



Hinweise zur Überarbeitung der EU-Verordnung für die Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge (Verordnung (EU) 2019/631)

Zusammenfassung*

Eingereicht am 5. Februar 2021 im Rahmen der öffentlichen Konsultation der Europäischen Kommission

Agora Verkehrswende
Smart Energy for Europe Platform (SEFEP)
gGmbH
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2
D-10178 Berlin

T +49 (0)30 7001435-000
F +49 (0)30 7001435-129
info@agora-verkehrswende.de

* Die Langfassung liegt auf Englisch vor unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/en/publications/notes-on-the-revision-of-the-eu-co2-emission-performance-standards-for-cars-and-light-commercial-vehicles/>

Zentrale Ergebnisse

Für die Revision der CO₂-Flottengrenzwerte (Verordnung (EU) 2019/631) sind acht Ergebnisse besonders wichtig.

- 1. Anhebung der CO₂-Grenzwerte für 2030 auf einen Wert von bis zu 75 % im Vergleich zu 2021.** Dies ist das Doppelte des bestehenden Wertes von 37,5 %, und deutlich höher als der Wert von 50 %, den die Kommission in ihrem Klimazielplan ins Spiel gebracht hatte. Dieser beschleunigte Verbesserungspfad ist erforderlich im Hinblick auf das Klimaneutralitätsziel für das Jahr 2050 und auch wegen des erhöhten Klimaziels für 2030. Die Auswirkungsprüfung sollte zudem **deutlich höhere Werte für 2030 analysieren – bis hin zu 100 %, also einem vollständigen Ausstieg (phase-out) aus Verbrennungsmotoren. Ein Ausstieg sollte spätestens 2035 erfolgen.**
- 2. Anpassung des Grenzwerts für 2025 im Hinblick auf den erhöhten Grenzwert für 2030.** Andernfalls müsste die Verbesserungsrate nach 2025 unverhältnismäßig hohe Werte annehmen im Vergleich zu der Zeit davor. Zudem werden die Fahrzeuge, die bis 2025 auf den Markt kommen, für viele Jahre in Betrieb bleiben und dadurch einen Emissionsrucksack mit sich bringen, der entsprechend der erhöhten Ambition des *EU Green Deal* minimiert werden sollte.
- 3. Jahresscharfe Reduktionspfade für die Zeit nach 2025.** Die bisherige Herangehensweise mit einer etwa alle fünf Jahre erfolgenden stufenförmigen Anpassung der Grenzwerte passt nicht mehr in eine Ära tiefgreifender Verringerungen. Sie führt erst zum letztmöglichen Zeitpunkt zu Verbesserungen, verzögert dadurch die notwendigen Veränderungen und führt letztlich zu höheren kumulativen Emissionen. Eine jährliche Anpassung der Grenzwerte gibt dagegen ein klareres Signal und entspricht eher der Realität in der Einführung neuer Technologien auf dem Markt, möglicherweise auch unterstützt durch neue Flexibilitäten wie etwa der Anrechnung einer Übererfüllung des Ziels in einem Jahr auf das Folgejahr (*banking*).
- 4. Zusatzgrenzwerte für Verbrennerfahrzeuge.** Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Emissionen dieser Fahrzeuge mit steigendem Marktanteil von Nullemissionsfahrzeugen wieder anwachsen, anstatt abzufallen, weil sie rechnerisch kompensiert werden können. Eine gewisse Verbesserungsrate sollte auch für Verbrennerfahrzeuge vorgegeben werden, um sicherzustellen, dass die kostengünstigsten Optionen für Emissionsminderungen auch umgesetzt werden.
- 5. Keine Anrechnung von Kraftstoffen auf die Pkw-Gesetzgebung.** Würden Zertifikate für Kraftstoffe ohne oder mit geringen Treibhausgasemissionen als Option für die Erfüllung der Fahrzeugstandards zugelassen, so würde dies die technische Verbesserung der Fahrzeuge unterminieren. Es würde zu einem Verlust an Glaubwürdigkeit und Transparenz führen und auch zu einer Vermischung und Verwirrung sehr verschiedener gesetzlicher Regulierungsebenen (Fahrzeuge und Kraftstoffe). Es würde zudem die gesellschaftlichen Gesamtkosten der Gesetzgebung erhöhen, die Erreichung der nationalen Ziele gemäß der Lastenteilungsverordnung gefährden und es könnte Kraftstoffen nicht nachhaltiger Herkunft Tür und Tor öffnen. Schließlich ist es auch unwahrscheinlich, dass rechtzeitig

eine ausreichende Produktionskapazität für kohlenstoffarme Kraftstoffe aufgebaut werden könnte, um für die Bestandsflotte einen spürbaren Unterschied zu bewirken, während die Verwendung solcher knapper Kraftstoffe im Straßenverkehr diese von Sektoren abziehen würde, in denen keine Alternativen verfügbar sind, insbesondere der Luftfahrt und bestimmter Industriezweige.

6. **Realistischere Emissionswerte für Plug-in-Hybride (PHEVs), sowohl kurzfristig als auch längerfristig.** Die vorliegenden Studien über die realen Emissionen von Plug-in-Hybriden deuten auf viel geringere elektrische Fahranteile und damit höhere CO₂-Emissionen hin, als das im offiziellen WLTP-Test (*Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure*) angenommen wird. Als Übergangslösung sollten die sogenannten *utility factors* für den elektrischen Fahranteil im WLTP-Verfahren auf 50 % dessen gesetzt werden, was im offiziellen Test angewandt wird, und zwar so lange bis eine komplett neue Aufstellung des Testverfahrens auf der Basis systematischerer Datenerfassung vorgenommen werden kann.
7. **Abschaffung des ZLEV-Faktors.** Die Wirksamkeit dieses Faktors, der den Absatz von *zero- and low-emission vehicles* (ZLEV) begünstigen soll, für die Unterstützung von Nullemissionsfahrzeugen ist unklar. Er könnte sogar negativ sein und damit zu höheren Gesamtemissionen führen. Zudem kompliziert er den Mechanismus der Erfüllung der Grenzwerte und erschwert damit das allgemeine Verständnis. Der stärkste Mechanismus für die Elektrifizierung besteht in der Verschärfung des flottenweiten CO₂-Grenzwerts selbst.
8. **Ergänzung der CO₂-Emissionsstandards für Straßenfahrzeuge durch Energieeffizienzstandards, zumindest für Elektrofahrzeuge.** Angesichts der hohen erwarteten Elektrifizierungsraten sollte dies bereits für die Zeit nach 2025 ins Auge gefasst werden. Auch wenn in der jetzt vorbereiteten Revision aus Zeitgründen kein konkreter Vorschlag gemacht werden kann, sollte der Boden bereits jetzt bereitet werden, damit dieser Übergang bei der nächsten Revision erfolgen kann.

Agora Verkehrswende
Anna-Louisa-Karsch-Straße 2 | 10178 Berlin
P +49. (0) 30. 7001435-000
F +49. (0) 30. 7001435-129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de