

Vorschlag der EU-Kommission zur CO₂-Regulierung für Pkw und leichte Nfz nach 2021

Kurzbewertung des VDA



1. Zielsetzung 2030 eindeutig konditionieren

- Zentrale Voraussetzung für hohe CO₂-Reduktionsraten nach 2021 ist der Erfolg von Elektrofahrzeugen (Hybride und BEV). Hierfür ist vor allem die Bereitstellung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur erforderlich. Dies kann die Automobilindustrie nicht allein erreichen.
- In der Regulierung sollte daher ein verbindlicher „Wenn-Dann-Mechanismus“ (Konditionierung) vorgesehen werden: nur wenn sich wesentliche Faktoren (wie die Ladeinfrastruktur) in einer definierten Art und Weise entwickeln, kann eine Gesamtreduktion von 30% im Jahr 2030 erreicht werden. Nur so kann auch der Tatsache Rechnung getragen werden, dass die Infrastruktur in verschiedenen Märkten sehr unterschiedlich ausgebaut ist und die Nachfrage stark differiert.
- Die EU-weite Umsetzung der „Directive on Alternative Fuels Infrastructure (DAFI)“ sollte den Mindestrahmen vorgeben: je nach Entwicklung der europaweiten Ladeinfrastruktur muss eine Korrektur zu einer Verschärfung oder Erleichterung führen.
- Ohne Konditionierung kann lediglich eine Reduktion von ca. 20% bis 2030 vorgegeben werden.
- Zu hohe Reduktionsziele setzen nicht marktkonforme Anreize mit negativen Folgen für die Gestaltung des Wandels. Denn ein zu schneller, regulatorisch getriebener Hochlauf der Elektromobilität an der Nachfrage vorbei erschwert den planvollen Umbau der Produktion.
- Unabhängige Studien sehen über die Hälfte der Arbeitsplätze in der Automobilindustrie mittelbar oder unmittelbar betroffen.
 - Laut ifo-Institut hängen über 600.000 heutige Industriearbeitsplätze und 13 Prozent der industriellen Wertschöpfung in Deutschland an der Technik des Verbrennungsmotors.
 - Auch die jüngst veröffentlichte ELAB-Studie („Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland“) des Fraunhofer-Instituts erkennt gravierende Beschäftigungseffekte am Standort Deutschland. Bis 2030 könne jeder zweite Arbeitsplatz in der Antriebstechnik betroffen sein.
- Ein Ziel von über 30% ist nicht zielführend:
 - Bereits die Umsetzung des KOM-Vorschlags ist laut EU Impact Assessment ausreichend, um das EU-Ziel zu erreichen.
 - Die EU-Regulierung zu verwenden, um ein nationales Ziel zu erreichen, vertauscht Ziel und Instrument: Ziel einer EU-Regulierung ist es, ein europäisches Ziel zu erfüllen. Um das deutsche Klimaziel zu erreichen, sind andere Maßnahmen zu definieren.
 - Ein wichtiges Element hierzu sind vor allem gasförmige und flüssige Kraftstoffe, die auf Basis von Strom aus erneuerbaren Energien, Wasser und CO₂ oder Reststoffen hergestellt werden. Die Bundesregierung sollte Investitionen auf diesem Feld vorantreiben.

2. Kein unrealistisches Zwischenziel für 2025

- Das Zwischenziel sollte modifiziert und der Fokus auf 2030 gelegt werden.
- Die Vorlaufzeit für 2025 ist viel zu gering, da die konkreten herstellereigenen Ziele erst ab 2022 indikativ und im Jahr 2024 final bestimmt werden können.
- Überdies sind die vorgeschlagenen 15% Reduktion bis 2025 innerhalb von 4 Jahren (2022-2025) zu leisten, während für die weiteren 15% Reduktion 5 Jahre (2026 bis 2030) veranschlagt werden. Der Hochlauf alternativer Antriebe wird jedoch genau umgekehrt verlaufen: zu Beginn weniger und später mehr!

3. Anreizsystem für Elektrofahrzeuge verbessern

- Ein Bonussystem ist ein wirkungsvoller Anreiz, um die Nachfrage nach sog. zero and low emission vehicle (ZLEV) zu steigern.
- Der Marktanteil von elektrifizierten Pkw in der EU ist aktuell unter 2% und zeigt signifikante Unterschiede zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten. Der Anteil bei leichten Nfz. fällt noch weit geringer aus.
- Ein Malus wirkt ähnlich einer Quote an den Marktkräften vorbei. Außerdem kann die EU keine Rahmenbedingungen setzen, die eine Erfüllung der pönalisierten Vorgabe erreichen. Denn im Unterschied zu den USA oder auch China gibt es in der EU keinen Binnenmarkt für E-Mobilität.
- Plug-In-Hybride (PHEVs) werden im Vergleich zu rein batteriegetriebenen Fahrzeugen (BEVs) nicht genug gefördert, obwohl sie zentral sind für den gewollten Hochlauf der Elektromobilität in allen Segmenten.
- Daher sollten alle Fahrzeuge unterhalb des Benchmark-Kriteriums von 50g CO₂/km gleich behandelt werden. Ein Malus oder eine Quote sollten nicht vorgesehen werden.

4. E-fuels als freiwillige Option ergänzen

- Außer der Optimierung auf der Fahrzeugseite ist auch die Nutzungsphase einzubeziehen, weil der Hebel dieser Maßnahmen viel größer ist und schneller wirkt: So ist die Verbesserung der Bestandsflotte um 1g so effektiv wie eine Verbesserung um 20g in der Neuwagenflotte.
- Regenerativ erzeugten synthetischen Kraftstoffen (E-fuels) können dafür einen wesentlichen Beitrag leisten. Leider werden sie in den bekannten Vorschlägen nicht berücksichtigt, trotz positiver Erfahrungen z.B. in der Schweiz.
- Der schnelle Hochlauf von E-fuels kann letztlich maßgeblich dazu beitragen, die Ziellücke im Klimaschutzplan zu schließen. Daher sollte eine freiwillige Anrechnung der E-fuels auf den Flottengrenzwert ermöglicht werden.



5. Credit-Transfer zwischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ermöglichen

- Der Transfer von CO₂-Credits zwischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen eines Herstellers sowie zwischen Herstellern unabhängig von der Zuordnung zu Pkw oder leichten Nutzfahrzeugen sollte wettbewerbsneutral ermöglicht werden. Demnach könnte ein Hersteller, der sein Ziel verfehlt, CO₂-Credits von einem Hersteller erhalten, der seine Ziele übererfüllt. Ein solches Vorgehen schlägt auch Frankreich vor.
- Solche Credit-Transfer-Mechanismen haben sich beispielsweise in der chinesischen oder der US-Gesetzgebung als wichtiges Instrument zur volkswirtschaftlich-kosteneffizienten Zielerfüllung bewährt.

6. Zwischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen differenzieren

- Markt und Kaufverhalten sind bei leichten Nfz völlig anders als bei Pkw. Größe und Gewicht und Transportleistung der Fahrzeuge unterscheiden sich je nach Segment. Das limitiert die Einsatzmöglichkeiten alternativer Antriebe und verändert die TCO erheblich.
- Zwar werden für leichte Nfz CO₂ Technologien üblicherweise von Pkw übernommen. Allerdings sind leichte Nfz „Technologie-Folger“: Der Einsatz gleicher Technologien bewirkt im leichten Nfz in der Regel eine absolute CO₂-Einsparung ähnlich der im Pkw. Deshalb kann der Prozentwert für das Ambitionsniveau auch nicht derselbe sein, sondern muss unter dem der Pkw liegen.
- Ein Anreizsystem für leichte Nutzfahrzeuge ist vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Einsatzbereiche und kleinerer Stückzahlen besonders wichtig.

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

VDA | Verband der
Automobilindustrie