nicht die Politik. Millionen Fahrzeuge werden rund um den Erdball noch länger eingesetzt, für sie würden nichtfossile Energieträger rasch Abhilfe schaffen, die Umstellung auf ausschließlich E-Fahrzeuge kann noch sehr lange dauern, ebenso die Umstellung des Strommixes auf CO₂-freie Stromerzeugungsformen.

Folgende Punkte sind bei der Revision der Verordnung unbedingt zu berücksichtigen, damit bedarfsgerechte Mobilität unter Berücksichtigung von Klimaschutz, Ressourceneffizienz und Versorgungssicherheit auch zukünftig sichergestellt werden kann:

- Das nun im Entwurf enthaltene CO₂-Reduktionsziel von 100% im Jahr 2035, kommt einem de-facto Verbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gleich. Will man diese Technologie nicht endgültig abschneiden, sollte der Zielwert für 2035 dringend überdacht werden und erst im Rahmen der Review 2028 festgelegt werden. Der Markthochlauf von - für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors - wichtigen Technologien wird blockiert, keine Flexibilität für unvorhergesehene künftige Entwicklungen werden ermöglicht. (Art. 1, Art. 15)
- Eine solche unvorhersehbare Entwicklung könnte beispielsweise der unzureichende flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur sein. Daher fordern wir generell eine Koppelung der Reduktionsziele des CO₂-Ausstoßes sämtlicher betroffenen Fahrzeugkategorien an den Stand des Ausbaus der entsprechenden Infrastruktur (Ladestationen, etc.) - CO₂ PKW, LNF Art. 1 und AFIR Art. 15.
- Es sollte dringend überdacht werden, ob es sinnvoll ist, für PKW und LNFZ differenzierte Ansätze zu wählen, da diese für unterschiedliche Zwecke verwendet werden und Alternativen v.a. im LNFZ-Bereich nicht immer bzw. noch nicht zur Verfügung stehen. (Art. 1)

Vorschlag für eine VO über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)

Damit werden konkrete Ausbaupläne für Ladesäulen sowie für Wasserstoff- und LNG-Tankstellen vorgeschlagen. Die bestehende Richtlinie wird in eine Verordnung umgewandelt, wodurch sie direkt in den Mitgliedsstaaten anzuwenden ist.

Unter den alternativen Kraftstoffen wird der Schwerpunkt auf Strom und Wasserstoff gelegt - auch für Nutzfahrzeuge. Jeder Mitgliedstaat muss hierfür eine bestimmte Netzabdeckung bei der Lade- beziehungsweise Tankinfrastruktur erreichen. Interessanterweise erwähnt der Text keine feste Mindestanzahl von Ladestellen, sondern nur eine Abstandsvorgabe auf dem TEN-T-Netz und Ziele für die Mindestleistungsabgabe.

Für die WKÖ sind folgende **Grundsätze** wesentlich: Wirtschaftliche Mobilität für alle Sektoren sicherstellen, technologieneutrale Mobilitätswende, heimische Wertschöpfung forcieren, Stromnetz als kritisches Element für E-Ladestationen. Verpflichtende Ziele werden abgelehnt; besser finanzielle Anreize und Abbau bürokratischer Hindernisse. Infrastruktur-Errichtung muss parallel mit Anzahl der im Markt befindlichen Fahrzeuge aufgebaut werden.

- **Auswirkungen auf das Stromnetz nicht adressiert:** Es wird kaum auf die Auswirkungen auf das Stromnetz eingegangen. Lediglich in den Erwägungsgründen (20) bis (22) ist ein Hinweis auf die Notwendigkeit der Netzstabilität zu finden, die mit Smart Charging erreicht werden soll.
- **Weitreichende Folgen der neuen Definition der „öffentlichen Zugänglichkeit“:** Die Einführung einer EU-weiten einheitlichen Definition wird grundsätzlich begrüßt. Der aktuelle Vorschlag ist jedoch kritisch, da auch halb-öffentliche Lade-/Tankmöglichkeiten (z.B. in Tiefgaragen) künftig umfasst wären. Technische Anforderungen an diese beiden Gruppen unterscheiden sich allerdings erheblich. Es ist noch unklar, ob die bestehende halb-öffentliche Infrastruktur diese Anforderungen erfüllen kann (Art. 2).

- **Technologieoffenheit nicht gegeben:** Es wird ein einseitiger Schwerpunkt auf E-Mobilität gelegt. Vorhandene CO₂-Reduktionspotenziale durch den Einsatz von gasförmigen Energieträgern werden massiv verkannt. Besonders im Langstrecken-Segment benötigt es leistungsstarke und sofort verfügbare Lösungen, wie die LNG-Technologie. CNG und LNG werden bloß als Übergangslösungen gesehen. Diese sind bereits heute ausgereift und können auch ohne techn. Anpassung durch Nutzung von Biomethan zu 100 % klimaneutral betrieben werden (*Art. 8*).

Rückfragen

Abteilung für Umwelt und Energiepolitik | Mag. Jürgen Streitner, juergen.streitner@wko.at, +43 5 90 900 4195

EU Representation | Mag. Barbara Lehmann, MA, barbara.lehmann@eu.austria.be, +32 2 286 58 84