

EU CO₂-STANDARDS FÜR NEUE PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

APRIL 2022

CO₂-Standards als Instrument, um Europas Abhängigkeit von Ölimporten zu verringern

Die Europäische Union (EU) ist bei ihrem Erdölverbrauch zu 97 Prozent auf Importe angewiesen. Ein Viertel dieser Ölimporte stammt aus Russland, mehr als aus jedem anderen Land. Für Mai 2022 plant die Europäische Kommission die Vorstellung einer Strategie, um bis zum Jahr 2027 unabhängig von russischem Erdöl, Gas und Kohle zu werden. Ohne einen Anstieg der innereuropäischen Ölförderung bzw. einen vermehrten Umstieg auf Ölimporte aus anderen Ländern **muss die EU dafür ihren Ölverbrauch bis 2027 um mindestens ein Viertel verringern.**

Der Straßenverkehr ist der größte Verbraucher von Erdölprodukten in der EU. Mehr als 60 Prozent des gesamten Ölverbrauchs gehen auf Straßenfahrzeuge zurück. Davon verbrauchen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wiederum etwa 70 Prozent und sind damit die Verbrauchergruppe mit dem höchsten Ölverbrauch in der EU. Für Benzin- und Dieselfahrzeuge hängen CO₂-Ausstoß und Ölverbrauch direkt miteinander zusammen. **Unter den derzeit gültigen CO₂-Standards für Neuzulassungen wird der jährliche Ölverbrauch von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zwischen 2021 und 2027 voraussichtlich um lediglich 13 Prozent zurückgehen.** Mitte des vergangenen Jahres schlug die Europäische Kommission ambitioniertere CO₂-Standards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vor. Ohne Anpassungen wird dieser Gesetzesvorschlag jedoch keinen nennenswerten Einfluss auf den Ölverbrauch vor dem Jahr 2030 zeigen. Grund hierfür ist, dass der Vorschlag das bisherige CO₂-Ziel für 2025 unverändert lässt und auch keine Zwischenziele für die Jahre 2026 bis 2029 enthält.

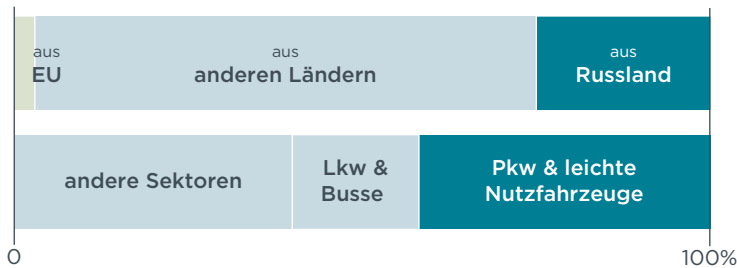
In den kommenden Monaten haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union die Möglichkeit, den Gesetzesvorschlag der EU-Kommission so anzupassen, dass eine deutliche Verringerung der CO₂-Emissionen und damit des Ölverbrauchs noch vor 2030 ermöglicht wird. Instrumente hierfür sind:

- » Eine **Verschärfung des 2025er-Ziels**, um den CO₂-Ausstoß neuer Pkw um 40 Prozent und neuer leichter Nutzfahrzeuge um 35 Prozent zu verringern (verglichen mit 15 Prozent laut derzeitiger Regelung),
- » eine **Einführung sich jährlich verschärfender CO₂-Zielwerte** für die Jahre 2026 bis 2029, um eine stetige Verringerung der CO₂-Emissionen neuer Pkw und leichter Nutzfahrzeuge zwischen 2025 und 2030 sicherzustellen,

» ein **Vorziehen des Zielwerts von 100 Prozent Null-Emissionsfahrzeuge** vom Jahr 2035 (wie derzeit vorgeschlagen) auf das Jahr 2030.

Eine Umsetzung dieser Maßnahmen **würde den jährlichen Ölverbrauch von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zwischen 2021 und 2027 um 22 Prozent verringern.** Kumulativ würde die EU bis 2030 insgesamt **115 Millionen Tonnen an Öl-Äquivalenten** zusätzlich zu den bereits beschlossenen Maßnahmen einsparen. Dies entspricht in etwa der Hälfte des heutigen jährlichen Ölverbrauchs aller Fahrzeuge auf europäischen Straßen.

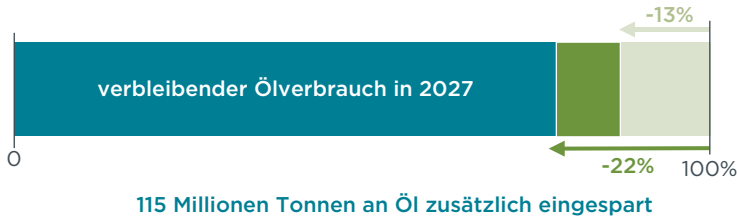
Ölverbrauch in der EU, nach Quelle und nach Verbraucher



Die EU importiert 97 Prozent ihres Öls. Ein Viertel stammt aus Russland.

Der Straßenverkehr verbraucht 60 Prozent des Öls. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge 70 Prozent hiervon.

Ölverbrauch von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen 2021 vs. 2027



Der Ölverbrauch von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen wird sich lediglich um etwa 13 Prozent bis 2027 verringern.

Der Ölverbrauch könnte mit Hilfe folgender Instrumente um **22 Prozent** verringert werden:

- Verschärfung der CO₂-Standards für 2025 (minus 40 Prozent für Pkw)
- Jährliche CO₂-Zielen (für 2026 bis 2029)
- 100 Prozent Null-Emissionsfahrzeuge ab 2030

VERSCHÄRFUNG DES 2025ER-ZIELS – KURZFRISTIGE ÖL-EINSPARUNGEN

Eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes neuer Pkw um 40 Prozent bis zum Jahr 2025 kann durch eine Erhöhung des Marktanteils von rein batterieelektrischen Fahrzeugen auf 25 Prozent erreicht werden. Parallel hierzu muss der Kraftstoffverbrauch neuer Pkw mit Verbrennungsmotor um etwa drei Prozent pro Jahr gesenkt werden. Zum Vergleich: als Reaktion auf die verschärften CO₂-Ziele für das Jahr 2021 stieg der Anteil rein batterieelektrischer Fahrzeuge von zwei Prozent im Jahr 2019, auf sechs Prozent im Jahr 2020 und auf zehn Prozent im Jahr 2021 an. Gleichzeitig verbesserte sich der Kraftstoffverbrauch neuer Pkw mit Verbrennungsmotor um sieben Prozent innerhalb eines Jahres.

Technologisch ist die notwendige Verbrauchsreduktion gut darstellbar, beispielsweise mit Hilfe der Mild-Hybrid-Technologie für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sowie der sich ständig ausweitenden Produktpalette an batterieelektrischen Fahrzeugen in allen Segmenten. Ohne eine Stärkung des 2025er-Ziels ist jedoch zu befürchten, dass sich der Markt für batterieelektrische Fahrzeuge wesentlich langsamer entwickelt und dass die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor um etwa zwei Prozent pro Jahr steigen, anstatt zu sinken.

EINFÜHRUNG JÄHRLICHER ZIELWERTE – STABILISIERUNG EINER SCHRITTWEISEN ELEKTRIFIZIERUNG

Derzeit sind in der EU CO₂-Ziele für Neufahrzeuge lediglich in Fünfjahresschritten (2015, 2020/21, 2025, 2030, 2035) vorgesehen. Wie die Erfahrung der Vergangenheit zeigt, nutzen Fahrzeughersteller diese stufenweise Regulierung aus, um so lange wie möglich veraltete Technologien zu verbauen und erst im letzten Moment auf neue Technologien umzuschwenken, mit dem Ziel der Gewinnmaximierung. Zwischen 2015 und 2019 sanken die CO₂-Emissionen neuer Pkw lediglich um etwa ein Prozent pro Jahr. Von 2019 auf 2020 fielen die Emissionen plötzlich um elf Prozent innerhalb eines Jahres. Ein ähnliches Muster ist für den Zeitraum 2026 bis 2030 abzusehen, sofern keine jährlichen Zwischenziele eingeführt werden.

Ein solches Vorgehen der Fahrzeughersteller hat negative Auswirkungen auf Zulieferer und Kunden und verringert die Einsparungen von CO₂-Emissionen und Ölverbrauch. Grund hierfür ist, dass je früher ein existierendes Fahrzeug durch ein effizienteres, idealerweise Null-Emissionsfahrzeug wie ein rein batterieelektrisches Fahrzeug, ersetzt wird, desto mehr CO₂ und Öl kann über die gesamte Lebensdauer des neuen Fahrzeugs kumulativ eingespart werden. In anderen Märkten, wie China und den USA, werden daher jährliche CO₂- bzw. Verbrauchs-Zielwerte festgesetzt.

VORZIEHEN DES ZIELWERTS VON 100 PROZENT NULL-EMISSIONSFahrzeuge – MAXIMALE EINSparungen FÜR VERBRAUCHER UND GESELLSCHAFT

Auch ohne gesetzliche Bestimmung kündigen große Fahrzeughersteller an, bis spätestens 2035 einen Anteil von 100 Prozent von rein batterieelektrischen Fahrzeugen an den Pkw-Neuzulassungen in der EU erreichen zu wollen. Hierzu gehören die Stellantis Group, Ford Group, Renault Marke, Volvo Marke, Jaguar Marke, Audi Marke, VW Marke, Hyundai Group, und Tesla. Zusammengerechnet würden diese—freiwilligen, aber nicht verbindlichen—Ankündigungen der Fahrzeughersteller einen Batteriefahrzeug-Marktanteil von 55 Prozent im Jahr 2030 ergeben. Dies verdeutlicht die technische Machbarkeit einer schnellen Elektrifizierung des Straßenverkehrs.

Aus Verbrauchersicht ist eine zügige Wende im Verkehrsbereich mit deutlichen Einsparungen verbunden. Die erwarteten Netto-Einsparungen während der ersten fünf Jahre Haltedauer liegen bei etwa €2,000 je Pkw für eine 100-prozentige CO₂ Verringerung bis 2030, aber bei nur €500 für eine 55-prozentige Verringerung, wie von der EU-Kommission vorgeschlagen. Diese hohen Einsparungen für Verbraucher gehen vor allem auf erwartete Verbesserungen in der Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen zurück, wie auch auf deutlich geringere Ladekosten für Batteriefahrzeuge im Vergleich zu den Kraftstoffkosten für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Hinzu kommen geringere Wartungskosten für reine batterieelektrische Fahrzeuge. Ein ähnliches Bild ergibt sich aus gesellschaftlicher Perspektive, für welche zusätzlich auch vermiedene externe Kosten für CO₂ mit eingerechnet werden. Hier liegen die erwarteten Einsparungen bei etwa €5,000 je Fahrzeug, über die gesamte Lebensdauer, für eine 100-prozentige CO₂ Verringerung bis 2030, aber bei nur €2,000 für eine 55-prozentige Verringerung.

WEITERGEHENDE INFORMATIONEN

- » Fit for 55: A review and evaluation of the European Commission proposal for amending the CO₂ targets for new cars and vans, ICCT Briefing, September 2021, <https://theicct.org/publications/fit-for-55-review-eu-sept21>
- » The role of the European Union's vehicle CO₂ standards in achieving the European Green Deal, ICCT Briefing, March 2021, <https://theicct.org/publications/eu-vehicle-standards-green-deal-mar21>
- » Pathways to decarbonization: The European passenger car market in the years 2021-2035, ICCT White Paper, May 2021, <https://theicct.org/publications/decarbonize-EU-PVs-may2021>

Kontakt: Peter Mock, peter@theicct.org

www.theicct.org

communications@theicct.org

[twitter @theicct](https://twitter.com/theicct)

