

Position

Überprüfung der CO₂- Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge

März 2025



Inhaltsangabe

1	Zusammenfassung	3
2	Inhalte der (EU) 2019/1242 und des Artikels 15	5
3	Rahmenbedingungen - Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge (Artikel 15, Punkte 1a und 1b)	6
4	Die Rolle von CO ₂ -neutralen Kraftstoffen (Artikel 15, Pkt. 1h, 1i, 1j)	8
5	Strafzahlungen (Artikel 15, Pkt. 1f)	9
6	Möglichkeit des Reporting der Full-Lifecycle CO ₂ -Emissionen (Artikel 15, Pkt. 1l)	9
7	Auswirkungen von definierten Mindestschwellen für E-Effizienz von ZEV (Artikel 15, Pkt. 1e)	10
8	Weitergehende Flexibilitäten	10

1 Zusammenfassung

Die EU-Verordnung zu CO₂-Flottengrenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge hat ehrgeizige Ziele festgelegt, um die Treibhausgasemissionen im straßengebundenen Transportsektor in den Jahren bis 2040 zu senken und langfristig Klimaneutralität zu erreichen. Null-Emissionsfahrzeuge im Nutzfahrzeugsegment sind bereits in Serie verfügbar. Dennoch fehlen die entscheidenden Voraussetzungen, die für den Erfolg des emissionsfreien Schwerlaststraßenverkehrs entscheidend sind:

1. Nutzfahrzeugtaugliche Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur
2. Überzeugende Gesamtbetriebskosten (Kostenparität zwischen herkömmlichen Nutzfahrzeugen und Null-Emissionsfahrzeugen), einschließlich
 - Niedriger Energiepreise,
 - Europaweit gültiger CO₂-Maut,
 - Überarbeiteter Energiesteuerrichtlinie,
 - Anpassung der Vorschriften zu Massen & Abmessungen.

Betrachtet man den aktuellen Status und die Entwicklung der Grundvoraussetzungen, vor allem der Lade-/H₂-Tankinfrastruktur, besteht ein hohes Risiko, dass die Europäische Union ihre CO₂-Reduktionsziele im schweren Nutzfahrzeugsektor nicht erreichen wird, weil die von den Herstellern in Serienreife entwickelten Fahrzeuge nicht betrieben werden können.

Der VDA spricht sich daher für die **Vorverlegung der Überarbeitung der CO₂-Flottenverordnung für Lkw, Sattelzugmaschinen und Omnibusse von Dezember 2027 auf Dezember 2025** aus. Die geplante **Überprüfung für den Anhängermarkt muss unabhängig vom Lkw bzw. der Sattelzugmaschine und dem Bus unmittelbar nach Vorliegen der Ergebnisse aus der Monitoringphase für die Anhänger** erfolgen.

Es sind vorrangig und zeitnah weitere Sachverhalte zu berücksichtigen und Lösungen zu formulieren:

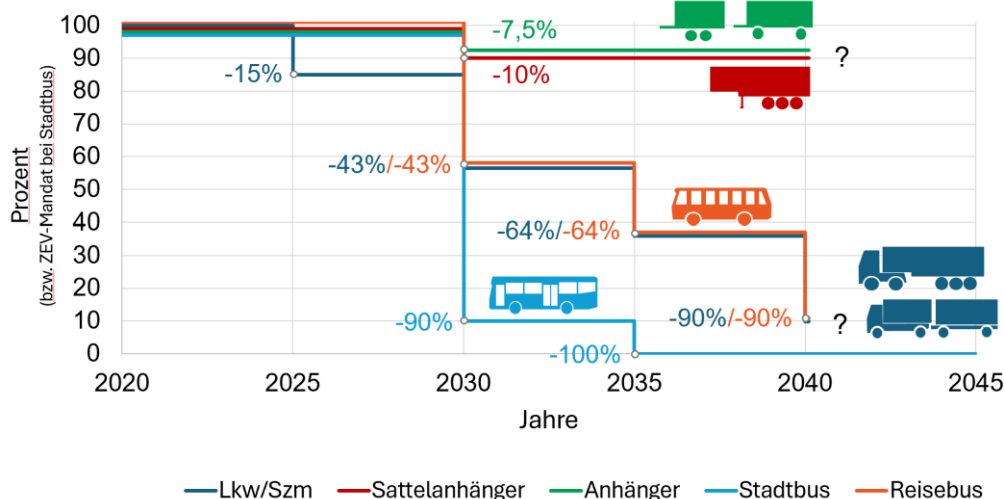
1. Aktuell sind weder eine ausreichende Lade- und Wasserstofftankstelleninfrastruktur noch die erforderlichen Wettbewerbsbedingungen für eine Kostenparität mit herkömmlichen Nutzfahrzeugen vorhanden. Die Mitgliedsstaaten müssen hierzu ihr Tempo bei Aufbau von Lade-/Wasserstofftankinfrastrukturen massiv erhöhen.
2. Die EU-Kommission muss eine Überarbeitung der Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) anstoßen und das bisher geplante AFIR-Review vom Jahr 2026 auf das Jahr 2025 vorziehen.
3. Aufbauziele und Neuzulassungszahlen müssen jährlich evaluiert werden. Beides muss verbindlich in Beziehung gesetzt werden, um flexibel und kurzfristig Anreize im Nutzfahrzeugsegment zu definieren und Fehlentwicklungen gegenzusteuern.
4. CO₂-neutrale Kraftstoffe sollten basierend auf den im europäischen Markt verfügbaren Mengen, für jeden OEM in der CO₂-Gesetzgebung berücksichtigt werden. Das beinhaltet die Einführung einer generischen Berücksichtigung von CO₂-neutralen Kraftstoffen durch die Aufnahme eines Korrekturmechanismus in die CO₂-Regulierung.

5. Die Vorlaufzeiten für die Markteinführung von neuen Nutzfahrzeugen, um die CO₂-Reduktionsziele für das Jahr 2030 zu erfüllen, sind für den Markt und die Kunden zu kurz und müssen den Marktgegebenheiten angepasst werden.
6. Eine frühzeitige europaweite Einführung der CO₂-Komponente in nationalen Mautsystemen zur Unterstützung des Einsatzes emissionsfreier Nutzfahrzeuge sollte forciert werden.
7. Strafen bei Nichterreichung der CO₂-Ziele müssen ausgesetzt werden, wenn der Ausbau der Infrastruktur unzureichend ist.
8. Weitere rechtliche Flexibilitäten sind zu schaffen (u.a. Verlängerung des ZLEV-Faktors, Anpassung der CO₂-Kosten der Strafzahlungen und Verringerung des spezifischen Straffaktors)

2 Inhalte der (EU) 2019/1242 und des Artikels 15

Die Verordnung legt im Detail die Minderung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge (Lkw, Sattelzugmaschinen, Stadtbuse, Reisebusse und Anhänger) für die Jahre bis 2040 fest. Die Verordnung wurde Mitte 2024¹ in wesentlichen Teilen überarbeitet. Neue Fahrzeuggruppen wurden in die Verordnung aufgenommen und neue CO₂-Reduktionsziele für die Jahre ab 2030 formuliert. Die Verordnung beschreibt die zahlreichen Fahrzeuguntergruppen und den Mechanismus der Bestimmung der CO₂-Reduktionsziele für den einzelnen Hersteller anhand seines Produktportfolios².

CO₂-Zielmarken in jeweiligen 5 Jahresperioden



Die Verordnung (EU) 2019/1242 hat einen engen Bezug zur Verordnung (EU) 2017/2400 zur Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen mittels des Simulationstools VECTO.

Der Artikel 15 legt die wesentlichen Punkte fest, die die EU-Kommission bis 31.12.2027 hinsichtlich der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung bewerten muss, um sicherzustellen, dass Europa bis zum Jahr 2050 klimaneutral wird. Folgende Punkte soll die EU-Kommission dabei begutachten:

- 1a. Anzahl der zugelassenen Null-Emissions-Fahrzeuge (ZEV) in Europa
- 1b. Fortschritt beim Aufbau öffentlicher/privater Ladeinfrastruktur und Tankinfrastruktur mit alternativen Kraftstoffen

¹ Verordnung (EU) 2024/1610 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Mai 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956

² Hinweis: Beim Stadtbus wird im Gegensatz zu den anderen Fahrzeuggruppen nicht die Vorgabe einer CO₂-Reduktion über die Stadtbusflotte definiert, sondern stattdessen eine Vorgabe über die prozentuale Anzahl des Inverkehrbringens von Null-Emissions-Stadtbussen gemacht. D.h. ab 2030 müssen 90% aller neu zugelassen Stadtbuse sogenannte Null-Emissions-Fahrzeuge sein, ab 2035 müssen alle neu zugelassenen Stadtbuse Null-Emissions-Fahrzeuge sein.

- 1c. Auswirkungen auf Beschäftigung insbesondere in Klein-/Mittelständigen Unternehmen
- 1d. Überprüfung der derzeitigen Ausnahmen für Hersteller mit weniger als 100 produzierten Fahrzeugen pro Jahr
- 1e. Bewertung der Auswirkungen von definierten Mindestschwellen für E-Effizienz von ZEV
- 1f. Bewertung der Höhe der Abgabe wegen CO₂-Emissionsüberschreitung mit Bezug zu Grenzkosten
- 1g. Einbezug von Fahrzeugen in Anwendungsbereich: Lkw <5t, Special Purpose, Off-road, Off-road special purpose Fahrzeuge
- 1h. Überprüfung der Auswirkungen der Stadtbusziele insb. mit Berücksichtigung regionaler Gegebenheiten
- 1i. Bewertung des „Carbon Correction Factor“ (CCF)
- 1j. Bewertung einer Methodik zur Zulassung HDV exklusiv angetrieben mit CO₂-neutralen Kraftstoffen
- 1k. Auswirkung der Definition einer neuen Untergruppe – Extra heavy combination lorry
- 1l. Möglichkeit des Reporting der Full-Lifecycle CO₂-Emissionen
- 1m. Möglichkeit der Berücksichtigung von Retro-fitted ZEV in der Regulierung

Dort, wo notwendig, soll die EU-Kommission auch entsprechende Ergänzungen für die (EU) 2019/1242 erarbeiten.

Des Weiteren legt Artikel 15 fest, dass die EU-Kommission bis zum 31.12.2025 einen Bericht mit einer umfassenden Analyse zu möglichen Anreizen für die Einführung von fortschrittlichen Biokraftstoffen, Biogas und erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs im Nutzfahrzeugbereich vorlegen muss.

3 Rahmenbedingungen - Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge (Artikel 15, Punkte 1a und 1b)

Der VDA spricht sich für einen **sofortigen Beginn eines regelmäßigen Monitorings des Aufbaugrades von Nfz-tauglicher Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur in Europa und einer Gegenüberstellung dieser Daten mit der Zahl der neuzugelassenen ZEV im Nutzfahrzeugsegment aus**. Dieses Monitoring (Artikel 15, Punkte 1a und 1b) muss für Lkw, Sattelzugmaschinen und Busse im Jahr **2025** beginnen und muss anhand europaweiter Datenerhebungen jährlich bis mindestens zum Jahr 2035 fortgesetzt werden.

Das bedeutet auch, dass für das Monitoring der Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur zusätzliche Parameter (z.B. Ladeleistung pro Ladepunkt, CCS/MCS-Kompatibilität, H₂-Kapazität an Tankstellen, Reservierungsmöglichkeiten, Anfahrbarkeit mit Lkw und Anhänger ...) berücksichtigt werden müssen. Besonders zu beachten sind an dieser Stelle unter anderem die besonderen Anforderungen von Reisebussen an die Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur. Im Gegensatz zum Straßengütertransport ist der Personentransport so z.B. auf gastronomisch bewirtschaftete und ausreichend mit sanitärer Ausstattung versorgte Infrastruktur angewiesen. Zudem ist für diese Fahrzeuge ein Laden/H₂-Tanken auch abseits der Hauptverkehrswege z.B. an POIs von großer Bedeutung.

Aufgrund der Komplexität des europäischen Anhängermarkts und der Vielfalt der vorhandenen **Anhänger-Untergruppen müssen erst Daten zusammengetragen** werden,

um den Anhänger zu bewerten. Daher sollte die **geplante Überprüfung für den Anhängermarkt** unabhängig vom Lkw bzw. der Sattelzugmaschine und dem Bus **unmittelbar nach Vorliegen der Ergebnisse aus der Monitoringphase für die Anhänger** erfolgen.

Alle Informationen müssen die Basis für einen zu implementierenden **europaweiten Prozess zur jährlichen Evaluierung** vorhandener Aufbauziele und Neuzulassungszahlen sein. **Es muss eine verbindliche Verzahnung beider Parameter sichergestellt werden, insbesondere um flexibel und kurzfristig Anreize im Nutzfahrzeugsegment zu definieren und Fehlentwicklungen gegenzusteuern.**

Darüber hinaus sind **weitere relevante Kennzahlen im Ländervergleich mit Einbezug nationaler Anreize (z.B. Förderungen, Steuern, Maut, Strompreise, Verfügbarkeit von Wasserstoff und von alternativen Kraftstoffen, etc.) zu definieren** und ins Verhältnis mit den Zulassungszahlen zu setzen.

Der EU-Kommission muss die Überprüfung vorhandener und zu schaffender Rahmenbedingungen auch in Verknüpfung mit der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) ab 2025 beginnen und in den kommenden Jahren wiederholen. Dies muss auch den für die Ladeinfrastruktur nötigen europaweiten Netzausbau für die zu erwartenden Ladekapazitäten sowie die Verfügbarkeit von Wasserstoff beinhalten.

Der regelmäßige Abgleich zwischen dem Aufbaugrad der Lade-/H₂-Tankinfrastruktur (Anzahl vorhandener Ladepunkte und Ladeleistungen, H₂-Tanksäulen und Druckstufen) **und** den ZEV-Zulassungszahlen muss darüber hinaus die zwingende Basis für die Weiterentwicklung der Verordnung (EU) 2019/1242 sein. Das bedeutet auch, dass entsprechende Zielsetzungen für CO₂-Flottengrenzwerte und damit zusammenhängende Vorgaben für die Fahrzeughersteller im Kontext der vorhandenen Infrastruktur zu evaluieren sind. Am Beispiel der CO₂-Reduktionsziele für Reisebusse für das derzeitige Missverhältnis zwischen den CO₂-Reduktionszielen (43% ab dem Jahr 2030) und den aktuell fehlenden Aufbauplanungen für Lade/H₂-Tankinfrastruktur für Reisebusse besonders deutlich.

Die EU hat im Vergleich zu anderen Regionen bereits einen Wettbewerbsnachteil. Infolgedessen kann Europa nur erfolgreich sein, wenn es aufgeschlossen bleibt und den gesamten Sektor durch pragmatische Regulierungsvorschläge wieder auf Kurs bringt und für die Transformation die richtigen Prioritäten setzt.

Wenn die kommenden Jahre zeigen, dass die gesetzten Ziele erhebliche negative Auswirkungen auf die europäische Nutzfahrzeugindustrie und darüber hinaus resultierend negative gesellschaftliche Auswirkungen auf die europäischen Unternehmen und das Transportgewerbe haben werden, sind wir der festen Überzeugung, dass die Überprüfung der gesamten Ziele und Rahmenbedingungen unumgänglich ist.

Als Konsequenz muss die EU-Kommission im Jahr 2025 für Lkw und Omnibusse einen Revisionsvorschlag zu den heute definierten CO₂-Reduktionszielen vorlegen, wenn die Rahmenbedingungen für den Betrieb von ZEV in Europa als nicht ausreichend bewertet worden sind. Dies muss eine Anpassung der CO₂-Ziele beinhalten, um unverschuldet entstandene Kapitalabflüsse aus der Automobilwirtschaft zu verhindern.

Für **Anhänger** ist insbesondere der Abgleich zwischen realen technischen Lösungen am Anhänger und dem Zeitpunkt der Berechenbarkeit der sich ergebenden CO₂-Einsparungen in „VECTO Trailer“ entscheidend. Des Weiteren weist die (EU) 2019/1242 eklatante Lücken

bei der Definition von Anhängergruppen auf, die infolge ihrer Funktion und Nutzung von den derzeit definierten Referenzanhängern abweichen (z.B. bahnverladbare Anhänger, Doppeldeck-Anhänger, Anhänger mit Schubboden, Kühlkoffer mit verschiedenen Temperaturzonen etc.). Die Kommission muss anhand der vollständig vorliegenden Monitoringdaten für den Anhänger eine Neubewertung der derzeit definierten Flottengrenzwerte für die Anhänger/Sattelanhänger vornehmen. Des Weiteren sind die vorgegebenen Laufleistungen für die Anhänger zu evaluieren und für bestimmte Anwendungsfälle (z.B. Bahnverladung) neu zu definieren.

Für **Reisebusse** ist insbesondere der Ausbau passender Infrastruktur maßgeblich. Der Transport von Personen für Fernlinien- und touristische Verkehre erfordert entsprechende Rastplätze mit Verpflegungsmöglichkeiten und sanitären Anlagen. An diesen Rastplätzen müssen Lade- und H₂-Infrastrukturen geschaffen werden, was aktuell nicht in den Aufbauzielen der AFIR berücksichtigt wird. Dennoch sehen sich Reisebusse mit denselben CO₂-Reduktionszielen wie LKW konfrontiert.

4 Die Rolle von CO₂-neutralen Kraftstoffen (Artikel 15, Pkt. 1h, 1i, 1j)

Eine realistische Bewertung von CO₂-Reduktionszielen im Nutzfahrzeugsegment ist umso wichtiger, solange der passende strukturelle Rahmen (zögerlicher und unzureichender Stromnetzausbau, geringe Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten, fehlendes Wasserstofftankstellennetz) fehlt.

Derzeit sieht der VDA die Wege zur Erreichung der CO₂-Reduktionsziele durch regulative Vorgaben eingeschränkt, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit leidet. Um Klimaneutralität im Nutzfahrzeugbereich zu erreichen, sind neben der Schaffung der entsprechenden Rahmenbedingungen bei der Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur auch weitere Enabling Faktoren zu berücksichtigen.

Zudem ist der bisherige Pfad zum Erreichen der Klimaneutralität im Straßengüterverkehr um die Integration eines **Mechanismus zur Einbeziehung von CO₂-neutralen Kraftstoffen** eine Option. Konkret schlagen wir die Einführung einer generischen Berücksichtigung von CO₂-neutralen Kraftstoffen durch die Aufnahme eines Korrekturmechanismus in die CO₂-Regulierung vor, um den durchschnittlichen CO₂-Minderungsbeitrag eines zunehmenden Anteils CO₂-neutraler Kraftstoffe im Verkehrssektor anzuerkennen. Ein solcher Ansatz würde alle CO₂-neutralen Kraftstoffe einbeziehen und in der Regulierung (EU) 2019/1242 verankert werden.

Der VDA sieht die Notwendigkeit, dass die Verordnung (EU) 2019/1242 (Reduzierung von CO₂-Emissionen bei schweren Nutzfahrzeugen) und die Richtlinie (EU) 2018/2001 (Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen) stärker miteinander in Bezug gesetzt werden, wenn es um Fragen der Kraftstoffe und deren Berücksichtigung geht. Das ist bei der Vielzahl der verschiedenen Nutzfahrzeugsegmente in den verschiedensten Gewichts- und Leistungsklassen von elementarer Bedeutung.

Da die CO₂-Reduktionsziele für alle Nutzfahrzeugklassen deutlich verschärft bzw. neu definiert wurden, ist es umso wichtiger **den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe im EU-Kraftstoffmix in der Gesetzgebung zu den CO₂-Flottengrenzwerten zu berücksichtigen**.

Hierbei könnten die Mengen gemäß dem durchschnittlichen Anteil regenerativer Kraftstoffanteile im Markt berücksichtigt werden.

Die EU-Kommission hat darüber hinaus den Auftrag, die Rolle einer Methode zur Zulassung von schweren Nutzfahrzeugen, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, zu prüfen. Der VDA wird den Prozess begleiten.

Mit der derzeitigen Weiterentwicklung von „VECTO Trailer“ soll bei temperaturgeführten Transporten die CO₂-Bilanz der Kältemaschinen am Anhänger ermittelt und bewertet werden. Auch hier sieht der VDA die Notwendigkeit, den möglichen Einsatz CO₂-neutraler Kraftstoffe beim Betrieb der Kältemaschinen in der CO₂-Bilanz des Anhängers richtig zu berücksichtigen. Eine pauschale Gleichstellung mit fossilen Kraftstoffen beim Betrieb von Kältemaschinen lehnen wir ab.

Darüber hinaus ist die Definition des ZEV für Anhänger zu überprüfen und technologieoffen zu erweitern (siehe dazu auch die Arbeiten zur Weiterentwicklung von „VECTO Trailer“ unter Berücksichtigung der verschiedenen Funktionalitäten einer e-Achse im Anhänger).

5 Strafzahlungen (Artikel 15, Pkt. 1f)

Die derzeitige Höhe der Sanktionen soll auf ein Niveau gesenkt werden, das mit dem der CO₂-Verordnung (EU) 2023/851 für Personenkraftwagen und Lieferwagen vergleichbar ist.

Die Evaluierung der Grenzkosten muss für alle Fahrzeuggruppen (insbesondere die neu hinzugekommenen z.B. Anhänger und Omnibusse) durchgeführt werden. Die Differenzierung für die verschiedenen Fahrzeuggruppen ist insbesondere notwendig, um den charakteristischen Unterschieden der Nutzfahrzeugbranche gerecht zu werden.

So sind beispielsweise die eingeschränkteren Möglichkeiten der CO₂-Reduktionen durch technisch realisierbare Veränderungen am Anhänger und einer Strafzahlung für den Anhängerhersteller bei einer Verfehlung der CO₂-Minderungsziele umfassender zu bewerten (inkl. der Unterscheidung der Anhängerbauarten und des Einsatzzwecks als auch der branchenspezifischen Ertragssituation und der daraus resultierenden existenzgefährdenden Belastung) als dies bisher getan wurde.

Darüber hinaus sollten eventuell zu leistende Strafzahlungen **zweckgebunden für die Verbesserung der Rahmenbedingungen im Straßentransportsektor** eingesetzt werden.

6 Möglichkeit des Reporting der Full-Lifecycle CO₂-Emissionen (Artikel 15, Pkt. 1l)

Mit dem Ziel der übergreifenden Klimaneutralität Europas sollte eine Erweiterung der Regulierung auf eine vollständige Betrachtung der Emissionen aus Betrieb, Energiebereitstellung, Produktion und End-of-Life geprüft werden. Entsprechende

internationale Normen zur Erfassung und Beurteilung sollten daher entwickelt werden. Hierbei sollte auf die Aspekte praktische Umsetzbarkeit, internationale Vergleichbarkeit und Anschlussfähigkeit an andere Branchen geachtet werden. Im Rahmen des Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft (ETA) hat der VDA sich an der Entwicklung von Kriterien für einen zukünftigen Regulierungsansatz beteiligt, die Handlungsempfehlungen wurden durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) veröffentlicht.³

7 Auswirkungen von definierten Mindestschwellen für E-Effizienz von ZEV (Artikel 15, Pkt. 1e)

Die mögliche Einführung einer definierten Mindestschwelle für die Energieeffizienz von ZEV ist in dem gerade erst wachsenden Markt an ZEV und weiterhin intensiver Optimierungsarbeiten bei Traktionsbatterien, Antrieben und Steuerungselektronik kontraproduktiv und würde eine Facette von ZEV regulieren, welche zum jetzigen Zeitpunkt noch zahlreiche technologische Änderungen erfahren wird. Der VDA spricht sich dafür aus, den Aspekt der Mindestschwellen für die Energieeffizienz zu einem späteren Zeitpunkt zu untersuchen und damit einer verfrühten Vorabfestlegung mit unzureichendem Hintergrundwissen zu entgehen.

8 Weitergehende Flexibilitäten

Der VDA sieht die Notwendigkeit rechtliche Flexibilitäten zu formulieren, die im Zusammenhang mit den zu erreichenden CO₂-Zielen für die kommenden Jahre stehen:

1. Mögliche CO₂-Zielverfehlungen in Beziehung setzen mit dem AFIR-Umsetzungsgrad und entsprechende Strafanzahlungen anpassen
2. Anpassung der CO₂-Kosten der Strafzahlungen für schwere Nutzfahrzeuge und eine Verringerung des spezifischen Straffaktors
3. Verlängerung des ZLEV-Faktors durch Anhebung des Benchmark-Niveaus und Anpassung der Obergrenze.
4. Einführung einer generischen Berücksichtigung von CO₂-neutralen Kraftstoffen durch die Aufnahme eines Mechanismus in die CO₂-Regulierung, um den durchschnittlichen CO₂-Minderungsbeitrag eines zunehmenden Anteils CO₂-neutraler Kraftstoffe im Verkehrssektor anzuerkennen.

³ [Eine Währung für den Klimaschutz: Plädoyer für eine weltweit harmonisierte Carbon Accounting Methodik in den Lieferketten der Automobilindustrie](#); Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft (ETA), Expertenkreis Transformation der Automobilwirtschaft (ETA), Reinhardtstraße 58, 10117 Berlin / <https://expertenkreis-automobilwirtschaft.de>; HERAUSGEBER: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK);2024,

Ansprechpartner

Andreas Rade

Geschäftsführer
andreas.rade@vda.de

Götz Schneider

Abteilungsleiter
goetz.schneider@vda.de

Dr. Sascha Pfeifer

Fachgebietsleiter Transportpolitik
sascha.pfeifer@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version März 2025