

## **Klimaschutz braucht ambitionierte Verbrauchsgrenzwerte für Pkw**

### **Bewertung des EU-Kommissionsvorschlags zur Fortschreibung der Verordnung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw für die Jahre 2025 und 2030**

*Gemeinsame Position der Umweltverbände BUND, DUH, NABU und VCD*

Stand: 14. April 2018

In der EU gilt aktuell ein CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwert für Pkw von 95 g/km (NEFZ), der im Durchschnitt aller im Jahr 2021 verkauften Neufahrzeuge erreicht werden muss. Im Herbst 2017 hat die EU-Kommission einen Vorschlag zur Fortschreibung der Regulierung für die Zeit nach 2021 vorgelegt. Die geplanten Vorgaben sind aus unserer Sicht nicht geeignet, um die internationalen und vor allem die nationalen Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen.

Die Bundesregierung hat mit dem Klimaschutzplan 2050 erstmals ein konkretes Reduktionsziel für den Verkehrssektor gesetzt. Demnach muss dieser seine Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 verringern. Eine ähnliche Größenordnung ergibt sich aus den nationalen Vorgaben der EU-Lastenteilung zur Reduktion der Treibhausgase in den nicht vom Emissionshandel umfassten Sektoren. Aktuell liegt der Klimagasausstoß im Verkehrsbereich in Deutschland allerdings über dem Ausgangsniveau von 1990 – Tendenz weiter steigend.

#### **Kommissionsvorschlag reicht nicht aus, um die Klimaziele zu erreichen**

CO<sub>2</sub>-Grenzwerte sind eines der effektivsten Instrumente zur Emissionsminderung im Verkehr. Die jetzt von der EU-Kommission vorgeschlagenen Reduktionsziele für Neuwagen für die Jahre 2025 und 2030 leisten nach Berechnungen zahlreicher Experten – u.a. vom ICCT (International Council on Clean Transportation) und dem Öko-Institut – jedoch nur einen geringen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele. Sie schöpfen das vorhandene technische Potenzial zur Senkung der Treibhausgasemissionen bei Pkw bei weitem nicht aus. Damit wird die Einhaltung der Klimaziele ungleich schwerer: Je schwächer die zukünftigen Effizienzvorgaben für Pkw, desto umfassender müssen auf nationaler Ebene andere, bisher nicht geplante Maßnahmen im Verkehrsbereich ergriffen werden. Diese würden im Wesentlichen auf eine Verringerung der Fahrleistung zielen, wie z.B. eine entfernungsbasierte Pkw-Maut, höhere Sätze bei der Mineralölsteuer und der Lkw-Maut oder ein Tempolimit auf Autobahnen.

### Prozentuale CO<sub>2</sub>-Minderung bietet Schlupflöcher für Hersteller

Der Vorschlag der EU-Kommission sieht für die Jahre 2025 und 2030 im Gegensatz zur bisherigen Regelung keine absoluten CO<sub>2</sub>-Werte, sondern prozentuale Minderungen vor. Diese fallen jedoch im Vergleich schwächer aus als die aktuelle Minderungsvorgabe für den Zeitraum 2015 bis 2021. Ungeklärt ist bislang auch, auf welchen konkreten Ausgangswert sich die künftigen Anforderungen beziehen werden. Erst 2020 soll im Rahmen der notwendigen Umrechnung zwischen dem neuen Fahrzyklus WLTP, der seit September 2017 schrittweise für neue Pkw eingeführt wird, und dem NEFZ, der weiterhin Basis für die Grenzwertvorgaben in 2021 ist, ein konkreter Ausgangswert ermittelt werden. Autohersteller könnten die Umstellung nutzen, um eine für sie günstige Ausgangsbasis zu erzielen. Dies schwächt zusätzlich die tatsächliche CO<sub>2</sub>-Minderung bis 2030. Um diese Möglichkeit zu verhindern, fordern die Umweltverbände auch zukünftig absolute Grenzwerte zu setzen.

### Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit benötigen ambitionierte Vorgaben

Wichtigstes Ziel der CO<sub>2</sub>-Grenzwert-Verordnung ist es, die Treibhausgasemissionen des Verkehrs zu verringern. Die Effizienz bei konventionellen Antrieben soll gesteigert und der notwendige Technologiewechsel weg vom Verbrennungsmotor und hin zum (lokal) emissionsfreien Fahrzeug beschleunigt werden. Hierfür ist ein wesentlich höheres Ambitionsniveau notwendig, als von der Kommission vorgeschlagen. Dabei zeigt die Folgenabschätzung der EU-Kommission, dass sowohl Verbraucher als auch die Allgemeinheit selbst bei deutlich höheren Minderungsraten ökonomisch profitieren.

### Straßenmessungen sind notwendig, damit CO<sub>2</sub>-Emissionen auch in der Realität sinken

Die begleitende Einführung von Straßenmessungen auch für CO<sub>2</sub> stellt sicher, dass die Treibhausgasemissionen und der Gesamtenergiebedarf von Pkw nicht nur auf dem Papier, sondern auch im Realbetrieb auf der Straße abgebildet werden. Ziel muss es sein, dass die Lücke zwischen Herstellerangaben und Realemissionen geschlossen wird und Verbraucher sich auf die Angaben verlassen können.

### E-Auto-Förderung braucht Bonus und Malus

Die im Kommissionsvorschlag vorgesehenen Richtwerte für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge von 15 Prozent in 2025 und 30 Prozent in 2030 bleiben hinter den Ankündigungen einiger Hersteller zurück und sind wenig ambitioniert. Außerdem ist lediglich ein Bonus vorgesehen, wenn Hersteller mehr Elektrofahrzeuge verkaufen. Ein Malus fehlt hingegen. Sollte dieser Anreizmechanismus für emissionsarme und -freie Fahrzeuge beibehalten werden, müssten sowohl die Richtwerte erhöht als auch ein Malus bei Nichterfüllung ergänzt werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass im Gegenzug verstärkt konventionelle Fahrzeuge mit höherem CO<sub>2</sub>-Ausstoß, insbesondere SUV, verkauft werden. Die Regelung wäre dann eine Art neuer 'Supercredit'.

### Gewichtsbasierte Grenzwerte hemmen Leichtbau

Nach wie vor basieren die herstellerspezifischen Vorgaben auf der durchschnittlichen Fahrzeugmasse der verkauften Fahrzeuge. Je leichter die Fahrzeuge desto strenger sind die CO<sub>2</sub>-Vorgaben. Um Anreize für mehr Leichtbau zu setzen, muss dieser Gewichtsbezug schnellstens abgeschafft werden.

### CO<sub>2</sub>-Grenzwerte müssen flankiert werden

Um die Wirksamkeit der CO<sub>2</sub>-Regulierung zu gewährleisten und gleichzeitig den Umstieg auf (lokal) emissionsfreie Fahrzeuge attraktiv zu machen, sind ergänzende Maßnahmen auf nationaler Ebene unumgänglich. Dazu gehören der Abbau des Diesel- und Dienstwagenprivilegs verbunden mit einer generellen Anhebung der Energiesteuersätze auf fossile Kraftstoffe, der Einstieg in eine fahrleistungs- und emissionsabhängige Pkw-Maut sowie der bedarfsgerechte Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

## **Forderung der Umweltverbände zur zukünftigen CO<sub>2</sub>-Grenzwertverordnung für Pkw**

1. Ab dem Jahr 2025 gilt für alle in der EU neu zugelassenen Pkw ein durchschnittlicher CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 70 g CO<sub>2</sub>/km auf Basis des Testverfahrens WLTP. Bezogen auf den 95-Gramm-Grenzwert im NEFZ entspricht dies bei einem WLTP-Umrechnungsfaktor von 1,15 einer Minderung von rund 35 Prozent. Der Gewichtsbezug wird abgeschafft.
2. Die Verordnung legt fest, analog zu den bereits geltenden RDE-Vorgaben schnellstmöglich ein Testverfahren für die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf der Straße zu implementieren. Dieses Testverfahren muss dann die Basis für eine künftige CO<sub>2</sub>-Grenzwertgesetzgebung bilden, die zusammen mit einer wirksamen Marktüberwachung die Einhaltung der Werte im Realbetrieb sicherstellt.
3. Bis ein solches Testverfahren zur Ermittlung von Realemissionen etabliert ist, muss ein Not-to-exceed-Limit sicherstellen, dass der reale Kraftstoffverbrauch nicht stärker von den offiziellen Herstellerangaben abweicht, als technisch vertretbar.
4. Für das Jahr 2030 wird ein Grenzwert von 40 g/km CO<sub>2</sub> real vorgegeben. Dies entspricht einer Minderung von 60-70 Prozent. Dieser Wert ist Voraussetzung für den Pfad in Richtung vollständiger Dekarbonisierung des gesamten Pkw-Bestandes bis zum Jahr 2050.
5. Ergänzend zu einem ambitionierten CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwert kann eine verpflichtende Quote für emissionsarme und -freie Fahrzeuge sinnvoll sein, um den Anteil von Elektrofahrzeugen über das bereits von den Autoherstellern geplante Niveau hinaus zu steigern. Anders als im aktuellen Kommissionsvorschlag vorgesehen, sind höhere Werte und neben einem Bonus zwingend auch ein Malus bei Verfehlen der Quote notwendig, um die volle Lenkungswirkung zu entfalten.
6. Mit einem steigenden Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge ist nicht mehr allein der direkte CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei der Nutzung entscheidend. Vielmehr ist es für die erforderliche Absenkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Endenergieverbrauch notwendig, für alle Antriebe ambitionierte Effizienzvorgaben zu entwickeln und festzulegen.
7. Kraftstoffe auf Basis von erneuerbarem Strom ("Power-to-X") sowie Agrokraftstoffe dürfen aufgrund ihrer erheblichen Ineffizienz bzw. verheerenden Umweltauswirkungen nicht auf die CO<sub>2</sub>-Ziele angerechnet werden.

### **Kontakt und weitere Informationen:**

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)

Bundesgeschäftsstelle

Jens Hilgenberg

Referent Verkehrspolitik

Am Köllnischen Park 1

10179 Berlin

Tel. (0 30) 2 75 86-467

[jens.hilgenberg@bund.net](mailto:jens.hilgenberg@bund.net)

[www.bund.net/mobilitaet](http://www.bund.net/mobilitaet)