

Position

Mehr Klimaschutz durch eine bessere und umfassendere CO₂-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2020

Berlin, März 2018



INHALT

- I. Kernelemente der CO₂-Regulierung
- II. Verbessern: Anpassung des Kommissionsvorschlags
 - a) Kein unrealistisches Ziel für 2025
 - b) Zielsetzung 2030 konditionieren
 - c) Anreizsystem verbessern (ZLEV-Benchmark)
 - d) Zwischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen differenzieren
- III. Ergänzen: Erweiterung des Kommissionsvorschlags um zusätzliche Potenziale
 - a) Anrechnung alternativer Kraftstoffe, zusätzlicher Öko-Innovationen und sonstiger Reduktionspotenziale
 - b) Spezifische Modalitäten für leichte Nutzfahrzeuge
 - c) Credit-Transfer zwischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

I. Kernelemente der CO₂-Regulierung

Die Europäische Kommission hat am 8. November 2017 ihr zweites Mobilitätspaket verabschiedet, in dem unter anderem auch der Vorschlag für die CO₂-Regulierung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (N1) post-2021 enthalten ist.

Die wichtigsten Inhalte sind:

- **Grundkonzeption** der Regulierung (gewichtsbasierter Ansatz / tank-to-wheel Metrik) bleibt bis 2030 für Pkw und leichte Nfz unverändert.
- Anstelle von Flottengrenzwerten bindende, strafbewehrte **prozentuale Minderungsziele** für 2025 (15 Prozent) und 2030 (30 Prozent) gleichermaßen für Pkw und leichte Nfz
- **Anreizsystem** zum Hochlauf sog. „Zero and Low Emission Vehicles“ (ZLEV) ab 2025 für Pkw und leichte Nfz:
 - Als LEV werden Fahrzeuge unter 50g CO₂/km nach WLTP bezeichnet.
 - Werden 15% ZLEV in 2025 bzw. 30% ZLEV in 2030 überschritten, wird ein Bonus von max. 5 Prozent gewährt, d.h. ein OEM kann sein herstellerindividuelles CO₂ Ziel um max. 5% erleichtern.
 - Dabei werden Fahrzeuge je nach CO₂ Ausstoß unterschiedlich berücksichtigt: Fahrzeuge mit 0 g CO₂/km erhalten eine volle Berücksichtigung (Faktor 1), Fahrzeuge mit 50 g CO₂/km erhalten keine (Faktor 0) (siehe Tabelle hinten).
- **Eco-Innovations** bleiben erhalten und sollen ab 2025 hinsichtlich Cap und Anwendbarkeit im Wege eines Komitologieverfahrens angepasst werden. Ab 2025 sollen Klimaanlage mit einbezogen werden.
- **CO₂-Monitoring** erfolgt weiter durch die Mitgliedsstaaten, hinzukommen Vorbereitungen sowohl für ein Real World bzw. On-Board Verbrauchs-Monitoring als auch zur Marktüberwachung (in-service-conformity).
- **Ausnahmeregelungen** für Klein- & Kleinsthersteller sowie Pooling weiterhin vorgesehen.
- Für 2024 ist eine Überprüfung (**Review**) avisiert mit der Option, die Regulierung hinsichtlich des 2030-Ziels anzupassen.

Positiv zu werten ist, dass die wesentlichen Grundprinzipien der Regulierungssystematik beibehalten wurden. Auch ist vor dem Hintergrund der Umstellung des Prüfverfahrens von NEFZ auf WLTP der Vorschlag einer **prozentualen Reduktionslogik zu begrüßen**. Mit Blick auf die unterschiedlichen Marktchancen für die Elektromobilität in den Nationalstaaten ist überdies der Verzicht auf eine verbindliche Quote für E-Fahrzeuge in Europa konsequent.

Dennoch weist der Vorschlag zentrale Kritikpunkte auf, die es zu verbessern gilt:

- ein auf Grund fehlender Leadtime unrealistisches **Ziel für 2025**
- eine **Zielsetzung für 2030**, die unkonditioniert zu scharf ist
- ein **Anreizsystem**, welches Plug-In-Hybride (PHEVs) nicht angemessen berücksichtigt
- eine komplett fehlende **Differenzierung zwischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen**, so dass die Besonderheiten der Nutzfahrzeuge im Vergleich zu Pkw völlig außen vor bleiben.

Auch bleiben wesentliche Potenziale wie synthetische Kraftstoffe, die nachweisbar einen Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten können, im Vorschlag der EU-KOM gänzlich unberücksichtigt. Insofern gilt es, den Vorschlag der EU-KOM nachhaltig zu **verbessern** und um relevante Potenziale zu **ergänzen**.

II. Verbessern: Anpassung des Kommissionsvorschlags

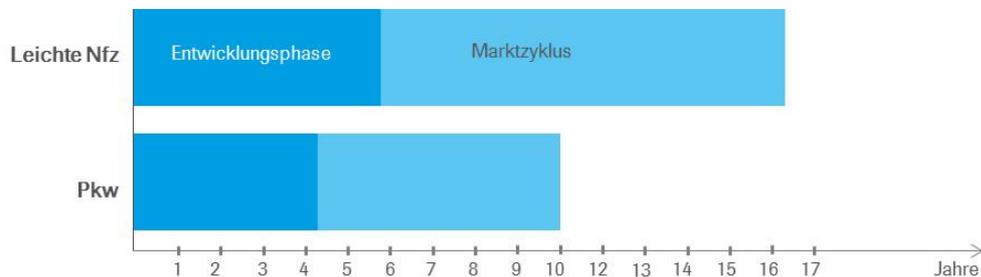
a) Kein unrealistisches Ziel für 2025

Ein **verbindliches, strafbasiertes Ziel 2025** ist weder für Pkw noch für leichte Nutzfahrzeuge aufgrund unzureichender Leadtime zu leisten.

Vor dem Hintergrund der langfristigen Entwicklungszeiträume in der Automobilindustrie ist ein verbindliches Ziel bereits vier Jahre nach dem 2021er-Ziel technisch und wirtschaftlich kosteneffizient nicht erreichbar:

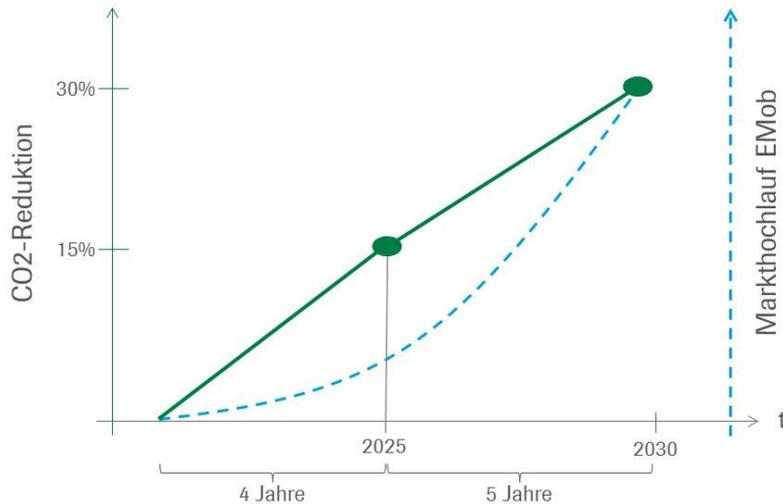
- Ein indikatives, herstellerspezifisches Ziel für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge steht wegen der WLTP-Umstellung und der Berechnung der **Absprungbasis** erst im **Herbst 2022** fest, die verbindliche Zielformel erst Ende 2024.
- Die **Produkt- und Entwicklungszyklen** werden unzureichend berücksichtigt. Fahrzeuge für das Jahr 2025 sind in 2022 bereits in finaler Entwicklung.
- Die **Besonderheiten leichter Nutzfahrzeuge** bleiben beim 2025 Ziel komplett unberücksichtigt. Hier existieren noch längere Produkt- und Entwicklungszyklen als bei Pkw (siehe Abbildung).

Lebenszyklen leichte Nutzfahrzeuge vs. Pkw



Quelle: VDA

Darüber hinaus zeigen sämtliche Szenarien zum Markthochlauf alternativer Antriebe einen **progressiven Verlauf** (zu Beginn weniger als später). Insofern sind die zu erwartenden Reduktionspotenziale bis 2025 niedriger als nach 2025. Umso unverständlicher ist es, dass die EU KOM eine Reduktion um 15 Prozent bis 2025 in nur 4 Jahren vorsieht während für die nächsten 15 Prozent 5 Jahre veranschlagt werden (siehe Abbildung).

Geforderte CO₂-Reduktion vs. Markthochlauf E-Mob

Quelle: VDA

Zudem kann heute nicht seriös abgeschätzt werden, wie sich der Markt für Elektrofahrzeuge tatsächlich entwickelt, da der Hochlauf maßgeblich von der **Ladeinfrastruktur**, den Steuersystemen in den Mitgliedsstaaten, der Ölpreisentwicklung und anderen Größen abhängt und diese exogenen Faktoren ungewiss sind. Zur Überprüfung der Erreichbarkeit des 2025-Ziels ist jedoch kein eigener Review vorgesehen.

Eine zusätzliche Anspannung resultiert aus dem aktuellen Trend zum **Rückgang des Dieselmantanteils**. Dies führt zu erhöhten Flottenemissionen bei den rein konventionellen Antrieben, da der Diesel bei vergleichbarer Leistung ca. 15% weniger CO₂ ausstößt als ein Benziner.

Schließlich zeigen alle Berechnungen, dass der **Wegfall eines 2025-Ziels** und die Etablierung eines natürlichen, progressiven Hochlaufs der alternativen Antriebe den absoluten Ausstoß in Tonnen CO₂ bis 2030 nur geringfügig verändern werden.

Entscheidend ist, dass die **Reduktionsziele gemäß den Pariser Beschlüssen** in 2030 erreicht werden. Die durch das vorgeschlagene 2030-Ziel gewonnene Flexibilität bei den Produktplänen der einzelnen Hersteller konterkariert die EU-Kommission durch ein verbindliches Ziel in 2025. Insofern sollte eine post-2021 Regulierung wie alle sonstigen Klimaregulierungen der EU auch das Jahr 2030 in den Mittelpunkt stellen.

Empfehlung: Modifikation des 2025 Zielvorschlags und Fokussierung auf 2030

b) Zielsetzung 2030 konditionieren

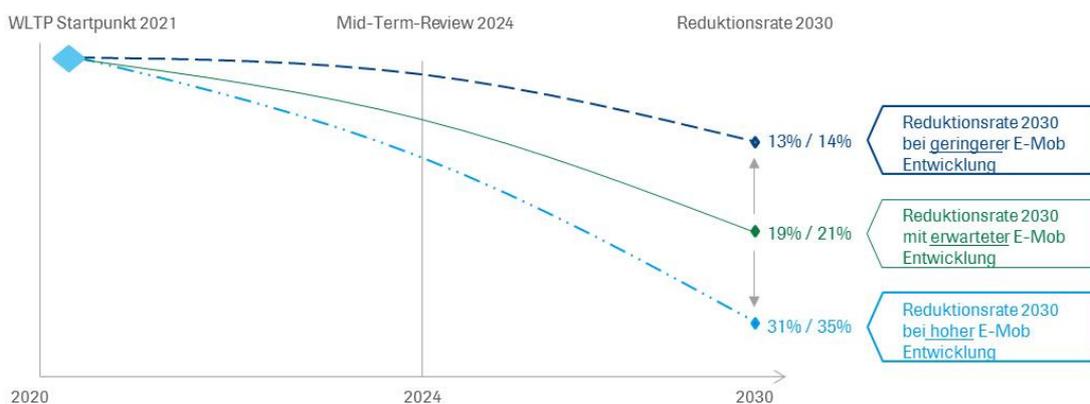
Für die Marktdurchdringung von alternativen Antrieben bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sind - anders als bei den bisher erreichten CO₂-Minderungen - vor allem auch politische und regulatorische Rahmenbedingungen in den Mitgliedstaaten ausschlaggebend, darunter Ladeinfrastruktur, Besteuerung und Anreizpolitik sowie öffentliches Beschaffungswesen. Somit sind die Reduktionspotentiale für 2030, die maßgeblich an die **Hochlauftrate alternativer Antriebe** gekoppelt sind, nicht allein durch Anstrengungen der Automobilindustrie zu erreichen, sondern hängen entscheidend auch von Aktivitäten der öffentlichen Hand im Rahmen der Infrastrukturverantwortung und sonstiger Teilnehmer ab.

Eine strafbasierte Reduktionsrate von 30 Prozent kann somit nicht allein im Verantwortungsbereich der Automobilindustrie verankert werden. Politik und Industrie müssen ihren Beitrag leisten und nicht zuletzt muss zwingend auch die Kundenakzeptanz für Elektrofahrzeuge gegeben sein, damit weitere Reduktionen erreicht werden können. In diesem Sinne ist die im Gesetzesvorschlag enthaltene **Review-Clause in 2024** grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings darf diese keine Alibifunktion haben, sondern muss eindeutige und konkrete Konsequenzen beinhalten.

Da der Markterfolg alternativer Antriebe derzeit nicht vorhersagbar ist, sollte 2018 nur eine konditionierte Gesamtreduktionsrate für 2030 im Sinne einer **Wenn-dann-Aussage** formuliert werden: Wenn sich die exogenen Faktoren in einer bestimmten Art und Weise entwickeln, dann kann eine Gesamtreduktion von 30 Prozent im Jahr 2030 erreicht werden (siehe Abbildung).

In diesem Sinne müssen in 2024 im Mid-Term-Review die bis dahin erreichten Reduzierungsschritte **transparent überprüft** werden. Die CO₂-Reduktionsvorgabe für 2030 gilt es dann nach oben oder unten anzupassen - je nachdem, wie sich der Hochlauf alternativer Antriebe und der Ausbau der Infrastruktur und sonstiger exogener Parameter entwickelt haben. Nur bei einer solch eindeutig festgelegten Konditionierung lässt sich eine 30 Prozent Reduktionsrate rechtfertigen.

Konditionierte Reduktionsraten in Abhängigkeit vom Hochlauf alternativer Antriebe



Quelle: VDA

Ohne feste und garantierte **Konditionierungslogik** im Rahmen eines Mid-Term-Reviews hält die europäische Automobilindustrie eine strafbasierte Reduktionsrate von **ca. 20 Prozent** für vertretbar.

Wobei hier eine Differenzierung zwischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gemacht werden muss, da sich diese sowohl physikalisch-technisch als auch nachfrage- bzw. marktseitig erheblich unterscheiden. Selbst die EU KOM hat zur Erfüllung der COP 21 Ziele ein Reduktionsziel von 21% für Pkw und 19% für leichte Nutzfahrzeuge genannt (EU KOM Kommunikation zu Low-Emission-Mobility Juli 2016). Überdies zeigt das Impact Assessment der Kommission selbst, dass eine Reduktionsrate von 20% im Vergleich zu 30% den absoluten Ausstoß in Tonnen CO₂ bis 2030 nur unwesentlich verringert.

Empfehlung: Verankerung einer klaren Konditionierung im Rahmen der Review Clause oder aber Absenkung des 2030-Reduktionsziels für Pkw auf 20% und für leichte Nutzfahrzeuge auf weniger als 20%.

c) Anreizsystem verbessern (ZLEV-Benchmark)

Es ist gut und richtig, den von Politik, Gesellschaft und Industrie gewollten Hochlauf von Zero and Low Emission Fahrzeuge (ZLEV) über ein Anreizsystem zu fördern. Allerdings verfehlt das von der Kommission vorgeschlagene System teilweise seine intendierte Anreizwirkung.

Zum einen ist ein **15% Benchmark** in 2025 unrealistisch hoch. Der Marktanteil von elektrifizierten Pkw in der EU ist aktuell mit unter 2% sehr gering und zeigt signifikante Unterschiede zwischen den einzelnen Mitgliedsstaaten. Der Anteil bei leichten Nutzfahrzeugen fällt noch geringer aus. Vor dem Hintergrund, dass der Markterfolg von ZLEVs maßgeblich von externen Faktoren abhängig ist, würde ein Benchmark in Höhe von 10% bei Pkw und 5% bei leichten Nutzfahrzeugen die Realität besser widerspiegeln und einen echten Anreiz zum Ausbau der E-Mobilität bieten.

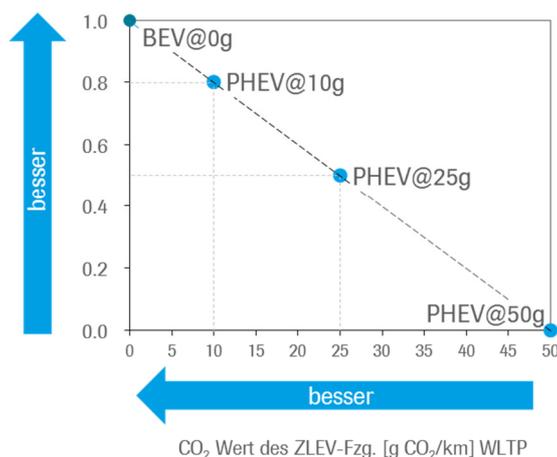
Zum anderen werden im Vorschlag der EU-Kommission Plug-In-Hybride (PHEVs) im Vergleich zu rein batteriegetriebenen Fahrzeugen (BEVs) unzureichend berücksichtigt und somit wird eine wichtige Technologie in der Förderung vernachlässigt. Dies deswegen, weil der **Anrechnungsfaktor für PHEVs** (sog. ZLEV-Faktor) im Rahmen der zur Erreichung des Benchmarks festgelegten Formel zu gering ist. Ein Fahrzeug mit 50 g im WLTP erhält keinerlei Förderung (ZLEV Faktor = 0; siehe Abbildung), ein Fahrzeug mit 25 g im WLTP lediglich einen ZLEV-Faktor von 0,5).

Die nachfolgende Abbildung zeigt neben den Anrechnungsfaktoren in Abhängigkeit vom CO₂-Ausstoß auch Beispielrechnungen, welche Marktanteile von Elektrofahrzeugen notwendig sind, um den Benchmark überhaupt zu erreichen.

ZLEV-Werte sowie Beispielrechnungen zur Benchmark-Erreichung

ZLEV-Werte alternativer Antriebe in Abhängigkeit des CO₂-Werts

ZLEV spezifischer Wert



Notwendige Marktanteile für Benchmark-Erreichung (Bsp-Rechnungen)

2025: Benchmark 15%

	Szenarien notwendiger Marktanteil zur Benchmark-Erreichung				
	Szenario A	Szenario B	Szenario C	Szenario D	Szenario E
BEV	15%	7%	10%	1%	0
PHEV@10g	0	10%	0	5%	0
PHEV@25g	0	0	10%	20%	0
PHEV@40g	0	0	0	0	75%

2030: Benchmark 30%

	Szenarien notwendiger Marktanteil zur Benchmark-Erreichung				
	Szenario A	Szenario B	Szenario C	Szenario D	Szenario E
BEV	30%	14%	20%	2%	0
PHEV@10g	0	20%	0	10%	0
PHEV@25g	0	0	20%	40%	0
PHEV@40g	0	0	0	0	nicht erreichbar

Für **leichte Nutzfahrzeuge** zeigt sich die Situation noch gravierender, da PHEVs im N1 Markt unter 50 g CO₂/km technisch nicht sinnvoll darstellbar sind. Insofern gilt es, das Benchmark-Kriterium (50g) für leichte Nutzfahrzeuge zu erhöhen. Nicht berücksichtigt ist zudem, dass ein Markthochlauf von batterieelektrischen leichten Nutzfahrzeugen insg. langsamer verlaufen wird und nach Fahrzeugklassen (I/II/III)¹ differenziert betrachtet werden muss.

Eine Höhergewichtung von PHEVs ist neben ihrer klimapolitischen Relevanz auch industriepolitisch sinnvoll, um den Übergang zu neuen Antriebsformen gleitend zu gestalten und **arbeitsmarktpolitische Verwerfungen** zu begrenzen.

Empfehlungen:

Alle Fahrzeuge unterhalb des Benchmark-Kriteriums von 50 g CO₂/km werden gleich behandelt, d.h. sie erhalten einen ZLEV Faktor von 1. Für leichte Nutzfahrzeuge bedarf es überdies eines höheren Benchmark-Kriteriums als bei Pkw.

Benchmark in 2025 in Höhe von 10% bei Pkw und 5% bei leichten Nutzfahrzeugen.

d) Zwischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen differenzieren

Die Kommission plant für leichte Nutzfahrzeuge die gleichen Reduktionsraten wie für Pkw. Ein solches Vorgehen geht jedoch völlig an den Marktgegebenheiten für leichte Nutzfahrzeuge vorbei: sie sind in der Regel ein **Investitionsgut** des Transportsektors und schwerer, größer sowie variantenreicher!

Der Markt für leichte Nutzfahrzeuge ist überaus fragmentiert und spricht je nach **Kundengruppe und Nutzung** völlig andere technische Notwendigkeiten an (siehe beispielhaft Abbildung unten). So unterscheiden sich die Größen und Gewichte der Fahrzeuge je nach Segment oder aber die Sicherstellung einer Rund-um-die-Uhr-Fahrbereitschaft in den Segmenten „Polizei & Militär“ oder „Rettungsdienste“ bedingen andere Technologien (Diesel) als etwa „Kurier & Logistikdienste“ (Elektrifizierung). Diese unterschiedlichen physikalischen/ technischen Modalitäten machen untersch. Reduktionsziele im Vergleich zu Pkw erforderlich.

Kundengruppen leichter Nutzfahrzeuge

Kurier und Logistik <ul style="list-style-type: none"> Postdienst Logistik Dienstleistungen Interne Logistik Kühltransporte 	Mobile Workshops <ul style="list-style-type: none"> Energieunternehmen Elektriker Reinigungsdienste Abschleppdienstleistungen Allgemeine Kundendienstleistungen 	Bau und Forstwirtschaft <ul style="list-style-type: none"> Gebäudebau Straßenbau Landschaftsgärtner Forster 	Kommunale Dienstleistungen <ul style="list-style-type: none"> Müllentsorgung Winterdienst Straßenreinigung
Handwerker Fahrzeuge <ul style="list-style-type: none"> Gas, Wasser, Elektrizität Maler und Raumgestalter Fliesenleger Tischler 	Personenbeförderung <ul style="list-style-type: none"> Bus Service Taxi Service Shuttle Service Tourismus 	Polizei und Militär <ul style="list-style-type: none"> Polizei Militär Sicherheit 	Wohnmobile <ul style="list-style-type: none"> Wohnmobile Freizeitsfahrzeuge
Notfall <ul style="list-style-type: none"> Krankenwagen Bevölkerungsschutz Feuerwehr 	Spezielle Anwendungen <ul style="list-style-type: none"> Fahrbare Verkaufsstätte Werbung Fahrschulen Geldtransport 	Private Nutzung <ul style="list-style-type: none"> Familien Vereine (Sport, ect) 	<ul style="list-style-type: none"> Vans werden in verschiedenen Wirtschaftssektoren eingesetzt. Vans sind auf jeden Anwendungsfall der Kunden zugeschnitten.

Quelle: VW

¹ Klasse I: sind von ihrer technischen Basis mit einem Pkw gleichzusetzen; Klasse II: sind von der technischen Basis auch ein Pkw, die Einsatzbereiche und Kundenanforderungen unterscheidet sich aber teils erheblich von den Klasse I; „Klasse III (schweren N1): sind von Ihrer Konstruktion her Nutzfahrzeuge, die 3,5t wiegen und 3,5t ziehen können müssen. Die Fahrgestelle dieser Klasse dienen als Grundlage für sog. MultiStage Fz.“

Zwar werden für leichte Nutzfahrzeuge CO₂ reduzierende Technologien üblicherweise von Pkw übernommen und auf die Notwendigkeiten leichter Nutzfahrzeuge angepasst. Allerdings sind leichte Nutzfahrzeuge zumeist **Technologie-Folger**: zuerst muss der Weg bei den Pkw bereitet werden, um die Kosten zu senken.

Der Einsatz solcher Technologien bewirkt im leichten Nutzfahrzeug dann in der Regel eine absolute CO₂-Einsparung ähnlich der im Pkw (in g CO₂/km). Da der 2020 Grenzwert für **leichte Nutzfahrzeuge bei 147g/km** liegt, der für Pkw bei 95g/km, muss ein prozentuales Reduktionsziel für N1-Fahrzeuge daher rein rechnerisch in jedem Fall deutlich kleiner sein als das für Pkw!

Hinzu kommt, dass eine **Elektrifizierung des Antriebsstranges eher später** als früher erfolgen wird und damit auch erst später einen Beitrag zur Reduktion leisten kann. Dies allein deswegen, weil das Gewicht der Batterie die Zuladungsmöglichkeit eines leichten Nutzfahrzeugs limitiert. Für ausgewählte Bereiche z.B. „letzte Meile“ als Teilbereich aus dem Segment „Kurier & Logistik“ wäre eine Elektrifizierung technisch schnell machbar, aber damit ist nur ein Teilbereich der leichten Nutzfahrzeuge abgedeckt. Zwar sind auch weitere Nutzungsfälle denkbar, doch sind dort Marktpotentiale durch Reichweitenanforderungen, Zusatzgewichte, Zusatzkosten etc. in einem wirtschaftlichen Umfeld, insb. für große Fahrzeuge, deutlich schwerer zu erschließen. Insofern ist die häufig aufgestellte These, im Markt für leichte Nutzfahrzeuge sei eine Elektrifizierung schneller möglich als bei Pkw, nicht zu halten.

Überdies funktioniert der Markt für leichte Nutzfahrzeuge nach anderen Gesichtspunkten als der für PKW. Für den Kunden eines leichten Nutzfahrzeugs steht ausschließlich die **Kosten/Nutzen-Rechnung** im Vordergrund. Das heißt, teurere Technologien werden hier nur dann zum Einsatz kommen, wenn die Technologie einen Kostenvorteil verspricht.

Empfehlung: Eine an die Gegebenheiten der leichten Nutzfahrzeuge angepasste Regulierung.

III. Ergänzen: Erweiterung des Kommissionsvorschlags um zusätzliche Potenziale

a) Anrechnung alternativer Kraftstoffe, zusätzlicher Öko-Innovationen und sonstiger Reduktionspotenziale

Neben den im Testzyklus unmittelbar messbaren CO₂-Reduktionspotenzialen gibt es viele weitere Maßnahmen zur wirksamen Emissionsreduzierung. Da diese sich nicht auf den im Zyklus WLTP zertifizierten offiziellen CO₂-Wert auswirken, sollten Hersteller Anrechnungen erhalten, wenn von ihnen gewählte Maßnahmen die CO₂-Emissionen auf der Straße nachweislich reduzieren. Egal welche Maßnahme und welches CO₂-Reduktionspotenzial angesprochen wird: letztlich bedarf es eines regulatorischen Rahmens, der keine wirksamen Maßnahmen ausschließt, wenn sie zuverlässig abgesicherte Reduktionen erbringen. Die Automobilindustrie plädiert insofern für pragmatische Ansätze.

Synthetische Kraftstoffe

- Neben der Elektrifizierung der Antriebe muss der CO₂-Ausstoß von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor weiter verringert werden – auch durch den Einsatz erneuerbarer bzw. regenerativer Kraftstoffe. Diese wirken nicht nur bei Neufahrzeugen, sondern auch im Fahrzeugbestand. Dabei gilt: Die **Verbesserung der Bestandsflotte** um 1g – beispielsweise durch einen CO₂-ärmeren Kraftstoff – ist mit zeitnaher Wirkung so effektiv wie eine Verbesserung um 20 g in der Neuwagenflotte!
- Die Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bietet die einmalige Chance, Hochlauf und Verbreitung regenerativer Kraftstoffe nachhaltig zu beflügeln. Für den Nachweis des Inverkehrbringens von synthetischen Kraftstoffen, deren Menge und nachhaltige THG-Minderung zweifelsfrei nachweisbar sind, sollte der Hersteller eine **CO₂-Gutschrift für die mit diesen Kraftstoffen versorgte Fahrzeugflotte** erhalten. So sollten die nachweisbar verringerten Emissionswerte direkt auf den Flottenemissionswert der Neufahrzeuge des jeweiligen Herstellers anrechenbar sein. Voraussetzung ist, dass diese Kraftstoffe nicht zur Erfüllung der THG-Minderungsquote der Mineralölhersteller herangezogen werden.
- Eine solche Anrechnung kann sehr einfach erfolgen, indem bspw. die heutige Regulierung zu „*Spezifische Emissionszielvorgaben für mit alternativem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge*“ (Artikel 6 der Richtlinie 443/2009, sog. E85-Artikel) leicht modifiziert wird.

Erweiterung von Öko-Innovationen hin zum Off-Cycle-Konzept

- Eco-Innovations existieren schon heute und bezeichnen Technologien, die die CO₂-Emission eines Fahrzeugs senken, aber im offiziellen Typprüfverfahren nicht abgebildet werden können. Es ist zu begrüßen, dass solche CO₂-Technologien auch künftig anerkannt werden sollen.
- Für eine Nachfolgeregulierung post-2021 sollten die Bedingungen für Eco-Innovations allerdings wesentlich **pragmatischer gestaltet** sein, so dass alle Technologien und Maßnahmen außerhalb des Zyklus, die einen eindeutigen Beitrag zu den Klimaschutzziele leisten, auch angerechnet werden. Dazu sollte der Anregung der EU Kommission folgend auch das heute bestehende **Cap von 7 Gramm** deutlich erweitert oder noch besser gestrichen werden.
- Hierzu zählen auch **vom Fahrerverhalten abhängige Technologien** wie Eco-Mode oder Maßnahmen im Kontext der Digitalisierung (Cooperative Intelligent Transportation Systems – CITS, z.B. car-to-car; intelligente Parkplatzsuche etc.) sowie weiche Maßnahmen der CO₂-Reduktion. Würde ein Hersteller sich beispielsweise bereit erklären, jedem Neuwagenkäufer kostenlos eine Fahrerschulung zum effizienten Fahren anzubieten, sollten dem Hersteller dafür Credits gewährt werden. Hierzu müsste eine unabhängige Institution statistisch ermitteln, welche durchschnittlichen langfristigen CO₂-Einsparungen sich durch Fahrerschulungen erzielen lassen. Auch diese Credits könnten Teil der Eco-Innovations sein.

- Die von der EU-KOM angekündigte Aufnahme von **Klimaanlagen** als Öko-Innovation ist zu begrüßen. Allerdings würde ein zusätzlicher Anreiz gesetzt, wenn diese schon vor 2025 aufgenommen werden und neben Klimatisierung auch Heizen und Ventilation berücksichtigt werden.

Car-Sharing

- Auch neue Mobilitätskonzepte spielen eine wichtige Rolle bei der Verringerung der CO₂-Emissionen. Folglich sollten Hersteller für ihr Engagement beim Vorantreiben entsprechender Angebote eine **Incentivierung durch Credits** erhalten. Auch diese Credits könnten im Rahmen der Eco-Innovations Anrechnung finden.
- Carsharing ist eine Möglichkeit, den Bestand an Fahrzeugen zu reduzieren, weil innerhalb eines multimodalen Transportangebots Fahrzeuge effizienter genutzt werden können. Im Vergleich zur Bestandsflotte werden durch Carsharing Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen reduziert, denn neue, emissionsärmere Fahrzeuge ersetzen Altfahrzeuge.

Empfehlung: Öffnung der Regulierung für alle wirksamen Maßnahmen zur CO₂ Reduktion. Hochlauf von E-Fuels mittels Verankerung in Flottengesetzgebung beschleunigen.

b) Spezifische Modalitäten für leichte Nutzfahrzeuge

Die Kommission sieht zwar gleiche Reduktionsraten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge für 2030 vor, ignoriert aber die unterschiedliche Ausgangssituation: während für Pkw ein Phasing-In für 2020 und Supercredits bis 2022 einschließlich existieren, gibt es diese für leichte Nutzfahrzeuge nicht.

Empfehlung: Die ungleiche Ausgangssituation erfordert spezifische Modalitäten für leichte Nutzfahrzeuge.

c) Credit-Transfer zwischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Eine weitere sinnvolle Modalität zur Zielerreichung stellt ein Credit-Transfer-Mechanismus dar. Dieser sollte den Transfer von CO₂-Credits zwischen Herstellern unabhängig von der Zuordnung zu M1 (Pkw) oder N1 (leichtes Nutzfahrzeug) ermöglichen. Demnach könnte ein Hersteller, der sein Ziel verfehlt, CO₂-Credits von einem Hersteller erhalten, der seine Ziele übererfüllt. Solche Credit-Transfer-Mechanismen haben sich beispielsweise in der chinesischen oder der US-Gesetzgebung als wichtiges Instrument zur volkswirtschaftlich-kosteneffizienten Zielerfüllung bewährt.

Empfehlung: Credit-Transfer zwischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie zwischen Herstellern ermöglichen.

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

Ansprechpartner Dr. Martin Koers
Leiter Abteilung Wirtschafts- und Klimaschutzpolitik
koers@vda.de

Geschäftsführung
Dr. Kurt-Christian Scheel

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Stand März 2018