



Europäische CO₂-Regulierung für Autos und Vans

Briefing Rebecca Harms, MEP

Die EU-Kommission hat im November 2017 einen Vorschlag für die Überarbeitung der CO₂-Regulierung für PKW und leichte Nutzfahrzeuge vorgelegt. Aktuell befasst sich das Europaparlament mit dem Regulierungsvorschlag. Federführend in dem Verfahren ist der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments. Berichterstatterin ist die **maltesische Abgeordnete Miriam Dalli**. Sie gehört der S&D-Fraktion an, der auch die deutschen SPD-Abgeordneten angehören. Ihr [Bericht](#) enthält mehrere Vorschläge zur Stärkung des Kommissionsvorschlags. Insgesamt wurden zu diesem Regulierungsvorschlag im Umweltausschuss mehr als 650 Änderungsanträge eingereicht. Die Berichterstatterin arbeitet derzeit an Kompromissvorschlägen, denen eine Mehrheit der Abgeordneten zustimmen kann.

Über den Bericht wird im **Umweltausschuss im September** und im **Plenum im Oktober** abgestimmt. Anschließend könnten Verhandlungen mit dem Rat aufgenommen werden, um das Verfahren noch vor Ende dieser Legislaturperiode abzuschließen.

1. CO₂-Reduktionsziel für die europäische Neuwagenflotte

Kommissionsvorschlag

Die EU Kommission schlägt vor, den CO₂-Ausstoß für Neuwagen **bis 2025 um 15%** und **bis 2030 um 30%** im Vergleich zu 2021 zu senken. Die bestehende Regulierung sieht für 2021 einen Flottendurchschnitt von 95g CO₂/km (entsprechend des NEDC Testverfahrens) für PKW und für leichte Nutzfahrzeuge 147g CO₂/km für 2020 vor.

Vorschlag der Berichterstatterin

Das Ziel Emissionsminderungsziel **für 2025 soll auf 25% und das für 2030 auf 50%** angehoben werden.

Grüne Position

Das von der Kommission vorgesehene Ziel ist absolut unzureichend. Rechnet man die notwendigen Reduktionen anhand eines CO₂-Budgets auf Grundlage der Pariser Ziele nach (wohlgemerkt lediglich das 2-Grad-Ziel, nicht das 1,5-Grad-Ziel), kommt man zu dem Ergebnis, dass der Automobilssektor sehr viel mehr beisteuern muss. So müssen die Emissionen von Neufahrzeugen bis 2030 um 75% im

Vergleich zu 2021 sinken (bei einem Umrechnungsfaktor von 1,25 zwischen NEDC und dem neuen Testverfahren WLTP erreicht man so 30g CO₂/km). Dementsprechend schlagen wir für **2025 ein 45%** und bis **2030 ein 75%** Reduktionsziel vor. Zudem führen wir ein Ziel von **Nullemissionen von Neuwagen bis 2035** ein. Ab 2035 dürften also nur noch Nullemissionsfahrzeuge verkauft werden.

Wissenschaftliche Expertise

Green Vision Scenario, Öko-Institut

Im Auftrag gegeben von der Greens/EFA-Fraktion berechnet das Szenario auf Grundlage eines CO₂-Budgets zur Erreichung des 2-Grad-Ziels den notwendigen Beitrag der verschiedenen Sektoren. Priorität erhalten jene Technologien, die bereits kosteneffizient eingesetzt werden können.

ICCT

In seinem [Blog](#) und [Briefing](#) zum Kommissionsvorschlag erklärt Peter Mock, dass eine 60%ige CO₂-Reduktion notwendig ist, um das deutsche 40% Transportziel zu erreichen. Die Berücksichtigung der Pariser Klimaziele würden noch tiefere Einschnitte erfordern. Gleichzeitig stellt er dar, dass strengere CO₂-Ziele noch immer Einsparungen für die Konsumenten und deutlich ansteigende finanzielle Vorteile für die Gesellschaft mit sich bringen.

TNO/CEDelft

TNO und CEDelft wurden von der EU-Kommission beauftragt in Vorbereitung der neuen Gesetzgebung verschiedene Modalitäten durchzurechnen. Sie kamen in ihrer [Studie](#) unter anderem zu dem Ergebnis, dass auch höhere CO₂-Reduktionen, als im Auftrag der Kommission überhaupt untersucht werden sollten, mit positiven Kosten umgesetzt werden könnten.

Agora Verkehrswende

Die Agora Verkehrswende kommt in ihrer [Bewertung des Kommissionsvorschlags](#) zu dem Ergebnis, dass insbesondere für die Erreichung des deutschen Klimaziels für den Transportsektor deutlich höhere Einsparungen durch Verbesserungen in der Neuwagenflotte notwendig sind.

2. Anteil von Elektrofahrzeugen in der Neuwagenflotte

Kommissionsvorschlag

Die EU-Kommission sieht vor, dass Autohersteller, die bis **2025 mehr als 15% und bis 2030 mehr als 30% LEVs (Low Emission Vehicles - z.B. Elektrofahrzeuge, Plug in Hybride)** verkaufen, ein abgeschwächtes CO₂-Reduktionsziel erhalten.

Vorschlag der Berichterstatterin

Hersteller sollen erst einen CO₂-Bonus erhalten, wenn sie **2025 mehr als 20% und 2030 mehr als 50% Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge** verkaufen. Zum Bonus wird ein **Malus** eingeführt. Liegen die Hersteller unter der vorgesehenen Verkaufsquote, wird das CO₂-Ziel für die restliche Flotte verschärft.

Grüne Position

Wir halten den Vorschlag der Kommission nicht für zielführend, da das unverbindliche Ziel wenig Anreiz für die Produktion von Elektrofahrzeugen bietet. Zudem liegt das Ziel nicht über den ohnehin von der Automobilindustrie angekündigten Ausbauzielen. So führt der Mechanismus lediglich dazu, dass ein ohnehin schon schwaches CO₂-Ziel noch weiter abgeschwächt wird. Außerdem passen CO₂-Reduktionsziel und LEV-Ziel nicht zusammen. Wenn die Hersteller die anvisierten LEV-Ziele erreichen und ein abgeschwächtes CO₂-Ziel erhalten, bedeutet das, dass der konventionelle Teil der Fahrzeugflotte 2030 im Durchschnitt mehr ausstoßen darf als 2021.

Wir sind der Auffassung, dass in erster Linie ein ehrgeiziges CO₂-Ziel die Elektrifizierung vorantreiben soll. Um aber Investitionssicherheit für die Ladeinfrastruktur zu schaffen, schlagen wir ein **verbindliches 15%-Ziel für ZEVs (Zero Emission Vehicles) für 2025** vor. Für die Erreichung der von uns vorgeschlagenen Ziele wird allerdings ein höherer Anteil notwendig sein.

3. Weitere Änderungsvorschläge

Vorschläge der Berichtsteratterin

- Es sollen auch für CO₂-Emissionen Straßentests eingeführt werden. Solange es diese noch nicht gibt, sollen Daten von Verbrauchsmessern in den Fahrzeugen genutzt werden, um den Unterschied zwischen Test- und Realemissionen zu beobachten und um zu verhindern, dass dieser Unterschied über 15% steigt.
- Masse als Grundlage zur Festlegung spezifischer Emissionsziele wird entfernt.
- Fahrzeughersteller sollen ab 2025 über Lebenszyklusemissionen ihrer Autos berichten. Dies soll für zukünftige Zielfestlegungen herangezogen werden.

Grüne Vorschläge

- Um sicherzustellen, dass die CO₂-Grenzwerte auch zu den vorgesehenen realen CO₂-Minderungen führen, wird die EU-Kommission beauftragt die Diskrepanz zwischen Test und Realität zu beobachten und ggf. die CO₂-Ziele entsprechend nach unten anzupassen.
- Masse als Grundlage zur Berechnung der spezifischen Emissionsziele für Fahrzeuge wird entfernt, um Anreize zu schaffen leichtere und kleinere Fahrzeuge zu verkaufen und dadurch den CO₂-Ausstoß zu senken.
- Die Kommission wird beauftragt entsprechend der Ökodesign-Richtlinie Effizienzstandards für Elektroautos zu entwickeln. Hierbei werden die Lifecycle-Emissionen betrachtet sowie die Anwesenheit gefährlicher Stoffe.

Nachfragen im Büro von Rebecca Harms, MdEP
an Silke Malorny, Tel: + 32-2-28 - 38695, silke.malorny@europarl.europa.eu