

EU CO₂-Emissionsstandards

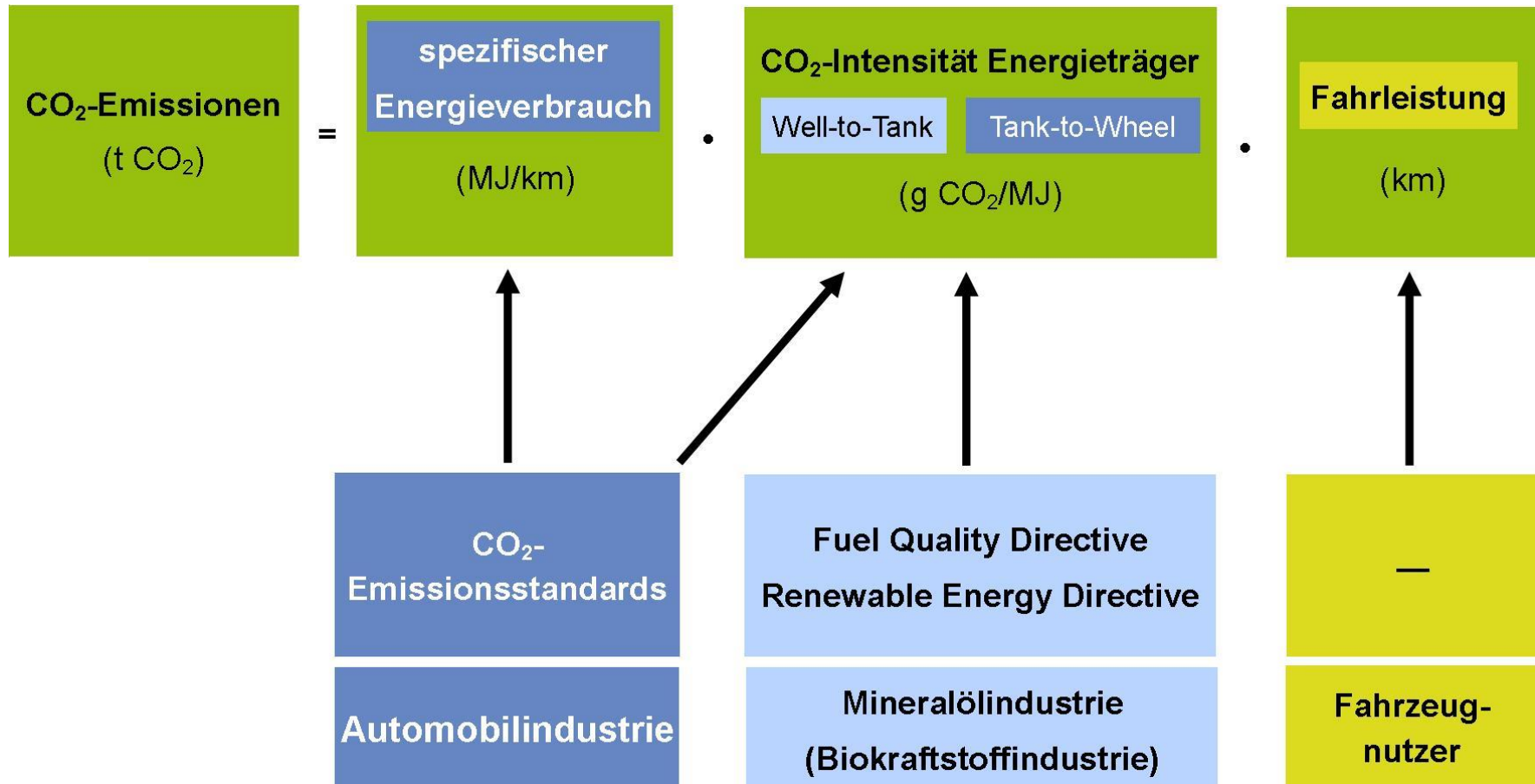
Neue Herausforderungen für die Weiterführung nach 2020

Vorfahrt Klimaschutz – Strategien für den Verkehr der Zukunft

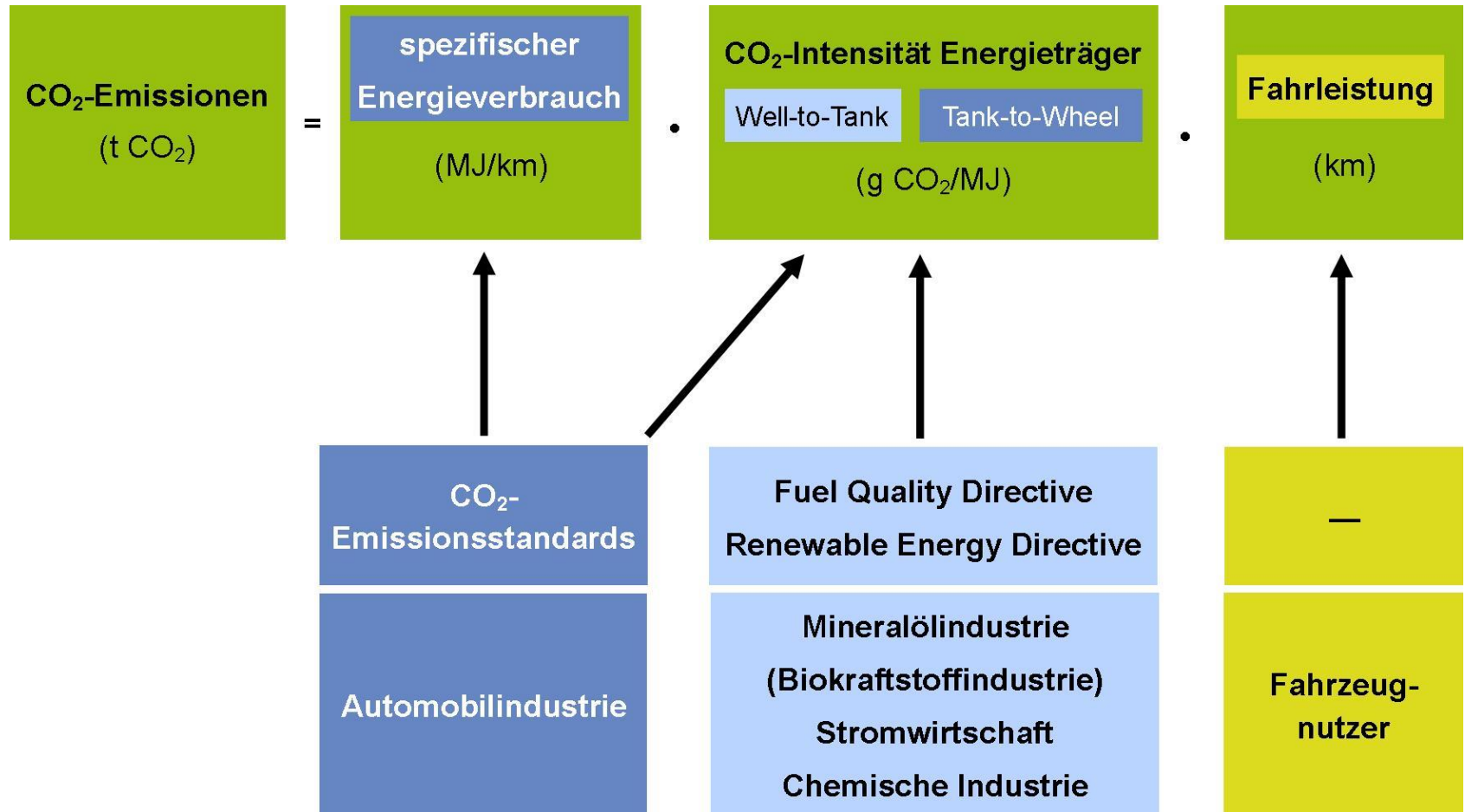
Peter Kasten

Berlin, 12.11.2014

CO₂-Minderung im Verkehrssektor: Wie kann das erreicht werden?



CO₂-Minderung im Verkehrssektor: Was ändert sich für die Zeit nach 2020?



Ideen zu Regulierungsrahmen nach 2020

- Erweiterung auf WtW-Emissionen ab relevanten Anteil alternativer Antriebstechnologien
 - Idee: Berücksichtigung aller für die Nutzung anfallenden Emissionen
 - Vorbild USA?
- Umstellung auf TtW-Energieeffizienz
 - Idee: Vollständige Trennung von Energieeffizienzstandards und CO₂-Intensität der genutzten Energie
 - Abstimmung der Einzelinstrumente ist notwendig
- Weiterführung der TtW-CO₂-Ansatzes
 - Idee: Weiterführung des heutigen Regulierungsrahmens
 - Langfristig nähern sich die TtW-Emissionen den WtW-Emissionen an

Herausforderung: Zielwertsetzung – Elektromobilitätsszenarien (EU) bis 2030

	2020		2025		2030	
	BEV	PHEV	BEV	PHEV	BEV	PHEV
AEA 2010 EU Transport GHG 2050	2%	12%			5%	19%
<i>elektrische Fahrleistung (xEV)</i>	10%				18%	
CE Delft 2011 Szenario <i>realistisch</i>	1%	3%	5%	16%	11%	30%
<i>elektrische Fahrleistung (xEV)</i>	3%		16%		31%	
CE Delft 2011 Szenario <i>ICE breakthrough</i>	1%	2%	2%	7%	3%	13%
<i>elektrische Fahrleistung (xEV)</i>	2%		7%		12%	
CE Delft 2011 Szenario <i>EV breakthrough</i>	2%	6%	13%	31%	22%	44%
<i>elektrische Fahrleistung (xEV)</i>	6%		34%		51%	
TNO 2013	<1%	<5%			~4%	~62%
<i>elektrische Fahrleistung (xEV)</i>	1%				45%	
Öko-Institut 2011 OPTUM (für Deutschland)	1%	8%			5%	33%
<i>elektrische Fahrleistung (xEV)</i>	6%				27%	

Herausforderung: Zielwertsetzung – Einfluss des Regulierungsansatzes und der Elektromobilität



Ideen für die Zielwertsetzung nach 2020

- Unterziel („technology targets“) für konventionelle Fahrzeuge
 - Idee: Mindestentwicklung bei konventionellen Fahrzeugen bei Unsicherheit in Bezug auf die Marktentwicklung alternativer Antriebe
- Begrenzung des xEV-Effekts auf konventionelle Pkw
 - Idee: Reduktion der Komplexität der Zielwertsetzung & Anreiz, die Emissionen konventioneller Fahrzeuge zu verringern, soll bestehen bleiben
- Prognose der Marktanteile von alternativen Antrieben
 - Idee: Berücksichtigung der Marktentwicklung alternativer Antriebe in der Zielwertsetzung
- Lineare Minderungstrajektorie bis 2040
 - Idee: Zielwertsetzung alleine an Minderungsanforderungen, die sich aus dem THG-Minderungsziel der EU ergeben

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Peter Kasten

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Öko-Institut e.V.

Büro Berlin

Schicklerstraße 5-7

10179 Berlin

Telefon +49 30 405085-349

E-Mail: p.kasten@oeko.de