

## Künftige CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Pkws

### Klimawandel und Straßenverkehr

Die Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen (CO<sub>2</sub>) ist ein wichtiger Teil der im Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen aus dem Jahr 1992 festgeschriebenen internationalen Klimapolitik. Die Industrieländer müssen ihre Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2050 um 80 % verringern, um die Erderwärmung auf 2 °C zu begrenzen. Die EU hat ihrerseits in ihrem Klima- und Energiepaket konkrete Ziele für den Zeitraum bis 2020 festgelegt: Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 20 %, Anteil erneuerbarer Energien von 20 % und Steigerung der Energieeffizienz um 20 %. Diese Ziele werden ergänzt durch den (im Oktober 2014 vereinbarten) Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030, der die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 reduzieren und den Anteil der erneuerbaren Energien auf 30 % sowie die Energieeffizienz um 27 % gegenüber 2005 steigern soll. Schließlich hat sich die EU auch verpflichtet, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 um 80-95% zu reduzieren, um die folgenschwere globale Erwärmung zu verhindern.

Rund 31 % des Treibhausgasausstoßes der EU entfallen auf Verkehrsaktivitäten (einschließlich Luft- und Schifffahrt). Für 20 % davon ist der Straßenverkehr verantwortlich, Pkws allein für 12 %. Das Weißbuch zum Verkehr aus dem Jahr 2011 kam zu dem Schluss, dass zur Erfüllung der EU-Ziele bis zum Jahr 2050 eine Minderung der Verkehrsemissionen um 60 % gegenüber dem Stand von 1990 erforderlich ist. Dies entspricht, ausgehend vom aktuellen Niveau, einer jährlichen Reduzierung von 3 %. In dieser Hinsicht wird im Rahmen des EU-Klimapaketes für den Zeitraum bis 2030 vom Straßenverkehr (gemeinsam mit Landwirtschaft und Bauwesen – Sektoren, die nicht unter das Emissionshandelssystem fallen) verlangt, die Emissionen im Vergleich zu 2005 um 30 % zu senken. Zusätzlich fordert das jüngste Paket zur Energieunion einen energieeffizienten Verkehrssektor mit geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen und umfassende Vorschläge, um die Abhängigkeit der EU von Erdölimporten (Europa gibt jährlich 300 Mrd. € für Öleinfuhren aus, 2/3 davon für den Straßenverkehr) durch die Förderung alternativer Energiequellen, effizientere Preise für Infrastruktur und die Verbesserung der Energieeffizienz zu verringern. Während der gesamte CO<sub>2</sub>-Ausstoß seit 1990 um 19 % abnahm, verzeichneten die Verkehrsemissionen hingegen einen Anstieg von 23 %. Die Reduzierung der Kohlenstoffintensität des Straßenverkehrs ist deshalb entscheidend, wenn wir die Verkehrsemissionen senken und unsere Klimaziele erreichen wollen.

Die Elektrifizierung des Straßenverkehrs hat begonnen (auch die ersten wasserstoffbetriebenen Autos sind auf dem Markt), und Elektroautos bieten wichtige Vorteile gegenüber herkömmlichen Verbrennungsmotoren, wie niedrigere Betriebskosten und eine bessere Luftqualität. Andererseits steigt die Nachfrage nach Elektrizität, die noch hauptsächlich aus fossilen Brennstoffen produziert wird. Jegliche Elektrifizierungsstrategie sollte daher mit einer ehrgeizigen Strategie zur Steigerung des Anteils erneuerbarer Energieträger an unserem Energiemix verbunden werden.

Die Europäische Kommission hat die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien nachdrücklich unterstützt. Der Umstieg auf schadstoffärmere und umweltfreundliche Autos war ein Punkt der EU-Strategie zur Konjunkturbelebung (die europäische Initiative für umweltgerechte Kraftfahrzeuge), und die Industrie hat erhebliche Ressourcen in die Entwicklung eines Massenmarkts für Elektrofahrzeuge investiert. Es gibt jedoch noch eine ganze Reihe von Einschränkungen, die einer raschen Marktakzeptanz entgegenstehen:

begrenzte Reichweite, lange Aufladezeiten, hohe Kosten und geringe Zuverlässigkeit der Batteriesätze, schlechte Leistung bei niedrigen Temperaturen, fehlende Ladeinfrastruktur usw.

Obwohl sich die Verkaufszahlen von Elektrofahrzeugen (batterie- und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge und Plug-In-Hybriden) im Jahre 2015 verdoppelten und auf 186 000 gestiegen sind, liegt ihr Marktanteil immer noch bei enttäuschenden 1,3 %. Einen echten Durchbruch bei Elektroautos gab es nur in Norwegen. Dank umfassender Fördermaßnahmen (keine Mautgebühren für Elektroautos, freie Nutzung der Busspuren, gratis Parken, kostenloses Aufladen und Zuschüsse beim Kauf) halten Elektroautos in Norwegen jetzt einen Marktanteil von 12,5 %.

Es bedarf jedoch eines technologischen Quantensprungs, um die Preise für Elektroautos zu halbieren, die Reichweite der Batterien zu verdoppeln und so ihre Attraktivität zu steigern. Erst wenn die Gesamtbetriebskosten von Elektrofahrzeugen (einschließlich aufladbarer Hybridfahrzeuge) auf dem Niveau konventioneller Antriebssysteme liegen, wird die Marktakzeptanz zumindest in den Segmenten Fortschritte machen, für die solche Erwägungen besonders wichtig sind (Flotten des öffentlichen und privaten Sektors, Mietwagenunternehmen, Carsharing-Firmen, Taxis usw.). Andernfalls wird ein Massenmarkt für reine Elektroautos nicht ins Rollen kommen.

Gleichzeitig müssen massive Investitionen in die Modernisierung und den Ausbau der Stromnetze, den Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Etablierung einer Kreislaufwirtschaft rund um Fahrzeuge (z.B. die Wiederverwertung der Batterien und der seltenen Erde) gemacht werden.

Die Elektrifizierung des Straßenverkehrs bedeutet wahrscheinlich eine radikale Veränderung des Automobilssektors, da Elektroautos in der Fertigung und Wartung weniger kompliziert sind. Darüber hinaus wird die schrittweise Ablösung der Mechanik durch Elektronik und IT die Konstruktion von Fahrzeugen und die industrielle Wertschöpfungskette der gesamten Automobilindustrie (Konstrukteure, Zulieferer, Wartung, Recycling) tiefgreifend verändern. Die Autos der Zukunft sind mehr „fahrende iPads“, vollgestopft mit Software-Anwendungen, die sie mit der Außenwelt verbinden. Mit dem Einstieg von Branchenneulingen aus dem IKT- oder Batteriesektor ist sicherlich zu rechnen. Gegenwärtig besteht aber noch eine erhebliche Unsicherheit über die künftige Akzeptanz von Elektrofahrzeugen: Prognosen für das Jahr 2025 und den Verkauf von Neuwagen reichen von 5 bis 50 %. Einige Unternehmen kündigten an, für 2025 einen Marktanteil von 25% anzuvisieren. Sollte es der nächsten Generation elektrischer Fahrzeuge in den nächsten Jahren gelingen das Problem der „Reichweiten-Angst“ zu lösen (versprochen wird eine Autonomie von 350 km) könnte ein Wendepunkt erreicht werden.

Aufgrund mangelnder Sichtbarkeit sind neue ehrgeizige Ziele in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Emissionen eine Herausforderung. Gleichzeitig tragen diese Zielsetzungen dazu bei, dass die europäische Industrie an der Spitze des technologischen Fortschritts bleiben könnte.

## Zentrale Punkte der aktuellen CO<sub>2</sub>-Regulierung

Die europäischen Autohersteller haben in den späten 1990er-Jahren freiwillige Vereinbarungen zu Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkws getroffen, aber substanzielle CO<sub>2</sub>-Reduzierungen wurden vor allem nach der Einführung verbindlicher Normen erreicht. Im Jahr 2009 führte die EU erstmals verbindliche CO<sub>2</sub>-Normen für Pkws ein. Die Verordnung aus diesem Jahr legte für 2015 ein Ziel von 130 g/km für den durchschnittlichen Flottenverbrauch aller Hersteller fest. Abhängig vom mittleren Fahrzeuggewicht waren

höhere Emissionswerte für einzelne Hersteller erlaubt. 2011 wurde eine vergleichbare Norm für leichte Nutzfahrzeuge (LNfz) eingeführt, die für das Jahr 2017 einen Zielwert von 175 g/km vorgab.

Ende 2013 vereinbarten das Europäische Parlament und der Rat, die CO<sub>2</sub>-Normen bis 2021 nochmals auf 95 g/km zu senken (in der Zwischenzeit wurde auch ein CO<sub>2</sub>-Ziel von 147 g/km für LNfz festgelegt).

Die Kernpunkte der aktuellen Pkw-Verordnung (EU-333/2014) sind:

- Ein Zielwert von 95 g CO<sub>2</sub> pro km für 2021 (was einem Verbrauch von 3,8 Liter auf 100 km entspricht). Vergleichbare Normen sehen in den USA eine Reduzierung bis 2025 von derzeit 29,7 Meilen pro Gallone (mpg) auf 54,5 mpg (umgerechnet 93 g/km), in Japan bis 2020 auf 105 g/km und in China bis 2020 auf 117 g/km vor.
- Das Fahrzeuggewicht wird als ein Grundparameter beibehalten (je schwerer eine Wagenflotte ist, desto höher ist der erlaubte CO<sub>2</sub>-Emissionswert). Der Faktor beträgt 0,0333, für je 100 kg Mehrgewicht sind also 3,33 g/km mehr CO<sub>2</sub> erlaubt.
- Für den Einsatz von „Öko-Innovationen“ (im Prüfzyklus nicht angemessen erfasste Technologien wie beispielsweise Solardächer, Abwärmerückgewinnung oder LED-Beleuchtung) können maximal 7 g/km auf die Zielvorgabe angerechnet werden.
- Zusätzliche Gutschrift für emissionsarme Fahrzeuge: Zwischen 2020 und 2022 zählt jedes Auto mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von weniger als 50 g/km mehr zur Erfüllung des Zielwerts: doppelt (also für 2 Fahrzeuge) im Jahr 2020, mit Faktor 1,67 im Jahr 2021 und mit Faktor 1,33 im Jahr 2022.
- Ein neuer Testzyklus, der die realen Fahrbedingungen besser widerspiegelt: Infolge des neuen Prüfzyklus werden dann die Diskrepanzen zwischen den alten CO<sub>2</sub>-Werten und den Emissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb (Unterschiede von bis zu 20 %) bereinigt.
- Einführung einer Überschreitungsabgabe von 95 € pro Gramm CO<sub>2</sub> je km ab dem Jahr 2021.
- Eine Überprüfungs Klausel, die besagt, dass bis Ende 2015 neue Emissionsnormen für die Zeit nach 2020 festgelegt werden. Das Europäische Parlament hat diesbezüglich im April 2014 für einen Zielkorridor von 68-78 g/km für das Jahr 2025 gestimmt.

Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Neuwagen ist von etwa 172,2 g/km im Jahr 2006 auf 123,4 g/km im Jahr 2014 (minus 2% pro Jahr) gesunken. Der für das Jahr 2015 festgelegte gesetzliche Zielwert von 130 g/km wurde also schon zwei Jahre früher erreicht. Für den aktuellen Zeitraum (2015–2021) gilt für alle Hersteller eine Verringerung von 27 %. Die neuen Normen für 2021 entsprechen einer Reduzierung um 40 % gegenüber dem Stand von 2007. Die absoluten Verkehrsemissionen liegen jetzt, nach einem jahrzehntelangen Anstieg, 10 % unter dem Niveau von 2007. Dieser Rückgang ist zum Teil auf die Auswirkungen der Finanzkrise und den starken Anstieg der Benzinpreise zurückzuführen. Der technologische Fortschritt ist jedoch ebenfalls beeindruckend (Dreizylinder-Motoren, Turboaufladung, Benzin-Direkteinspritzung, moderne Getriebe, Leichtbaumaterialien usw.). Es besteht heute allgemeiner Konsens darüber, dass die EU-Gesetzgebung zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß von PKWs im Großen und Ganzen ein Erfolg ist, wenn es um die Reduzierung der Emissionen und das Vorantreiben kohlenstoffarmer Innovationen in technologieutraler Art und Weise bei gleichzeitiger Gewährleistung der Investitionssicherheit der Hersteller geht.

## Die richtigen Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie schaffen

1. **industriAll European Trade Union befürwortet die Festlegung neuer und ehrgeiziger Kfz-Emissionsgrenzwerte** für die Zeit nach 2021 als wichtigen Schritt zur Erreichung der EU-Klimaziele. Emissionsnormen sind der Schlüssel für die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Transportsektor, da sie die Treibstoffeffizienz erhöhen ohne spezifische Technologielösungen zu diktieren. industriAll Europe ist auch der Auffassung, dass dabei positive Synergien zwischen ökologischen Zielen und der Förderung von Investitionen geschaffen werden müssen, was wiederum Innovationen ankurbeln und sich positiv auf die Beschäftigung auswirken würde. Emissionsstandards haben technologischen Fortschritt angestoßen und zu einer eindrucksvollen Verbesserung der Umweltfreundlichkeit von Autos geführt. Neue Standards können ein Impulsgeber für weitere Innovationen sein, aber diese Standards müssen realisierbar sein.
  2. Das bedeutet, dass ein **klarer und langfristiger Fahrplan** entwickelt werden muss, um die für diesen sehr komplexen Sektor mit seiner ausgedehnten Lieferkette erforderliche Investitions- und Planungssicherheit zu gewährleisten, Investitionen mit Produktzyklen zu synchronisieren und die Ziele der EU in Bezug auf eine nachhaltige Entwicklung der Industrie (der es ermöglicht werden muss, zusätzliche Investitionen in Forschung und Equipment in einer normalen Zeitspanne zu amortisieren) und Verbraucher (entsprechende Zusatzkosten sollten durch geringeren Kraftstoffverbrauch ausgeglichen werden) zu erreichen. Emissionsnormen sollten sowohl ökologischen als auch industriellen Ziele dienen. Sie sollten die Industrie dabei unterstützen, weiterhin Technologien zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu entwickeln bzw. umzusetzen. Eine Vorreiterrolle bei der Kraftstoffeffizienz befördert nach Auffassung von industriAll Europe auch eine Entwicklung hin zu mehr Nachhaltigkeit im Automobilssektor. Gleichzeitig stärkt dies die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors, schafft Märkte für neue Technologien und wirkt sich positiv auf die Beschäftigung aus. Schließlich hat die Verringerung des Importbedarfs an Treib- und Brennstoffen eine Steigerung der inländischen Kaufkraft zur Folge, was wieder anderen Wirtschaftssektoren zugutekommt.
- Da die erwartete zukünftige Verbreitung von Fahrzeugen mit extrem niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß mit erheblicher wirtschaftlicher und technologischer Unsicherheit verbunden ist, **schlägt industriAll Europe vor, künftige Emissionsnormen nur auf konventionelle Antriebssysteme (einschließlich der Hybridisierung des Verbrennungsmotors) anzuwenden**. industriAll Europe unterstützt strenge Emissionsregelungen zur Effizienzmaximierung herkömmlicher Technologien. Zusatzkosten sollten durch geringeren Kraftstoffverbrauch ausgeglichen werden.
  - industriAll Europe ist davon überzeugt, dass eine weitere Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren erreicht werden kann. Aufgrund physikalischer Grenzen für Downsizing und Optimierung wird es allerdings schwierig, eine lineare Reduzierung von 2% wie in der Vergangenheit beizubehalten. Deshalb muss das Potential für die Ausstattung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren mit alternativen Energiequellen (beispielsweise regenerativer Bremsenergie zur Unterstützung der Motoren) voll ausgeschöpft werden, um eine jährliche Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um mindestens 1,5 % bis 2030 zu erreichen.
  - Außerdem muss das Ziel einer weiteren signifikanten Reduzierung der tatsächlichen Emissionen (beispielsweise durch Hybridisierung) beibehalten werden.
  - Da die technologischen Entwicklungen rasch voranschreiten, schlägt industriAll Europe regelmäßige Bewertungen der Umsetzung der neuen Emissionsnormen und die Berücksichtigung der neuen technologischen Entwicklungen vor.

3. Strengere Emissionsstandards müssen in technologieneutraler Art und Weise erreicht werden. Da Dieselmotoren (mit 10 bis 20% weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß) benötigt werden, um die anspruchsvollen Ziele zur Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes bis 2020 zu erreichen und da es sich bei Dieselmotoren um eine Schlüsseltechnologie für die europäischen Automobilhersteller handelt, verdient Diesel als Brückentechnologie weitere Unterstützung. Allerdings erfordert eine saubere Dieseltechnologie die Verpflichtung seitens der Automobilhersteller, alle neuen Modelle mit NO<sub>x</sub>-Speicherkatalysatoren oder mit der SCR-Technik (selektive katalytische Reduktion) auszustatten. Zudem muss das komprimierte Erdgas als vielversprechende und saubere Alternative für fossile Brennstoffe unterstützt werden.
4. **industriAll Europe fordert** vor der Festlegung neuer Emissionsgrenzwerte für 2025 und darüber hinaus **eine umfassende Abschätzung der sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen** auf die europäische Automobillieferkette und einen echten sozialen Dialog über diese Ergebnisse durchzuführen. Es muss daran erinnert werden, dass zu hohe Emissionsnormen zu einem erheblichen Anstieg des Kaufpreises pro Fahrzeug führen können. Die Bereitschaft (und das Potenzial) der Fahrzeugkäufer mehr für Funktionen zu zahlen, die die Sicherheit oder den Komfort nicht unmittelbar verbessern, ist begrenzt. Dies bedeutet eine Bedrohung für Arbeitsplätze.
5. Gleichzeitig ist es **wichtig, die Markteinführung von extrem emissionsarmen Fahrzeugen zu fördern**, denn sie haben das Potenzial für eine noch stärkere Reduzierung der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Elektrifizierung des Verkehrs ist der nächste logische Schritt zur Senkung der Emissionen. Die Entwicklung und die Markteinführung von Elektroautos, an der Steckdose aufladbaren Hybridfahrzeugen, Wasserstofffahrzeugen sowie anderer kraftstoffeffizienter Modelle sollten volle Unterstützung erhalten. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass Europa zu einem Vorreiter der Elektromobilität wird. Koordinierte und ehrgeizige Programme zur Förderung elektrischer Fahrzeuge und zur Steigerung ihres **Marktanteils um mindestens 1% pro Jahr** sollten folgendes beinhalten:
  - a. Anreize, die die Preisunterschiede im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren abdecken (Subventionen, Steuervergünstigungen und -rabatte)
  - b. Senkung der operativen Kosten: Kosten für Parkplätze, ermäßigte Gebühren für Maut und das Aufladen
  - c. nichtfinanzielle operative Anreize: Sonderfahrbahnen, Zugang zu Stadtzentren, bevorzugte Parkplätze, neue Mobilitätskonzepte in Stadtgebieten
  - d. Leasingverträge, die auf der Lebenserwartung elektrischer Fahrzeuge basieren sowie Leasingverträge für Batterien
  - e. öffentliche und private Finanzierung von Lade-Infrastrukturen und Harmonisierung der Normen für Lade-Infrastrukturen
  - f. besonderes Augenmerk (z.B. mit verpflichtende Zielvorgaben) sollte auf Carsharing-Systeme, Taxiunternehmen, Flottenbetreiber und Nutzfahrzeuge gelegt werden, für die die Gesamtbetriebskosten ein wichtiges Argument sind
  - g. öffentliches Auftragswesen (ÖPNV-Flotte)

Die Einführung kohlenstoffarmer Fahrzeuge muss durch ehrgeizige F&E-Programme im Bereich alternative Antriebssysteme und durch eine aktive Industriepolitik zur Entwicklung der gesamten Wertschöpfungskette (einschließlich Batterien) für elektrische Fahrzeuge in der Europäischen Union unterstützt werden.

6. **Die Elektrifizierung und Digitalisierung des Verkehrs ist ein bedeutender technologischer Wandel**, der mit tiefgreifenden strukturellen Veränderungen in der Wirtschaft und Gesellschaft einhergeht. Die Auswirkungen auf Beschäftigung und Kompetenzen, die Struktur des Sektors, die Verteilung der Wertschöpfung in der Lieferkette, die Arbeitsteilung zwischen OEM-Herstellern, IKT-Unternehmen,

Zulieferern usw. werden massiv sein. Einer von drei im Automobilssektor Beschäftigten ist gefährdet, da sie in der Wertschöpfungskette konventioneller Antriebsstränge angestellt sind. IndustriAll Europe besteht daher darauf, dass alle Programme zur Förderung von Elektromobilität um soziale Folgeabschätzungen ergänzt werden. Gleichzeitig sollte die Industriepolitik darauf hinwirken, die Präsenz europäischer Unternehmen entlang der gesamten Lieferkette (z. B. Batterietechnologien) sicherzustellen bzw. zu stärken und die industrielle Umstellung von Regionen zu gewährleisten, die von diesen technologischen Umwälzungen negativ betroffen sind. Für die betroffenen Beschäftigten muss durch Einkommensgarantien, Erleichterungen beim Übergang in eine neue Beschäftigung, Umschulungsangebote usw. ein „gerechter Übergang“ garantiert werden.

7. Die Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen kann nur erreicht werden, wenn sich auch andere Verkehrsträger außer Pkws und LNFz an immer strengere CO<sub>2</sub>-Normen halten. Auch die **Luft- und Schifffahrt muss einen Beitrag** zur Erreichung der ehrgeizigen EU-Klimaziele leisten.
8. Die Reduzierung der Emissionen und die Förderung der Elektromobilität müssen in eine **umfassende Mobilitätsstrategie** eingebunden sein. Unser Verkehrssystem muss den geänderten Anforderungen der Verbraucher gerecht werden und die Forderung der Gesellschaft nach nachhaltiger Entwicklung erfüllen. Die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraumes, die effiziente Nutzung von Verkehrsflotten, eine Verkehrsverlagerung hin zu weniger treibhausgasintensiven Fortbewegungsmitteln, die Integration von (vernetzten) Pkws und öffentlichem Verkehr, der Aufbau eines Tankstellennetzes für alternative Kraftstoffe, die Einführung von Verkehrstelematiksystemen zur Überwachung von Verkehrsströmen, dies alles trägt dazu bei, die Verkehrssysteme in der EU umweltfreundlicher zu gestalten.
9. Bestimmte interessierte Kreise fordern die Einbeziehung des Straßenverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem (EHS). Die einzige Möglichkeit dies umzusetzen, besteht darin, die Kraftstoffanbieter zum Kauf von Emissionsrechten zu verpflichten, denn die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Millionen von Auspuffanlagen zu messen, wäre zu kompliziert. Die Kosten würden dann über höhere Kraftstoffpreise an den Endverbraucher weitergegeben. Selbst bei einem Preis von 25 €/t CO<sub>2</sub> (der aktuelle Preis beträgt nur 6 Euro) würde sich dies nur in einem Preisanstieg von 0,06 € pro Liter Benzin niederschlagen. Es liegt auf der Hand, dass dies keine großen Auswirkungen auf das Verbraucherverhalten haben würde und die Einbeziehung des Verkehrssektors in das EHS nicht die erwünschten Emissionssenkungen bringen würde. **IndustriAll Europe lehnt den Vorschlag einer Einbeziehung des Straßenverkehrs in das EHS aus folgenden Gründen ab:**
  - a. Das dadurch gesetzte Preissignal ist zu schwach und auch zu indirekt, um die Forschung der Automobilzulieferer im Bereich der CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung anzustoßen.
  - b. Dies trägt nicht zur Entwicklung CO<sub>2</sub>-armer Technologien im Straßenverkehr und dementsprechend auch nicht zur langfristigen Wettbewerbsfähigkeit des Sektors bei.
10. **Autos müssen für Durchschnittsbürger bezahlbar bleiben.** Auch wenn strengere Emissionsnormen die Kraftstoffkosten senken, bilden höhere Neuwagenpreise aufgrund der Ausstattung mit CO<sub>2</sub>-armer Technologie ein schwerwiegendes Kaufhindernis für Menschen mit mittleren Einkommen. Angemessene Rückzahlungsfristen (beispielsweise maximal 5 Jahre), attraktive Finanzierungsangebote, die die Gesamtbetriebskosten widerspiegeln, oder Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing sollten weiterentwickelt werden (laut einer Studie des *International Council for Clean Transportation* (ICCT) schlägt sich ein Emissionswert von 75 g/km für den Endverbraucher in einem Mehrpreis zwischen 1140 und 3528 € pro Kfz nieder).
11. Schließlich befürwortet industriAll Europe ausdrücklich:
  - a. die Schaffung von **Anreizen zur Verjüngung des alternden europäischen Fahrzeugbestands** und für den Austausch älterer Fahrzeuge durch neue und emissionsärmere, um sicherzustellen, dass die CO<sub>2</sub>-Minderungsmaßnahmen auch auf Ebene der EU-Mitgliedstaaten umgesetzt werden;

- b. die Ergänzung der CO<sub>2</sub>-Vorschriften durch **Strategien zur Verringerung der Umweltauswirkungen von Kfz über ihren gesamten Lebenszyklus** (einschließlich Produktion und Wiederverwertung).
12. Der jüngste „Abgas“-Skandal hat gezeigt, dass Selbstregulierung in der Automobilindustrie nicht funktioniert, denn diese führte zu einer wachsenden Diskrepanz zwischen Tests unter Laborbedingungen auf „rollenden Straßen“ und dem was PKW unter Echt-Bedingungen verbrauchen und ausstoßen. Deshalb muss das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure - WLTP) ohne weitere Verzögerung eingeführt werden. Um die Glaubwürdigkeit des Sektors und das Verbrauchervertrauen wiederherzustellen, müssen die Testverfahren von unabhängigen staatlichen Gremien ausgeführt und kontrolliert werden. Es ist nicht länger hinnehmbar, dass Automobilhersteller versuchen Fahrzeuge zu verkaufen, in dem sie die Öffentlichkeit falsch informieren. Ehrliche Information ist auch ein Weg den Beschäftigten, die täglich ihr Bestes tun, um zuverlässige und hochwertige Produkte zu liefern, Respekt zu erweisen. Schließlich besteht industriAll Europe auf mehr Transparenz hinsichtlich der tatsächlichen Emissionswerte und des Kraftstoffverbrauchs sowie auch im Hinblick auf die Ergebnisse der Forschung über Dekarbonisierungstechnologien.

## Schlussfolgerung

Die CO<sub>2</sub>-Vorschriften für die Automobilindustrie haben zweifellos einen Innovationsschub ausgelöst und zur internationalen Wettbewerbsposition des Sektors beigetragen. Emissionsnormen sind zwar durchaus umstritten, haben aber zum Erhalt hochwertiger Arbeitsplätze sowohl bei den OEM-Herstellern als auch den Zulieferer beigetragen. Politische Maßnahmen zur Förderung CO<sub>2</sub>-emissionsarmer Verkehrsmittel müssen ehrgeizig sein, um die EU-Klimaziele zu erfüllen. Angesichts der erheblichen Unsicherheit bezüglich der Marktakzeptanz von Elektrofahrzeugen unterstützt industriAll Europe den Vorschlag zur Festlegung neuer Zielvorgaben für CO<sub>2</sub>-Emissionen, jedoch nur für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. **Die Ziele müssen technisch erreichbar und wirtschaftlich tragbar sein und dürfen keine Arbeitsplätze gefährden.** Außerdem sollten Programme und Bestimmungen entwickelt werden, um die Markteinführung von alternativen Antriebssystemen zu fördern. Dies sollte die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs voranbringen, für Investitionssicherheit der Industrie sorgen und Europas internationale Führungsrolle im Bereich der schadstoffärmeren Fahrzeuge stärken. Da dies eine bedeutende soziale, wirtschaftliche und technologische Umwälzung darstellt, müssen klare und langfristige Strategiepläne erstellt werden, um diesen Übergang zu begleiten.

**IndustriAll Europe ist der Meinung, dass eine Doppelstrategie basierend auf:**

- **der signifikanten Reduzierung der tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren um mindestens 1,5 % pro Jahr bis 2030 (beispielsweise durch Ausschöpfung des vollen Potenzials, das die Ausstattung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren mit alternativen Energiequellen bietet) und**
- **der Steigerung des Marktanteils elektrischer Fahrzeuge um mindestens 1 % pro Jahr bis 2030**

**umweltpolitisch ehrgeizig, wirtschaftlich realistisch und sozialverträglich ist.**

**Die Einführung kohlenstoffarmer Fahrzeuge muss von einer ehrgeizigen Industriepolitik begleitet werden, um die F&E in alternative Antriebssysteme zu fördern, die gesamte Wertschöpfungskette (einschließlich Batterien) für emissionsfreie Fahrzeuge in der Europäischen Union zu entwickeln, die Beschäftigten zu qualifizieren und Arbeitsplätze in diesem Schlüsselsektor der europäischen Fertigungsindustrie zu erhalten und zu schaffen.**

**Auf diese Weise sollte die EU in der Lage sein, einen Mehrwert zu schaffen für:**

- **die Beschäftigten:** durch die Verteidigung der internationalen Führungsrolle im Bereich der kraftstoffsparenden Technologien wird der Sektor imstande sein, hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen bzw. zu sichern;
- **die Umwelt:** weniger Emissionen und effizientere, weil vernetzte Verkehrssysteme;
- **die Industrie:** die Entwicklung moderner Technologien im Automobilssektor mit seiner umfangreichen Lieferkette leistet einen wertvollen Beitrag zur Erreichung des von der Kommission festgelegten Ziels, den Anteil des verarbeitenden Gewerbes am Bruttonationalprodukt der EU auf 20 % zu erhöhen.