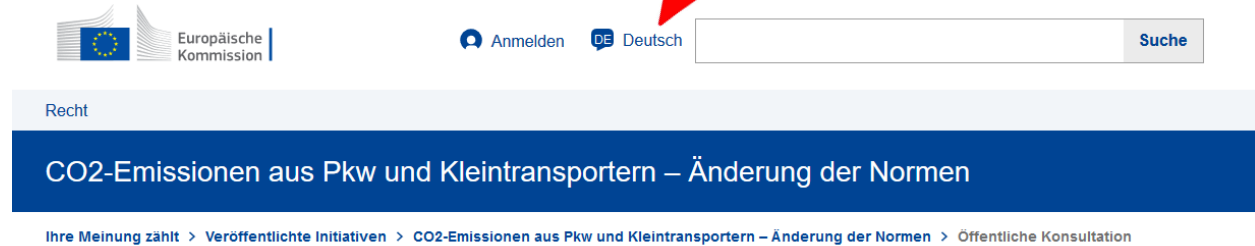


Ausfüllhilfe

Link zur Umfrage und zum Fragebogen (PDF): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12655-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans/public-consultation>

#1: Ihr könnt oben auf “Deutsch” umstellen



Logo der Europäischen Kommission | Anmelden | Deutsch | Suche

Recht

CO2-Emissionen aus Pkw und Kleintransportern – Änderung der Normen

Ihre Meinung zählt > Veröffentlichte Initiativen > CO2-Emissionen aus Pkw und Kleintransportern – Änderung der Normen > Öffentliche Konsultation

#2: [Link zum Fragebogen\(PDF\)](#)

Beantwortung des Fragebogens

Sie können an dieser öffentlichen Konsultation teilnehmen, indem Sie den Online-Fragebogen ausfüllen. Wenn Sie den Online-Fragebogen nicht verwenden können, kontaktieren Sie uns bitte unter nachstehender E-Mail-Adresse.

Fragebögen sind in mehreren oder allen EU-Amtssprachen verfügbar. Sie können Ihren Beitrag in jeder EU-Amtssprache einreichen.

Aus Gründen der Transparenz werden Organisationen und Unternehmen, die an öffentlichen Konsultationen teilnehmen, gebeten, sich im [Transparenzregister der EU](#) registrieren zu lassen.

Fragebogen beantworten >

#3: Registrierung oder LogIn mit SocialMedia oder eID

Eine Teilnahme ohne Registrierung ist nicht möglich.

Falls ihr euch einen Account anlegt, kann es längere Zeit dauern (bis zu 24h), bis ihr eine Bestätigungsmail von der EU bekommt.

(*Vermutlich wird es nicht wie üblich von einem Computer, sondern von einem EU-Mitarbeiter bearbeitet ;-)*)

Nach der Registrierung bekommt ihr eine Bestätigungsmail und müsst ein Passwort festlegen.

Hinweis: Die Anmeldung mit einem "Fake-Account" oder unter falschem Namen ist nicht möglich. Nur real existierende Personen können teilnehmen bzw. erfolgreich die Registrierung abschließen.

Bei der Anmeldung gibt es auch die Möglichkeit ein "Authentifizierungsverfahren" auszuwählen, was aber nicht zwingend nötig ist, es genügt das Passwort.

Ihr könnt den Fragebogen online bearbeiten oder als PDF herunterladen, um ihn lokal zu speichern.

→Wir empfehlen die Onlineversion.

Achtung: Zur Dokumentation solltet ihr den Fragebogen runterladen, bevor ihr ihn abschickt!!! → Siehe "Als Entwurf speichern"
Ihr erhaltet nach Abschluss keine Kopie per Mail!

Der Fragebogen muss nicht vollständig gefüllt werden, ihr könnt einzelne Fragen oder ganze Abschnitte auch unbeantwortet lassen. Ganz zum Schluss besteht auch die Möglichkeit ein Dokument anzuhängen.

EUSurvey requires you to authenticate




Sign in to continue

Use your e-mail address


Next

[Create an account](#)

Or

 Facebook
 Twitter
 Google

Or use the eID of your country

 Select your country

Willkommen zurück,

(Extern)

[Mit anderer E-Mail-Adresse anmelden?](#)

Passwort

[Passwort vergessen?](#)

Authentifizierungsverfahren

Passwort



Anmelden

Kontakt

CLIMA-C04-

ARES@ec.europa.eu

[PDF-Version herunterladen](#)

Als Entwurf speichern

#4: Sprache des Beitrags und Beteiligung als "EU-Bürger/in" auswählen. Angaben zur Person und Herkunftsland auswählen. Datenschutzerklärung:

* Datenschutzeinstellungen für die Veröffentlichung

Die Kommission beabsichtigt, die Antworten auf diese öffentliche Konsultation zu veröffentlichen. Sie können entscheiden, ob Ihre persönlichen Daten öffentlich zugänglich gemacht werden oder anonym bleiben sollen.

Anonym

Lediglich Ihr Beitrag, Ihr Herkunftsland und das entsprechende von Ihnen ausgewählte Profil werden veröffentlicht. Alle anderen personenbezogenen Angaben (Name, Name und Größe der Organisation, Transparenzregisternummer) werden nicht veröffentlicht.

Öffentlich

Ihre personenbezogenen Angaben (Name, Name und Größe der Organisation, Transparenzregisternummer, Herkunftsland) werden zusammen mit Ihrem Beitrag veröffentlicht.

Ich stimme den [Datenschutzbestimmungen](#) zu.

#5: "Ziel" (Punkt1)

Es gibt nur eine Auswahlmöglichkeit pro Frage, die Angaben im Folgenden sind zur Orientierung. Bitte füllt den Fragebogen eurer Meinung entsprechend aus.


Wie wichtig sind Ihrer Meinung nach die folgenden Ziele für die künftigen Rechtsvorschriften über CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge?

Bewerten Sie ihre Bedeutung auf einer Skala von 1 bis 5, wobei 5 für „sehr wichtig“ steht und 1 für „unwichtig“.

	1	2	3	4	5
Senkung der CO ₂ -Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zur Verwirklichung des Ziels einer Emissionsreduktion von insgesamt mindestens 55 % bis 2030 und des Ziels der Klimaneutralität bis 2050	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Förderung der Marktakzeptanz emissionsfreier Fahrzeuge und Steigerung des Angebots, sodass sie erschwinglicher werden	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stärkung von Wettbewerbsfähigkeit, industrieller Führungsrolle und Innovationen sowie Förderung der Beschäftigung in der Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der EU	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Verringerung der Gesamtbetriebskosten für die Verbraucher	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Beitrag zur Verringerung der Luftverschmutzung	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Reduzierung des Energieverbrauchs und der Importabhängigkeit der EU	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

#6: "Künftige CO-Emissionsvorgaben für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge"

Zielvorgaben

Wie wichtig sind Ihrer Meinung nach die folgenden Maßnahmen im Zusammenhang mit den künftigen Zielvorgaben für CO₂-Emissionen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die im Juni 2021 vorgestellt werden sollen? 

	1	2	3	4	5
Verschärfung der Zielvorgaben für CO ₂ -Emissionen für Pkw bis 2025	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verschärfung der Zielvorgaben für CO ₂ -Emissionen für leichte Nutzfahrzeuge bis 2025	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verschärfung der Zielvorgaben für CO ₂ -Emissionen für Pkw bis 2030	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verschärfung der Zielvorgaben für CO ₂ -Emissionen für leichte Nutzfahrzeuge bis 2030	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Festlegung strengerer Zielvorgaben für CO ₂ -Emissionen für neue Pkw und neue leichte Nutzfahrzeuge bis 2035	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Festlegung strengerer Zielvorgaben für CO ₂ -Emissionen für neue Pkw und neue leichte Nutzfahrzeuge bis 2040	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Bis wann sollten die CO₂-Normen Ihrer Meinung nach so streng werden, dass alle neuen Pkw/leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei sind, um zur Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050 beizutragen?

	bis 2035	bis 2040	nach 2040	Die CO ₂ -Normen sollten nicht so streng werden, dass alle neuen Pkw/leichten Nutzfahrzeuge emissionsfrei sind
Für Pkw	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Für leichte Nutzfahrzeuge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Die Folgenden Textpassagen sind Orientierungshilfen, bitte nicht Copy/Paste!!!
Bitte formuliert die Aussagen in euren eigenen Worten und ergänzt eurer Meinung entsprechend.

Haben Sie zusätzliche Anmerkungen zu den künftigen Zielvorgaben? Wenn ja, können Sie diese im Folgenden ausführen:

höchstens 1000 Zeichen

Mir ist es wichtig, dass sich die Zielvorgaben an den tatsächlich verursachten CO₂- und Treibhausgasemissionen orientieren und nicht fiktiv angerechnet bzw. angenommen werden.

Des Weiteren halte ich die in Deutschland geplante Mehrfachanrechnung von Ladestrom im Rahmen der RED2 Umsetzung und die Tank to Wheel Anrechnung von E-Fahrzeugen mit 0g CO₂/100km für nicht zielführend, da die Emissionen, je nach lokalem Strommix, in den Sektor Energieherstellung verlagert werden.

Selbst bei der Zielerreichung von 10 Mio. Elektrofahrzeugen bis zum Jahr 2030 werden noch sehr viele Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in Betrieb sein. Der heutige und zukünftige Fahrzeugbestand mit Verbrennungsmotor muss an der Erreichung der Klimaziele beteiligt werden. Durch die Förderung von regenerativen Kraftstoffen und eFuels wäre dies in kurzer Zeit machbar.

Zeitraumen der Zielvorgaben

Nach der derzeitigen Verordnung gelten die gleichen Flottenziele fünf Jahre lang, bevor sie erhöht werden. Um eine effektive Emissionsreduktionskurve zu gewährleisten, könnten auch andere Möglichkeiten in Erwägung gezogen werden.

Geben Sie bitte an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zustimmen. 🗳️

Bewerten Sie auf einer Skala von 1 bis 5, wobei 5 volle Zustimmung und 1 keine Zustimmung bedeutet. Es müssen nicht alle Aussagen bewertet werden.

	1	2	3	4	5
Wie im derzeitigen Rechtsrahmen sollten weiterhin die gleichen Ziele fünf Jahre lang gelten, bevor sie erhöht werden.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Ziele sollten jedes Jahr erhöht werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Für den Fall, dass die Ziele häufiger erhöht werden, sollte zusätzliche Flexibilität bezüglich der jährlichen Einhaltung dieser Ziele eingeräumt werden; beispielsweise durch Übertragung und/oder Vorwegnahme, damit eine Übererfüllung in einem bestimmten Jahr auf nachfolgende Jahre übertragen werden kann und/oder eine Untererfüllung in einem bestimmten Jahr in den nachfolgenden Jahren durch eine Übererfüllung ausgeglichen werden kann.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

#7: “Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge“ (Punkt 3)

Hinweis vorweg: Uns geht es um die Gleichbehandlung aller zur Verfügung stehenden Technologien, die einen Beitrag zur schnellst möglichen Defossilisierung in den Sektoren Energie, Verkehr und Wärme leisten können. Die Übervorteilung der Elektromobilität steht in keinem Verhältnis zum Beitrag der Technologie zur Emissionsreduzierung. Dennoch haben Elektrofahrzeuge in bestimmten Einsatzbereichen bei entsprechender Größe und Batteriekapazität ihre Berechtigung (auch wenn diese global betrachtet durch ihren höheren Produktionsaufwand zunächst zu einer kurzfristigen Erhöhung der THG Emissionen führen).

Worin bestehen Ihrer Ansicht nach die größten Hindernisse für die Marktakzeptanz emissionsfreier Fahrzeuge?

- Preis emissionsfreier Fahrzeuge
- Preis-Leistungs-Verhältnis von Schlüsselkomponenten wie Batterien
- Verfügbarkeit der Lade-/Betankungsinfrastruktur
- Begrenzte Reichweite
- Verfügbarkeit von Fahrzeugmodellen
- Andere...

Bitte machen Sie nähere Angaben:

höchstens 1000 Zeichen

Dem Kunden werden bei einem Elektrofahrzeug (BEV) 0g CO₂/km versprochen. Diese Aussage stimmt nicht und ist eine bewusste Täuschung des Verbrauchers. Zur Steigerung einer Marktakzeptanz für E-Autos gehört daher auch, dass man die **Klimaemissionen** möglichst genau und vollständig (Cradle to Cradle; Kreislaufwirtschaft) erfasst und diese entsprechend bewertet.

Die finanziellen Anreize für die Einführung der e-Mobilität, kommt nicht einer breiten Bevölkerungsschicht zugute, sondern konzentrieren sich auf finanziell besser gestellte Bürger und größere Firmen mit entsprechendem Fahrzeugbestand. Eine Förderung des ÖPNV's mit einer Reduktion der Fahrpreise für Bus und Bahn würde einen wesentlich höheren Beitrag hinsichtlich geringeren Emissionen und Verkehrsbelastung leisten und einen wesentlich breiteren Teil der Gesellschaft treffen.


Eine ausschließliche Fokussierung auf e-Mobilität führt zu einer Verfehlung der 1,5° Ziele, da das CO₂ Budget, durch die Herstellung der benötigten Fahrzeuge und den Aufbau der Ladeinfrastruktur überbeansprucht werden würde.

Reine BEV können nur einen Teilbereich des Nutzerprofils abbilden.

Viele Bürger parken ihr Fahrzeug an Parkplätzen im öffentlichen Raum und haben keinen eigenen Parkplatz im Wohnhaus mit Lademöglichkeit.


Der manuelle Prozess des Ladens der Fahrzeuge (Kabel mit Ladesäule verbinden und Ladevorgang starten, ggf auch direkt bezahlen) ist für viele zu unbequem und aufwändig.

Bis 2030

Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zum Anreizmechanismus für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zustimmen: 

	1	2	3	4	5
Neben den Zielvorgaben für CO ₂ -Emissionen sollte es weiterhin einen Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge geben.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zum Anreizmechanismus für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zustimmen:

Für den Anreizmechanismus infrage kommende Fahrzeuge: 

	1	2	3	4	5
Nur emissionsfreie Fahrzeuge	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alle Fahrzeuge mit Emissionen unter 50 g CO ₂ /km (wie in der derzeit geltenden Verordnung)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nur Fahrzeuge mit Emissionen unter einem niedrigeren Grenzwert als 50 g CO ₂ /km	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Bitte machen Sie nähere Angaben:
höchstens 1000 Zeichen

Die Anreizmechanismen müssen sich an den realen, nicht an den fiktiven, Emissionen der Fahrzeuge ausrichten. Ein e-Fahrzeug ist nicht pauschal emissionsfrei, da es auch hier davon abhängt, aus welcher Energiequelle das Fahrzeug gespeist wird.

Die Anreize müssen auch berücksichtigen, mit welchen Technologien die 1,5° Ziele nachhaltig erreicht werden können. Da das CO₂ Budget mit BEV überbeansprucht werden würde, sollten alle Technologien (Erdgas, Biogas, regenerative Kraftstoffe, eFuels) in Betracht gezogen werden.

Die aktuelle Politik zugunsten des Elektroautos macht in Summe die geleistete Umweltpolitik der EU unglaublich. Sie belastet dadurch Umwelt und Gesellschaft in enormen Ausmaß und erzeugt fatale wirtschaftliche Auswirkungen.

Art des Anreizes: ⓘ

	1	2	3	4	5
Das System mit einer einfachen Begünstigung sollte in seiner jetzigen Form beibehalten werden	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das System mit einer einfachen Begünstigung sollte durch eine für alle Hersteller geltende Verpflichtung zur Zulassung eines bestimmten Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ersetzt werden.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Bitte machen Sie nähere Angaben:
höchstens 1000 Zeichen

Das System sollte für alle Technologien gleichermaßen zugänglich sein. Alle Technologien die einen Beitrag zur CO₂- und THG-Reduktion leisten können, sollten entsprechend der realen Einsparungen berücksichtigt werden.

Eine Mehrfachanrechnung sollte unter allen Umständen nicht möglich sein.

Zusammenhang mit den Zielvorgaben für CO₂-Emissionen: ⓘ

	1	2	3	4	5
Die Höhe des Schwellenwerts für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge bzw. der Verpflichtung zur Zulassung solcher Fahrzeuge sollte an die neuen Ziele angepasst werden. Insbesondere die Schwellenwerte sollten angehoben werden, wenn die Emissionszielvorgaben strenger werden.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Für den Zeitraum nach 2030

Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zum Anreizmechanismus für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zustimmen: ⓘ

	1	2	3	4	5
Neben den Zielvorgaben für CO ₂ -Emissionen bedarf es weiterhin eines Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge, selbst dann, wenn die CO ₂ -Zielvorgaben strenger werden.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zum Anreizmechanismus für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zustimmen:

Für den Anreizmechanismus infrage kommende Fahrzeuge: ⓘ

	1	2	3	4	5
Nur emissionsfreie Fahrzeuge	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alle Fahrzeuge mit Emissionen unter 50 g CO ₂ /km (wie in der derzeit geltenden Verordnung)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nur Fahrzeuge mit Emissionen unter einem niedrigeren Grenzwert als 50 g CO ₂ /km	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Art des Anreizes: ⓘ

	1	2	3	4	5
Das System mit einer einfachen Begünstigung sollte in seiner jetzigen Form beibehalten werden.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das System mit einer einfachen Begünstigung sollte durch eine für alle Hersteller geltende Verpflichtung zur Zulassung eines bestimmten Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ersetzt werden.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Zusammenhang mit den Zielvorgaben für CO₂-Emissionen: ⓘ

	1	2	3	4	5
Die Höhe des Schwellenwerts für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge bzw. der Verpflichtung zur Zulassung solcher Fahrzeuge sollte an die neuen Ziele angepasst werden.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Haben Sie zusätzliche Anmerkungen zum Anreizsystem für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge? Wenn ja, können Sie diese im Folgenden ausführen:
höchstens 1000 Zeichen

0 / 1000

#8: “Beitrag erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe“ (Punkt 4)

Geben Sie bitte an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zustimmen: ②

	1	2	3	4	5
In die CO ₂ -Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sollte ein Mechanismus aufgenommen werden, damit bei der Beurteilung ihrer Einhaltung für jeden Hersteller der Anteil erneuerbarer und CO ₂ -armer Kraftstoffe berücksichtigt wird.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Für die Maßnahmen zur Dekarbonisierung von Kraftstoffen und die Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen muss es weiterhin gesonderte Rechtsinstrumente geben.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Für den Fall, dass bei der Beurteilung der Einhaltung der Normen ein System zur Berücksichtigung erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe eingeführt wird, geben Sie bitte an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zustimmen:

1. In Bezug auf die Auswirkungen: ②

	1	2	3	4	5
Mit einem solchen System wird ein ganzheitliches Konzept für die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs sichergestellt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Für den Straßenverkehr werden mehr erneuerbare und CO ₂ -arme Kraftstoffe bereitgestellt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Es werden mehr erneuerbare und CO ₂ -arme Kraftstoffe für den Straßenverkehr bereitgestellt, was zulasten der Verfügbarkeit solcher Kraftstoffe für andere Sektoren/Verkehrsträger (z. B. Luft- und Seefahrt) geht, die mit größeren Herausforderungen der Dekarbonisierung konfrontiert sind.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dies ist mit den Bemühungen der EU zur Steigerung der Effizienz und der Senkung des Energieverbrauchs nicht vereinbar.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mit einem solchen System wird es nicht mehr möglich sein, klare Zuständigkeiten und Rechenschaftspflichten für Fahrzeughersteller und Kraftstoffanbieter zu gewährleisten.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Anreiz für Innovationen, die notwendig sind, um Fahrzeuge im Straßenverkehr rechtzeitig zum Ziel der Klimaneutralität der EU für 2050 emissionsfrei zu machen, könnte geschwächt werden.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die CO ₂ -Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sollten schneller verschärft werden, um das Gesamtziel zu erreichen.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Positive Nebeneffekte in Bezug auf die Luftverschmutzung würden nicht im selben Umfang auftreten.	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2. In Bezug auf die Gestaltung des Mechanismus: ②

	1	2	3	4	5
Zur Beurteilung der Einhaltung der CO ₂ -Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sollten nur die erneuerbaren und CO ₂ -armen Kraftstoffe berücksichtigt werden, die in diesen Fahrzeugen in einem bestimmten Jahr tatsächlich genutzt wurden.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Um Doppelerfassungen zu vermeiden, sollten erneuerbare und CO ₂ -arme Kraftstoffe entweder auf die Ziele aus den Rechtsvorschriften über Kraftstoffe angerechnet werden oder zur Beurteilung der Einhaltung der CO ₂ -Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge genutzt werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Erneuerbare und CO ₂ -arme Kraftstoffe sollten anhand ihrer tatsächlich eingesparten Treibhausgasemissionen während des gesamten Lebenszyklus erfasst werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Alle erneuerbaren und CO ₂ -armen Kraftstoffe (wie nachhaltiges Biogas, Biomethan und Biokraftstoffe, erneuerbare oder CO ₂ -arme synthetische Brennstoffe) sollten berücksichtigt werden, solange sie die in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie festgelegten Mindestnachhaltigkeitskriterien erfüllen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es sollten nur die erneuerbaren und CO ₂ -armen Kraftstoffe berücksichtigt werden, mit denen die meisten Treibhausgasemissionen eingespart werden können.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Haben sie weitere Anmerkungen, Ansichten und sonstige Informationen zur möglichen Einführung eines Systems zur Berücksichtigung erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe bei der Beurteilung der Einhaltung der CO₂-Emissionsnormen für Fahrzeuge? Wenn ja, können Sie diese im Folgenden ausführen:

höchstens 1000 Zeichen

Zu 1.: Die Anrechnung sollte unabhängig von Nutzungs- und Verbrauchszeitpunkt sein. Siehe hierzu Frontier Economics: “[CREDITING SYSTEM FOR RENEWABLE FUELS – BMW](https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Downloads/C-D/crediting-system-for-renewable-fuels.pdf?__blob=publicationFile&v=4)“

Link:

https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Downloads/C-D/crediting-system-for-renewable-fuels.pdf?__blob=publicationFile&v=4

Zu 4.: Biokraftstoffe der ersten Generation sollten nicht berücksichtigt werden.

#8: “Zuweisung der Abgaben wegen Emissionsüberschreitung“ (Punkt 5)

5. Zuweisung der Abgaben wegen Emissionsüberschreitung

Hersteller, deren durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen ihre Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen überschreiten, sollten gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen, die als Einnahme für den Gesamthaushaltsplan der Union ohne spezifischen Verwendungszweck gilt.

Wie sollten diese Abgaben wegen Emissionsüberschreitung ihrer Meinung nach zugewiesen werden?

- Sie sollten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union betrachtet werden.
- Sie sollten einem neuen oder bereits bestehenden Fonds oder einem einschlägigen Programm zugewiesen werden, das darauf abzielt, einen gerechten Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft sicherzustellen, insbesondere durch Umschulung, berufliche Weiterbildung und andere Vermittlung von Kompetenzen sowie Arbeitsplatzwechsel von Arbeitnehmern in der Automobilbranche.
- Auf andere Weise ...

Bitte machen Sie nähere Angaben:

höchstens 1000 Zeichen

Vorschlag: Gelder sollten zur Forschung und Herstellung für regenerative Kraftstoffe, und der Bereitstellung von Speichersysteme für z.B. PTG verwendet werden.

Sie sollten einem Fonds zugewiesen werden, der darauf abzielt, die Herstellung von regenerativen Kraftstoffen zu fördern, und zwar auf internationaler Ebene. Die Herstellung von regenerativen Kraftstoffen ist aufgrund besserer geografischer Lage in anderen Ländern geeigneter, was zu niedrigeren Kosten und höherem Wirkungsgrad führt. Trotzdem profitiert zum Beispiel der Anlagenbau von diesen Investitionen in den eigenen Ländern. Zudem wäre die Investition auch ein Aufbauprogramm für wirtschaftlich ärmere Regionen der Welt, die aber aufgrund von mehr Sonne und Wind für die Herstellung von regenerativem Kraftstoffen in Frage kommen.

#9: “Andere Elemente des Regulierungskonzepts“ (Punkt 6)

6. Andere Elemente des Regulierungskonzepts


Die Verordnung (EU) 2019/631 enthält ein Überwachungs- und Meldesystem sowie Flexibilitätsregelungen, die eine kosteneffizientere Umsetzung zulassen, zum Beispiel die Möglichkeit, Emissionsgemeinschaften zu bilden, Kredite für den Ausbau von Ökoinnovationen, eine Ausnahmeregelung für sehr kleine Hersteller und eine Ausnahmemöglichkeit für Kleinserienhersteller.

Müssen Ihrer Meinung nach eine oder mehrere der folgenden Bestimmungen geändert werden?

	Ja	Nein	Neutral
Bestimmungen zur Überwachung und Meldung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Ökoinnovationen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Emissionsgemeinschaften	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausnahmeregelung für Hersteller mit weniger als 1000 Neuzulassungen pro Jahr	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausnahmen für Kleinserienhersteller	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

#10: “Auswirkungen“ (Punkt 7)

7. Auswirkungen

Stimmen Sie den folgenden Aussagen zu den wahrscheinlichen Auswirkungen strengerer CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zu? 

	1	2	3	4	5
Die Automobilindustrie der EU wird die Investitionen in emissionsfreie Technologien steigern.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der EU auf dem Weltmarkt wird sich erhöhen.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Soziale Gruppen mit niedrigerem Einkommen werden von einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise profitieren, da sich dadurch die Betriebskosten von Pkw verringern (z. B. geringere Anschaffungskosten für Elektrofahrzeuge, geringere Energie-/Kraftstoffkosten).	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Makroökonomische Vorteile sind sowohl in Bezug auf das BIP als auch die Beschäftigung zu erwarten.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aufgrund der rückläufigen Produktion konventioneller Antriebssysteme ist mit Arbeitsplatzverlusten in der Automobilwertschöpfungskette zu rechnen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Arbeitnehmer in der Automobilwertschöpfungskette werden neue Kompetenzen und Qualifikationen brauchen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Positive Nebeneffekte wie bessere Luftqualität, besonders im städtischen Raum, sind zu erwarten.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Positive Nebeneffekte in Bezug auf die Energieabhängigkeit sind zu erwarten.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

#11: “Zusätzliche Anmerkungen“ (Punkt 8)

8. Zusätzliche Anmerkungen

Haben Sie Anmerkungen oder zusätzliche Informationen zu Ihren Antworten auf die zuvor gestellten Fragen?

höchstens 1000 Zeichen

Die Bevorzugung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, gegenüber anderen Technologien wie z.B. Erdgas oder Biogas betriebenen Fahrzeugen; herkömmlichen Verbrennern, betrieben mit GTL- oder HVO-Kraftstoffen, sowie in Zukunft auch eFuels, steht in keinem Verhältnis zum Defossilisierungspotential der eMobilität als Ganzes (Cradle to Cradle) betrachtet.

Die Fördermaßnahmen können zu einer Erhöhung der Emissionen führen, wenn nicht sichergestellt ist/wird, dass die Fahrzeuge mit regenerativem Strom betrieben werden. Daher sollten die Fördermaßnahmen für eFahrzeuge mit der Installation von regenerativen Anlagen gekoppelt werden.

China hält bis 2060 am Einsatz des Verbrennungsmotors und dessen Weiterentwicklung fest. Europa darf die Technologieführerschaft und Kernkompetenz in diesem Bereich nicht verlieren. Die Verlagerung dieses wichtigen Industriezweiges in andere Länder, birgt ein hohes Volkswirtschaftliches Risiko und den Anstieg der Arbeitslosigkeit in ganz Europa.

Es gibt aus Klimaschutzgründen keinen Grund für lokal emissionsfreie Fahrzeuge, solange die Energieversorgung (Strom) nicht zu 100% aus regenerativen Quellen sichergestellt ist. Lokal Emissionsfreie Fahrzeuge machen nur in großen Städten mit hoher Smogbelastung Sinn. Für das Klima ist es jedoch irrelevant, ob das CO₂ direkt aus dem Auspuff oder aus dem Schornstein eines Kohlekraftwerkes kommt.

Ich verweise auf die Ergebnisse der folgenden Studie: https://www.frontier-economics.com/media/4297/rpt-frontier-uniti_mwv_effizienz-antriebssysteme_26-10-2020-stc.pdf