



Revision der europäischen CO₂-Grenzwerteverordnung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Mit ambitionierten Verbrauchsvorgaben zu einer emissionsfreien Neuwagenflotte im Jahr 2030



Im Sommer legt die EU-Kommission den Entwurf für eine Revision der CO₂-Grenzwerteverordnung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vor – eines der zentralen Klimaschutzinstrumente der EU im Verkehrsbereich. Die gegenwärtige Regulierung wird den klimapolitischen Herausforderungen nicht gerecht und muss daher erheblich nachgeschärft werden. Nicht zuletzt die erfreuliche Entwicklung der Elektromobilität sollte zum Anlass genommen werden, im Zuge der Revision den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor bis 2030 festzuschreiben

2019 verpflichtete sich die EU im „European Green Deal“ bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu wirtschaften. Der Verkehr ist der einzige Sektor, dessen Emissionen seit 1990 nicht gesunken sind, sondern nach wie vor leicht ansteigen. Er ist für rund ein Drittel der EU-Emissionen verantwortlich, mehr als die Hälfte davon stammen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Die Lebensdauer von Pkw beträgt zwischen 14 und 22 Jahren. Allein aus diesem Grund ist ein vollständiger Ausstieg aus Verbrennungsmotoren bis zum Jahr 2030 erforderlich. Aber auch das globale CO₂-Emissionsbudget, das die Erderwärmung unter den kritischen Wert von 1,5 Grad begrenzt, ist 2030 ausschöpft. Viele EU-Staaten haben sich daher auf verbindliche Ausstiegsdaten für Verbrennungsmotoren geeinigt und immer mehr Hersteller kündigen an, zeitnah vollständig auf Elektromobilität umzusteigen. Im Jahr 2020 erreichten elektrische und teilelektrische Fahrzeuge bereits einen Marktanteil bei den Neuzulassungen von über 10%.

Aktuelle Grenzwerte reichen nicht aus, um Klimaneutralität 2050 zu erreichen

Seit 2021 gilt erstmals der Grenzwert von 95 Gramm CO₂/km für die gesamte Flotte eines Herstellers. Dieser Grenzwert wird 2021 vom bisherigen NEFZ- auf den realistischen WLTP-Prüfzyklus umgestellt. Ausgehend vom Basisjahr 2021 müssen die Hersteller die Emissionen ihrer Flotte um 15% bis 2025 und 37,5% bis 2030 senken. Die EU-Folgenabschätzung zur Verordnung ergab, dass höhere Minderungsraten kosteneffizient zu erreichen und technisch umsetzbar sind.¹ Inzwischen zeigen Berechnungen, dass diese Werte nicht annähernd ausreichen, um den Straßenverkehr bis 2050 zu

Kontakt

NABU Bundesverband

Daniel Rieger
Leiter Verkehrspolitik

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

NABU Bundesverband

Nikolas von Wysiecki
Referent Verkehrspolitik

Tel. +49 (0) 30. 28 49 84 18 06
Fax +49 (0) 30. 28 49 84 39 27
Nikolas.vonWysiecki@NABU.de

¹ S. Folgenabschätzung (Impact Assessment) zum Vorschlag der Kommission:
https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/ldv_post_2020_co2_en.pdf

dekarbonisieren oder das darüber hinausgehende 1,5° Ziel einzuhalten.² Kernziel der Revision muss daher sein, ambitioniertere Reduktionsziele festzulegen, die einen realistischen Pfad zur Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 aufzeigen. Das aktuelle Absatzplus bei Elektroautos zeigt, dass Hersteller sich vor allem in Jahren von Grenzwertverschärfungen um die Senkung ihrer Flottenemissionen bemühen, während die Dynamik in den Zwischenjahren lahm. Um zu diesen Effekt zu vermeiden, muss sowohl für 2023 als auch für 2027 ein Zwischenziel definiert werden.

Aktualisierung für das Zeitalter der Elektromobilität: Effizienzvorgaben für Verbrenner und Elektroautos, keine Anrechnung von E-Fuels.

Die hohe Dynamik der Elektromobilität innerhalb der letzten zwei Jahre lässt die gegenwärtige Regulierung bereits heute völlig überholt erscheinen: Rein batteriebetriebene Fahrzeuge (BEV) gehen mit 0g CO₂/km in die Flottenbilanz ein, sodass Hersteller mit jedem verkauften Elektroauto höhere Emissionen ihrer Verbrenner kompensieren können. Mit der Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen geht damit der Anreiz verloren, den CO₂-Ausstoß von Verbrennungsmotoren im nötigen Maß zu reduzieren und sich von unzeitgemäßen Fahrzeugkonzepten zu verabschieden, die mit besonders hohem Gewicht und hoher Motorisierung aufwarten. Um dies zu beheben, muss die Revision einen CO₂-Grenzwert einführen, der nur für den Anteil der Verbrenner der Flotte gilt. In diesem Zuge muss auch der Masse-Bonus der Verordnung abgeschafft werden, der ebenfalls Hersteller von schweren Fahrzeugen begünstigt. Da auch erneuerbare Energien ein knappes Gut sind, muss die Verordnung zudem künftig Vorgaben für die Effizienzsteigerung bei Elektrofahrzeugen machen. Die Verwendung von synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) darf nicht mit CO₂-Grenzwerten verrechnet werden. Die zusätzliche Regulierung von Kraftstoffen in dieser Verordnung hätte eine Verwässerung des Innovationsanreizes für Fahrzeuge zur Folge und bietet Raum für Schlupflöcher. Hinzukommt, dass E-Fuels eine wesentlich schlechtere Energiebilanz als Elektroantriebe haben, ihre Verbrennung weiterhin Luftschadstoffe verursacht und Verbrennungsmotoren durch sie länger als nötig neu in den Verkehr gebracht werden.

Realistische Messungen, insbesondere für Plug-in-Hybride

Die derzeitige Struktur der Verordnung hat dazu geführt, dass mit Plug-In-Hybriden (PHEV) ein eigener Antriebstyp entwickelt wurde, der allein dazu dient, Schlupflöcher der Verordnung auszunutzen. Hierbei handelt es sich oft um schwere, hochmotorisierte Fahrzeuge mit einer geringen Reichweite im Batteriemodus, deren offizielle Verbrauchsangaben nur knapp unter 50g CO₂ pro Kilometer liegen. Damit erhalten die Hersteller bis 2022 und ab 2025 einen Bonus für Niedrig-Emissionsfahrzeuge (ZLEV), der ihren Flottengrenzwert entschärft. Inzwischen ist mehrfach nachgewiesen worden, dass der tatsächliche CO₂-Ausstoß von PHEV mehr als doppelt über dem angegebenen liegt.³ Diese Fehlanreize müssen sofort abgeschafft werden, indem PHEV realistisch gemessen werden und das Bonussystem für ZLEV ab 2025 gestrichen wird. Auch bei Verbrennungsmotoren muss durch die Verwendung der Daten der On-Board Verbrauchszähler (OBFCM) sichergestellt werden, dass der gemeldete Wert dem tatsächlichen Verbrauch entspricht. Diese Daten müssen öffentlich zugänglich sein, damit sie der Verbraucherinformation nützen.

² Top-Down Modellierungen kommen zu dem Ergebnis, dass eine 75%-ige Reduktion des Basiswertes bis 2030 notwendig ist, um das Ziel der Klimaneutralität 2050 zu erreichen. S.: Prognos, Öko-Institut, Wuppertal-Institut (2020): Klimaneutrales Deutschland. Studie im Auftrag von Agora Energiewende, Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität

³ siehe u.a. ICCT/Fraunhofer ISI (2020) Real-world usage of plug-in hybrid electric vehicles: Fuel consumption, electric driving, and CO₂ emissions

Forderungen des NABU für die Revision der CO₂-Grenzwertverordnung

1. Im Sinne eines Ausstiegs aus Verbrennungsmotoren muss im Jahr **2030 ein Grenzwert von 0g CO₂ pro km** für alle neuzugelassen Fahrzeuge in der EU gelten. Dies entspricht einer Absenkung des Basiswertes des Jahres 2021 um 100%. Um dieses Ziel in umsetzbaren Reduktionspfaden zu erreichen, müssen folgende Zielwerte definiert werden: Für **2023 15%** Reduktion (Vorziehen des bisherigen Zielwertes für 2025), für **2025 44%** und für **2027 80%**
2. Das Anreizsystem der Verordnung zukunftsfähig machen:
 1. **Obergrenze für Verbrenner:** Der Durchschnitt der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor einer Flotte darf den festgeschriebenen EU-weiten WLTP-Flottenbasiswert des Jahres 2021 (ohne die Anrechnung von Credits für ZLEV) nicht überschreiten
 2. Die Verordnung muss eine Überprüfungsklausel für das Jahr 2023 enthalten, die den Grundstein für die Bewertung der **Effizienz von batterieelektrischen Fahrzeuge** legt.
 3. Die Verbrauchsdaten, die Hersteller ab diesem Jahr an die EU melden müssen, werden **transparent öffentlich zugänglich gemacht**. In regelmäßigen Stichproben wird geprüft, ob die Realemissionen auf der Straße den gemeldeten Werten entsprechen. Insbesondere gilt dies für PHEV.
 4. Die Möglichkeit, durch Niedrig-Emissionsfahrzeuge den spezifischen Grenzwert zu entschärfen (**ZLEV-Faktor**), **muss ersatzlos gestrichen werden**
 5. **Der Gewichtsbonus muss abgeschafft werden**
 6. Eine **Anrechnung von E-Fuels darf nicht ermöglicht werden**