

## DER 2030 CLIMATE TARGET PLAN DER EU-KOMMISSION

**E**in Ziel der EU-Kommission ist, Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Erde zu machen. Das Konzept für diese Wende ist der „European Green Deal“: Die Eckpunkte des erneuerten Programms stellte Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen in ihrer Rede zur Lage der Union am 16. September 2020 vor. Geplant ist unter anderem die Verringerung der EU-weiten CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um nunmehr mindestens 55 statt der geplanten 40 Prozent. Für Automobile soll der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwert statt um 37,5 Prozent um nunmehr minus 50 Prozent bis 2030 verschärft werden. Die Neuwagenflotte dürfte dann einen Durchschnittsverbrauch von knapp über zwei Litern haben, der Anteil der Elektrofahrzeuge müsste auf mindesten 60 Prozent steigen, wie der VDA, der mächtige Verband der Automobilindustrie, in seiner Stellungnahme zu den Plänen mitteilt. Der Verband warnt vor schwerwiegenden wirtschaftlichen Belastungen und die Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie.

Anders von der Leyen: Die durchgeführte Folgenabschätzung hätte eindeutig ergeben, dass unsere Wirtschaft und Industrie dies bewältigen können, ohne diese weitere Absenkung wären die Ziele für 2050 nicht zu erreichen. Derzeit ist der Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor am geringsten, Ziel ist der Anstieg emissionsfreier Fahrzeuge auf rund ein Viertel des Bestands in 2030. Mitte 2021 sollen die Verordnungsvorlagen stehen, die Verhandlungen werden auch angesichts der anstehenden Haushaltspläne spannend, finanziell soll der Green Deal 675 Milliarden Euro umfassen. Einbezogen werden die nationalen Energie- und Klimapläne der einzelnen EU-Staaten. Neben Frau von der Leyen wird insbesondere Frans Timmermans, Exekutiv-Vizepräsident für den europäischen Green Deal und starker Befürworter weiterer Anstrengungen, gefordert werden. Neben dem Verkehrssektor sind insbesondere der Energiebereich und der Gebäudesektor gefordert, auf den 40 Prozent des Energieverbrauchs entfallen.

### AUTOMOBIL, QUO VADIS?

Wo wird die deutsche Automobilindustrie in zehn Jahren stehen? Derzeit ist Tesla an der Börse etwa siebenmal höher bewertet als beispielsweise der Daimler-Konzern, der einen achtmal höheren Umsatz macht als Tesla. Dieter Zetsche, Daimler-Chef bis 2019, ist davon überzeugt, dass der Vergleich in fünf oder zehn Jahren völlig anders aussehen wird. „Alles verschlafen“? Auch da ist er zurückhaltend, „das gehört wohl zur deutschen Seele, sich immer selbst zu kasteien“. Es gelte nun, mit der großen Substanz auch der Zulieferindustrie die Transformation schnell und effizient hinzubekommen. Wohin geht die Reise? Auf Wasserstoff als Antrieb werden wir wohl noch einige Zeit warten müssen. Es sieht so aus, dass die Jahrzehnte von Kohle und Öl (85 Prozent der Weltenergie wird

## THE EU COMMISSION'S 2030 CLIMATE TARGET PLAN

**O**ne of the EU Commission's targets is to turn Europe into the world's first climate-neutral continent by 2050. The idea behind this transformation is the "European Green Deal": The President of the Commission Ursula von der Leyen presented the key points of the renewed programme in her State of the Union Address delivered on 16 September 2020. Plans include reducing EU-wide CO<sub>2</sub> emissions by at least 55 per cent by 2030, rather than the previously proposed 40 per cent. For cars, the CO<sub>2</sub> fleet limit is to be tightened by 50 per cent by 2030, instead of the previous 37.5 per cent. As indicated in a statement by the powerful German Association of the Automotive Industry (VDA), this would mean that new cars would have to have an average consumption of just over two litres, and the proportion of electric vehicles would have to rise to at least 60 per cent. The association warns of serious economic burdens and of the threat to the competitiveness of the European motor industry.

According to von der Leyen, the impact assessment carried out would however have clearly shown that our economy and industry could handle this. Without this further reduction, the targets for 2050 would not be achievable. The transport industry is currently the sector with the lowest proportion of renewable energies used. The aim here is to increase the number of emission-free vehicles to around a quarter of all vehicles by 2030. The draft regulations should be ready by mid 2021. Negotiations will also get interesting in view of the forthcoming budgets, as the Green Deal is expected to cost 675 billion euros. The national energy plans and environmental plans of the individual EU states will be included. Alongside Ms von der Leyen, Frans Timmermans will particularly be called upon, who is the Executive Vice-President for the European Green Deal and a strong advocate of the need for further action. Alongside the transport industry, the energy and construction industries, which account for 40 percent of energy consumption, are under particular pressure.

### WHERE IS THE MOTOR INDUSTRY HEADED IN THE FUTURE?

Where will the German motor industry be in ten years? At present, Tesla is valued seven times higher on the stock exchange than the Daimler group, for example, which is currently enjoying a turnover eight times higher than Tesla. Dieter Zetsche, who was the CEO of Daimler until 2019, is convinced that a comparison will look completely different in five or ten years. "Missed the boat"? Here, too, he is reserved, "it's probably part of German nature that we always chastise yourself". What is important now is to utilise the great assets of the supply industry to bring about a transformation quickly and efficiently. Where will the journey take us? We'll probably have to wait a while longer for hydrogen power. It looks as though the decades of coal and oil (85 per cent of the world's energy today is still being generated by fossil

## Share of energy from renewable sources in transport (2018, in % of gross final energy consumption)



◀ Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen im Transportwesen. 2018

fuels) are gradually being replaced by a new era of green energy. In its annual "BP Energy Outlook", the group BP declared the age of steadily increasing oil demand to be over, and the next two decades will see a reduction, or at best a stagnation, in their demand.

The world is increasingly turning away from fossil fuels as part of this energy transition and if nothing else, the People's Republic of China will be the winner. Chinese companies produce over two thirds of the world's solar energy modules and lithium-ion batteries

heute immer noch aus fossilen Brennstoffen erzeugt) langsam von der Zeit des grünen Stroms abgelöst wird. Der Konzern BP hat in seinem jährlichen „BP Energy Outlook“ das Zeitalter ständig steigender Ölnachfrage für beendet erklärt, die nächsten zwei Jahrzehnte führten zum Nachfragerückgang, bestenfalls stagnierender Nachfrage.

Die Welt verabschiedet sich im Zuge der Energiewende immer mehr von fossilen Brennstoffen. Ohne Gegensteuerung wird die Volksrepublik China der Gewinner sein, chinesische Firmen produzieren weltweit über zwei Drittel der Solarmodule und der Lithium-Ionen-Batterien und knapp die Hälfte der Windturbinen. Europa wiederum ist Betreiber global riesiger Windparks – Firmen wie Ørsted, Enel und Iberdrola seien hier genannt. Wir sollten also mit der Elektrifizierung, auch der Schaffung der angedachten eine Million Ladestationen für PKW umgehen können.

Kalifornien, bevölkerungsreichster US-Bundesstaat und schon immer ein Treiber umweltschützender Vorschriften, möchte ab 2035 den Verkauf von PKW und kleineren LKWs mit Verbrennungsmotor verbieten, schwere LKWs sollen 2045 folgen. Anders als Präsident Trump sieht die dortige Regierung die Erderwärmung als Ergebnis unseres Wirtschaftens und die Wald- und Buschbrände als deren Folge. „Unsere Autos sollen Waldbrände nicht schlimmer machen“, so der Gouverneur Gavin Newsom. Auch hier findet sich die klare Zielrichtung, den Klimawandel durch eine starke umweltfreundliche Wirtschaft einzudämmen. Ähnlich gehen andere Länder vor: Norwegen lässt ab 2025 nur noch den Verkauf emissionsfreier Fahrzeuge zu, ähnliche Ankündigungen liegen aus Schweden, Dänemark und den Niederlanden ab 2030 vor, Großbritannien ab 2035. China peilt wohl das Jahr 2030 an, Frankreich und weitere US-Bundesstaaten 2040. Die EU-Kommission nennt noch kein Jahr, die Überlegungen gehen in Richtung 2030 bis 2035. Bis Mitte nächsten Jahres soll ein Zieldatum zum Ausstieg der Nutzung von Verbrennungsmotoren vorliegen. Es gibt also Bewegung in dieser Frage. ■

as well as almost half of the world's wind turbines. Europe, on the other hand, operates huge global wind farms with companies such as Ørsted, Enel and Iberdrola. We should therefore also be able to cope with electrification, includes creating the planned one million electric car charging stations.

California, the most populous US state and always a driver of environmental measures, wants to ban the sale of cars and smaller lorries with combustion engines from 2035, with heavy goods vehicles following suit in 2045. Unlike President Trump, the government of California sees global warming and the resulting forest fires and bush fires as a result of our economic activities. "Our cars shouldn't be making forest fires worse", says Governor Gavin Newsom, representing the clear commitment to mitigate climate change through a strong green economy. Other countries are taking a similar approach. From 2025, Norway will only permit the sale of emission-free vehicles, while similar commitments have been made from Sweden, Denmark and the Netherlands from 2030 and the United Kingdom from 2035. China is probably looking at the year 2030, while France and other US states are planning for 2040. The EU Commission has not yet stated a year, but considerations are in the range of 2030 to 2035. A target date for phasing out the use of combustion engines should be set by the middle of next year, and so there is some progress regarding this issue. ■

Rechtsanwalt und Steuerberater im Raum Stuttgart. Er berät insbesondere mittelständische Unternehmen im Rahmen der Internationalisierung.

*Lawyer and tax-advisor in the Stuttgart region, and advises especially medium-sized enterprises within the context of internationalisation.*



**AUTOR/AUTHOR:**  
Ferry Wittchen