

- 01** Die Automobilindustrie steht zu den Pariser Klimazielen. Die **CO2-Flottenregulierung** ist nicht mit hinreichenden politischen Maßnahmen unterlegt und so nicht zu erfüllen. Wir setzen auf Anreize und gute Standortbedingungen statt auf neue Belastungen für Industrie und Verbraucherinnen und Verbraucher. Eine schnelle Verbesserung der Rahmenbedingungen wird entscheidend sein, damit Verbraucherinnen und Verbraucher so schnell wie möglich auf Elektromobilität umsteigen können und auch wollen.
- 02** Der Hochlauf der Elektromobilität als der wesentliche Beitrag bleibt aktuell hinter den Erwartungen zurück. Daher sollten die **Reviews** (Pkw/Nfz) auf das Jahr 2025 vorgezogen werden und der Fortschritt regelmäßig politisch überprüft werden. Gleichzeitig muss mit Blick auf drohende Zielverfehlungen in 2025 eine **Entlastung** geschaffen werden, um die Automobilindustrie in der aktuellen Krise nicht zusätzlich zu belasten und die Investitionsmöglichkeiten der Unternehmen nicht zusätzlich einzuschränken.
- 03** Im besonderen Fokus steht die **Lade- und H2-Tankinfrastruktur** mit der notwendigen Erhöhung des **AFIR-Ambitionsniveaus**, in Verbindung mit einem beschleunigten **Netzausbau**. Der Ausbau muss vorauslaufend und orientiert an den Zielen der CO2-Gesetzgebung und des entsprechenden Fahrzeughochlaufs erfolgen.
- 04** Die **robuste Versorgung mit Rohstoffen und Vorprodukten** ist von zentraler Bedeutung. Die EU-Kommission muss die außenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dringend verbessern, mögliche Risiken analysieren und insbesondere das Netzwerk der Abkommen und Partnerschaften zügig ausbauen.
- 05** Die EU-Kommission muss im Sinne der Technologieoffenheit gemäß Erwägungsgrund 11 umgehend einen konkreten und technisch machbaren Rahmen entwickeln, damit auch **Carbon Neutral Fuels Fahrzeuge** unmittelbar als CO2-frei eingestuft werden.
- 06** Der Blick muss stärker auch auf den Fahrzeugbestand gerichtet werden, um die Klimaziele im Verkehr auch mit Hilfe **erneuerbarer Kraftstoffe** zu erreichen. Auf EU-Ebene muss dabei neben einer höheren **THG-Quote in der RED III** insbesondere ein **Post-2030-Zielpfad** geschaffen werden.
- 07** Elektromobilität muss in der Gesamtbilanz einen **klaren Kostenvorteil** bieten. Eine Reduzierung des **Ladestrompreises** durch mehr Wettbewerb, Technologie und regulatorische Optionen ist hier neben einer Reduzierung von **Steuern und Abgaben** von zentraler Bedeutung.
- 08** Es ist zu prüfen, mit welchen Maßnahmen Verbraucherinnen und Verbraucher einen **praktischen Vorteil** durch Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge im Straßenverkehr erhalten können. Dazu sind europäische Erfahrungen auszuwerten und in angepasster Form zu übertragen, wo es möglich und sinnvoll erscheint.
- 09** Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen, dass **ökonomische Anreizsysteme** ohne marktverzerrende Preisschwellen einen erfolgreichen Beitrag zum Hochlauf der Elektromobilität leisten.
- 10** Das Vertrauen in die Elektromobilität muss grundsätzlich gestärkt werden. Dazu gehört eine aktive **Positivkommunikation Elektromobilität**. Industrie und Politik müssen hierbei an einem Strang ziehen und gemeinsame Konzepte umsetzen.