

EU-Klimapolitik | 05.06.2018 | Lesezeit 3 Min.

## CO<sub>2</sub>-Grenzwerte allein reichen nicht

*Um ihre Klimaziele zu erreichen, will die EU den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Neuwagen noch stärker regulieren. Technisch ist das Ziel zu erreichen, aber wenn nicht deutlich mehr Kunden auf Elektroautos umsteigen, wird die Rechnung nicht aufgehen. Sich nicht nur auf die Angebotsseite zu fokussieren, sondern auch die Bedürfnisse der Käufer einzubeziehen, muss für die Kommission langfristig ein wichtiger Baustein der Klimapolitik sein.*

---

Weniger Kohlendioxidausstoß im Straßenverkehr – diese Maxime hat sich die EU auf die Fahne geschrieben. Konkret bedeutet das: Die CO<sub>2</sub>-Emissionen sollen bis 2030 um 30 Prozent im Vergleich zu 2005 gesenkt werden. Betroffen von dieser Vorgabe sind in erster Linie Pkws, da sie hauptverantwortlich für den Ausstoß des Treibhausgases sind.

Aktuelle Prognosen gehen davon aus, dass Autos bis 2030 zirka 25 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen – damit würde das EU-Klimaziel deutlich verfehlt. In Brüssel diskutiert man daher über eine Fortschreibung der Emissionsgrenzwerte für neue Pkws. Zielführend ist das nicht, denn schon das bisherige Leitinstrument weist systemische Schwächen auf:

**Die EU fokussiert sich vor allem auf das Emissionspotenzial von Neuwagen, anstatt auf eine gezielte Mengen- und Preissteuerung zu setzen.**

Es handelt sich beim EU-Vorgehen – und das ist besonders problematisch – um eine strikt sektorbezogene Angebotsregulierung. Der Autofahrer, der am Ende mit seinem

Fahrverhalten die Emissionsmenge bestimmt, wird nicht adressiert.

---

Die EU will die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw verschärfen. Für eine erfolgreiche Klimapolitik im Verkehr sollte sie sich allerdings stärker auf die Nachfrageseite konzentrieren.

---

Ein weiterer Knackpunkt: Die Nachfrageseite wird von der EU nicht berücksichtigt. In allen Klimaschutzszenarien sind erfolgreiche Elektroautos ein elementarer Bestandteil. Ohne die entsprechenden Kunden ist das aber nicht möglich. Die EU sollte daher insbesondere Hindernisse bei der Kopplung des Verkehrs- und Stromsektors aus dem Weg räumen.

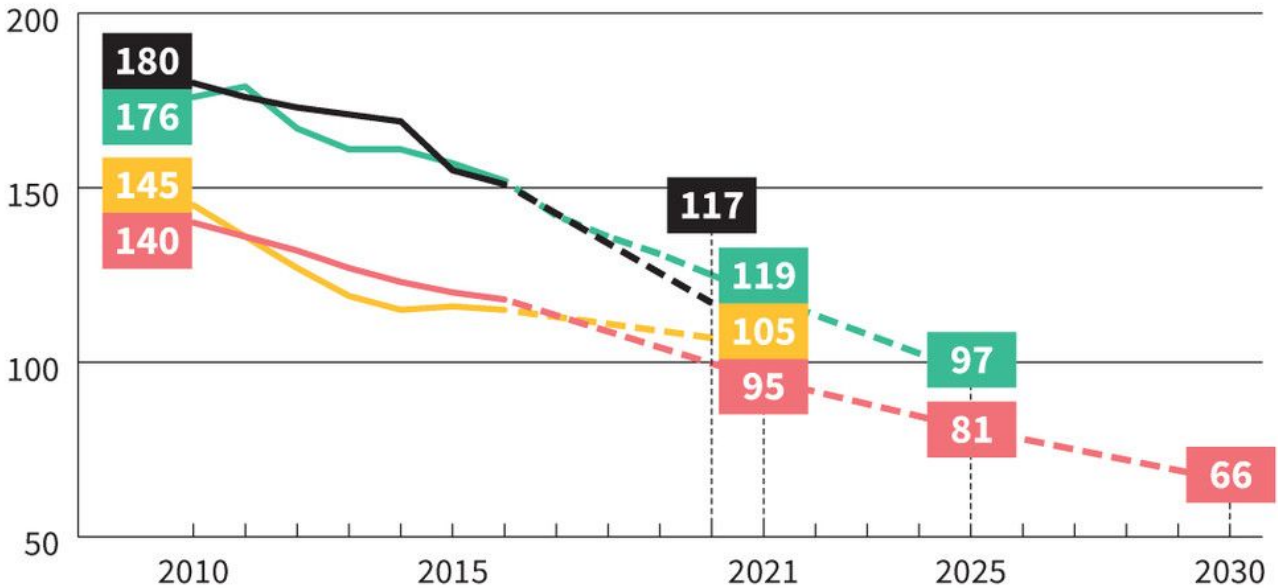
Bislang ist ein Umdenken in Brüssel aber nicht in Sicht. Im Gegenteil: Die EU-Kommission setzt weiter auf Pkw-Grenzwerte und hat dazu im November 2017 einen Vorschlag unterbreitet (Grafik):

**Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der in der EU zugelassenen Neuwagen sollen zwischen 2021 und 2030 um insgesamt 30 Prozent sinken.**

## Grenzwerte für Pkws: Europa prescht voran

CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Neuwagen in Gramm pro Kilometer, ab 2016 gesetzlich vorgegebene Grenzwerte

USA EU Japan China



China: Nur Benziner  
EU: 2025 und 2030 Vorschlag der EU-Kommission

Quelle: International Council on Clean Transport  
© 2018 IW Medien / iwd

iwd

Als Etappenziel für 2025 ist eine Reduktion um 15 Prozent vorgesehen. Damit plant die Kommission die global schärfsten Grenzwerte dieser Art. Zum Vergleich: Die USA streben derzeit an, im Jahr 2025 in etwa den EU-Wert von 2021 zu erreichen. Ob es dabei bleibt, ist unklar. In Washington gibt es sowohl Befürworter strengerer

Richtlinien als auch Verfechter von lockereren Bestimmungen. Ungewiss ist auch, ob Japan und China diese Art der Regulierung weiterführen.

## **Noch schärfere Grenzwerte gefordert**

Die EU-Kommission hat in jedem Fall klare Vorstellungen. Technisch umsetzbar ist ihr aktueller Vorschlag. Und auch das geltende Klimaziel lässt sich damit erreichen – wenn die Nachfrage nach Elektroautos entsprechend hoch ist.

Im EU-Parlament geht einigen Abgeordneten der angestrebte Grenzwert sogar nicht weit genug. Sie fordern eine weitere Verschärfung. Der Umweltausschuss diskutiert über eine Reduktion von 50 Prozent, mancher will sogar minus 75 Prozent vertraglich festhalten. Es soll so eine Zielübererfüllung erreicht werden.

**Getrieben werden die Forderungen von der Vorstellung, dass der Regulierer besser als der Markt weiß, was die Autoindustrie zukunftsfähig macht.**

Das ist allerdings ein Trugschluss: Ein regulierungsgetriebener Transformationsprozess birgt nämlich erhebliche Risiken. Globalisierung, autonomes Fahren und Elektrifizierung werden die Branche sowieso umgestalten. Eine Regulierung kann die Entwicklung über das vom Markt Gewünschte zwar beschleunigen. Doch was auf den ersten Blick positiv klingt, kann sich auch negativ auswirken. Wenn beispielsweise Gewinne aus dem laufenden Geschäft wegbrechen, sind die Investitionen für den Wandel schwieriger zu finanzieren und es drohen Arbeitsplatzverluste.

## **Mehr Ladesäulen für Elektroautos nötig**

Die eigentliche Hauptaufgabe für eine effiziente Regulierung bestünde also darin, eine stärkere Nachfrage anzukurbeln. Dazu gehört vor allem die entsprechende Infrastruktur:

**Um Klimaschutzfortschritte im Verkehr zu erreichen, muss eine öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektroautos aufgebaut werden.**

Das ist aber nicht so einfach. So erweist sich das deutsche Eichrecht derzeit als echter Hemmschuh für den Aufbau von Ladesäulen. Die oft genutzte Abrechnung des Ladevorgangs nach Ladezeit steht im Konflikt mit der Preisanzeigenverordnung – andererseits ist dieses Messverfahren derzeit aber die wohl beste Möglichkeit,

Ladesäulen zu betreiben. Dieser Konflikt hat den Ladesäulenausbau in Deutschland hart getroffen. Außerdem sind Ladesäulen eine teure Investition, die irgendwie refinanziert werden muss. Diesen Aspekten sollte man in Brüssel viel mehr Beachtung schenken als neuen Grenzwerten.

### **Kernaussagen in Kürze:**

- Die EU-Kommission will den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Neuwagen noch stärker als bislang regulieren. Sie fokussiert sich damit weiter sehr stark auf die Angebotsseite.
- Woran es jedoch wirklich hakt, ist die Nachfrage nach Elektroautos - ohne diese wird die EU ihre Klimaziele nicht erreichen.
- Um die Elektromobilität zu fördern, muss vor allem eine bessere Ladeinfrastruktur aufgebaut werden.