



Europäische CO₂-Regulierung für Autos und Vans

Briefing Rebecca Harms, MEP, 4. September 2018

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 hat Kompromissvorschläge vorgelegt, die von Abgeordneten der S&D (Sozialdemokraten), ALDE (Liberale), Grünen sowie Teilen der GUE (Linke) und EFDD (italienische 5 Sterne Bewegung) Fraktionen unterstützt werden. Der konservative Schattenberichterstatter Jens Gieseke (CDU) hat alternative Kompromissvorschläge vorgelegt, die von der ECR-Fraktion unterstützt werden.

Über den Bericht wird im **Umweltausschuss am 10. September** und im **Plenum in der ersten Plenarwoche im Oktober (1.-4.10.)** abgestimmt. Anschließend können 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 von 147g CO₂/km für 2020 vor.

Grüne Position

Das von der Kommission vorgesehene Ziel ist absolut unzureichend. Rechnet man die notwendigen Reduktionen anhand eines CO₂-Budgets auf Grundlage der Pariser Klimaziele nach (wohlgemerkt lediglich das Ziel die Klimaerwärmung auf unter 2-Grad, nicht auf 1,5 Grad zu begrenzen), kommt man zu dem Ergebnis, dass der Automobilsektor sehr viel mehr beisteuern muss: Die Emissionen von Neufahrzeugen müssen demnach 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 einen Flotten-Grenzwert von 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.

Kompromissvorschlag (S&D, ALDE, Greens/EFA, EFDD)

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

Alternativer Kompromissvorschlag (EPP, ECR)

Die Reduktionsziele für Autos bleiben wie im Vorschlag der Kommission (15% für 2025, 30% für 2030). Das Reduktionsziel für leichte Nutzfahrzeuge wird auf 10% für 2025 und 20% für 2030 abgeschwächt.

Wissenschaftliche Expertise

Green Vision Scenario, Öko-Institut

In Auftrag gegeben von der Grünen/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. Eine Berücksichtigung der Pariser Klimaziele würde noch tiefere Einschnitte erfordern. Gleichzeitig stellt er dar, dass strengere CO2-Ziele noch immer Einsparungen für die Konsumenten und deutliche Vorteile für die Gesellschaft mit sich bringen.

TNO/CE Delft

TNO und CE Delft 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, insbesondere wenn man auf unbequeme (nationale) fiskalische Maßnahmen verzichten will.

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.

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.

Kompromissvorschlag (S&D, ALDE, Greens/EFA, EFDD)

Hersteller sollen erst einen CO₂-Bonus erhalten, wenn sie **2025 mehr als 20%** und **2030 mehr als 40% Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge** verkaufen. Zum Bonus wird ein **Malus** eingeführt. Liegen die Hersteller mehr als 2% unter der vorgesehenen Verkaufsquote, wird das CO₂-Ziel für die restliche Flotte entsprechend verschärft.

Alternativer Kompromissvorschlag (EPP, ECR)

Wie im Kommissionsvorschlag sollen Hersteller von PKWs einen **CO₂-Bonus** erhalten, wenn sie bis 2025 **mehr als 15%** und bis 2030 **mehr als 30% ZLEVs** verkaufen. Bei leichten Nutzfahrzeugen soll es den Bonus bereits ab einem Anteil von **10% bzw. 20%** an der Gesamtflotte geben. Während der Kommissionsvorschlag vorsieht, dass das CO₂-Ziel eines Herstellers durch den Bonus um **höchstens 5%** abgeschwächt werden darf, sieht dieser Vorschlag eine **mögliche 10%ige Abschwächung** vor. Für Vans wird außerdem die Definition verändert ab wann ein Fahrzeug als ‚low emitting‘ gilt (ab 70g CO₂/km statt 50g CO₂/km).

3. Weitere Änderungsvorschläge

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 zu verschärfen.
-) 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.

Kompromissvorschläge 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. Diese Diskrepanz wird 2021 nach der Einführung des neuen Labortestverfahrens (WLTP) ermittelt und darf in den Folgejahren nicht ansteigen.
-) 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.

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