

Klimapolitische Bewertung des Vorschlags der EU-Kommission

Peter Kasten, Ruth Blanck

Fachgespräch: CO₂-Vorgaben für Neuwagen. Wie gelingt der Klimaschutz
im Autoverkehr?

Berlin, 11.06.2018

Klimapolitischer Rahmen für EU und Deutschland: CO₂-freier Verkehr im Jahr 2050 (Pariser Abkommen)

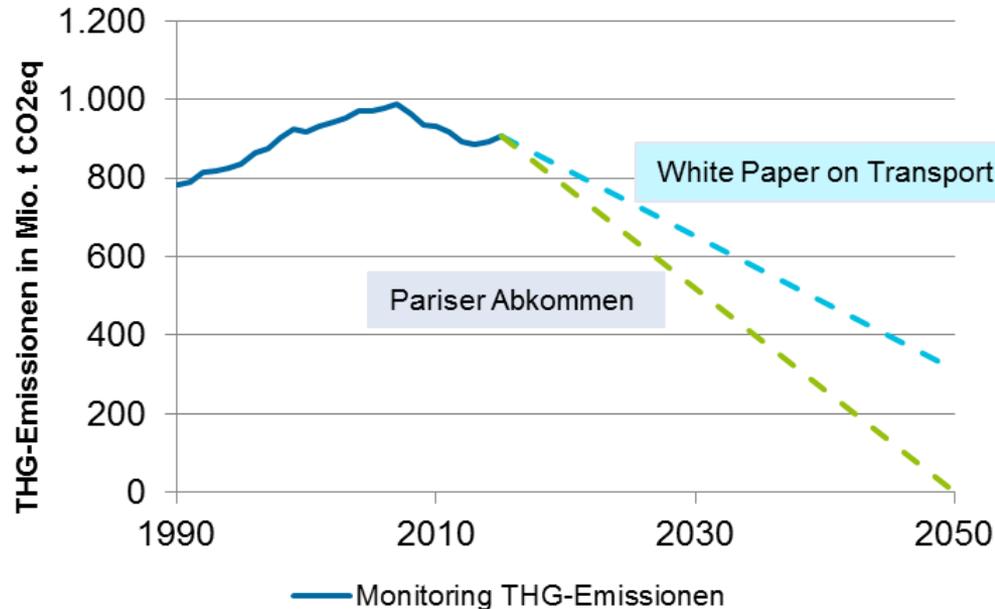
- Pariser Abkommen: Begrenzung der menschengemachten globalen Erderwärmung auf deutlich unter 2° C
 - EU / D: Sektorübergreifende THG-Minderung um 95% notwendig
 - EU / D: CO₂-freier Verkehr im Jahr 2050 notwendig

- Klimapolitischer Rahmen für den Verkehrssektor (EU):
 - Effort Sharing Regulation (2030): THG-Minderung in Nicht-ETS Sektoren um 30% ggü. 2005
 -  White Paper on Transport / Low-Emission Mobility Strategy (2050): THG-Minderung um ~60% ggü. 1990

- Klimapolitischer Rahmen für den Verkehrssektor (D):
 - Effort Sharing Regulation (2030): THG-Minderung in Nicht-ETS Sektoren um 38% ggü. 2005
 - Klimaschutzplan 2050 ist konsistent zur Effort Sharing Regulation (2030) : THG-Minderung im Verkehrssektor um 40-42% ggü. 1990

Top-Down-Modellierungen (EU): KOM-Vorschlag für Klimaschutzziele der EU nicht ausreichend

Verkehrssektor (ohne Flug-/Seeverkehr)

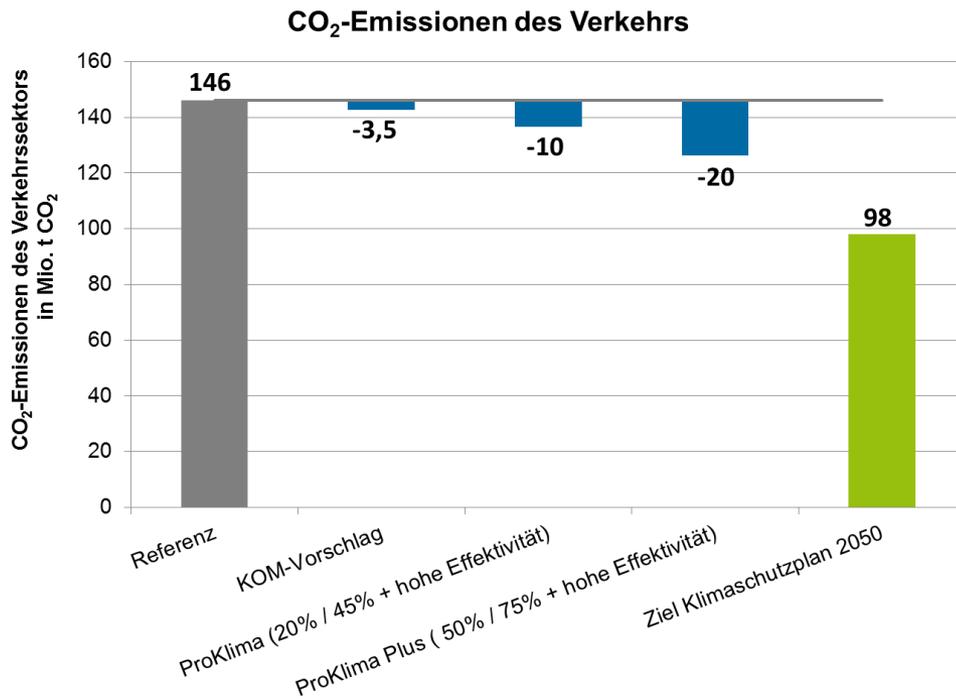


Quelle der Monitoring-Daten: EEA (2017): Greenhouse gas emissions from transport.

- CE Delft (2017): Top-Down-Berechnung zur Erreichung des THG-Ziels der Nicht-ETS-Sektoren
 - Notwendiges Ambitionsniveau der CO₂-Regulierung: >50%-ige Minderung ggü. 2020
- Öko-Institut (2018): Top-Down-Berechnung zur Einhaltung des THG-Budgets der EU-28
 - Ambitionsniveau der CO₂-Regulierung: ~75%-ige Minderung ggü.2020

Das Ambitionsniveau des KOM-Vorschlags erfordert zur Erreichung der Klimaschutzziele der EU radikale Maßnahmen nach 2030. Die Wahrscheinlichkeit, die Ziele der Effort Sharing Regulation und des Pariser Abkommens einzuhalten, ist auf Basis des Vorschlags sehr gering.

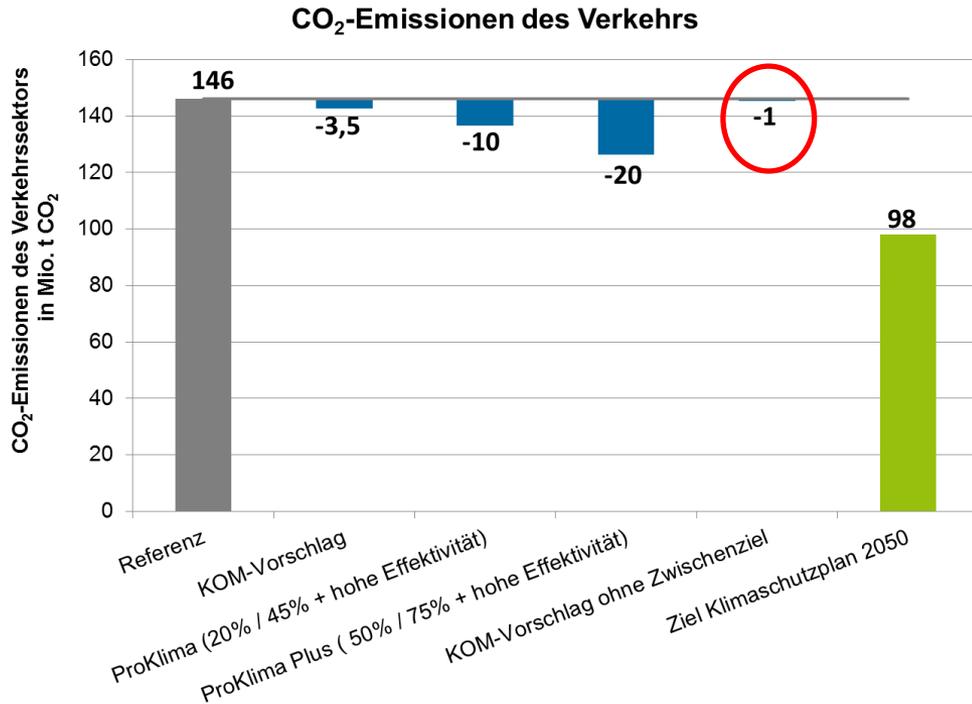
Wirkungsmodellierung (D): KOM-Vorschlag für Klimaschutzziele Deutschlands nicht ausreichend



- THG-Emissionslücke zum Erreichen der Ziele des Klimaschutzplan im Jahr 2030 rund 50 Mio. t CO₂
- Der KOM-Vorschlag reduziert die THG-Emissionen im Jahr 2030 um ~3,5 Mio t CO₂
- Ein höheres Ambitionsniveau (+ hohe Effektivität) erhöhen die Klimaschutzwirkung auf eine Reduktion von 10 bis 20 Mio. t CO₂
- Daumenregel: Ein 10% höheres Ambitionsniveau mit jeweiligen Anstieg des Zwischenziels verringert die CO₂-Emissionen um 2,5 – 3 Mio. t

Der KOM-Vorschlag macht die Erreichung der Ziele des Klimaschutzplans und der Effort Sharing Regulation nahezu unmöglich. Mit einer ambitionierteren Regulierung können die Ziele bei Umsetzung weiterer nationaler Maßnahmen erreicht werden.

Wirkungsmodellierung (D): Das Zwischenziel im Jahr 2025 hat eine hohe Relevanz für die Klimaschutzziele



- Fahrleistung der Pkw mit Erstzulassung vor 2026 liegt im Jahr 2030 bei über 50%
 - Das Zwischenziel im Jahr 2025 besitzt für den Effizienz des Pkw-Bestands im Jahr 2030 eine hohe Relevanz
- Der Wirkung des KOM-Vorschlag reduziert sich ohne Zwischenziel auf eine THG-Minderung von ~1 Mio. t CO₂

Die Klimaschutzwirkung der CO₂-Regulierung schwächt sich bei Reduzierung bzw. Aufgabe des verbindlichen Zwischenziels im Jahr 2025 erheblich ab.

Effort Sharing Regulation: Hohe Kosten für den Staatshaushalt bei Nicht-Einhaltung der Ziele

- Verbindliche nationale, jährliche THG-Budgets für die Nicht-ETS-Sektoren (v.a. Verkehr, Gebäudesektor, Landwirtschaft, Abfall)
 - Emissionsausgleich bei Untererfüllung durch Handel mit anderen EU-Mitgliedsstaaten
 - Erwartung: Ab 2021 veränderte Marktsituation; Marktpreis entspricht mindestens CO₂-Vermeidungskosten in Nicht-ETS Sektoren (z.B. 33,5 – 100 EUR / t CO₂)
- Jährliche Kostenersparnis für jede Mio. t vermiedenes CO₂ würde bei Nichteinhaltung des THG-Budgets bei 33,5 – 100 Mio. € liegen.
- Die Szenarien des Projektionsberichts 2017 führen zu einer kumulierten Zielverfehlung (2021 bis 2030) zwischen 150 – 300 Mio. t CO₂
 - Kosten für Emissionsausgleich in Höhe von 5 – 30 Mrd. EUR

Ein höheres Ambitionsniveau kann die Kosten für den Staatshaushalt erheblich reduzieren, falls die jährlichen, nationalen THG-Budgets der Nicht-ETS-Sektoren nicht eingehalten werden.

Fazit / Empfehlungen

- Zur Erreichung der deutschen und der EU-Klimaschutzziele ist ein **höheres Ambitionsniveau notwendig**
 - **Mindestens 50%-ige THG-Minderung** bei neuen Pkw und LNF im Vergleich zu 2020
- Ein **Zwischenziel** für das Jahr 2025 ist für den Klimaschutz sehr **relevant**
 - Rund 50% der Fahrleistung in Deutschland im Jahr 2030 wird von Pkw mit der Erstzulassung vor 2026 stammen
- Die **Gewährleistung der Effektivität** der Regulierung ist genauso **wichtig** für die Wirksamkeit wie ein höheres Ambitionsniveau
 - Die Umstellung auf den WLTP reicht nicht für eine hohe Effektivität der Regulierung aus; weitere Maßnahmen (z.B. **reale THG-Emissionsmessungen**) werden benötigt
 - **Wirkungsvolle, kurzfristige Maßnahmen** zur Einschränkung des Gamings bei der **Umstellung von NEFZ auf WLTP** sind notwendig
- Ein wirksame CO₂-Regulierung für Pkw ermöglicht die Erreichung der deutschen Minderungsziele in der Effort Sharing Regulation und **könnte dadurch Zahlungen zum Emissionsausgleich verringern/verhindern**.

Ihre Ansprechpartner

Peter Kasten

Senior Researcher

Öko-Institut e.V.

Büro Berlin

Schicklerstraße 5 - 7

10179 Berlin

Telefon: +49 30 405085-349

E-Mail: p.kasten@oeko.de

Ruth Blanck

Senior Researcher

Öko-Institut e.V.

Büro Berlin

Schicklerstraße 5 - 7

10179 Berlin

Telefon: +49 30 405085-305

E-Mail: r.blanck@oeko.de



Beiträge und Standpunkte
aus dem Öko-Institut

Lesetipp I: Blog des Öko-Instituts u.a. mit Serie zur Diskussion
des KOM-Vorschlags und seiner Wirkung

<https://blog.oeko.de/>

Lesetipp II: Agora Verkehrswende (2018). Die Fortschreibung
der Pkw-CO2-Regulierung und ihre Bedeutung für das Erreichen
der Klimaschutzziele im Verkehr