

Matthias Wissmann

Präsident

VDA

Verband der
Automobilindustrie

Behrenstr. 35
10117 Berlin

Tel. +49 30 897842-110
Fax +49 30 897842-601

wissmann@vda.de

421-Au-035 - No 2 3 d. 4. Sp.

19.5.15

421 vda

24.15/534

Herrn Bundesminister
Peter Altmaier, MdB
Chef des Bundeskanzleramtes
11012 Berlin

23. Februar 2015

* 3. 24/2
X mdB um Berücksichtigung
bei der T-Vorbereitung
Gespräch am 12.3., 12.30 Uhr

Kü 24/2

9/10/42 est. Bf.
61-3/21 42/421 um
12/4 24/2

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

Lieber Peter

in diesem Jahr werden wir in Europa die Debatte über die langfristige Zukunft der CO₂-Regulierung von Pkw in Europa fortsetzen und erste Weichen über das künftige Regulierungsdesign für die Zeit nach 2020 stellen. Die deutsche Automobilindustrie – Hersteller und Zuliefererunternehmen – misst dieser Frage eine hohe Bedeutung bei.

Klimaschutz als politisches Ziel unterstützen wir unverändert. Wir legen aber großen Wert darauf, dass wir den besten und damit den effizientesten Weg zu diesem Ziel finden müssen. Gesetzgeberische Maßnahmen müssen angesichts besonders ambitionierter Ziele mehr denn je die Balance zwischen Ökologie und Ökonomie berücksichtigen.

In der Anlage übersenden wir die Standpunkte und Vorschläge zu diesem Thema, die der VDA gemeinsam mit seinen Mitgliedern in den vergangenen Monaten erarbeitet hat. Damit wollen wir nicht nur die klima- und wirtschaftspolitischen Schwächen der heutigen Regulierung benennen, sondern auch einen konstruktiven Reformbeitrag für die Zeit nach 2020 leisten. In diesem Sinn besteht eine sehr weitgehende Übereinstimmung zwischen der Automobilindustrie in Europa einschließlich der Arbeitnehmervertretungen.

Sehr gern stehen wir für weitere Auskünfte und Rückfragen zur Verfügung.

Ein gleichlautendes Schreiben habe ich an Frau Bundesministerin Hendricks sowie die Herren Bundesminister Gabriel und Dobrindt übersandt.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Wissmann

Anlage

Position

zur CO₂-Regulierung Pkw post 2020

Executive Summary	1
I Ausgangslage	3
II Schwächen und Risiken einer linearen Fortschreibung der CO ₂ -Regulierung	5
III Anforderungen an ein Regulierungsregime post 2020	8

Executive Summary

Eine erfolgreiche Klimaschutzpolitik kann nur mit einer erfolgreichen Automobilindustrie erzielt werden. Um die unverzichtbare Leistungskraft der Industrie zu erhalten, muss die europäische CO₂-Regulierung für die Zeit post 2020 neu überdacht werden. Ein „weiter so“ ginge mit erheblichen *klimapolitischen Schwächen* und *wirtschaftlichen Risiken* einher:

- Die bestehende Regulierung ist allein auf die Neufahrzeugeffizienz ausgerichtet und berücksichtigt weder den Pkw-Bestand noch die Fahrleistung oder Fahrweise der Kunden.
- Überzogene Ziele sind kontraproduktiv, weil steigende Pkw-Kosten die Erneuerung der Flotten verzögern. Autofahrer halten aus finanziellen Gründen an ihren alten Pkw fest.
- Bereits das Ziel für 2020 ist mit konventioneller Technologie allein nicht zu erreichen. Gleichzeitig wird die Elektrifizierung der Autos vom Kunden aber nicht schnell genug angenommen.
- Die Elektromobilität wirft bei Markt- und Kostenentwicklung sowie der Infrastruktur viele Fragen auf, die bisher nicht hinreichend beantwortet werden können. Insofern ist die allein angebotsorientierte Grenzwertpolitik der EU ohne Berücksichtigung der Nachfragerseite einseitig und unausgewogen.
- Ein politisch erzwungenes, voreiliges Ende des Verbrennungsmotors entzieht der Industrie die finanzielle Basis, um in den Übergang zu alternativen Antrieben zu investieren. Eine solche Politik wäre nicht technologieneutral und würde das vielfältige Herstellerportfolio massiv einschränken.
- Nicht zuletzt darf das übergeordnete europäische Ziel, den BIP-Anteil der Industrie auf 20 Prozent zu erhöhen, durch klimapolitische Überregulierung nicht konterkariert werden.

Ansprechpartner zum Thema

Geschäftsführung
Dr. Kay Lindemann

Abteilungsleiter
Dr. Martin Koers
Tel.: +49 30 897842 - 350
E-Mail: koers@vda.de

Angesichts dieser Schwächen und Risiken schlägt die Automobilindustrie vor:

- Die bestehende Regulierungsmethodik muss reformiert und um eine Gesamtstrategie ergänzt werden. Eine lineare Fortschreibung der Regulierung ist unbedingt zu vermeiden.
- Neben Neufahrzeugen sind auch sonstige Einflussfaktoren auf den CO₂-Ausstoß im Straßenverkehr zu berücksichtigen. Dazu zählen Fahrleistung und Lebensdauer des Autos oder der CO₂-Gehalt der Energieträger (Kraftstoffe, Strom). Auch der Bestand muss eine stärkere Rolle spielen. Dafür sollte die Einbeziehung der Kraftstoffe in den Emissionshandel (ETS) ergänzend zur Flottenregulierung ergebnisoffen geprüft werden.
- Wegen der Unwägbarkeiten bei der Elektromobilität und der nötigen Reformdiskussion dürfen neue CO₂-Ziele für die Zeit post 2020 nicht vor 2017 festgelegt werden.
- Um den Markthochlauf von Elektrofahrzeugen zu sichern, sind E-Autos weiterhin mit Null Gramm CO₂ in der Regulierung anzurechnen. Auch bedarf es einer aktiven, nachfragerorientierten Politik der Mitgliedstaaten, um die neue Technologie zu unterstützen (Ladeinfrastruktur etc.).
- Überdies sollte die nächste Regulierungsperiode – analog zu anderen klima- und energiepolitischen Zielen – auf das Jahr 2030 statt auf 2025 ausgerichtet werden.

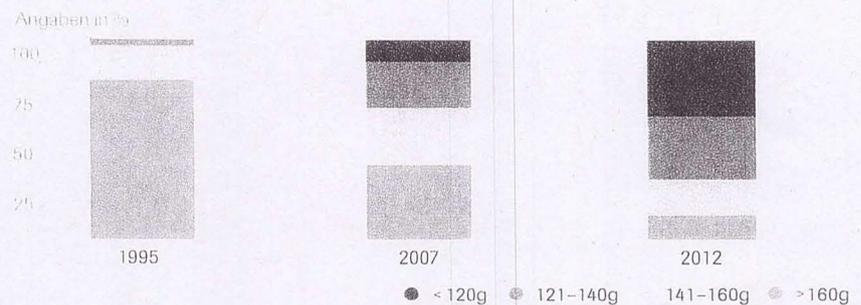
95 g/km CO₂Weltweit schärfste CO₂-Ziele
in Europa

I. Ausgangslage

Seit 2009 sind Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in der EU einer CO₂-Regulierung unterworfen. So darf der durchschnittliche Ausstoß aller Neuzulassungen eines Herstellers in einem jeweiligen Jahr einen gesetzlich fixierten Grenzwert (in Gramm pro Kilometer CO₂) nicht überschreiten. Dieser Grenzwert wird abhängig vom durchschnittlichen Flottengewicht bestimmt. Nachdem für Pkw zunächst ein Ziel von 130 g für das Jahr 2015 festgelegt worden war, wurde der Wert auf 95 g für 2021 reduziert. Dies entspricht einer jährlichen Reduktionsrate von 5 Prozent je Neuwagen. Zwar sind die Regulierungsansätze in den verschiedenen Weltregionen schwer vergleichbar. Unstrittig ist jedoch, dass die EU die weltweit ambitioniertesten Flottenziele setzt: In den USA sind bis 2020 nur 121 g/km CO₂ vorgeschrieben, in China 117 g, in Japan 105 g.

Die EU-Kommission überprüft aktuell die ab 2020 geltende CO₂-Regulierung und ist aufgefordert, bis Ende 2015 einen Vorschlag für die Zeit nach 2020 vorzulegen. Sie hat diverse Studien in Auftrag gegeben, deren erste Ergebnisse die Absicht zeigen, die Grenzwertregulierung fortzusetzen – möglicherweise sogar mit einer zusätzlichen Verschärfung für größere Fahrzeuge und einer Anrechnung der Vorketten-Emissionen bei Elektrofahrzeugen.¹

Anteil emissionsarmer Fahrzeuge ist stark gestiegen
CO₂-Emissionsklassen von EU-Neuwagen



Quelle: EEA

Hersteller und Zulieferer werden ihrer Verantwortung gerecht und leisten einen spürbaren Beitrag zum Klimaschutz. Mit milliardenschweren Innovationen haben die Unternehmen den mittleren CO₂-Ausstoß pro neu zugelassenem Pkw im Zeitraum von 1995 bis 2013 bereits um 32 Prozent senken können. Spezielle Maßnahmen wie Motor-Downsizing, moderne Einspritzsysteme und Motorsteuerungen, Start-Stopp-Systeme, Schaltpunktanzeige, Bremskraftrückgewinnung oder Getriebeoptimierung haben wichtige Reduktionsbeiträge geliefert. Weitere wichtige Effizienzpotenziale konnten in den Bereichen Leichtbau, Aerodynamik und Rollwiderstand realisiert werden. Auch der zunehmende Anteil von Dieselmotoren, bei denen europäische Zulieferer und Hersteller Weltmarktführer sind, spielt eine positive Rolle.

¹ z.B. Ricardo, Mileage-Weighting-Study, TNO-Studie zu alternativen Ansätzen für eine CO₂-Regulierung post 2020 etc.

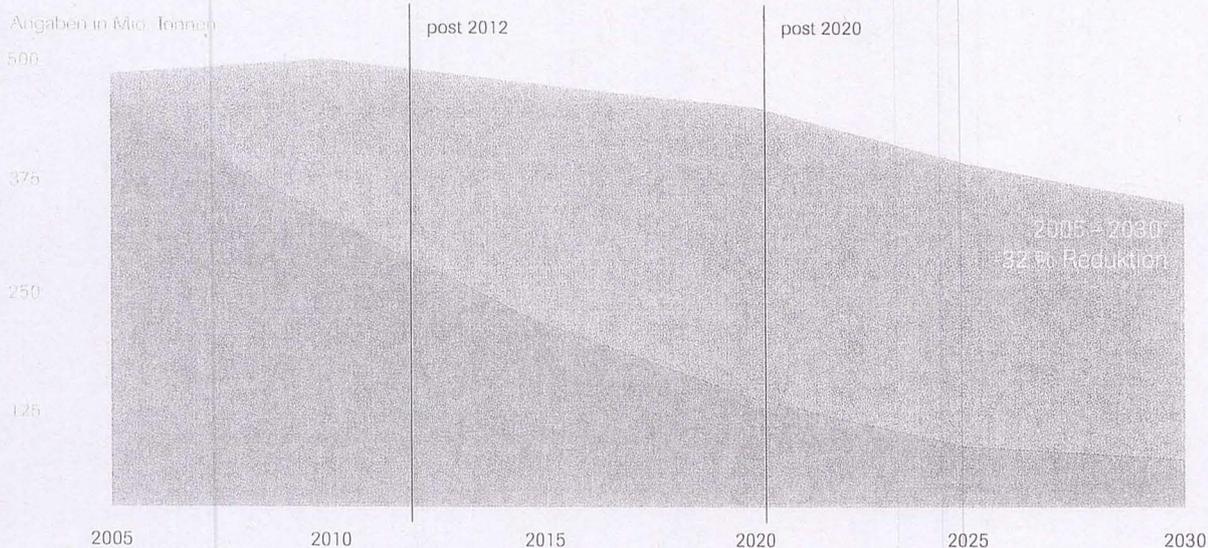
-32 Prozent

Die Reduktionserfolge der Automobilindustrie

Seit 1995 ist der Anteil von Fahrzeugen mit einem CO₂-Ausstoß von mehr als 160g/km an den EU-Neuzulassungen von 80 Prozent auf nur 12 Prozent gesunken (vgl. Grafik). Bis zum Jahr 2020 werden sich die Emissionen der Neufahrzeuge pro Kilometer im Vergleich zu 1995 von 186g auf 95g nahezu halbiert haben. In 2030 wird die gesamte Fahrzeugflotte rund ein Drittel weniger ausstoßen als noch 2005. Denn alte Fahrzeuge im europäischen Fahrzeugbestand werden fortlaufend durch immer effizientere Fahrzeuge substituiert (vgl. Grafik). Somit entfaltet die Grenzwertregulierung kurzfristig eher begrenzte, mittel- und langfristig aber erhebliche Einsparungen im Flottenbestand.

Jeder Regulierungsvorschlag für die Zeit post 2020 muss berücksichtigen, dass eine lineare Fortschreibung der aktuellen CO₂-Regulierung technisch nicht realistisch und mit klimapolitischen Schwächen sowie wirtschaftspolitischen Risiken einhergehen würde.

Bestandserneuerung senkt CO₂-Emissionen



Erklärung: Austausch der Bestandsfahrzeuge durch Neufahrzeuge bis 2030 auf Basis bestehender Grenzwertregulierungen unter realistischen Annahmen

● Alte Fahrzeuge ● Neue Fahrzeuge

Quelle: VDA

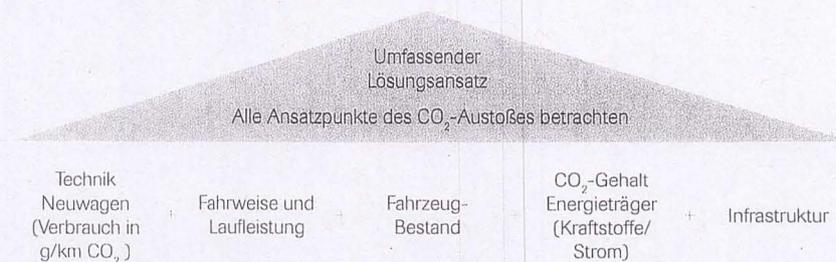
II. Schwächen und Risiken einer linearen Fortschreibung der CO₂-Regulierung

Klimapolitische Schwächen

Die CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr sind das Ergebnis einer Kombination verschiedener Faktoren. Die Fahrzeugeffizienz, die Fahrleistung und Lebensdauer des Fahrzeugs, der Fahrstil des Kunden oder der CO₂-Gehalt der genutzten Energieträger (Kraftstoffe, Strom) beeinflussen jeweils den absoluten CO₂-Ausstoß. Eine überzeugende und umfassende politische Strategie erfordert eine gesamthafte Betrachtung. Der Einflussbereich der Automobilindustrie ist auf die antriebsseitigen Emissionen („tank to wheel“) bei Neuwagen beschränkt. Die CO₂-Emissionen, die bei der Energieerzeugung und der Produktion von Kraftstoffen („well to tank“) oder aber in der Bestandsflotte selbst (Nutzungsphase) entstehen, stehen auf einem völlig anderen Blatt.

Einflussbereich der Automobilindustrie ist begrenzt

Umfassende CO₂-Senkung muss Blickfeld erweitern



Quelle: VDA

Bei den konventionellen Antriebstechnologien sind viele der relativ kostengünstigen Optimierungsmaßnahmen bereits zur Erreichung der 130 g realisiert worden („low hanging fruits“).² Schon zur Erreichung des 95g-Ziels müssen – je nach Fahrzeugsegment – teure Technologien in den Markt gebracht werden. Überambitionierte Ziele für die Zeit post 2020 wären zwangsläufig mit stark steigenden Kosten verbunden, da konventionell angetriebene Fahrzeuge unweigerlich an ihre physikalisch-technischen Grenzen stoßen. Ein zu teuer und von der Politik erzwungener Technologiewechsel ohne Kaufbereitschaft des Kunden ist im preis-sensiblen Automobilmarkt äußerst riskant und alles andere als Klimaschutzpolitisch effektiv. Denn eine solche Politik würde die Flottenerneuerung verzögern, da die Kunden aus finanziellen Gründen länger an ihren alten Pkw festhielten.

Überregulierung verhindert Flottenerneuerung

Zusammengefasst: Um eine gesamthafte Dekarbonisierung des Straßenverkehrs zu erreichen, muss die künftige CO₂-Klimaschutzpolitik neben der Fahrzeugtechnologie das gesamte Spektrum der Reduktionspotenziale angehen.

² IW (2013), S. 26, Abb 4.1.

475 Euro / Tonne

Vermeidungskosten in der Automobilindustrie besonders hoch

Wirtschaftspolitische Risiken

Die EU-Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil der Industrie am europäischen BIP auf 20 Prozent zu erhöhen (heute: 16 Prozent). Um diesen Wert erreichen zu können, müssen Klima- und Wirtschaftspolitik zwingend in Einklang gebracht werden.

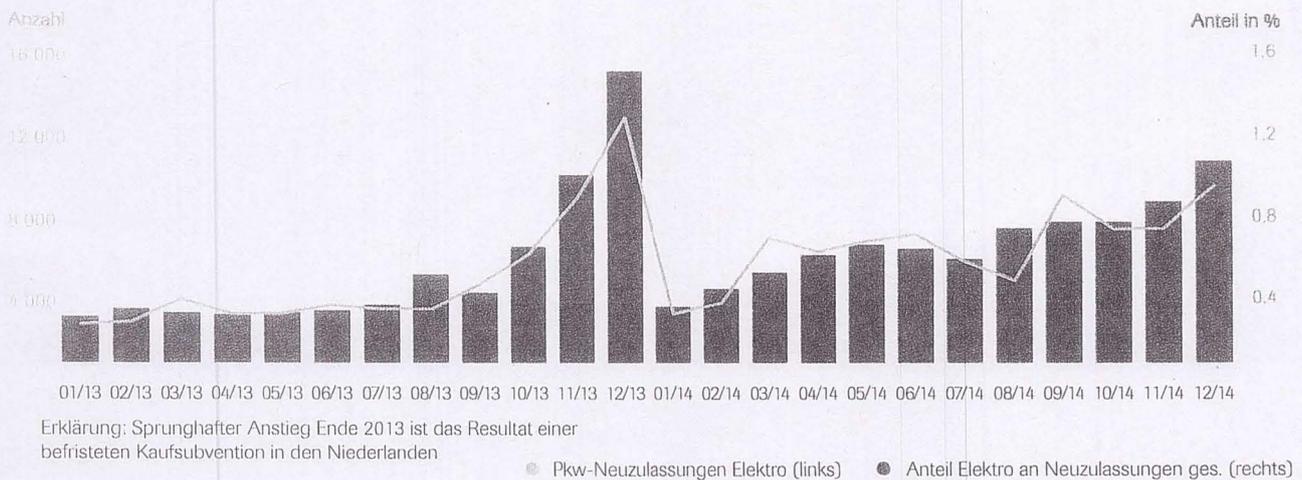
Bereits heute betragen die Kosten je Tonne CO₂ im Automobilssektor mehr als das Zehnfache dessen, was z. B. im Bereich Gebäude für den gleichen Effekt aufzuwenden wäre. Rechnet man die in der Automobilindustrie drohenden Strafzahlungen bei Grenzwertüberschreitungen hoch und vergleicht sie mit dem aktuellen Preis von Emissionszertifikaten von etwa 6 Euro pro Tonne, so ergibt sich ein um etwa achtzigfach höherer Wert von 475 Euro.³

0,6 Prozent

Elektrifizierung des Antriebstrangs

Dabei ist die europäische Automobilindustrie entschlossen, ihre global führende Position bei effizienten Antriebstechnologien zu behaupten. Die Unternehmen arbeiten weiter intensiv daran, die konventionellen Motoren sparsamer zu machen. Darüber hinaus werden Hybride, Plug-in-Hybride und Range Extender, rein batterieelektrische Fahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge künftig einen wichtigen Beitrag leisten, um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Die zunehmende Elektrifizierung des Antriebsstrangs wirft allerdings viele neue Fragen auf, die heute noch nicht beantwortet werden können. Sie betreffen vor allem die künftige Ladeinfrastruktur, die Marktentwicklung, die Kundenakzeptanz von E-Fahrzeugen und ihre Kosten. Insgesamt verläuft der Markthochlauf von E-Fahrzeugen europaweit sehr schleppend (vgl. Grafik). Der Anteil an allen Neuzulassungen in der EU beträgt im aktuellen Jahresverlauf lediglich knapp 0,6 Prozent.

Markthochlauf von Elektrofahrzeugen in der EU verläuft schleppend: 2014 Marktanteil gesamt nur 0,6 %



Quelle: IHS COYO (neue EU-Länder)

1 Prozent

Laut PwC-Umfrage von 2014 sind E-Fahrzeuge für 99 Prozent aller Neuwageninteressenten derzeit kein Thema

Letztlich bleibt der Markterfolg von Elektromobilität hochgradig unsicher. Entscheidend ist, dass für die Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen – anders als bei den bisher erreichten CO₂-Minderungen – vor allem auch politische Entscheidungen der Mitgliedstaaten ausschlaggebend sind (Besteuerung, Infrastruktur, Anreizpolitiken etc.). Eine erfolgreiche Klimaschutzpolitik erfordert somit eine abgestimmte Strategie zwischen der Europäischen Union und den Mitgliedstaaten.

³ 95 Euro Strafzahlung pro Pkw, wenn Flotte Grenzwert um 1 g CO₂ überschreitet, also 1 g/km CO₂ * 200.000 km (mittlere Lebenslaufleistung) = 0,2 t CO₂-Ausstoß, d.h. Vermeidungskosten = 95 Euro / 0,2 t = 475 Euro/t.

Klimaschutz nicht zulasten
automobiler Wertschöpfung
in Europa

Die technologischen Herausforderungen und die Unwägbarkeiten des freien Marktes müssen von einem künftigen CO₂-Regime besser als bislang berücksichtigt werden. Die Politik darf keinesfalls einen Technologiebruch bewusst erzwingen, bevor die Kunden die notwendigen Technologien akzeptieren und diese wettbewerbsfähig von europäischen Firmen in Europa angeboten werden können. Deshalb können die bis 2020 vorgeschriebenen Reduktionsraten nicht einfach linear fortgeschrieben werden. Automobilhersteller wären gezwungen, alternative Antriebssysteme um jeden Preis in den Markt zu drängen. Eine solche Entwicklung wäre letztlich nicht technologieneutral und das vielfältige europäische Herstellerportfolio würde massiv eingeschränkt. Ein politisch erzwungenes, voreiliges Ende des Verbrennungsmotors in Europa würde Herstellern wie Zulieferern die industrielle Basis entziehen, um den Übergang in alternative Antriebe zu finanzieren. Der europäischen Automobilindustrie drohte auf ihrem wichtigen Heimatmarkt gravierender Schaden (Marktanteil aktuell 80 Prozent).

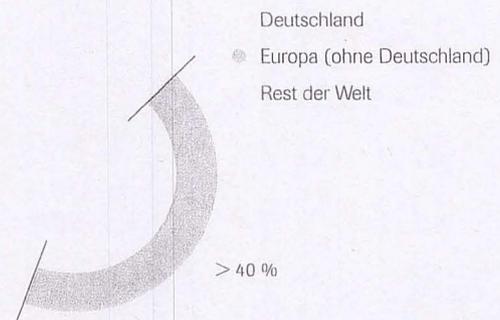
Vom Kleinwagen bis zum Familien-Van, vom Sportwagen bis zum Geländewagen: Die Produktion sämtlicher Fahrzeugklassen sichert an Standorten in ganz Europa Wachstum und Arbeitsplätze. Drei Millionen Beschäftigte in der Automobilproduktion stehen für 10 Prozent aller europaweit Beschäftigten im Verarbeitenden Gewerbe. Deshalb hat die EU-Kommission selbst im Jahr 2007 den Anspruch formuliert, dass die Minderungsziele der Vielfalt der Automobilhersteller gerecht werden und jegliche ungerechtfertigte Verzerrung der Konkurrenz zwischen den Herstellern vermeiden sollten.⁴ Diesem Grundsatz müssen die künftigen CO₂-Ziele zwingend Rechnung tragen.

Europäische Automobilunternehmen arbeiten gemeinsam und grenzüberschreitend an der Effizienzsteigerung von Fahrzeugen. So beziehen deutsche Pkw-Hersteller viele Komponenten und Bauteile von Zulieferern aus Europa. An einem durchschnittlichen Pkw aus deutscher Fertigung beträgt der Wertschöpfungsanteil europäischer Zulieferer außerhalb Deutschlands mehr als 40 Prozent (vgl. Grafik).

> 40 Prozent

Hersteller und Zulieferer
arbeiten grenzüberschreitend
an der Effizienzsteigerung

Automobile Produktion ist international: Europäische Zulieferer haben an der Wertschöpfung deutscher Autos einen erheblichen Anteil.



Quelle: VDA

Zusammenfassend bedeutet das: Angesichts der großen Ungewissheiten bezüglich der zukünftigen Kundenakzeptanz und Marktdurchdringung von alternativen Antriebssystemen und deren Kostenentwicklung ist es wirtschaftspolitisch riskant, schon im Jahr 2015 für die Zeit post 2020 realistische und seriöse Flottenreduktionsziele zu formulieren. Daher sollte eine Zielfestlegung erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, wenn Erfahrungen mit der Marktakzeptanz der alternativen Antriebe vorliegen.

⁴ EU-Kommission (2007)

III. Anforderungen an ein Regulierungsregime post 2020

Für eine umfassende Klimaschutzpolitik bedarf es einer neuen Balance zwischen Nachhaltigkeit, Kundenakzeptanz, Wettbewerbsfähigkeit und -neutralität sowie Wirtschaftlichkeit.

Einflussbereich der Automobilindustrie

Im Rahmen der Grenzwertregulierung, in engerem Sinn, sollten folgende Eckpunkte berücksichtigt werden:

CO₂-Grenzwerte für
Neufahrzeuge realistisch
definieren

- Die künftige Regulierung muss davon Abstand nehmen, rigide CO₂-Zielwerte bereits für den engen Zeithorizont bis 2025 vorzugeben. Stattdessen sollte die Regulierung auf 2030 ausgerichtet und den Herstellern größere Flexibilität bei der Erreichung der gesetzlich geforderten Werte ermöglicht werden. Dies wäre konsistent mit den anderen klima- und energiepolitischen Zielmarken der EU, die sich ebenfalls auf das Jahr 2030 beziehen.
- Die Reduktionsrate der Neuwagenflotte ist auf ein realistisches Niveau zu bringen, welches mit anderen Branchen vergleichbar ist.
- Die bestehenden Flexibilitätsinstrumente innerhalb der CO₂-Regulierung sind weiterzuentwickeln (Eco-Innovations, Mehrfachanrechnung bes. effizienter Pkw, zeitliche Flexibilisierung etc.) bzw. um neue Instrumente zu ergänzen (Übertragung von Elementen aus dem ETS prüfen etc.). Der Parameter Gewicht ist in der CO₂-Regulierung auf einer physikalisch validen Basis beizubehalten.
- Um die Marktdurchdringung der Elektromobilität und damit die Flottendurchschnittssenkung wirksam zu fördern, muss die Anrechnung von Elektrofahrzeugen und der elektrischen Fahranteile von Plug-In-Hybriden weiterhin mit 0 g/km erfolgen. Da die Emissionen in der Stromerzeugung bereits über den Emissionshandel reguliert sind, verbietet es sich ohnehin, die Vorkettenemissionen aus der Stromerzeugung den Fahrzeugherstellern zuzuschreiben, weil dies eine Doppelregulierung zur Folge hätte.⁵
- Alternativ zur Vorgabe der durchschnittlichen CO₂-Emissionen könnte eine Energieeffizienzregulierung, wie auch bei anderen energieverbrauchenden Produkten üblich, für die Automobilflotte eingeführt werden.
- Neue in Brüssel lancierte Ideen, die Höhe der Laufleistungen verschärfend in der Regulierung anzurechnen, lehnen wir ab. Sie bergen die Gefahr einer Bestrafung von Fahrzeugen, wie sie z. B. von Berufspendlern genutzt werden.
- Schließlich müssen die derzeit bestehenden Unsicherheiten bezüglich der neuen Testprozedur („WLTP“) bei der Einführung des neuen Testzyklus „WLTC“ ausgeräumt werden. Bevor der neue WLTP-Standard nicht vollständig definiert, die Korrelation nicht abschließend geklärt und der Grundsatz der „same stringency“ sichergestellt ist, muss sich die CO₂-Gesetzgebung auf den NEFZ beziehen.

⁵ Legt man den EU-Strommix von 475 g CO₂-Äq./kWh zugrunde, würde ein E-Fahrzeug mit 15 kWh/100km beim Zuschreiben der in der Stromerzeugung angefallenen CO₂-Emissionen 67 g/km CO₂ emittieren. (Gabi-Datenbank Version 6.1, Sevicepack24, 26.06.2014). Eine Rechnung auf Basis des norwegischen bzw. deutschen Strommixes ergibt eine Anrechnung von 9 bzw. 89 g/km.

Einflussbereich außerhalb der Automobilindustrie

Das heutige Regulierungsregime wird zwar begründet mit dem Ziel, den Klimaschutz durch reduzierte Emissionen zu verbessern. Allerdings bezieht sich die Regulierung allein auf die Effizienz der jährlich rund 12,5 Millionen Neufahrzeuge. Der um das Zwanzigfache größere Bestand an vorhandenen Fahrzeugen (ca. 240 Mio.) sowie das durchschnittliche Flottenalter, aber auch das individuelle Fahrverhalten jedes Fahrers bleiben außen vor.

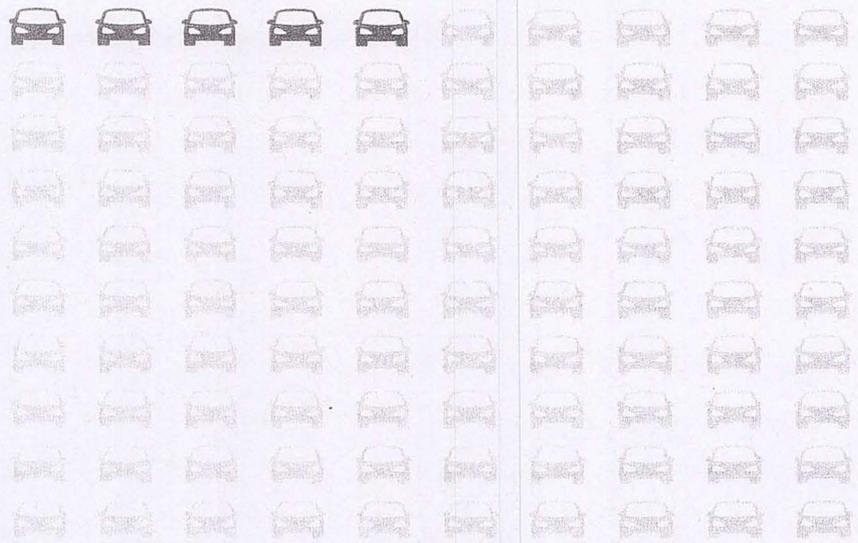
237,5 Millionen

Den gesamten Fahrzeugbestand ins Blickfeld nehmen

Vergleich der regulierten Neuzulassungen mit dem bereits bestehenden Pkw-Fuhrpark

Reguliert („95 g/km CO₂ in 2020“):
12,5 Mio. Neuzulassungen

CO₂ Emissionen des bestehenden Fuhrparks von 237,5 Mio. Pkw



Quelle: VDA

Anders als in der Vergangenheit kann die Marktakzeptanz einer völlig neuen Antriebstechnologie nicht von der Industrie allein sichergestellt werden. Vielmehr sind die auf der Angebotsseite gesetzten Ziele nur erreichbar, wenn durch das Handeln von Mitgliedstaaten, Infrastrukturanbietern, aber auch regionalen und kommunalen politischen Entscheidern verlässlich die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Diese fehlen aber bisher.

Alle Handlungsfelder der CO₂-Reduktion berücksichtigen

Angesichts dieses Ungleichgewichts stellt sich die Frage, welche übergreifenden Instrumente neben der Flottenregulierung Beiträge zum Klimaschutz leisten könnten. Im Sinne eines „comprehensive approach“ sollten alle Instrumente der CO₂-Reduktion betrachtet werden. Dazu gehört sowohl die Einbeziehung der Bestandsflotte in die CO₂-Reduktion als auch Anreize für den Hochlauf von E-Fahrzeugen. Insbesondere sollte die Integration der Transportkraftstoffe in den Emissionshandel (ETS, sogenanntes „Cap and Trade“) als Ergänzung zu einer Flottenregulierung ergebnisoffen geprüft werden.

CO₂ Regime post 2020 auf zwei Säulen stellen

CO₂ post 2020

- Lineare Fortführung der CO₂ Regulierung nicht darstellbar
- Markthochlauf alternativer Antriebe unklar, daher keine Ziele vor 2017
- Neben Flottenregulierung müssen weitere Instrumente berücksichtigt werden

Einflussbereich innerhalb Automobilindustrie

- Reduktionsrate der Neuwagenflotte auf realistisches Niveau bringen
- Abgeleiteter neuer Grenzwert für 2030
- Flexibilitäten innerhalb der CO₂-Regulierung weiterentwickeln
- E-Fzg. mit 0 g anrechnen
- NEFZ-WLTP Korrelation sicherstellen
- Neue Belastungsfaktoren abwehren
- ...

Einflussbereich außerhalb Automobilindustrie

- Bestandsflotte in CO₂ Reduktion einbeziehen
- Anreize für Hochlauf E-Fzg. sicherstellen
- Bestandernerneuerung fördern
- Dekarbonisierung Kraftstoffe forcieren, insbesondere Einbeziehung ETS prüfen
- Beitrag Eco-Driving und Infrastruktur prüfen
- ...

Impressum

Herausgeber

VDA
Verband der Automobilindustrie e. V.
Behrenstr. 35
10117 Berlin
www.vda.de
Telefon 030 897842 - 0
Telefax 030 897842 - 600

Redaktion

VDA Abteilung Wirtschafts-
und Klimaschutzpolitik

Gestaltung

DANGEROUS. Werbeagentur GmbH

Druckerei

Pinguin Druck GmbH

Stand

Februar 2015



VDA | Verband der
Automobilindustrie