

Stellungnahme zur Revision der CO₂-Standards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Europäische CO₂-Gesetzgebung ist eine Erfolgsgeschichte

Seit 2012 setzt die EU Autoherstellern ambitionierte Vorgaben für den CO₂-Ausstoß von Neuwagen. Immer wieder waren diese Vorgaben unter Beschuss. Die Autoindustrie hat sie als nicht – oder nur unter hohen Kosten – machbar kritisiert. Dennoch haben **alle Hersteller ihre jeweiligen CO₂-Vorgaben immer eingehalten**, teilweise sogar übererfüllt. Und dies zu deutlich geringeren Kosten als vorher behauptet.

Die CO₂-Gesetzgebung ist somit eine Erfolgsgeschichte und eines der **zentralen Instrumente**, um **den Verkehrssektor zu dekarbonisieren**. Ohne die gesetzlichen Vorgaben wären wir bei der Elektromobilität nicht so weit wie heute. Die Gesetzgebung war somit der **Wegbereiter für die Elektrifizierung des Fahrzeugantriebs**. Zudem sind die CO₂-Grenzwerte ein elementarer Bestandteil des European Green Deal.

Populistisch geführte Debatten haben das Vertrauen in E-Autos untergraben

Umso wichtiger ist es, beim Ambitionsniveau nicht nachzulassen und das bisher Erreichte nicht zu gefährden. Wo dies hinführen kann, zeigen die unsäglichen Diskussionen über Technologieoffenheit und das Verbrenner-Aus. Diese Debatten haben sowohl die **Automobilindustrie als auch die Verbraucher*innen verunsichert**. Einige Hersteller streichen bereits ihre Ziele für die Elektromobilität und wollen wieder verstärkt auf Verbrenner setzen. Dabei braucht es gerade jetzt **Planungssicherheit** für die Fahrzeughersteller und Zulieferer, die bereits Milliardensummen in E-Mobilität investiert haben und weiterhin investieren wollen.

E-Autos weltweit auf dem Vormarsch

Jetzt die Vorgaben aufzuweichen hieße auch, das **Rad in Europa wieder zurückzudrehen**. Denn allen Debatten zum Trotz ist das Rennen um die künftige Antriebsform längst entschieden: Weltweit legen die Zulassungen von E-Autos enorm zu. In China, dem größten Markt, fahren bereits die Hälfte aller Neuwagen elektrisch. Auch in Europa ist das **Elektroauto auf dem Vormarsch**. Alleine in diesem Jahr hat sich das Wachstum nochmals beschleunigt. Unangefochtener Spitzenreiter ist nach wie vor Norwegen. Dort sind inzwischen fast alle Neuwagen vollelektrisch. Es folgen Dänemark, wo bereits mehr als zwei Drittel aller Neuzulassungen rein elektrisch fahren, sowie Belgien, Finnland, die Niederlande und Schweden mit über einem Drittel E-Auto-Anteil. In Großbritannien lag der Anteil zuletzt bei 27 Prozent. Aber auch in Ländern wie Spanien, in denen der Anteil noch geringer ist, hat sich der Absatz fast verdoppelt.

Konsistente Politik und wirksame Maßnahmen entscheidend

Maßgeblich für die stärkere Elektrifizierung ist eine konsistente nationale Politik, die klaren Zielen folgt und wirksame Rahmenbedingungen setzt. Dazu gehören kluge steuerliche Maßnahmen, die den Umstieg aufs Elektroauto befördern, wo immer möglich, und ein frühzeitiger Ausbau der Ladeinfrastruktur. Eine besonders effektive Maßnahme ist das sogenannte **Bonus-Malus-System**, indem emissionsfreie und -arme Fahrzeuge bei der Kfz- und Zulassungssteuer belohnt werden, während Fahrzeuge mit höherem CO₂-Ausstoß deutlich mehr bezahlen müssen.

Auch bei Dienstwagen und gewerblichen Flotten haben einige der Vorreiter-Länder den Absatz von E-Autos durch gezielte Anreize angekurbelt. Eine weitere Maßnahme sind **Null-Emissionszonen**. In den Niederlanden haben seit Jahresbeginn bereits 18 Städte eine solche Null-Emissionszone für den Lieferverkehr eingerichtet, mit dem Effekt, dass dort die Neuzulassungen elektrischer Lieferwagen und Lkw enorm gestiegen sind.

Von den europäischen Nachbarn lernen – die richtigen Rahmenbedingungen setzen

Die Beispiele aus Europa zeigen vor allem eins: Wer **klare Ziele** formuliert und sie konsequent verfolgt, **schaft Planungssicherheit und Verlässlichkeit** für die Industrie und **stärkt das Vertrauen** der Verbraucherinnen und Verbraucher **in die Elektromobilität**. Länder, die noch zögern, solch effektive Maßnahmen einzuführen, sollten sich daher an den vielen guten Beispielen orientieren und damit einen wirklichen **Mehrwert schaffen**: für ihre Bürgerinnen und Bürger, die Industrie und für Klima und Umwelt. Dabei muss es nicht teuer werden: Statt Steuerprivilegien für Dienstwagen und Diesel in Milliardenhöhe zu verschenken, wäre das Geld besser für nachhaltige Mobilität aufgehoben.

Geforderte Flexibilität ist Nebelkerze und kontraproduktiv

Neben dem Aufweichen der Zielvorgaben wird vor allem mehr Flexibilität bei der Gesetzgebung gefordert. So sollen auch **Plug-In-Hybride, Fahrzeuge mit Range-Extender** sowie mit **klimaneutralen Kraftstoffen** betankte Verbrenner auch nach 2035 noch zugelassen werden können. Dabei stoßen Plug-In-Hybride auf der Straße im Schnitt etwa **fünfmal mehr CO₂** aus, als es die Herstellerangaben suggerieren. Und aktuell gibt es so gut wie keine Range-Extender-Fahrzeuge in Europa. Im Gegensatz zu batterieelektrischen Autos verfügen europäische Hersteller über wenig Erfahrung mit Range Extendern, anders als chinesische Hersteller. Warum sollte die Industrie in diese Technik investieren?

Klimaneutrale Kraftstoffe sind ebenfalls eine **Mogelpackung**. Sie sind rar und teuer, ihr Nutzen für die Umwelt ist oft zweifelhaft. Wie sollte außerdem kontrolliert werden, ob Autos tatsächlich mit E-Fuels oder besonders klimafreundlichen Kraftstoffen aus Reststoffen betankt sind? Dies würde einen **bürokratischen Mehraufwand** bedeuten, in einer Zeit, in der doch alle Beteiligten Bürokratieabbau fordern.

Fazit

Die jetzigen Vorgaben für den CO₂-Ausstoß von Neuwagen sollten bestehen bleiben. Die aktuelle Diskussion um die Revision des Ausstiegsdatums gibt alle Orientierung auf, zum falschen Zeitpunkt. Jedes Aufweichen oder Flexibilisieren mittels fragwürdiger Technologie- und Kraftstoffalternativen würde mehr schaden als nutzen – gerade jetzt, wo der Markt stark anzieht. Europäische Hersteller brauchen im Wettbewerb mit chinesischen Autokonzernen Technologieklarheit und Planungssicherheit. Das schafft man nur mit klaren Vorgaben und einer zügigeren Transformation, nicht durch Verzögerung. Nicht zuletzt dürfen wir angesichts des fortschreitenden Klimawandels nicht nachlassen, die notwendigen Maßnahmen umzusetzen. Das würde eines der wichtigsten Elemente des europäischen Green Deal untergraben.

Berlin, 10.10.25

Michael Müller Görnert
Verkehrspolitischer Sprecher
Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.
Wallstr. 58
10179 Berlin
michael.mueller-goernert@vcd.org
EU-Transparenzregister-Nr.: 20396927547-17