



Gesamtverband
Verkehrsgewerbe
Niedersachsen e.V.

CEP STUDIE: DEKARBONISIERUNG DES STRASSENVERKEHRS DURCH EINE GLOBAL WETTBEWERBSFÄHIGE EU-AUTOMOBILINDUSTRIE

23.01.2025

Im Auftrag des Europäischen Automobilherstellerverbandes (ACEA) hat das Centrum für Europäische Politik (cep) eine Studie zur Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie veröffentlicht. Darin empfehlen die Autoren den Institutionen der EU bei den CO₂-Flottengrenzwerten mehr auf Technologieoffenheit und marktbasierende Dekarbonisierung zu setzen. Dies sei der Schlüssel, um Wettbewerbsfähigkeit und Klimaziele in Einklang zu bringen.

Die Studie schlägt verschiedene politische Optionen vor, die einen flexiblen Ansatz zur Dekarbonisierung ermöglichen sollen. Die Forscher argumentieren, dass dies die Erreichung der EU-Klimaziele ohne Beeinträchtigung der globalen Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Automobilsektors ermöglichen würde. Die Ökonomen des cep betonen, dass der geplante EU-Emissionshandel ETS 2, und die daraus resultierende harmonisierte CO₂-Bepreisung, die Emissionen im Straßenverkehr wirksam begrenzen und die Erreichung der EU-Klimaziele garantieren wird. Daher sei es klimapolitisch unbedenklich, wenn die EU bei den CO₂-Flottengrenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge (Verordnung (EU) 2019/1242), Vans und Pkw (Verordnung (EU) 2019/631) mehr Flexibilität zulasse. Die Autoren warnen zudem vor dem Verlust lukrativer Märkte an globale Wettbewerber und fordern, der europäischen Automobilindustrie die Weiterentwicklung effizienter Verbrennungsmotoren zu ermöglichen, ähnlich wie in China und den USA. Abschließend wird eine ausgewogene Strategie für eine marktorientierte Dekarbonisierung gefordert. Dabei soll die E-Mobilität zwar die Hauptrolle spielen, aber es wird auch eine langfristige Perspektive für effiziente Verbrenner- und

Hybridfahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen als wichtig erachtet, um Arbeitsplätze, Wertschöpfung und Forschung in der EU zu erhalten.

Konkret skizziert die Studie folgende, sinnvolle, Maßnahmen zur Anpassung der gegenwärtigen europäischen Regulierung:

- Erweiterung der CO₂-Reduktionsziele um zusätzliche Technologieoptionen: Neben Elektro- und Wasserstoffantrieben sollten auch fortschrittliche Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe zur Zielerreichung beitragen können.
- Verlängerung der Perspektive für Verbrennungsmotoren: Statt eines faktischen Verbots ab 2040 sollte der Einsatz von Verbrennungsmotoren mit CO₂-neutralen Kraftstoffen auch danach möglich bleiben, z. B. durch einen Anrechnungsmechanismus wie dem Carbon-Correction-Factor (CCF)
- Anrechnung von Biokraftstoffen: Fahrzeuge, die nachweislich mit nachhaltigen Biokraftstoffen betrieben werden, sollten bei der CO₂-Bilanzierung bessergestellt werden.
- Verbindliche Ausbauziele für Infrastruktur gekoppelt an eine Reduzierung der Flottengrenzwerte: Festlegung von verpflichtenden Zielen für den Aufbau von Lade- und Tankinfrastruktur für alle relevanten alternativen Antriebsarten entlang der europäischen Verkehrskorridore. Bei Nichterfüllung schlägt das cep eine Reduzierung der Flottengrenzwerte vor. Damit würde der Infrastrukturoberlauf zur elementaren Stellschraube der Flottentransformation.

Quelle: DSLV_2025-01-22_SCB

Dekarbonisierung des Straßenverkehrs durch eine global wettbewerbsfähige EU-Automobilindustrie_Studie (PDF, 3382004 Byte)

Dekarbonisierung des Straßenverkehrs durch eine global wettbewerbsfähige EU-Automobilindustrie_Zusammenfassung (PDF, 758928 Byte)