

# 10 Punkte für eine klimaneutrale Mobilität

## I. Ziele aktiv mit Maßnahmen unterfüttern

1. Die Automobilindustrie steht zu den Pariser Klimazielen. Die CO<sub>2</sub>-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 klimaneutrale Antriebe umsteigen können und auch wollen.
2. Der Hochlauf der Elektromobilität als der wesentliche Beitrag bleibt aktuell hinter den Erwartungen zurück. Daher sollten die Reviews (Pkw/Nfz) jeweils ein Jahr auf 2025/26 vorgezogen werden und der Fortschritt regelmäßig politisch überprüft werden. Die Bewertung der Flottenzielerreichung 2025 sollte als Teil des Reviews und den sich daraus insgesamt ergebenden Anpassungsbedarfen (z.B. Flexibilitäten) erfolgen.

## II. Infrastruktur ausbauen und Versorgung sichern

3. Im besonderen Fokus steht die Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur (Pkw/Nfz) mit der notwendigen Erhöhung des AFIR Ambitionsniveaus, in Verbindung mit einem beschleunigten Netzausbau. Der Ausbau muss vorauslaufend und orientiert an den Zielen der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung und des entsprechenden Fahrzeughochlaufs erfolgen.
4. Die robuste Versorgung mit Rohstoffen und Vorprodukten ist von zentraler Bedeutung. Die EU-Kommission muss die europäischen und außenwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dringend verbessern, mögliche Risiken analysieren und insbesondere das Netzwerk der Abkommen und Partnerschaften zügig ausbauen.

## III. Erneuerbare Kraftstoffe helfen Klimaziele zu erreichen

5. Die EU-Kommission muss im Sinne der Technologieoffenheit gemäß Erwägungsgrund 11 umgehend einen technisch und am Markt umsetzbaren Rahmen entwickeln, damit auch Carbon Neutral Fuels Fahrzeuge unmittelbar als CO<sub>2</sub>-frei eingestuft werden.
6. 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.

## IV. Verbraucherinnen und Verbraucher mit Vorteilen gewinnen

7. Elektromobilität muss in der Gesamtbilanz einen klaren Kostenvorteil bieten. Eine Reduzierung des Ladestrompreises durch mehr Wettbewerb und Technologie, sowie durch eine Senkung von Steuern und Abgaben, ist von zentraler Bedeutung. Dies gilt in gleichem Maße für die erneuerbaren Kraftstoffe, wie beispielsweise H<sub>2</sub>.
8. Anreizsysteme ohne marktverzerrende Preisschwellen leisten einen erfolgreichen Beitrag zum Hochlauf klimaneutraler Antriebe. Speziell bei Nfz spielt eine langfristige Perspektive für die CO<sub>2</sub>-bezogene Maut eine entscheidende Rolle.
9. 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.
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.