

EU-BESTIMMUNGEN ZUR ELEKTROMOBILITÄT

ZIELSETZUNG

Die europäische Union verfolgt klare Ziele zur Reduktion der Emissionen im Verkehrssektor. Neben der Verkehrsverlagerung spielt dabei die Fahrzeugtechnologie eine entscheidende Rolle. Zusätzlich zur allgemeinen Zielsetzung der Treibhausgasemissionsreduktion in der Europäischen Union wurden klare Ziele im Verkehrsbereich festgeschrieben. Nachfolgend finden Sie einen Auszug aus diesen Zielen:

Aktionsplan Energieeffizienz

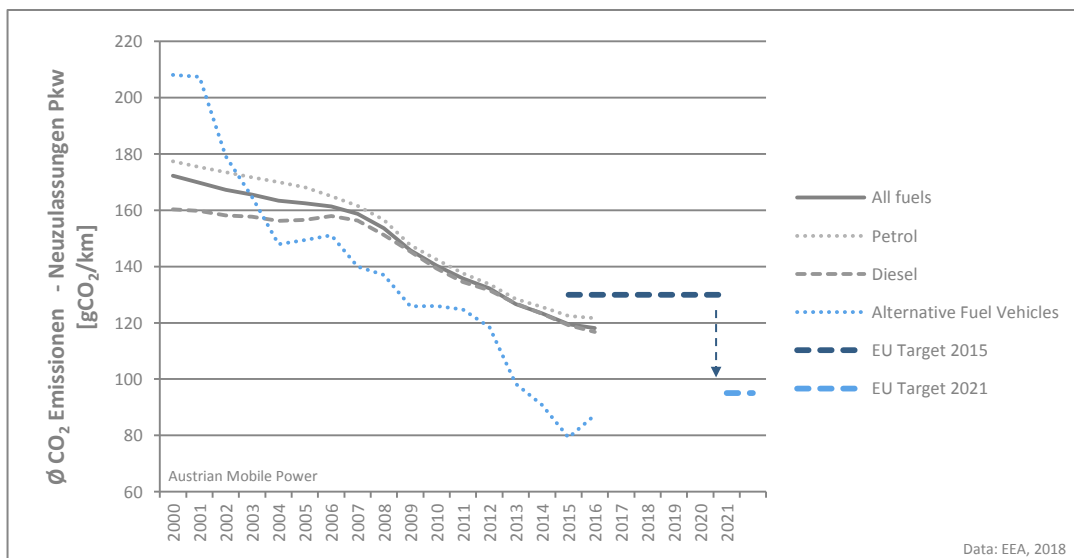
Der Aktionsplan¹ strebt eine Erhöhung der Energieeffizienz um 20% bis 2020 an. Des Weiteren soll bis 2020 der Anteil der erneuerbaren Energien im Verkehrssektor am Endenergieverbrauch 10% betragen.

Weißbuch Verkehr

Das Weißbuch Verkehr² sieht im Bereich der Elektromobilität die Halbierung der Verwendung konventioneller Fahrzeuge in der Stadtlogistik und eine CO₂-freie City-Logistik in größeren urbanen Zentren bis 2030 als wesentliche Zielsetzung.

Verordnung 333/2014: Durchschnittliche Flottenemissionen

Hauptziel der Verordnung³ ist die sukzessive Reduktion der durchschnittlichen Flottenemissionen. Bis 2021 soll der durchschnittliche Flottenwert der CO₂-Emissionen von Neuwagen auf 95g CO₂ pro km bis sinken. Diese Zielsetzung entspricht rund vier Liter Benzinverbrauch pro 100 Kilometer. Falls diese Grenzwerte nicht eingehalten werden können, drohen den Fahrzeugherstellern Strafzahlungen.



FLOTTENEMISSIONSEN – ENTWICKLUNG & ZIELE NACH VERORDNUNG 333/2014^{3,4}

Um der Automobilindustrie Anreize für Investitionen in neue Technologien zu geben, soll die Entwicklung von Fahrzeugen, die weniger CO₂ ausstoßen als traditionelle Fahrzeuge, gefördert werden. Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen zählt jeder neue Personenkraftwagen mit spezifischen CO₂-Emissionen von weniger als 50g CO₂/km als zwei Pkw im Jahr 2020 bzw. 1,67 Pkw im Jahr 2021, 1,33 Pkw im Jahr 2022 und als ein Pkw ab dem Jahr 2023. In der Praxis bedeutet dies, dass der Autohersteller in der Flotte Fahrzeuge mit einem Emissionswert von unter 50g CO₂/km durch den „Supercredit“-Faktor zwischen zwei und einem Pkw anrechnen lassen kann und damit der Flottendurchschnitt beeinflusst wird. Am 24.02.2014 wurde der entsprechende Gesetzentwurf vom EU-Parlament verabschiedet.

Richtlinie 2014/94: Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Um die Ziele der Europäischen Union zu erreichen, sollen umweltverträgliche, alternative Kraftstoffe stärkere Verbreitung finden und die dafür erforderliche Infrastruktur, wie in der Richtlinie⁵ vorgesehen, ausgebaut werden. Dazu zählt u.a. Infrastruktur für teil- und vollelektrische Fahrzeuge. Der Entwurf der Richtlinie sah noch eine Mindestanzahl an Ladepunkten für E-Fahrzeuge vor, die veröffentlichte Richtlinie sieht hingegen die Errichtung einer „angemessenen Anzahl“ von öffentlichen Ladepunkten bis 2020 vor. Jeder Mitgliedsstaat hatte dafür einen nationalen Strategierahmen zu erarbeiten, welcher in Österreich am 23.11.2016 veröffentlicht wurde. Gemäß der Richtlinie müssen NutzerInnen nichtdiskriminierenden Zugang zu öffentlicher Ladeinfrastruktur haben und Verteilernetzbetriebe mit jeder Person, die öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet oder betreibt, nichtdiskriminierend zusammenarbeiten.

Delegierte Verordnung 2015/962, zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationen

Diese Verordnung dient der Verbesserung der Zugänglichkeit, des Austauschs, der Weiterverwendung und der Aktualisierung von Straßen- und Verkehrsdaten für die Verwendung in hochwertigen, kontinuierlichen Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten in der gesamten Union. Dazu ist vorgesehen, dass jeder Mitgliedstaat einen nationalen Zugangspunkt einrichtet, der einen diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Daten ermöglicht. Die definierten Kategorien umfassen unter Anderem statische Daten zu Standorten von Ladestationen für Elektrofahrzeuge und ihre Nutzungsbedingungen sowie dynamische Straßenstatusdaten wie die Verfügbarkeit dieser Ladestationen.⁶

Guidelines on financial incentives for clean and energy efficient vehicles.

SWD(2013)27

Die Europäische Kommission hat in ihren Leitlinien für finanzielle Anreize für energieeffizienter Fahrzeuge⁷ Maßnahmen präsentiert welche für die Implementierung finanziellen Anreizen für die Förderung von „clean and energy efficient“ Fahrzeugen als sinnvoll erachtet werden. In diesem Papier wird eine Orientierung an den CO₂ Emissionen (oder CO₂ Äquivalenten) als „most natural approach“ bezeichnet und steuerliche Erleichterungen o.ä. Maßnahmen sollten sich daher an diesen orientieren. Im weiteren Verlauf der Leitlinien wird auf zwingende Rechtsvorschriften ebenso wie auf mögliche freiwillige Maßnahmen hingewiesen.

Verordnung 540/2014 Lärmemissionen

Diese Verordnung⁸ sieht eine sukzessive Reduktion der Lärmemissionen von Fahrzeugen vor. Damit wurden neue Grenzwerte stufenweise zum 1. Juli 2016, 1. Juli 2020 und 1. Juli 2024 eingeführt. In der ersten Phase sind nur die neuen Modelle der Automobilhersteller betroffen, in der zweiten und dritten Phase, mit weiteren Dezibel-Senkungen, alle neuen Modelle und Neuwagen. Der Grenzwert für Standard-Pkw wird von den 2014 geltenden 74 Dezibel auf 68 Dezibel bis Juli 2024 bzw. spätestens Juli 2026 gesenkt. Pkw mit stärkeren Motoren dürfen geringfügig lauter sein. Starkmotorisierte Schwerlasten (über 12t bzw. über 340PS) müssen ein Limit von 79dB einhalten, aktuell gelten 81dB. Eine akustische Ausstattung („AVAS“) von leisen E-Fahrzeugen wird in diesem Vorschlag ebenfalls diskutiert, eine Entscheidung hierzu wird derzeit in einer UNCECE Working Group ausgearbeitet.

1. http://europa.eu/legislation_summaries/energy/energy_efficiency/l27064_de.htm, 20.02.2015
2. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:DE:PDF>, 20.02.2015
3. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2014:103:FULL>, 20.02.2015
4. <http://www.eea.europa.eu/publications/monitoring-co-2-emissions-from>, 19.12.2016
5. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32014L0094>, 20.02.2015
6. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R0962&from=DE>, 18.11.2016
7. http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/environment/financial-incentives-swd-2013-27_en.pdf, 20.02.2015
8. http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=OJ:JOL_2014_158_R_0005, 20.02.2015

*Alle Angaben ohne Gewähr.