

HINTERGRUND

Die EU hat sich verpflichtet, bis zum Jahr 2030 ihre klimaschädlichen Treibhausgase (THG) um mindestens 55 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 zu reduzieren, um [2050 klimaneutral zu sein](#). Dabei ist der Verkehrssektor von großer Bedeutung, da er für einen weiterhin steigenden Anteil der Treibhausgasemissionen verantwortlich ist. Eine [aktuelle Verordnung](#) befasst sich bereits mit neu zugelassenen Personenkraftwagen (Pkw) und leichten Nutzfahrzeugen (LNF). Sie ist seit 2019 in Kraft und setzt drei Ziele:

1) Emissionen von Pkw und LNF senken

Mit der Verordnung setzt die EU sogenannte Flottengrenzwerte zur Senkung des CO₂-Ausstoßes der Fahrzeuge. Die Grenzwerte werden in Gramm CO₂ pro Kilometer (gCO₂/km) angegeben und gelten für den Durchschnitt aller im Laufe eines Kalenderjahres in der EU neu zugelassenen Pkw eines Herstellers. Zur Flotte eines Herstellers zählen alle Fahrzeuge der verschiedenen Marken. Die Berechnung des Flottengrenzwertes richtet sich nach dem durchschnittlichen Gewicht einer Herstellerflotte und variiert entsprechend.

In der [Verordnung](#) ist festgelegt, dass der durchschnittliche CO₂-Ausstoß von Pkw ab 2020 einen Wert von 95 gCO₂/km nicht überschreiten darf. Im Jahr 2025 soll dieser Wert dann 15 Prozent und 2030 37,5 Prozent unter dem Wert von 2021 liegen. Für leichte Nutzfahrzeuge (LNF) gilt ein anderer Wert, da diese in der Regel schwerer sind. LNF durften 2021 durchschnittlich noch 147 gCO₂/km ausstoßen. Bis 2025 muss dieser Wert 15 Prozent darunter liegen und 2030 dann 31 Prozent. Die Verordnung sieht Strafzahlungen bei Verstößen vor.

2) Verbreitung von emissionsfreien und -armen Fahrzeugen

Um die Verbreitung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen (zero and low emission vehicles - ZLEV) zu fördern, enthält die Verordnung einen Anreizmechanismus. Als ZLEV werden maßgeblich batterie-elektrische oder Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb, aber auch Plug-In-Hybride verstanden. Hauptkriterium ist, dass der CO₂-Ausstoß weniger als 50 gCO₂ pro km beträgt (emissionsarm). Rein elektrische Pkw gehen mit Null gCO₂/km in die Bilanz ein (emissionsfrei). Wenn ein Hersteller einen gewissen Anteil von ZLEV verkauft (Benchmark), fällt sein CO₂-Flottengrenzwert um bis zu fünf Prozent weniger streng aus. Das gilt bei einer ZLEV-Verkaufsrate von mehr als 15 Prozent im Jahr 2025 und mehr als 30 Prozent im Jahr 2030.

3) Öko-Innovationen fördern

Werden durch die Hersteller neue Technologien (z.B. LED-Scheinwerfer) eingeführt, welche die CO₂-Emissionen zusätzlich mindern können, so kann dafür ein Betrag von bis zu sieben gCO₂/km auf den Flottengrenzwert angerechnet werden.

AKTUELLER STAND

(FEBRUAR 2022)

Nach Inkrafttreten der Verordnung wurden einige [Ausnahmen](#) vielfach kritisiert. Für Kleinserien (1.000 - 22.000 Fahrzeuge) gelten Sonderregelungen. Über "Pooling" (Zusammenschlüsse) konnten Hersteller die Regeln abschwächen. Kritisiert wurden auch die Emissionswerte der Plug-In Hybride: Für die Verordnung wurden Laborwerte angenommen, im Straßenbetrieb war der Ausstoß jedoch viel höher.

Mitte Juli 2021 hat die EU-Kommission als [Teil des Fit-for-55-Klimapakets \(FF55\)](#) ihren [Vorschlag für die Überarbeitung der Verordnung \(556/2021\)](#) veröffentlicht. Ziel ist, die bereits bestehenden Gesetzgebungen an das neue Klimaziel anzupassen und die nötige schnellere Senkung der Emissionen zu erreichen.

Die Verordnung bleibt nach dem Vorschlag der EU-Kommission weitgehend bestehen. Die wichtigste Änderung besteht in der [Verschärfung der Flottenziele](#). So sollen die Autohersteller die durchschnittlichen Emissionen ihrer in Europa neu verkauften Pkw bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 2021 reduzieren. Im Jahr 2035 müsste der Grenzwert dann um 100 Prozent gesenkt werden und läge somit bei Null. So müssen laut dem Vorschlag der EU-Kommission bis 2035 alle neu zugelassenen PKW emissionsfrei sein. Das bedeutet einen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor für diese Fahrzeuge bis 2035.

Für leichte Nutzfahrzeuge werden ebenfalls schärfere Grenzwerte eingeführt. Für neue Transporter soll eine Halbierung der Emissionen bis 2030 vorgegeben werden. Halten Produzent diese Regelungen nicht ein, ist je Fahrzeug pro Gramm, das den Wert überschreitet, eine [Strafzahlung](#) in Höhe von 95 € vorgesehen. Die Strafzahlungen fließen als EU-Eigenmittel in den EU-Haushalt ein.

Was die Verbreitung von ZLEV angeht, soll der [Anreizmechanismus](#) in 2029 auslaufen. D.h., dass ab dem Jahr 2030 keine Erleichterungen vorgesehen sind, falls Hersteller einen großen Anteil an ZLEV verkaufen. Öko-Innovationen bleiben anrechenbar.

Auch im Bereich der Kleinserien werden die [Ausnahmefälle](#) reduziert. Ab 2030 gelten die Ausnahmeregelungen nur noch für Serien mit bis zu 1.000 Neuzulassungen auf dem europäischen Markt.

Für den Zeitraum bis 2035 ist keine erneute Zwischenüberprüfung angesetzt, es soll aber [Fortschrittsberichte](#) der EU-Kommission mit Vorschlägen für notwendige Maßnahmen geben.

Der liberale Berichterstatter Jan Huitema des [EU-Parlaments](#) hat bereits seinen ersten [Berichtsentwurf](#) veröffentlicht. Er schlägt ambitioniertere Grenzwertsenkungen vor: für Pkw -75 Prozent bis 2030 und für LNF -70 Prozent bis 2030. Zudem sieht der Berichtsentwurf eine Senkung der Emissionen von 40 Prozent bereits für das Jahr 2028 vor. Es soll mehr auf die sozialen Auswirkungen geachtet und deren Abfederung durch den neuen Klima-Sozialfonds ermöglicht werden. Zudem sollte der durch Öko-Innovationen anrechenbare Betrag im Einklang mit den verschärften Grenzwerten ebenfalls gesenkt werden. Huitema schlägt außerdem vor, die Emissionswerte auf Basis realer Verbrauchsdaten anstelle von Laborwerten zu errechnen.

NÄCHSTE SCHRITTE

Im nächsten Schritt werden Minister*innenrat und EU-Parlament in Trilogverhandlungen mit der EU-Kommission über die Vorschläge entscheiden. Der [Umweltminister*innenrat](#) ist für das Dossier federführend.

Im [Europäischen Parlament](#) ist der [Umweltausschuss \(ENVI\)](#) federführend. Berichterstatter ist [Jan Huitema](#) (Renew Europe, Niederlande). Unter den Schattenberichterstatter*innen ist auch [Jens Giesecke](#) (CDU). Der [Verkehrsausschuss \(TRAN\)](#) und der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie [ITRE](#) können Stellungnahmen abgeben.

Der aktuelle Stand der Verhandlungen können [dem Legislative Train Schedule](#) sowie dem [Legislative Observatory](#) des EU-Parlaments entnommen werden.

[20.-22.01.2022: Informelles Treffen der Minister*innen für Umwelt und der Minister für Energie](#)

POSITIONEN DER GESETZGEBENDEN INSTITUTIONEN

	Bestehende Verordnung	EU-Kommission	EU-Parlament	Bundesregierung	EU-Ministerrat
Pkw-Flotten-Ziele bis 2030 gegenüber 2021	-15 % bis 2025 -37,5 % bis 2030	-15 % bis 2025 -55 % bis 2030 -100 % bis 2035			
Nutzfahrzeuge-Flottenziele bis 2035 gegenüber 2021	-15 % bis 2025 -31 % bis 2030	-15 % bis 2025 -50 % bis 2030			
ZLEV-Anreizmechanismus	soll nach 2030 bestehen bleiben	Läuft 2029 aus			
Ausnahmen für Kleinserien	Bestehen	Abschaffung ab 2030, Serien unter 1.000 bleiben Ausnahme			



FINALE VERSION DER NEUFASSUNG DER GRENZWERTE-VERORDNUNG

Pkw-Flotten-Ziele bis 2030 gegenüber 2021	
Nutzfahrzeuge-Flottenziele bis 2035 gegenüber 2021	
ZLEV-Anreizmechanismus	
Ausnahmen für Kleinserien	

ZENTRALE STREITFRAGEN

Zielvorgaben bis 2030 und Beibehaltung der 5-Jahres-Ziele: Auch wenn die Verschärfung der Flottengrenzwerte vielfach begrüßt wird, reicht der Vorschlag der EU-Kommission nicht aus, um angemessen zur Einhaltung der EU-Klimaziele beizutragen. Entsprechend fordert der erste Berichtsentwurf des Europäischen Parlaments, dass bereits 2028 die Emissionen um 40 Prozent gesenkt werden. Laut dem Fortschrittsbericht des Rates der EU sprechen sich auch einige Mitgliedstaaten für eine Zielerhöhung für die Jahre 2028 und 2030 aus.

Anreizmechanismus: Der Anreiz-Mechanismus, der in der Verordnung enthalten ist, trägt nur teilweise dazu bei, dass umweltfreundlichere Fahrzeuge verkauft werden. Plug-In-Hybride emittieren nicht nur mehr als Elektrofahrzeuge, sondern teilweise mehr als vergleichbare Verbrenner. Den Anreizmechanismus bis 2030 zu erhalten, könnte umweltschädliche Plug-In-Hybride statt emissionsfreier Alternativen fördern.

Gewichts-Bonus: Die Regelungen erlauben insbesondere Hersteller*innen von besonders schweren Automobilen höhere Grenzwerte. Das belohnt den Verkauf besonders schwerer Pkw und macht den Verkauf leichter Kleinwagen unattraktiv. Insbesondere die deutsche Automobilproduktion, welche eher schwere Pkw produziert, profitiert von diesen Ausnahmen.

POSITIONEN DER UMWELTVERBÄNDE

Der europäische Klimadachverband [CAN Europe](#) und seine Mitglieder haben in einem [Bericht](#) herausgestellt, dass die Mitgliedstaaten im Verkehrsbereich **wesentlichen Nachholbedarf** haben. Die Überarbeitung der Grenzwerte-Verordnung ist eine Chance, die Antriebswende zu beschleunigen. Doch der aktuelle Vorschlag reicht nicht ansatzweise, um die Emissionen in der nötigen Geschwindigkeit zu senken und einen fairen und gerechten Beitrag zum Erreichen der Klimaziele zu leisten. Es muss ein grundlegender Mobilitätswandel stattfinden, sodass grundsätzlich viel weniger Menschen private Autos nutzen (müssen).

Die Flottengrenzwerte haben [bereits dazu geführt](#), dass der Anteil an batterie-elektrisch betriebenen Fahrzeugen stark gestiegen ist. Außerdem hat die Verordnung bereits erste [Absenkungen](#) der CO₂-Emissionen neuer Pkw bewirkt. Um die Wirkung der Verordnung zu verstärken, [fordern](#), dass das von der EU-Kommission vorgeschlagene Ziel, ab 2035 nur noch emissionsfreie Neuwagen zuzulassen, [auf 2030 vorgezogen](#) wird. Bereits zuvor müssen durch deutlich ambitioniertere CO₂-Grenzwerte in 2025 und anschließende jährliche Zwischenziele stetige und deutliche Emissionsreduktionen erreicht werden. Außerdem dürften die Standards nicht durch die Einbeziehung des Straßenverkehrs in den Europäischen Emissionshandel abgeschwächt werden. **Schlupflöcher der Verordnung**, wie die realitätsfernen Emissionswerte von Plug-in Hybriden und der Gewichtsbonus für besonders schwere Pkw müssen abgeschafft werden.

PROZESS & DOKUMENTE

14. Juli 2021: [KOM Fit for 55-Vorschlag](#)

Inkl. [Vorschlag zur neuen Verordnung und Folgenabschätzung](#)

15.07.-5.11.2021

[Konsultation des Vorschlags der Kommission](#)

06.10.2021: Umweltrat

[Gedankenaustausch](#)

20.12.2021: Umweltrat

[Fortschrittsbericht](#)

13.01.2022: [Vorstellung des Berichtsentwurfs](#) im ENVI-Ausschuss
