

Künftige CO₂-Emissionsnormen für Pkws

Klimawandel und Straßenverkehr

verabschiedet vom 7. industriAll Europe-Exekutivausschuss
Brüssel, 2. Dezember 2015 | industriAll 74/201

Die Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) ist ein wichtiger Teil der im Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen aus dem Jahr 1992 festgeschriebenen internationalen Klimapolitik. Die Industrieländer müssen ihre Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2050 um 80 % verringern, um die Erderwärmung auf 2 °C zu begrenzen. Die EU hat ihrerseits in ihrem Klima- und Energiepaket konkrete Ziele für den Zeitraum bis 2020 festgelegt: Reduktion der CO₂-Emissionen um 20 %, Anteil erneuerbarer Energien von 20 % und Steigerung der Energieeffizienz um 20 %. Diese Ziele werden ergänzt durch den (im Oktober 2014 vereinbarten) Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030, der die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 reduzieren und den Anteil der erneuerbaren Energien auf 27 % sowie die Energieeffizienz um 27 % gegenüber 2005 steigern soll. Schließlich hat sich die EU auch verpflichtet, die CO₂-Emissionen bis 2050 um 80-95% zu reduzieren, um die folgenschwere globale Erwärmung zu verhindern.

Rund 31 % des Treibhausgasausstoßes der EU entfallen auf Verkehrsaktivitäten (einschließlich Luft- und Schifffahrt). Für 20 % davon ist der Straßenverkehr verantwortlich, Pkws allein für 12 %. Das Verkehrsweißbuch aus dem Jahr 2011 kam zu dem Schluss, dass zur Erfüllung der EU-Ziele eine Minderung der Verkehrsemissionen bis 2050 um 60 % gegenüber dem Stand von 1990 erforderlich ist. Dies entspricht, ausgehend vom aktuellen Niveau, einer jährlichen Reduzierung von 3 %. In diesem Zusammenhang wird im Rahmen des EU-Klimapaketes für den Zeitraum bis 2030 vom Straßenverkehr (gemeinsam mit Landwirtschaft und Bauwesen – Sektoren, die nicht unter das Emissionshandelssystem fallen) verlangt, die Emissionen im Vergleich mit 2005 um 30 % zu senken. Zusätzlich fordert das jüngste Paket zur Energieunion einen energieeffizienten Verkehrssektor mit geringen CO₂-Emissionen mit umfassenden Vorschlägen, um die Abhängigkeit der EU von Erdölimporten (Europa gibt jährlich 300 Mrd. € für Öleinfuhren aus, 2/3 davon für den Straßenverkehr) durch die Förderung alternativer Energiequellen, effizientere Preise für Infrastruktur und die Verbesserung der Energieeffizienz zu verringern. Während der Gesamt-CO₂-Ausstoß seit 1990 um 19 % abnahm, verzeichneten die Verkehrsemissionen hingegen einen Anstieg von 23 %. Die Reduzierung der Kohlenstoffintensität des Straßenverkehrs ist deshalb entscheidend, wenn wir die Verkehrsemissionen senken und unsere Klimaziele erreichen wollen.

Die Elektrifizierung des Straßenverkehrs hat begonnen (auch die ersten wasserstoffbetriebenen Autos sind auf dem Markt), und Elektroautos bieten sicherlich viele Vorteile gegenüber herkömmlichen Verbrennungsmotoren, wie niedrigere Betriebskosten und eine bessere Luftqualität. Die Europäische Kommission hat die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien nachdrücklich unterstützt. Der Umstieg auf schadstoffärmere und umweltfreundliche Autos war auch ein Punkt der EU-Strategie zur Konjunkturbelebung (die europäische Initiative für umweltgerechte Kraftfahrzeuge), und die Industrie hat erhebliche Ressourcen in die Entwicklung eines Massenmarkts für Elektrofahrzeuge investiert. Es gibt jedoch noch eine ganze Reihe von Einschränkungen, die einer raschen Marktaufnahme entgegenstehen: begrenzte

Reichweite, lange Aufladezeiten, hohe Kosten und geringe Zuverlässigkeit der Batteriesätze, schlechte Leistung bei niedrigen Temperaturen, fehlende Ladeinfrastruktur usw.

Obwohl die Verkaufszahlen von Elektrofahrzeugen im letzten Jahr um 37 % auf 75 000 gestiegen sind, liegt ihr Marktanteil immer noch bei enttäuschenden 0,6 %. Einen echten Durchbruch bei Elektroautos gab es nur in Norwegen. Dank umfassender Fördermaßnahmen (keine Mautgebühren für Elektroautos, freie Nutzung der Busspuren, gratis Parken, kostenloses Aufladen und Kaufzuschüsse) halten Elektroautos in Norwegen jetzt einen Marktanteil von 12,5 %. Es bedarf jedoch eines technologischen Quantensprungs, um die Preise für Elektroautos zu halbieren, die Reichweite der Batterien zu verdoppeln und so ihre Attraktivität zu steigern. Erst wenn die Gesamtbetriebskosten von Elektrofahrzeugen (einschließlich aufladbarer Hybridfahrzeuge) auf dem Niveau konventioneller Antriebssysteme liegen, wird die Marktaufnahme zumindest in den Segmenten Fortschritte machen, für die solche Erwägungen besonders wichtig sind (Flotten des öffentlichen und privaten Sektors, Mietwagenunternehmen, Carsharing-Firmen, Taxis usw.). Andernfalls wird ein Massenmarkt für reine Elektroautos nicht ins Rollen kommen. Die Aussichten für Hybridfahrzeuge (insbesondere Plug-in-Hybrid), die das Problem der „Reichweitenangst“ (beschränkte Reichweite von reinen Elektrofahrzeugen) nicht haben, sind hingegen besser.

Die Elektrifizierung des Straßenverkehrs bedeutet wahrscheinlich eine radikale Veränderung des Automobilsektors, da Elektroautos in der Fertigung und Instandhaltung weniger kompliziert sind. Darüber hinaus wird die schrittweise Ablösung der Mechanik durch Elektronik und IT die Konstruktion von Fahrzeugen und die industrielle Wertschöpfungskette der gesamten Automobilindustrie (Konstrukteure, Zulieferer, Wartung, Recycling) tiefgreifend verändern. Die Autos der Zukunft sind mehr „fahrende iPads“, vollgestopft mit Software-Anwendungen, die sie mit der Außenwelt verbinden. Mit dem Einstieg von Branchenneulingen aus dem IKT- oder Batteriesektor ist sicherlich zu rechnen. Gegenwärtig besteht aber noch eine erhebliche Unsicherheit über die künftige Akzeptanz von Elektrofahrzeugen: Prognosen für das Jahr 2025 reichen von 5 bis 50 % beim Verkauf von Neuwagen.

Zentrale Punkte der aktuellen CO₂-Regulierung

Die europäischen Autohersteller haben in den 1990er-Jahren freiwillige Vereinbarungen zu Verringerung der CO₂-Emissionen von Pkws getroffen, aber substanzielle CO₂-Reduzierungen wurden vor allem nach der Einführung verbindlicher Normen erreicht. Im Jahr 2009 führte die EU erstmals verbindliche CO₂-Normen für Pkws ein. Die Verordnung aus diesem Jahr legte für 2015 ein Ziel von 130 g/km für den durchschnittlichen Flottenverbrauch aller Hersteller fest. Abhängig vom mittleren Fahrzeuggewicht waren höhere Emissionswerte für einzelne Hersteller erlaubt. 2011 wurde eine vergleichbare Norm für leichte Nutzfahrzeuge (LNfz) eingeführt, die für das Jahr 2017 einen Zielwert von 175 g/km vorgab.

Ende 2013 vereinbarten das Europäische Parlament und der Rat, die CO₂-Normen bis 2021 nochmals auf 95 g/km zu senken (in der Zwischenzeit wurde auch ein CO₂-Ziel von 147 g/km für LNfz festgelegt). Die Kernpunkte der aktuellen Pkw-Verordnung (EU-333/2014) sind:

- Ein Zielwert von 95 g CO₂ pro km für 2021 (was einem Verbrauch von 3,8 Liter auf 100 km entspricht). Vergleichbare Normen sehen in den USA eine Reduzierung bis 2025 von derzeit 29,7 Meilen pro Gallone (mpg) auf 54,5 mpg (umgerechnet 93 g/km), in Japan bis 2020 auf 105 g/km und in China bis 2020 auf 117 g/km vor.
- Das Fahrzeuggewicht wird als ein Grundparameter beibehalten (je schwerer eine Wagenflotte ist, desto höher ist der erlaubte CO₂-Emissionswert). Der Faktor beträgt 0,0333, für je 100 kg Mehrgewicht sind also 3,33 g/km mehr CO₂ erlaubt.

- Für den Einsatz von „Öko-Innovationen“ (im Prüfzyklus nicht angemessen erfasste Technologien wie beispielsweise Solardächer, Abwärmerückgewinnung oder LED-Beleuchtung) können maximal 7 g/km auf die Zielvorgabe angerechnet werden.
- Zusätzliche Gutschrift für emissionsarme Fahrzeuge: Zwischen 2020 und 2022 zählt jedes Auto mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g/km mehr zur Erfüllung des Zielwerts: doppelt (also für 2 Fahrzeuge) im Jahr 2020, mit Faktor 1,67 im Jahr 2021 und mit Faktor 1,33 im Jahr 2022.
- Ein neuer Testzyklus, der die realen Fahrbedingungen besser widerspiegelt: Infolge des neuen Prüfzyklus werden dann die Diskrepanzen zwischen den alten CO₂-Werten und den Emissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb (Unterschiede von bis zu 20 %) bereinigt.
- Einführung einer Überschreitungsabgabe von 95 € pro g CO₂ je km ab dem Jahr 2021.
- Eine Überprüfungsklausel, die besagt, dass bis Ende 2015 neue Emissionsnormen für die Zeit nach 2020 festgelegt werden. Das Europäische Parlament hat diesbezüglich im April 2014 für einen Zielkorridor von 68-78 g/km für das Jahr 2025 gestimmt.

Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß von Neuwagen ist von etwa 160 g/km im Jahr 2006 auf 127 g/km im Jahr 2013 (-21 %) gesunken. Der für das Jahr 2015 festgelegte gesetzliche Zielwert von 130 g/km wurde also schon zwei Jahre früher erreicht. Für den aktuellen Zeitraum (2015–2021) gilt für alle Hersteller eine Verringerung von 27 %. Die neuen Normen für 2021 entsprechen einer Reduzierung um 40 % gegenüber dem Stand von 2007. Die absoluten Verkehrsemissionen liegen jetzt, nach einem jahrzehntelangen Anstieg, 10 % unter dem Niveau von 2007. Dieser Rückgang ist zum Teil auf die Auswirkungen der Finanzkrise und den starken Anstieg der Benzinpreise zurückzuführen. Der technologische Fortschritt ist jedoch ebenfalls beeindruckend (Dreizylinder-Motoren, Turboaufladung, Benzin-Direkteinspritzung, moderne Getriebe, Leichtbaumaterialien usw.). Es besteht heute allgemeiner Konsens darüber, dass die EU-Gesetzgebung zum CO₂-Ausstoß von PKW im Großen und Ganzen ein Erfolg ist, wenn es um die Reduzierung der Emissionen und das Vorantreiben kohlenstoffarmer Innovationen in technologieutraler Art und Weise bei gleichzeitiger Gewährleistung der Investitionssicherheit der Hersteller geht.

Die richtigen Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie schaffen

1. **IndustriAll European Trade Union befürwortet die Festlegung neuer und ehrgeiziger Kfz-Emissionsgrenzwerte** für die Zeit nach 2021 als wichtigen Schritt zur Erreichung der EU Klimaziele. Emissionsnormen sind der Schlüssel für die Reduzierung der CO₂-Emissionen im Transportsektor, da sie die Treibstoffeffizienz erhöhen ohne spezifische Technologielösungen zu diktieren. IndustriAll Europe ist auch der Auffassung, dass dabei positive Synergien zwischen ökologischen Zielen und der Förderung von Investitionen geschaffen werden müssen, was wiederum die Innovation ankurbeln und sich positiv auf die Beschäftigung auswirken würde. Emissionsstandards haben technologischen Fortschritt angestoßen und zu einer eindrucksvollen Verbesserung der Umweltfreundlichkeit von Autos geführt. Neue Standards können ein Impulsgeber für weitere Innovationen sein, aber diese Standards müssen realisierbar sein.
2. Das bedeutet, dass ein **klarer und langfristiger Fahrplan** entwickelt werden muss, um die für diesen sehr komplexen Sektor mit seiner ausgedehnten Lieferkette erforderliche Investitions- und Planungssicherheit zu gewährleisten, Investitionen mit Produktzyklen zu synchronisieren und die Ziele der EU in Bezug auf nachhaltige Entwicklung für Industrie (der es ermöglicht werden muss, zusätzliche Investitionen in Forschung und Equipment in einer normalen Zeitspanne zu amortisieren) und Verbraucher (entsprechende Zusatzkosten sollten durch geringeren Kraftstoffverbrauch ausgeglichen werden) zu erreichen. Emissionsnormen sollten sowohl ökologische als auch industrielle Ziele verfolgen. Sie sollten die Industrie dabei unterstützen, weiter Technologien zur

- Senkung der CO₂-Emissionen zu entwickeln bzw. umzusetzen. Eine Vorreiterrolle bei der Kraftstoffeffizienz befördert nach Auffassung von industriAll Europe auch eine Entwicklung hin zu mehr Nachhaltigkeit im Automobilssektor. Gleichzeitig stärkt dies die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors, schafft Märkte für neue Technologien und wirkt sich positiv auf die Beschäftigung aus. Schließlich hat die Verringerung der Importe von Treib- und Brennstoffen eine Steigerung der inländischen Kaufkraft zur Folge, was wieder anderen Wirtschaftssektoren zugutekommt.
3. Da die erwartete zukünftige Verbreitung von Fahrzeugen mit extrem niedrigem CO₂-Ausstoß mit erheblicher wirtschaftlicher und technologischer Unsicherheit verbunden ist, **schlägt industriAll Europe vor, künftige Emissionsnormen nur auf konventionelle Antriebssysteme (einschließlich der Hybridisierung des Verbrennungsmotors) anzuwenden.** IndustriAll Europe unterstützt strenge Emissionsregelungen zur Effizienzmaximierung herkömmlicher Technologien. Zusatzkosten sollten durch geringeren Kraftstoffverbrauch ausgeglichen werden. In diesem Zusammenhang muss berücksichtigt werden, dass die Zeit der einfachen Einsparungen (z. B. Stopp-Start-Systeme, LED-Beleuchtung und kleinere Motoren) vorbei ist, die Jagd nach immer kleineren Einsparergebnissen kostenintensiv ist und die Reduzierung des Fahrzeuggewichts teure Leichtbauwerkstoffe wie z. B. Kohlefasern erfordert. Bei der Festlegung neuer Grenzwerte für den Zeitraum bis 2030 muss daher den physikalischen Grenzen Rechnung getragen werden, die dem Downsizing und der Optimierung gesetzt sind.
 4. Strengere Emissionsstandards müssen in technologieneutraler Art und Weise erreicht werden. Das bedeutet, dass wir Diesel nicht diskriminieren dürfen. Diesel-Fahrzeuge haben einen 20% geringeren CO₂-Ausstoß als Benzinler. Gleichzeitig sollte Diesel auch aus industrieller Sicht unterstützt werden, da die europäischen Hersteller weltweit führend im Bereich der Diesel-Technologie sind. Allerdings müssen die Hersteller auch zeigen, dass sie imstande sind, Technologien zu entwickeln, um unter normalen Fahr-/Betriebsbedingungen die von der Politik und Gesellschaft geforderten CO₂- und anderen Emissionswerte zu erreichen.
 5. **IndustriAll Europe fordert** vor der Festlegung neuer Emissionsgrenzwerte für 2025 und darüber hinaus (das Europäische Parlament und die EU-Kommission haben beispielsweise eine indikative Zielspanne von 68-78g angegeben, was in absoluten Zahlen einer linearen Entwicklung des aktuellen Reduzierungspfades entspricht; dieser Zielkorridor unterliegt einer umfassenden Folgenabschätzung) **eine umfassende soziale und wirtschaftliche Abschätzung der Auswirkungen** auf die europäische Automobillieferkette und einen echten sozialen Dialog über diese Ergebnisse durchzuführen.
 6. Gleichzeitig ist es **wichtig, die Markteinführung von extrem emissionsarmen Fahrzeugen zu fördern**, denn sie haben das Potenzial für eine noch größere Reduzierung der Gesamt-CO₂-Emissionen. Die Elektrifizierung des Verkehrs ist der nächste logische Schritt zur Senkung der Emissionen. Die Entwicklung und die Markteinführung von Elektroautos, an der Steckdose aufladbaren Hybridfahrzeugen, Wasserstofffahrzeugen sowie anderer kraftstoffeffizienter Modelle sollten volle Unterstützung erhalten. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass Europa zu einem Vorreiter der Elektromobilität wird. Angesichts des Kostenvorteils von Strom gegenüber Benzin sollte besonderes Augenmerk auf Carsharing-Systeme, Taxiunternehmen, Flottenbetreiber und Nutzfahrzeuge gelegt werden, für die die Gesamtbetriebskosten ein wichtiges Argument sind. Die von diesen Early Adopters ausgehende Marktzugkraft könnte die zur Kostensenkung erforderlichen Skaleneffekte bringen.
 7. **Die Elektrifizierung und Digitalisierung des Verkehrs ist ein bedeutender technologischer Wandel**, der mit tief greifenden strukturellen Veränderungen in der Wirtschaft und Gesellschaft einhergeht. Die Auswirkungen auf Beschäftigung und Kompetenzen, die Struktur des Sektors, die Verteilung der Wertschöpfung in der Lieferkette, die Arbeitsteilung zwischen OEM-Herstellern, IKT-Unternehmen, Zulieferern usw. werden massiv sein. IndustriAll Europe besteht daher darauf, dass für alle

- Programme bezüglich der Förderung von Elektromobilität flankierend soziale Folgeabschätzungen durchgeführt werden. Gleichzeitig sollte die Industriepolitik darauf hinwirken, die Präsenz europäischer Unternehmen entlang der gesamten Lieferkette sicherzustellen bzw. zu stärken (z. B. Batterietechnologien), und die industrielle Umstellung von Regionen sicherstellen, die negativ von diesen technologischen Umwälzungen betroffen sind. Für die betroffenen Arbeitnehmer muss durch Einkommensgarantien, Erleichterung des Übergangs in eine neue Beschäftigung, Umschulungsangebote usw. ein „gerechter Übergang“ garantiert werden.
8. Die Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen kann nur erreicht werden, wenn sich auch andere Verkehrsarten außer Pkws und LNfz an immer strengere CO₂-Normen halten. Auch die **Luft- und Schifffahrt muss einen Beitrag** zur Erreichung der ehrgeizigen EU-Klimaziele leisten.
 9. Die Reduzierung der Emissionen und die Förderung der Elektromobilität müssen in eine **umfassende Strategie zur Förderung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums** eingebunden sein. Die effiziente Nutzung von Verkehrsflotten, eine Verkehrsverlagerung zu weniger treibhausgasintensiven Fortbewegungsmitteln, die Integration von (vernetzten) Pkws mit dem öffentlichen Verkehr, der Aufbau eines Tankstellennetzes für alternative Kraftstoffe, die Einführung von Verkehrstelematiksystemen zur Überwachung von Verkehrsströmen, dies alles trägt dazu bei, die Verkehrssysteme in der EU umweltfreundlicher zu gestalten.
 10. Bestimmte interessierte Kreise fordern von der Politik die Einbeziehung des Straßenverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem (EHS). Die einzige Möglichkeit dies umzusetzen, besteht darin, die Kraftstoffanbieter zum Kauf von Emissionsrechten zu verpflichten, denn die CO₂-Emissionen von Millionen von Auspuffanlagen zu messen, wäre zu kompliziert. Die Kosten würden dann über höhere Kraftstoffpreise an den Endverbraucher weitergegeben. Selbst bei einem Preis von 25 €/t CO₂ (der aktuelle Preis beträgt nur 6 Euro) würde sich dies nur in einem Preisanstieg von 0,06 € pro Liter Benzin niederschlagen. Es liegt auf der Hand, dass dies keine großen Auswirkungen auf das Verbraucherverhalten haben würde und die Einbeziehung des Verkehrssektors in das EHS nicht die erwünschten Emissionsenkungen bringen würde. **IndustriAll Europe lehnt den Vorschlag einer Einbeziehung des Straßenverkehrs in das EHS aus folgenden Gründen ab:**
 - a. Das dadurch gesetzte Preissignal ist zu schwach und auch zu indirekt, um die Forschung der Automobilzulieferer im Bereich der CO₂-Emissionsminderung anzustoßen.
 - b. Dies trägt nicht zur Entwicklung CO₂-armer Technologien im Straßenverkehr und dementsprechend auch nicht zur langfristigen Wettbewerbsfähigkeit des Sektors bei.
 11. **Autos müssen für Durchschnittsbürger bezahlbar bleiben.** Auch wenn strengere Emissionsnormen die Kraftstoffkosten senken, bilden höhere Neuwagenpreise aufgrund der Ausstattung mit CO₂-armer Technologie ein schwerwiegendes Kaufhindernis für Menschen mit mittleren Einkommen. Angemessene Rückzahlungsfristen (beispielsweise maximal 5 Jahre), attraktive Finanzierungsangebote, die die Gesamtbetriebskosten widerspiegeln, oder Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing sollten weiterentwickelt werden (laut einer Studie des *International Council for Clean Transportation* (ICCT) schlägt sich ein Emissionswert von 75 g/km in einem Mehrpreis für den Endverbraucher zwischen 1140 und 3528 € pro Kfz nieder).
 12. Schließlich befürwortet industriAll Europe ausdrücklich:
 - a. Die Schaffung von **Anreizen zur Verjüngung des alternden europäischen Fahrzeugbestands** und für den Austausch älterer Fahrzeuge durch neue und emissionsärmere, um sicherzustellen, dass die CO₂-Minderungsmaßnahmen auch auf Ebene der EU-Mitgliedstaaten umgesetzt werden.
 - b. Die Ergänzung der CO₂-Vorschriften durch **Strategien zur Verringerung der Umweltauswirkungen von Kfz über ihren gesamten Lebenszyklus** (einschließlich Produktion und Wiederverwertung).

13. Der jüngste „Abgas“-Skandal hat gezeigt, dass Selbstregulierung in der Automobilindustrie nicht funktioniert, denn diese führte zu einer wachsenden Diskrepanz zwischen Tests unter Laborbedingungen auf „rollenden Straßen“ und dem was PKW unter Echt-Bedingungen verbrauchen und ausstoßen. Deshalb muss das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure - WLTP) ohne weitere Verzögerung eingeführt werden. Um die Glaubwürdigkeit des Sektors und das Verbrauchervertrauen wieder herzustellen, müssen die Testverfahren von unabhängigen staatlichen Gremien ausgeführt und kontrolliert werden.

Fazit

Die CO₂-Vorschriften für die Automobilindustrie haben zweifellos einen Innovationsschub ausgelöst und zur internationalen Wettbewerbsposition des Sektors beigetragen. Emissionsnormen sind zwar durchaus umstritten, haben aber zur Sicherung hochwertiger Arbeitsplätze sowohl bei den OEM-Herstellern als auch den Zulieferer beigetragen. Politische Maßnahmen zur Förderung CO₂-emissionsarmer Verkehrsmittel müssen ehrgeizig sein, um die EU-Klimaziele zu erfüllen. Angesichts der erheblichen Unsicherheit bezüglich der Marktaufnahme von Elektrofahrzeugen unterstützt industriAll Europe den Vorschlag zur Festlegung neuer Zielvorgaben für CO₂-Emissionen, jedoch nur für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. **Die Ziele müssen technisch erreichbar und wirtschaftlich tragbar sein und dürfen keine Arbeitsplätze gefährden.** Außerdem sollten Programme und Bestimmungen entwickelt werden, um die Markteinführung von alternativen Antriebssystemen zu fördern. Dies sollte die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs voranbringen, für Investitionssicherheit der Industrie sorgen und Europas internationale Führungsrolle im Bereich der schadstoffärmeren Fahrzeuge verteidigen.

Die EU sollte darauf abzielen, eine nachhaltige Industriepolitik für den Automobilsektor zu entwickeln, die einen Mehrwert schafft für:

- die Arbeitnehmer: Verteidigung der internationalen Führungsrolle im Bereich der kraftstoffsparenden Technologien; Sektor ist in der Lage, hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen bzw. zu sichern;
- die Umwelt: weniger Emissionen und effizientere, weil vernetzte Verkehrssysteme;
- die Verbraucher: geringere Gesamtbetriebskosten;

die Industrie: die Entwicklung moderner Technologien im Automobilsektor mit seiner umfangreichen Lieferkette leistet einen wertvollen Beitrag zur Erreichung der von der Kommission zur Erhöhung des Anteils des verarbeitenden Gewerbes am Bruttonutzenprodukt der EU auf 20 % festgelegten Ziele.