

TEURER AUFSCHUB

Was ein Verschieben der EU-Flottengrenzwerte für Autofahrende und das Klima bedeuten würde



Teurer Aufschub

Was ein Verschieben der EU-Flottengrenzwerte für Autofahrende und das Klima bedeuten würde

Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace arbeitet international und kämpft mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Rund 620.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.

Impressum

Greenpeace e.V. Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, T 040 30618-0 **Pressestelle** T 040 30618-340, F 040 30618-340, presse@greenpeace.de, greenpeace.de **Politische Vertretung Berlin** Marienstraße 19-20, 10117 Berlin, T 030 308899-0 **V.i.S.d.P.** Benjamin Gehrs **Titelfoto** © Britta Radike / Greenpeace **Stand** 09 / 2024

Teurer Aufschub

Die europäische Autoindustrie greift die CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw in der EU an: Die Lobby der Branche fordert, die eigentlich für 2025 geplante Absenkung der CO₂-Flottengrenzwerte um 15 Prozent um zwei Jahre nach hinten zu schieben.¹ Zugleich soll nach Meinung des Verbands der Automobilindustrie (VDA) die für 2026 geplante Revision der Grenzwertregelung vorgezogen werden. Die Autoindustrie erhofft sich von der vorgezogenen Überprüfung, dass auch die weiteren Verschärfungen der CO₂-Flottenziele in 2030 und 2035 noch abgeschwächt bzw. verschoben werden.²

Greenpeace hat berechnet, welche Folgen ein Aufweichen der Grenzwerte hätte: Würden die Zielwerte für 2025 und 2030 jeweils um zwei Jahre verschoben (auf 2027 bzw. 2032), könnten die Autohersteller in der EU damit insgesamt rund 11,8 Millionen Benziner, Diesel und Plug-in-Hybride mehr verkaufen als mit der bestehenden Regelung. Diese Fahrzeuge kämen statt Elektroautos auf die Straßen, würden während ihrer Nutzungszeit fast 100 Millionen Tonnen Benzin und Diesel verbrennen und dabei über 300 Millionen Tonnen CO₂ zusätzlich verursachen. Das ist so viel, wie die Niederlande in zwei Jahren insgesamt an Treibhausgasen emittieren.³

Auch die Tankkosten der Autofahrenden würden durch eine Verschiebung massiv steigen: Da Verbrennerfahrzeuge die eingesetzte Energie deutlich ineffizienter nutzen als Elektroautos, sind Diesel und Benziner im Fahrbetrieb teurer als E-Fahrzeuge. Europäische Autofahrer:innen müssten in Summe über 100 Milliarden Euro mehr für Kraftstoffe und Fahrstrom ausgeben als mit den bestehenden CO₂-Flottengrenzwerten (siehe Tabelle). Sie finanzieren damit indirekt die Verzögerungsstrategie der Hersteller bei der Antriebswende.

Tabelle:
Auswirkungen einer Aufweichung der CO₂-Flottengrenzwerte
(Verschiebung der Absenkung um zwei Jahre: 2025 → 2027, 2030 → 2032)

Zusätzliche CO₂-Emissionen in der EU (in Mio. Tonnen)	308.5
Zusätzlicher Kraftstoffbedarf in der EU (in Mio. Tonnen)	97.4
Zusätzliche Kosten für Kraftstoffe und Fahrstrom für Autofahrer:innen in der EU (in Mrd. Euro)	103.0
Zusätzliche Autos mit Verbrennungsmotor auf der Straße in 2035 (in Mio. Pkw)	11.8

1 <https://www.bnnbloomberg.ca/investing/2024/09/12/eu-car-lobby-aims-for-two-year-delay-of-2025-emissions-targets/>

2 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/iaa-transportation-wissing-gibt-nutzfahrzeugindustrie-ruecken-deckung-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-240917-930-234503>

3 https://edgar.jrc.ec.europa.eu/booklet/GHG_emissions_of_all_world_countries_booklet_2024report.pdf

Das Lobbypapier der Autoindustrie führt die schwächelnde Nachfrage nach E-Autos und den “unfairen Wettbewerb” durch die Konkurrenz aus China als Gründe für die Forderung nach einer Verschiebung an.⁴ Die technischen Möglichkeiten zur Senkung des Verbrauchs von Verbrennerautos sind begrenzt; Autohersteller erreichen strengere CO₂-Flottengrenzwerte daher im Wesentlichen durch den Verkauf von Elektroautos.

In dem Papier warnt die Industrie zudem vor Milliardenstrafen, die die Autohersteller wegen einer möglichen Zielverfehlung zahlen müssten. “Millionen von Arbeitsplätzen in der EU” seien dadurch bedroht.⁵ Unterstützung für die Aufweichung der CO₂-Flottengrenzwerte bekam die Autoindustrie unter anderem von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP). „Ich bin durchaus der Meinung, dass Vorgaben nötig sind“, sagte Wissing auf der Messe IAA Transportation, „aber sie müssen in der Praxis auch tatsächlich umsetzbar sein. Alles andere schwächt die Industrie, ohne dass damit etwas für das Klima gewonnen wäre.“⁶ Wissing's Parteikollege, Bundesfinanzminister Christian Lindner, warnte vor einer “Kernschmelze” in der Autoindustrie und forderte, die Verschärfung der Flottengrenzwerte 2025 auszusetzen.⁷

Entgegen der drastischen Rhetorik aus Politik und Industrie, zeigt eine aktuelle Analyse von Transport & Environment hingegen: Alle Autohersteller sind noch in der Lage, den Flottengrenzwert 2025 zu erreichen und somit Strafzahlungen abzuwenden.⁸ Profitieren würde nicht nur das Klima, sondern auch Verbraucher:innen durch günstigere E-Autos.

So haben wir gerechnet:

Die berechneten Zahlen ergeben sich aus der Differenz zwischen der geltenden Regelung für Pkw (Grenzwerte ab 2025: 93,6 Gramm CO₂ pro Kilometer, ab 2030 49,5 Gramm und ab 2035 0 Gramm) gegenüber einer abgeschwächten Regelung (Grenzwerte bis 2027: 115,1 Gramm, ab 2027: 93,6 Gramm, ab 2032 49,5 Gramm und ab 2035 0 Gramm).

Grundlage unserer Rechnung bildet der Status Quo: Die Anzahl der insgesamt neu zugelassenen Fahrzeuge in 2023, die Zusammensetzung der Antriebe bei den Verbrenner-Pkw (Benzin, Diesel, PHEV Benzin, PHEV Diesel) in 2023 sowie die durchschnittlichen Preise für Kraftstoff (Ø 1. Januar bis 9. September 2024) und Strom (Ø EU-Haushaltsstrompreis 2023) haben wir unverändert in die Zukunft fortgeschrieben. Größere Veränderungen sind vor allem bei den Kraftstoffpreisen zu erwarten, die durch die Einführung des europäischen CO₂-Emissionshandels im Verkehr ab 2027 (ETS 2) mit hoher Wahrscheinlichkeit teurer werden. Sollten mit abgeschwächter Flottenregelung mehr Verbrennerfahrzeuge auf den Markt kommen und sich damit die Nachfrage nach Kraftstoff und entsprechenden CO₂-Zertifikaten erhöhen, würde sich dies zusätzlich preisstärker auf den ETS2 auswirken. Diesen Anstieg des CO₂-Preises haben wir nicht berücksichtigt. Entsprechend ist die vorliegende Berechnung als konservativ anzusehen.

4 <https://www.bnnbloomberg.ca/investing/2024/09/12/eu-car-lobby-aims-for-two-year-delay-of-2025-emissions-targets/>

5 <https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/auto-lobby-co2-grenzwerte-eu-100.html>

6 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/iaa-transportation-wissing-gibt-nutzfahrzeugindustrie-ruecken-deckung-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-240917-930-234503>

7 <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/lindner-warnt-vor-kernschmelze-in-der-autoindustrie-19991130.html>

8 <https://www.transportenvironment.org/articles/the-drive-to-2025-why-eus-2025-car-co2-target-is-reachable-and-feasible>

Die durchschnittlichen WLTP-Werte der einzelnen Antriebsarten in 2023 sowie die Anzahl der Neuzulassungen haben wir den Daten der europäischen Umweltagentur EEA entnommen.⁹ Da die WLTP-Werte unter dem Realverbrauch liegen, haben wir sie entsprechend aktueller Zahlen der EU-Kommission zur Abweichung je Antriebsart angepasst.¹⁰ Den Verbrauch der Elektroautos haben wir ebenfalls angepasst, entsprechend einer Studie des Umweltbundesamtes (UBA).¹¹

Für alle Antriebsarten haben wir eine Verbesserung der Effizienz von 1% pro Jahr angenommen. Entsprechend lassen sich mit dem WLTP-Durchschnittswert aller verkauften Verbrennerfahrzeuge sowie der angenommenen Effizienzverbesserung berechnen, wie viele Elektroautos nötig sind, um zukünftige Grenzwerte zu erreichen. Wir sind in unseren Berechnungen davon ausgegangen, dass jeweils genau so viele Elektroautos verkauft werden wie nötig, um den Grenzwert im jeweiligen Jahr einzuhalten.

Mit dem an den Realverbrauch angepassten WLTP-Wert, der durchschnittlichen jährlichen Fahrleistung in der EU gemäß Zahlen des Industrieverbands ACEA¹² sowie den Anteilen der jeweiligen Antriebsart an den Gesamtverkäufen lassen sich wiederum die EU-weiten Verbräuche an Diesel, Benzin und Strom durch die neu zugelassenen Fahrzeuge in jedem Jahr berechnen. Die Multiplikation mit den entsprechenden Verbraucherpreisen ergibt die Kosten, die für Kraftstoff und Fahrstrom entstehen.

9 <https://www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/fa8b1229-3db6-495d-b18e-9c9b3267c02b?activeAccordion=1092184>

10 https://climate.ec.europa.eu/document/download/b644d4fe-1385-4b56-98d9-21e7e9f3601b_en?filename=report.pdf

11 https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_160-2022_energieverbrauch_von_elektroautos.pdf

12 <https://www.acea.auto/files/ACEA-Report-Vehicles-on-European-roads-.pdf>