



## CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Autos

### EU-Vorschläge schießen über das Ziel hinaus

17. September 2018

**Autor**

Eric Heymann  
+49(69)910-31730  
eric.heyman@db.com

[www.dbresearch.de](http://www.dbresearch.de)

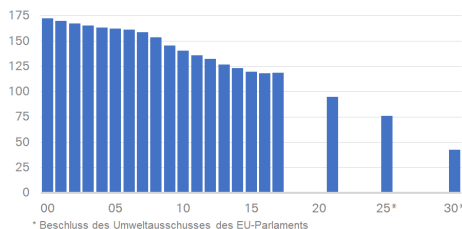
Deutsche Bank Research Management  
Stefan Schneider

Der Umweltausschuss des EU-Parlaments hat schärfere CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für neu zugelassene Pkw beschlossen. Danach sollen die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte bis 2030 um 45% gegenüber dem Jahr 2021 sinken. Die Grenzwerte schießen über das Ziel hinaus. Sie sind ökonomisch ineffizient und ökologisch nicht treffsicher.

Der Umweltausschuss des EU-Parlaments hat schärfere CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für neu zugelassene Pkw für die Zeit nach 2021 beschlossen. Danach sollen die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte bis 2025 um 20% und bis 2030 um 45% jeweils gegenüber dem Jahr 2021 sinken. Der Beschluss muss noch im EU-Parlament beraten werden.

#### CO<sub>2</sub>-Emissionen von Autos sollen stark sinken

Durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen (bis 2017) bzw. CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für neue Pkw in der EU, g/km



Quellen: Europäische Umweltagentur, EU-Parlament, Deutsche Bank Research

Wie ist diese Entscheidung einzuordnen? Wie immer hilft ein Blick auf die Faktenlage: Die aktuell gültige Regulierung sieht CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für neue Pkw in Höhe von 95 Gramm pro Kilometer (g/km) im Jahr 2021 vor. 2017 lagen die CO<sub>2</sub>-Emissionen neu zugelassener Pkw in der EU bei 118,5 g/km. Dies entspricht einem Rückgang um 31% gegenüber 2000, also in 17 Jahren. Von 2017 bis 2021 – also in lediglich vier Jahren – müssten die CO<sub>2</sub>-Emissionen um weitere 20% zurückgehen. Allein dieses Kurzfristziel ist schon sehr ambitioniert und kann nur erreicht werden, wenn der Anteil von Elektrofahrzeugen an den gesamten Pkw-Neuzulassungen in den kommenden Jahren massiv steigt. Batterieelektrische Autos gelten nach aktueller Rechtslage nämlich als Nullemissionsfahrzeuge, und das unabhängig vom jeweiligen Strommix in den einzelnen EU-Ländern.

Der Beschluss des EU-Umweltausschusses würde für das Jahr 2030 einen durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Grenzwert in Höhe von 43 g/km bedeuten. Gegenüber 2017 entspräche dies einem Rückgang um 64%. In den 13 Jahren bis 2030 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Pkw also mehr als doppelt so stark sinken wie im gesamten Zeitraum 2000 bis 2017.

Man kann eine solche Zielsetzung als mutig oder visionär bezeichnen. Denn offensichtlich geht der EU-Umweltausschuss mehrheitlich fest davon aus, dass Elektrofahrzeuge in den kommenden Jahren ihren Durchbruch im Massenmarkt schaffen – oder dass dieser schon irgendwie erzwungen wird.



### **Elektroautos noch in der Nische**

Man könnte aber auch argumentieren, dass dieser Beschluss physikalische Gesetzmäßigkeiten sowie aktuelle und absehbare ökonomische Rahmenbedingungen ausblendet. Denn klar ist, dass solche Grenzwerte allein mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor nicht eingehalten werden könnten. Die Elektrifizierung des Antriebstrangs soll es daher richten. Aktuell kommen Elektroautos allerdings nur dort auf nennenswerte Marktanteile, wo sie (zumeist staatlich) subventioniert werden oder wo Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor regulatorisch belastet werden. Im 2. Quartal 2018 betrug der Anteil elektrisch aufladbarer Autos an den gesamten Pkw-Neuzulassungen in der EU lediglich 1,7%.

Es mag ökologisch orientierte NGOs sowie Teile von Politik und Medien, die regelmäßig die Vorzüge der E-Mobilität preisen, ernüchtern oder gar frustrieren. Aber die Fakten zeigen, dass der durchschnittliche Autokäufer von der E-Mobilität noch nicht überzeugt ist. Es gibt durchaus Marktbeobachter, die die Hauptverantwortung hierfür bei den Autoherstellern sehen. In einer Marktwirtschaft entscheidet aber eigentlich immer noch der Kunde, welches Produkt seine Bedürfnisse am besten erfüllt. Es könnte natürlich auch sein, dass der Umweltausschuss im EU-Parlament den Präferenzen der Verbraucher bei seinem Beschluss keine große Bedeutung beigemessen hat.

Mit den strengen Grenzwerten will der Umweltausschuss darauf hinwirken, dass der Straßenverkehr in der EU durch mehr E-Mobilität einen Beitrag zum internationalen Klimaschutz leistet. Dabei spielt es offensichtlich keine Rolle, dass es in anderen Ländern keine derart anspruchsvollen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte gibt. Den Befürwortern strenger CO<sub>2</sub>-Grenzwerte spielt derzeit in die Karten, dass es aufgrund des Diesel-Skandals politisch und medial wenig risikobehaftet ist, die Automobilindustrie regulatorisch zu belasten. In solchen Zeiten scheint bei manchen politischen Entscheidungsträgern der Realitätsbezug zu schwinden.



### **Technischer Fortschritt, Subventionen oder Strafzahlungen?**

Was würde passieren, wenn die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte des Umweltausschusses im EU-Parlament bestätigt würden? In einem optimistischen Szenario schreitet der technische Fortschritt bei der E-Mobilität so schnell voran, dass sich tatsächlich ausreichend viele Autokäufer freiwillig und ohne Subventionen für ein Elektroauto entscheiden. In einem zweiten Szenario steigt der Marktanteil der Elektroautos ebenfalls, allerdings hauptsächlich aufgrund von Subventionen. Werden diese Subventionen von staatlicher Seite gewährt, können diese Mittel nicht für andere (z.B. klimapolitische) Zwecke eingesetzt werden. Falls die Automobilindustrie selbst den Absatz von Elektroautos quersubventionieren würde, ginge dies zu Lasten der Rendite, und/oder die höheren Kosten müssten an anderer Stelle kompensiert werden. In einem dritten Szenario nimmt der Anteil der Elektrofahrzeuge, aus welchen Gründen auch immer, nicht schnell genug zu, um die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte zu erreichen. Dies würde Strafzahlungen der Automobilindustrie zur Folge haben.

Keines der Szenarien dürfte in Reinform eintreten. Aus heutiger Sicht erscheint das erste Szenario jedoch am unwahrscheinlichsten, wenngleich in den kommenden Jahren die Wettbewerbsfähigkeit von Elektroautos weiter zunehmen wird. Aber der Autokäufer wird das letzte Wort haben.

Letztlich entsprechen die Beschlüsse in gewissem Sinne einer Klimapolitik mit der Brechstange. Seine Umsetzung würde weitere Eingriffe in die Konsumentensouveränität und in Eigentumsrechte bedeuten. Es passt in die Reihe klimapolitischer Ziele der EU, die – wenn überhaupt – nur durch Ordnungsrecht (Grenzwerte, Gebote und Verbote) oder durch Subventionen erreicht werden können. Marktlösungen sind leider die Ausnahme. Im konkreten Fall der übermäßig strengen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw kommt hinzu, dass sie die ökonomische Effizienz und die ökologische Treffsicherheit vernachlässigen. Denn CO<sub>2</sub>-Emissionen könnten in anderen Sektoren zu geringeren Kosten reduziert werden, weshalb die volks- und betriebswirtschaftlichen Kosten des Klimaschutzes unnötig hoch ausfallen. Zudem sagen die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw noch nichts über die tatsächlichen absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Autos, denn diese hängen von der Fahrleistung, dem Fahrverhalten sowie – im Falle von Elektroautos – vom Strommix ab.



## CO2-Grenzwerte für Autos

---

© Copyright 2018. Deutsche Bank AG, Deutsche Bank Research, 60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis zur Erbringung von Bankgeschäften und Finanzdienstleistungen verfügt und unter der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) steht. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Filiale London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die von der UK Prudential Regulation Authority (PRA) zugelassen wurde und der eingeschränkten Aufsicht der Financial Conduct Authority (FCA) (unter der Nummer 150018) sowie der PRA unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Inc. genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.