

---

## Deutscher Industrie- und Handelskammertag

---

### Revision der EU-Verordnung für die Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nach 2021 [COM (2017) 676 final]

#### Das Wichtigste in Kürze

- Die CO<sub>2</sub>-Regulierung für neue Fahrzeuge sollte de facto technologieneutral ausgestaltet werden, um die Effizienzziele bei Neufahrzeugen kostengünstig erreichen zu können. Auch die Premium-Segmente deutscher Hersteller müssen dabei ihre Marktchancen erhalten können.
- Mit der Regulierung post-2021 wird der Strukturwandel in der Automobilbranche hin zu emissionsarmen Fahrzeugen beschleunigt. Dabei sollte sichergestellt werden, dass dieser Wandel ohne Strukturbrüche insbesondere für die mittelständische Zulieferindustrie erfolgen kann.
- Das 2030-Ziel ist ambitioniert, dient allerdings dem Erreichen der EU-Klimaziele für 2030. Das Zwischenziel 2025 kommt jedoch einer Verschärfung der Vorgaben gleich, da der Markthochlauf von „Zero and Low Emission Vehicles“ (ZLEV) sich voraussichtlich weiterhin nicht linear, sondern exponentiell entwickelt. Das fixe Zwischenziel sollte daher nicht bindend sein und ausschließlich für eine Evaluation des Zielerreichungsgrades genutzt werden.
- Die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele in den Nicht-ETS-Sektoren für 2030 sind ambitioniert. Für eine kostengünstige Zielerreichung sollten die Potenziale moderner biogener sowie synthetischer flüssiger und gasförmiger Kraftstoffe jetzt adressiert werden und entsprechend als Erfüllungsoption anerkannt werden.

#### Allgemeine Bemerkungen

Die EU-Kommission legte am 8. November 2017 das zweite Mobilitätspaket vor. Darin enthalten sind neue Zielvorgaben für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß neuer Pkws und leichter Nutzfahrzeuge (N1) für die Jahre 2021 bis 2030.

Europa hat sich ambitionierte Klimaziele gesetzt, zu deren Erreichung die deutsche Wirtschaft entscheidend beiträgt. In Bezug auf CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs mit Verbrennungsmotoren gehen wirtschaftliche Effizienz und Umweltschutz Hand in Hand. Unternehmen – insbesondere Verkehrsunternehmen – haben ein originäres Interesse daran, effizientere Verbrennungsfahrzeuge nutzen

zu können, da sie damit pro Kilometer Betriebskosten einsparen. Für entsprechende Investitionsentscheidungen ist es wichtig, dass die Herstellerangaben zu CO<sub>2</sub>-Emissionen mit den tatsächlichen Emissionen im Fahrbetrieb übereinstimmen.

Es ist daher grundsätzlich nachvollziehbar, dass die EU seit Jahren durch die Vorgabe immer engerer CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards Anreize für die Entwicklung und den Bau effizienterer Fahrzeuge setzt sowie jetzt auf das Emissionstestverfahren WLTP umstellt. Zudem ist es der richtige Ansatz, dass die EU bei der Festlegung der CO<sub>2</sub>-Emissionen schrittweise vorgeht, um die Vorgaben an den Stand des unter Einbezug wirtschaftlicher Aspekte technisch Möglichen anzupassen.

Dennoch müssen die Vorgaben das technisch Machbare im Auge behalten und auch die Auswirkungen auf den Anschaffungspreis eines Neufahrzeugs berücksichtigen. Ist der technische Aufwand zu hoch und deshalb ein Neufahrzeug preislich unattraktiv, verlangsamt sich die Erneuerung der Fahrzeugflotte. Die CO<sub>2</sub>-Minderung steht auf dem Papier, wirkt sich aber in der Realität nicht aus.

Ferner müssen die Ziele im Verhältnis zu den Anstrengungen anderer Kontinente und Länder (USA, China) bewertet werden. Das Pariser Klimaabkommen bietet zwar die Chance, dass andere Länder ebenfalls vermehrt Klimaanstrengungen unternehmen. Erst die genauen Umsetzungsregeln werden jedoch zeigen, wie ernsthaft ambitioniertere Politikansätze außerhalb Europas tatsächlich in Erwägung gezogen werden. Außerdem sollten diese Ziele im Verhältnis mit dem o. g. Risiko der Wirtschaft betrachtet werden.

#### Wirtschaftsbezug

Von der Automobilindustrie hängen in Deutschland direkt 800.000 Arbeitsplätze ab – in der Gesamtwirtschaft sind es bis zu 1,8 Millionen. Die meisten dieser Arbeitsplätze stehen direkt mit der Entwicklung und Produktion von Fahrzeugen auf Basis des Verbrennungsmotors in Verbindung.

Bei der Regulierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist daher die Abwägung von Umweltinteressen mit denen zur Erhaltung von Wertschöpfung und Arbeitsplätzen gefragt. Eine zu enge Setzung der CO<sub>2</sub>-Standards könnte zu einem zu raschen Strukturwandel in der Automobilindustrie führen, der mit negativen Auswirkungen für Wertschöpfung, regionale Wirtschaftsstrukturen und Arbeitsplätze verbunden ist. So schätzt beispielsweise eine Studie des ifo-Instituts den möglichen Arbeitsplatzverlust auf bis zu 600.000 Arbeitsplätze bei einem schnellen Aus für die Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Der Vorschlag der EU-Kommission zur Regulierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von Pkws und leichten Nutzfahrzeugen ist daher von zentraler Bedeutung für die deutsche Wirtschaft insgesamt.

## **DIHK-Bewertung im Einzelnen**

### Zielwerte

Der DIHK schätzt den Vorschlag der EU-Kommission insgesamt als ausgewogen ein, auch aufgrund des Bezugs zu den EU-Emissionszielen für den Nicht-ETS-Sektor bis 2030. Dennoch ist die Zielsetzung, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Neuwagenflotten bis 2025 um 15 % und bis 2030 um 30 % zu senken, eine Herausforderung für die Automobilindustrie. Schließlich entspricht der Basisgrenzwert von 95g/km einem Flottendurchschnittsverbrauch von 3,6 Liter Diesel (4,1 Liter Benzin). Dennoch ist mit diesen CO<sub>2</sub>-Zielwerten eine Transformation des Angebots der Automobilindustrie zu CO<sub>2</sub>-emissionsärmeren Fahrzeugen ohne größere Strukturbrüche eher möglich, als wenn starre Quoten für Elektrofahrzeuge eingeführt würden. Denn für die Gesamtwirtschaft hätte ein zu schneller Strukturwandel signifikante Auswirkungen, da weitere Zulieferindustrien wie der Maschinenbau und die Chemieindustrie betroffen sind.

Das Zwischenziel 2025 kommt jedoch einer Verschärfung der Vorgaben gleich, da der Markthochlauf von „Zero and Low Emission Vehicles“ (ZLEV) sich voraussichtlich weiterhin nicht linear, sondern exponentiell entwickelt. Ein festes Zwischenziel wäre allein mit mehr Elektroautos und nur zu volkswirtschaftlich höheren Kosten erreichbar. Das fixe Zwischenziel sollte daher nicht bindend sein und für eine Evaluation des Zielerreichungsgrades genutzt werden.

### Technologieneutralität: Erfüllungsoptionen erweitern

Für die Gesamtwirtschaft ist es von Vorteil, dass Technologieneutralität gegeben ist und damit auch Verbrennungsmotoren langfristig einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion leisten können.

Erfreulich ist, dass die EU-Kommission von einer direkten Quote für Elektrofahrzeuge abgesehen hat. Nach aktuellem Stand des Verordnungsvorschlages werden die vorgegebenen Zielwerte bis 2025 und 2030 de facto nur mit einer starken Verbreitung von Batterieelektroautos erreicht werden können.

Für eine technologieoffene und ggf. auch kostengünstige Zielerreichung sollten die Potenziale moderner biogener sowie synthetischer flüssiger und gasförmiger Kraftstoffe jetzt adressiert werden. Das Inverkehrbringen sowie die entsprechenden Zertifikate sollten als Erfüllungsoption für die Erreichung der Flottengrenzwerte anerkannt werden können. Eine Doppelanrechnung muss gleichzeitig ausgeschlossen sein. Die Grenzwerte werden damit effizient erreicht werden können, weil die Nutzer entsprechend ihrer Präferenzen entscheiden können.

Mit diesem Ansatz wird zudem der Schlussfolgerung der EU-Kommission aus der Evaluierung zur Verordnung Rechnung getragen, dass die Emissionen aus der Kraftstoffproduktion im Regelwerk bisher nicht betrachtet werden.

Darüber hinaus kann sich dieser Einstieg in eine industrielle Produktion synthetischer Kraftstoffe als Option für die Emissionsminderung im Fahrzeugbestand entwickeln. Sinken die Gestehungskosten für diese Kraftstoffe durch die Skalierung der chemischen und technischen Verfahren, kann sich deren Anwendung später auch in den Fahrzeugbestand ausdehnen. Denn: Wie im Gebäudesektor gilt auch im Verkehrssektor, dass die Klimaziele einfacher und auch effizienter zu erreichen sind, wenn der Bestand in CO<sub>2</sub>-Minderungsstrategien einbezogen wird.

Darüber hinaus werden die Kosten der technologischen Lernkurve breit verteilt und nicht ausschließlich von den im internationalen Wettbewerb stehenden Anwendungsbereichen zu zahlen sein, in denen nach heutigem Stand langfristig synthetische Kraftstoffe zur weitestgehenden CO<sub>2</sub>-Minderung erforderlich sein werden (bspw. Schiffe, Flugzeuge und z. T. LKW).

### Messverfahren

Unternehmen – insbesondere Verkehrsunternehmen – haben ein originäres Interesse, Betriebskosten einzusparen. Dies setzt voraus, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuge, die sie auf der Straße emittieren, mit den Herstellerangaben der CO<sub>2</sub>-Emissionen übereinstimmen. Es ist daher grundsätzlich richtig, die Messmethode von NEFZ auf WLTP umzustellen.

Problematisch für die Hersteller ist allerdings, dass mit Umstellung von NEFZ auf WLTP zunächst Unsicherheit verbunden ist, weil die für 2030 (und 2025) verbindlichen Reduktionsziele erst Ende 2022 feststehen. Um Planbarkeit für Investitionen in umweltfreundliche Technologien herzustellen, sollte daher ein Weg gefunden werden, die zu erreichenden Flottengrenzwerten bereits früher zu ermitteln.

### **Ansprechpartner**

**Till Bullmann**, Wärmemarkt, Brennstoffe, Gebäudeenergie  
[bullmann.till@dihk.de](mailto:bullmann.till@dihk.de), 030 20308-2206

**Julian Schorpp**, Europäische Energie- und Klimapolitik  
[schorpp.julian@dihk.de](mailto:schorpp.julian@dihk.de), 0032 2 286-1635

### **Wer wir sind**

Unter dem Dach des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) haben sich die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich der DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein.

Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir auf demokratischem Weg zu gemeinsamen Positionen der Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.

Darüber hinaus koordiniert der DIHK das Netzwerk der 140 Auslandshandelskammern, Delegationen und Repräsentanzen der Deutschen Wirtschaft in 92 Ländern.

Er ist im Register der Interessenvertreter der Europäischen Kommission registriert (Nr. 22400601191-42).