

## Weiterentwicklung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw als Grundstein der Verkehrswende

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



*Die Bundesregierung hat mit dem Klimaschutzplan 2050 erstmals Reduktionsziele für die einzelnen Sektoren gesetzt. Danach muss der Verkehr 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 allerdings über dem Ausgangsniveau von 1990 – Tendenz weiter steigend.*

Dies unterstreicht mehr denn je die Notwendigkeit, beim Verkehr umzusteuern und auch die Antriebskonzepte sukzessive an einer Dekarbonisierung auszurichten. Auf den Pkw-Verkehr, der hierzulande allein mehr als 60 Prozent der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen verursacht, kommt dabei eine besondere Verantwortung zu. Die Effizienzpotentiale des Verbrennungsmotors sind begrenzt, **ein möglichst rascher Technologiewechsel ist unumgänglich, wenn die international vereinbarten Klimaziele erreicht werden sollen.**

Vor dem Hintergrund industriepolitischer Erwägungen müssen **jetzt verbindliche sowie lenkende Rahmenbedingungen** gesetzt werden. Denn: Entwicklungs- und Produktzyklen, der Aufbau entsprechender Produktionskapazitäten, vor allem aber auch eine zukunftsfähige Standortpolitik und damit verbundene Effekte für die Volkswirtschaft und den Arbeitsmarkt bedürfen Planungssicherheit. Zudem zeigen aktuelle Studien, dass eine wettbewerbsfähige europäische Automobilindustrie ohne die konsequente Ausrichtung auf emissionsfreie Fahrzeuge mittel- und langfristig nicht denkbar ist. Vielmehr müssen Klima-, Umwelt- und Industriepolitik Hand in Hand gehen.

Vor diesem Hintergrund sprechen sich die Umweltverbände BUND, DUH, NABU und VCD für eine ambitionierte Weiterentwicklung der bestehenden CO<sub>2</sub>-Grenzwertverordnung für Pkw über das Jahr 2020 hinaus aus. CO<sub>2</sub>-Grenzwerte steigern die Effizienz bei konventionellen Antrieben und treiben den notwendigen Technologiewechsel, weg vom Verbrennungsmotor und hin zum (lokal) emissionsfreien Fahrzeug an. Entsprechend sollte die Fortschreibung des Grenzwertregimes zügig vereinbart und auch sichergestellt werden, dass die Treibhausgase nicht nur auf dem Papier, sondern insbesondere auch im Realbetrieb sinken.

### Kontakt

#### **NABU Bundesverband**

Dietmar Oeliger  
Leiter Verkehrspolitik

Tel. +49 (0)30. 28 49 84 16 13  
Fax +49 (0)30.28 49 84 3613  
Dietmar.Oeliger@NABU.de

Daniel Rieger  
Referent Verkehrspolitik

Tel. +49 (0)30. 28 49 84 19 27  
Fax +49 (0)30.28 49 84 39 27  
Daniel.Rieger@NABU.de

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

## Nötige Kernelemente der CO<sub>2</sub>-Regulierung

1. Ab dem Jahr 2025 gilt für alle in der EU neu zugelassene Pkw ein durchschnittlicher CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 70 g CO<sub>2</sub>/km auf Basis des Testverfahrens WLTP.
2. Die Verordnung für den CO<sub>2</sub>-Grenzwert ab 2025 legt fest, schnellstmöglich ein Testverfahren für die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf der Straße zu implementieren. Dieses Testverfahren soll dann die Basis für eine künftige CO<sub>2</sub>-Grenzwertgesetzgebung bilden, die, zusammen mit einer wirksamen Marktüberwachung, sicherstellt, dass CO<sub>2</sub> auch im Realbetrieb gemindert wird.
3. Übergangsweise wird für die im Rahmen von Straßenmessungen ermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionen ein Not-to-Exceed-Limit, d.h. ein maximal zu überschreitender prozentualer Wert festgelegt, analog zu den bereits geltenden RDE-Vorgaben für Schadstoffemissionen.
4. Für das Jahr 2030 wird ein Zielkorridor von 35 bis 45 g CO<sub>2</sub>/km real vorgegeben. Dieser unterstützt den Pfad in Richtung vollständiger Dekarbonisierung und gibt zudem Autoherstellern Planungssicherheit.
5. Ergänzend zum CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwert kann eine verpflichtende Quote für den Anteil elektrisch angetriebener Fahrzeuge sinnvoll sein, um einen Mindestanteil von Elektrofahrzeugen bei allen Herstellern sicherzustellen.
6. Mit einem steigendem Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge rücken für die Beurteilung der Energieeffizienz und der Klimabilanz der Energieverbrauch im Fahrbetrieb sowie die Klimagasemissionen aus der Fahrzeugproduktion in den Fokus. Der direkte CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist nicht mehr allein entscheidend. Entsprechend setzt eine künftige Grenzwertgesetzgebung auch Vorgaben zum Energieverbrauch der Fahrzeuge (in kWh) und berücksichtigt die Klimagasemissionen der Fahrzeugproduktion.
7. Komplexe Verrechnungsmechanismen wie die Mehrfachanrechnung von Elektrofahrzeugen („Supercredits“) haben sich nicht bewährt und dürfen zukünftig nicht mehr Teil der Verordnung sein.
8. Auch Kraftstoffe auf Basis von erneuerbarem Strom (so genanntes "Power-to-X") sowie Agrokraftstoffe dürfen analog zu den „Supercredits“ nicht auf die CO<sub>2</sub>-Ziele angerechnet werden. Diese Kraftstoffe bewirken keine Effizienzverbesserung an sich und sind zum Teil mit anderen ökologischen Problemen verbunden.