



## Positionspapier

### Klimaschutzziele technologieoffen erreichen

#### Internationale Kraftfahrzeughersteller unterstützen Pariser Klimaziele

Die internationalen Kraftfahrzeughersteller unterstützen die Pariser Klimaschutzziele. Eine weitere Erderwärmung wäre mit erheblichen Gefahren für Menschen und Umwelt verbunden. Diese Folgen des Klimawandels wären auch in Deutschland stark spürbar. Daher hat sich die internationale Staatengemeinschaft im Jahr 2015 mit dem Pariser Klimaabkommen darauf geeinigt, die Erderwärmung auf maximal 2° C zu begrenzen. Dafür ist im Rahmen international koordinierter Anstrengungen eine Halbierung der globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen notwendig. Fakt ist: Deutschland muss eine wesentliche Rolle beim Klimaschutz spielen, auch wenn hierzulande nur rund zweieinhalb Prozent des weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes verursacht werden. Der Verkehrssektor steht in Deutschland für ca. 22 Prozent aller Treibhausgasemissionen.

#### Internationale Kraftfahrzeughersteller streben klimaneutrale Mobilität an

Die internationalen Kraftfahrzeughersteller werden einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs leisten. Je nach individueller Unternehmensstrategie streben sie eine klimaneutrale Mobilität bis spätestens zur Mitte des Jahrhunderts an. Schon bisher sind sie vorangegangen und haben den CO<sub>2</sub>-Ausstoß neuer Pkw in Deutschland kontinuierlich gesenkt. Darüber hinaus waren es vor allem die internationalen Marken, die frühzeitig Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in den Markt gebracht haben.

#### Für Pkw und Lkw gelten schon heute anspruchsvollste CO<sub>2</sub>-Ziele

In der Debatte über weitere Maßnahmen zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr müssen die bereits geltenden Vorgaben aus der europäischen CO<sub>2</sub>-Regulierung zwingend berücksichtigt werden. Die EU hat für Pkw und Lkw auch im weltweiten Vergleich sehr scharfe Reduktionsziele festgelegt, die bis 2030 schrittweise erfüllt werden müssen. Es ist zu erwarten, dass Mobilität und Transport allein dadurch in den kommenden Jahren einen deutlichen Beitrag zur Erfüllung der Klimaschutzziele leisten, aber für Unternehmen und Verbraucher auch teurer werden.

Für Personenkraftwagen gilt zunächst das 95-Gramm-Ziel, das 2021 erreicht werden muss. Demnach dürfen alle im Jahr 2021 neu zugelassenen Pkw in der EU im Durchschnitt nur noch 95 Gramm CO<sub>2</sub>/km ausstoßen. Das entspricht einem Kraftstoffverbrauch von unter vier Liter Benzin je 100 km. Bis 2025 muss der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß um weitere 15 Prozent, bis 2030 um 37,5 Prozent gesenkt werden. Für schwere Nutzfahrzeuge schreibt die EU eine Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von Neufahrzeugen um 15 Prozent bis 2025 und um 30 Prozent bis 2030 vor. Basis für die schweren Nutzfahrzeuge ist der Flottenverbrauch des Jahres 2019. Die europäische CO<sub>2</sub>-Regulierung erzeugt damit bereits jetzt größtmöglichen Druck zur Einführung emissionsarmer Antriebe.

### Technologieoffene Lenkung notwendig

Langfristig sind die gesetzten Klimaziele nur im Rahmen eines technologieoffenen Lenkungsansatzes erreichbar. Neben der Elektromobilität sind auch Wasserstoff, Gas und synthetische Kraftstoffe notwendig. Die Fahrzeughersteller setzen beim Antrieb der Zukunft ihre eigenen Schwerpunkte. Gerade vor dem Hintergrund der international unterschiedlichen Entwicklungen und Rahmenbedingungen ist es deswegen weiterhin geboten, am Grundsatz der Technologieoffenheit festzuhalten. Jede einzelne klimapolitische Maßnahme oder Abgabe muss daher zwingend daraufhin geprüft werden, ob sie einzelne Technologien diskriminieren kann.

### Kundenakzeptanz ist entscheidend

Klimaschutz funktioniert nur, wenn die Verbraucher mitgehen und emissionsarme Fahrzeuge und Mobilitätslösungen akzeptieren. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sind heute noch nicht in jeder Hinsicht mit herkömmlichen Fahrzeugen wettbewerbsfähig. Umso wichtiger ist die Schaffung eines Ökosystems, in dem der Kauf und Betrieb von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben besonders attraktiv wird. Von einer lückenlosen Infrastruktur bis hin zu steuerlichen und finanziellen Anreizen – zahlreiche konkrete Einzelmaßnahmen und Bausteine müssen dabei nahtlos ineinandergreifen. Wesentliche Maßnahmen hat der VDIK bereits im [Positionspapier „Der deutsche Kraftfahrzeugmarkt benötigt weitere Anreize für die Verbreitung alternativer Antriebe“](#) dargelegt.

### Maßnahmen müssen sozial ausgewogen sein

Grundsätzlich müssen alle Maßnahmen sozial ausgewogen sein. Anreize für elektrisches Fahren dürfen im Gegenzug nicht zu einer massiven Verteuerung der Mobilität mit herkömmlichen Antrieben führen. Die mittlerweile von Politik und Sachverständigen vorgestellten verschiedenen Systeme zur Bepreisung von CO<sub>2</sub>-Emissionen sind daher insbesondere unter diesem Gesichtspunkt auf Tauglichkeit zu prüfen.

September 2019