Klimainstrumente im Verkehr und ihre Wirksamkeit

Dr. Peter Mock
ICCT Europe

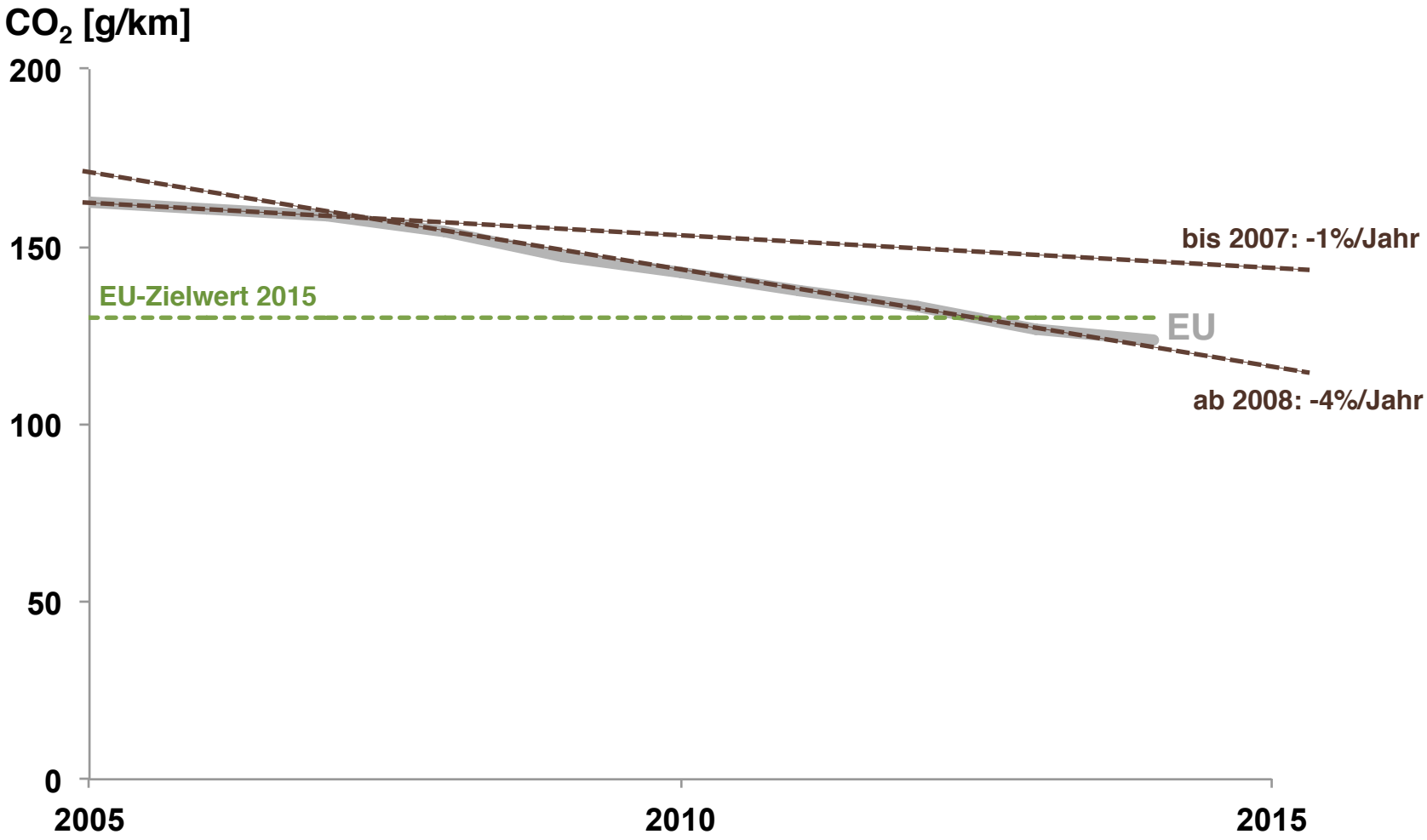
Klimaschutz im Straßenverkehr
Berlin, 23.11.2015

icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

Historie

Wo stehen Deutschland und Europe heute?

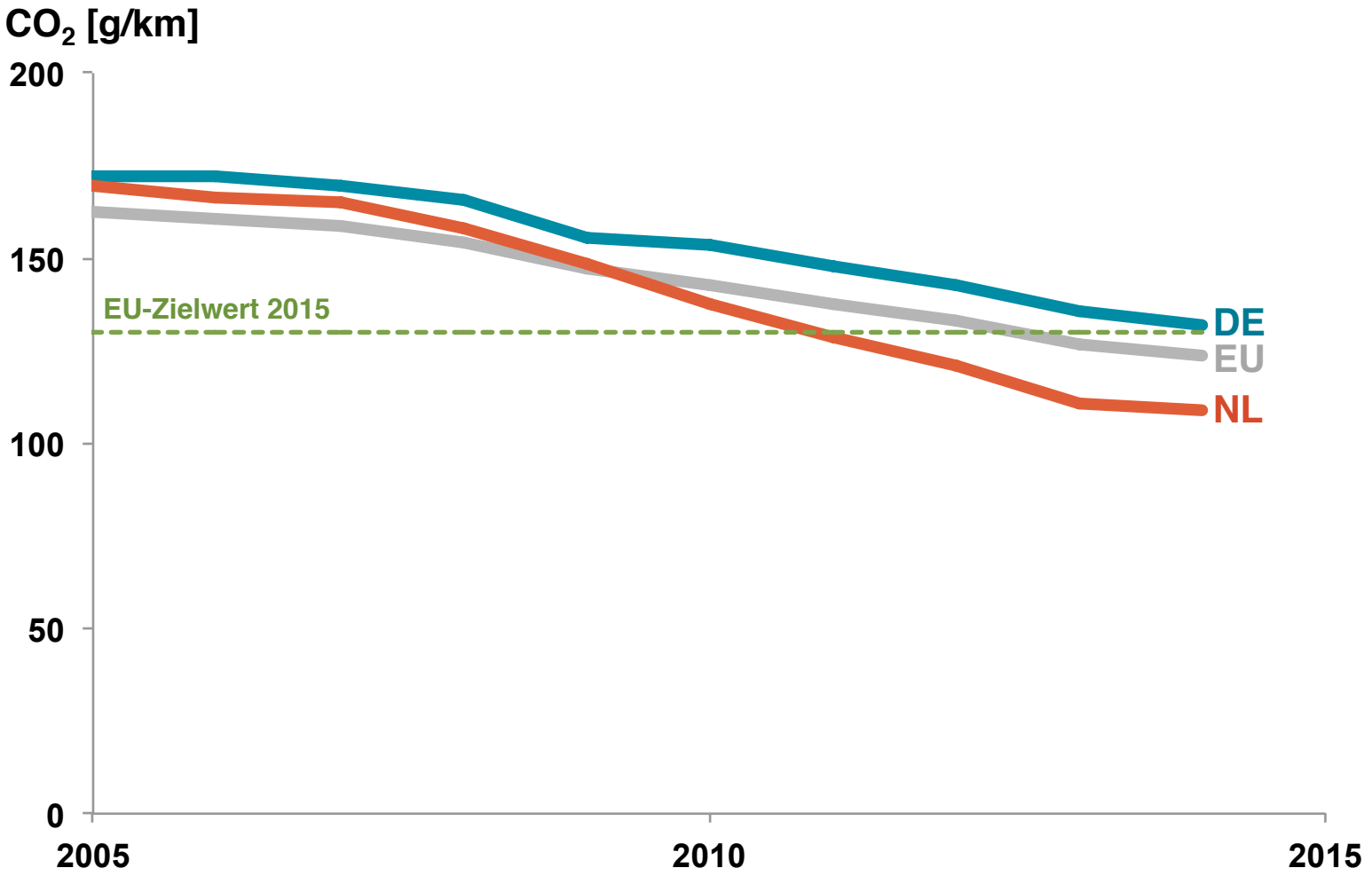
Dank der EU-CO_2-Standards für neue Pkw hat sich die jährliche Reduktionsrate vervierfacht



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

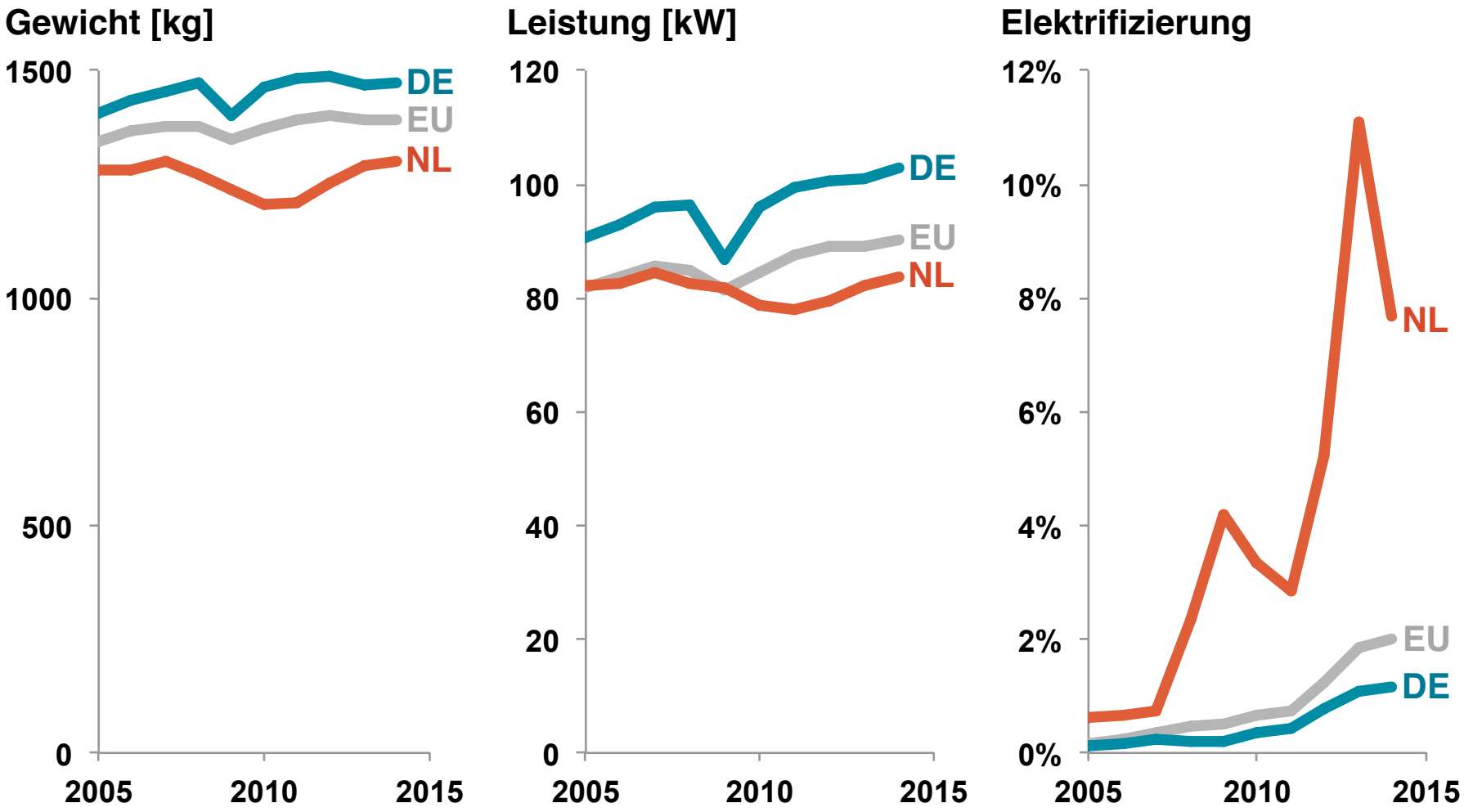
http://theicct.org/co2-new-cars-eu-manufacturer-performance-2014

Allerdings gibt es große Unterschiede zwischen den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten



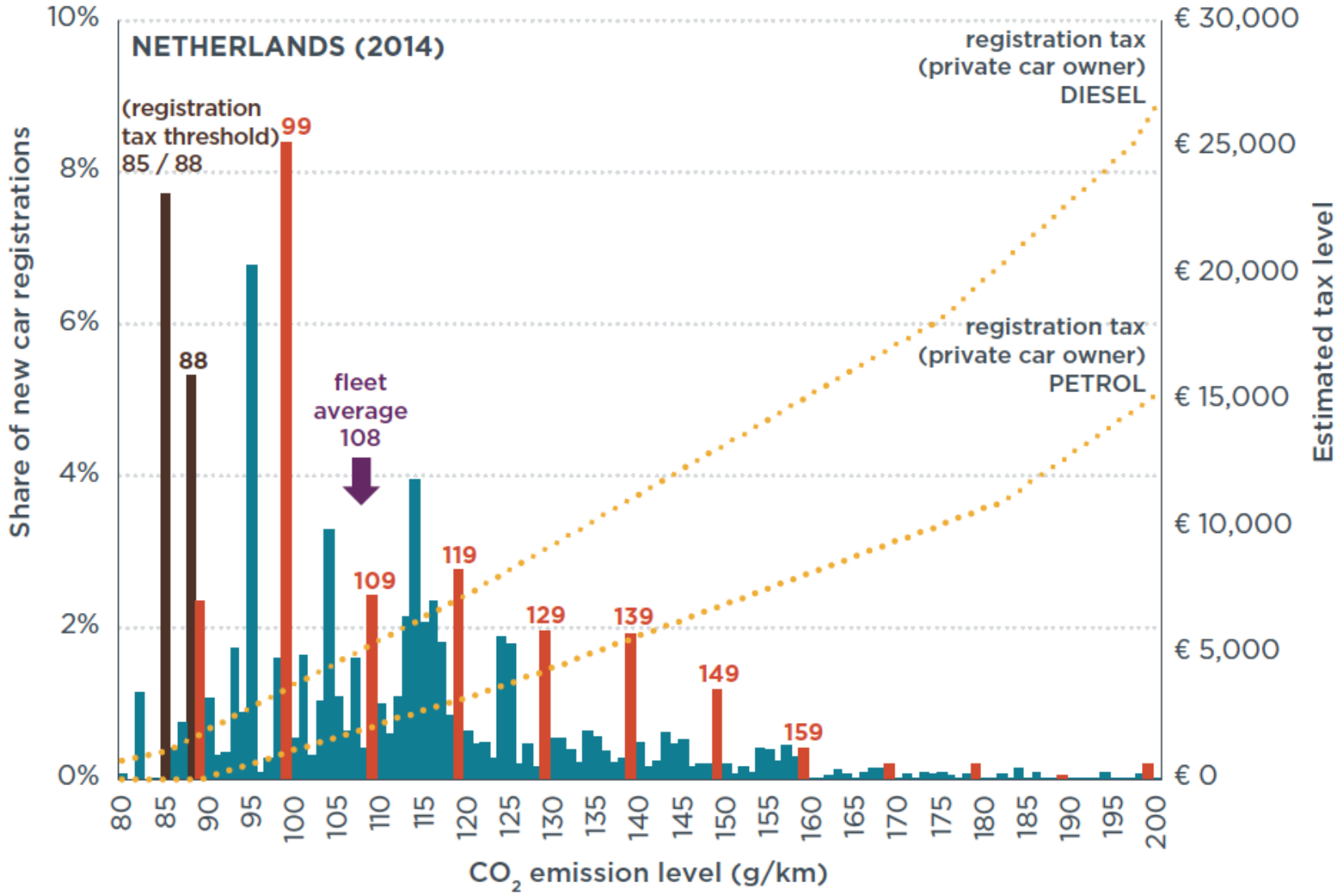
icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

Die CO_2-Standards sind bislang kein Treiber von Gewichtsreduktion und Elektrifizierung



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

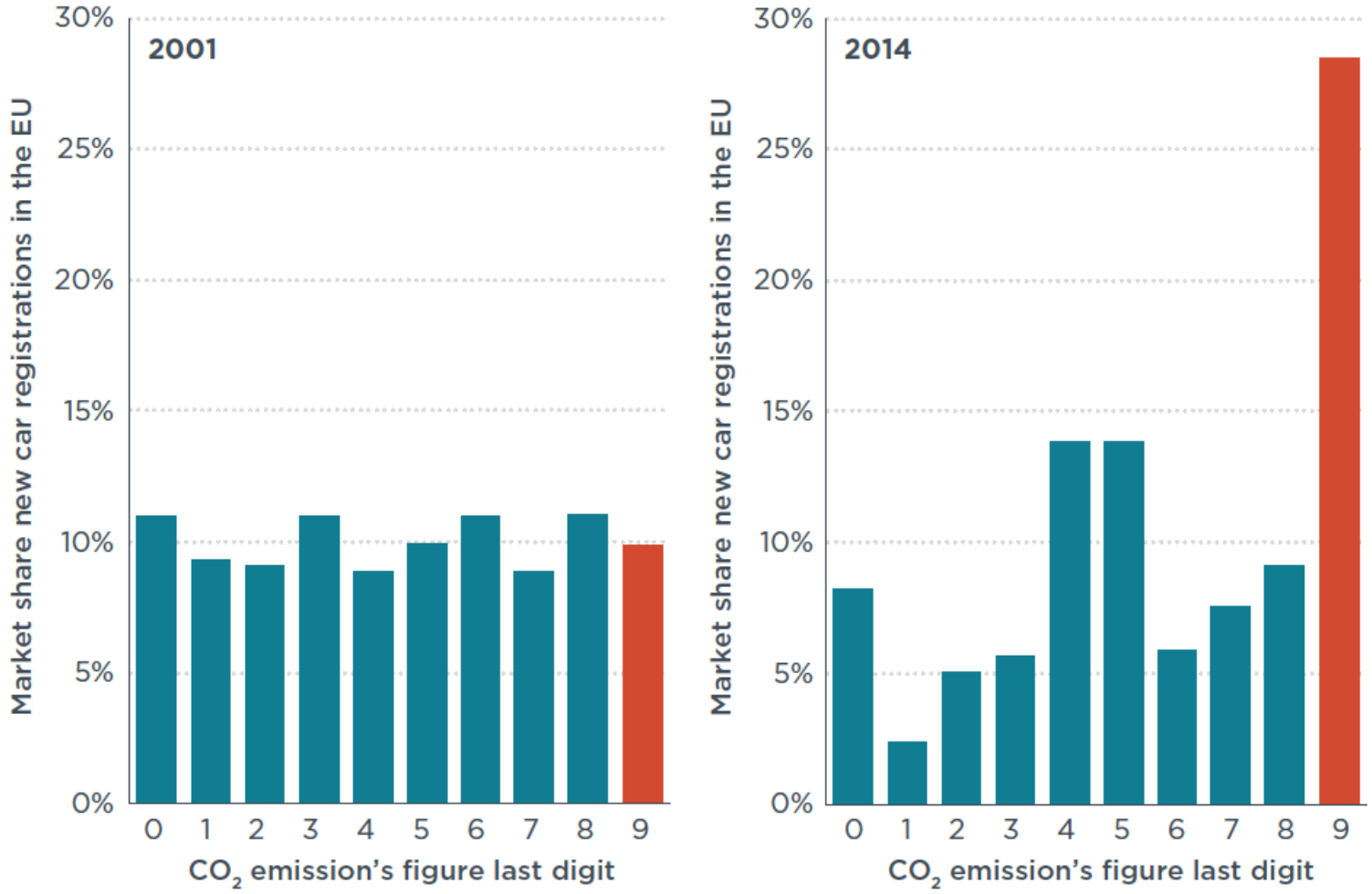
Die nationale Kfz-Steuer kann den Effekt von CO_2-Standards deutlich verstärken



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

http://theicct.org/how-taxes-influence-vehicle-co2-emission-levels

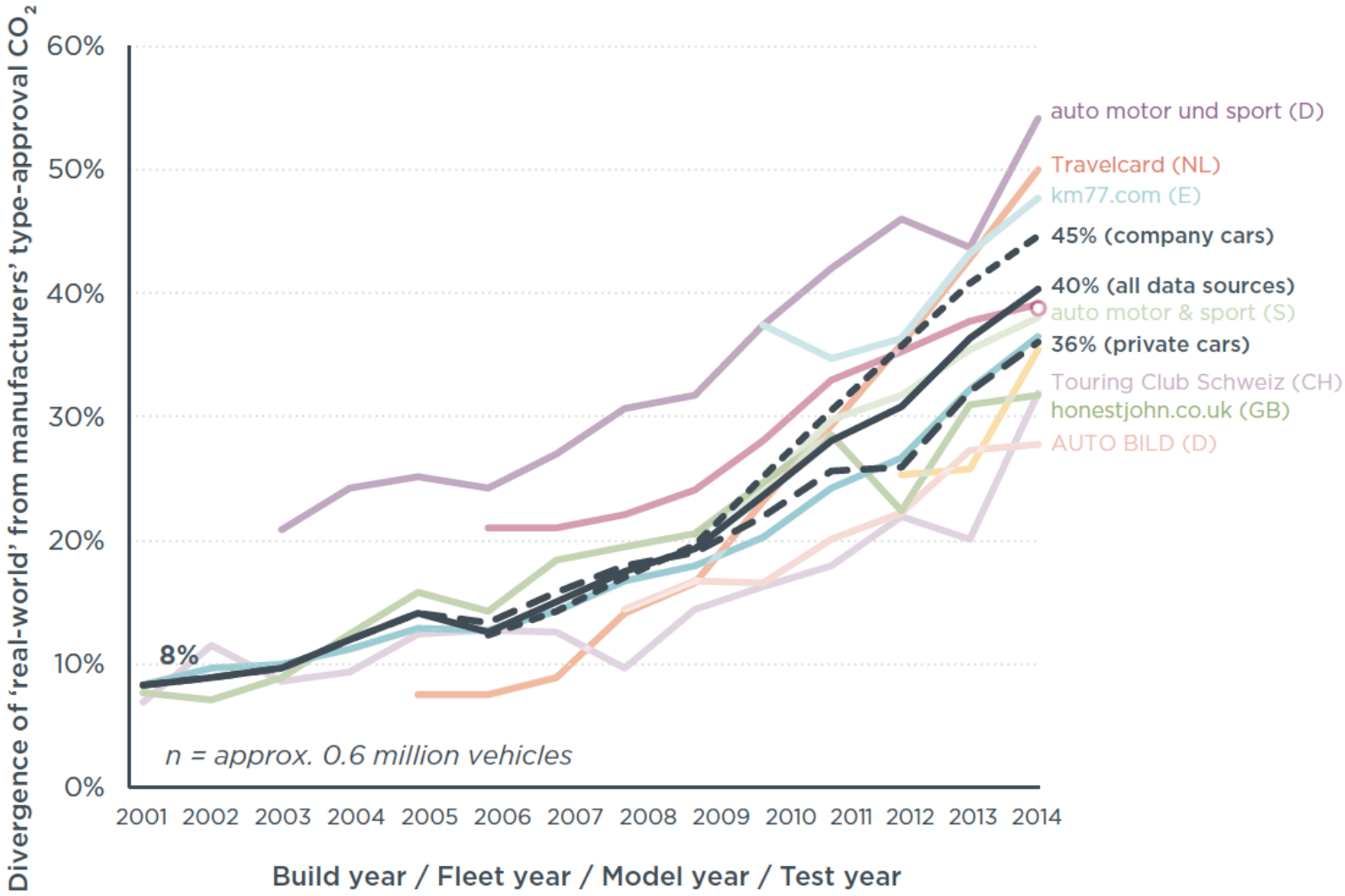
Neufahrzeuge werden zunehmend auf die Steuergrenzen hin optimiert



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

http://theicct.org/how-taxes-influence-vehicle-co2-emission-levels

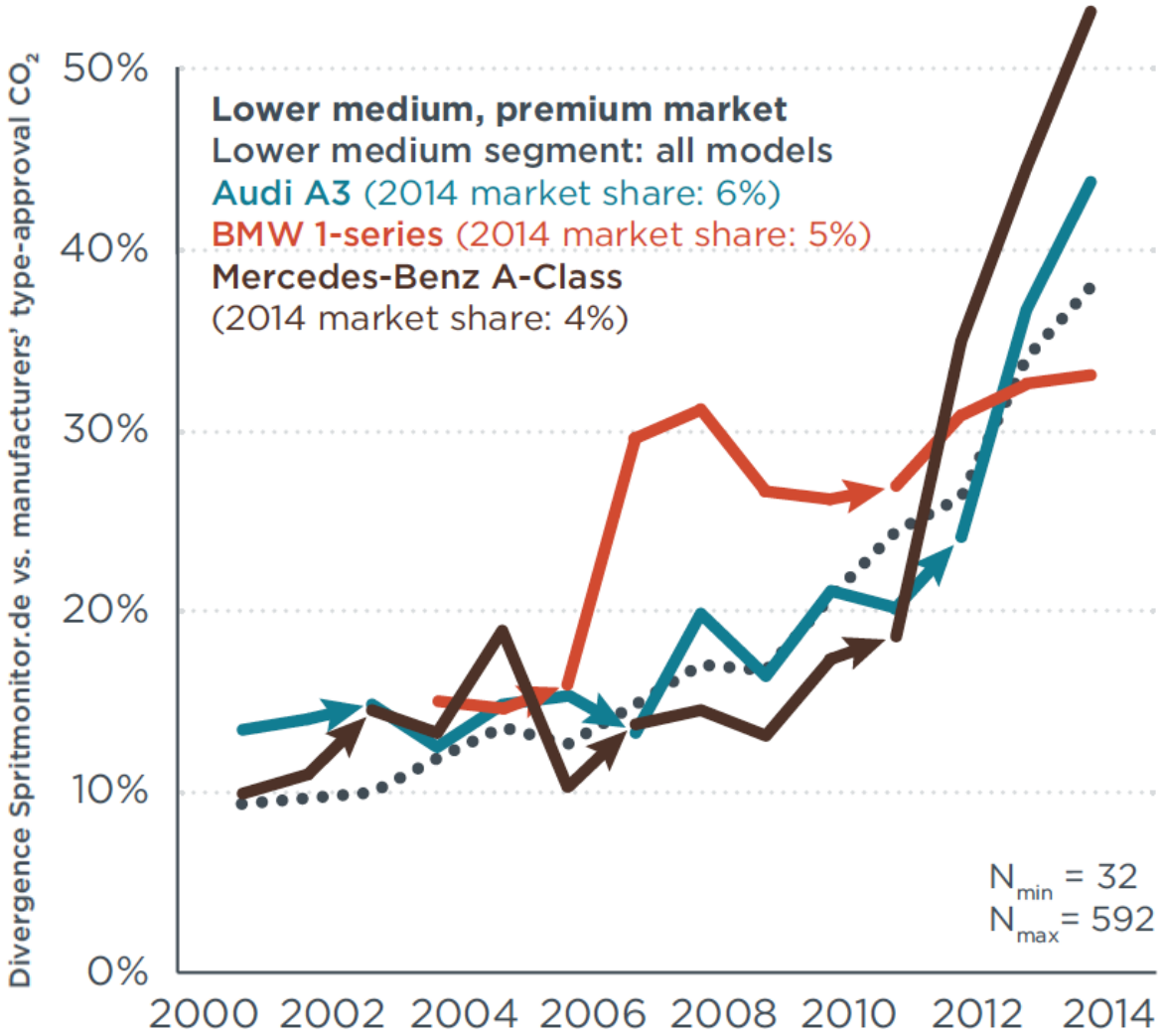
Die realen CO_2-Emissionen von Neufahrzeugen liegen im Durchschnitt 40% höher als angegeben



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

http://www.theicct.org/laboratory-road-2015-update

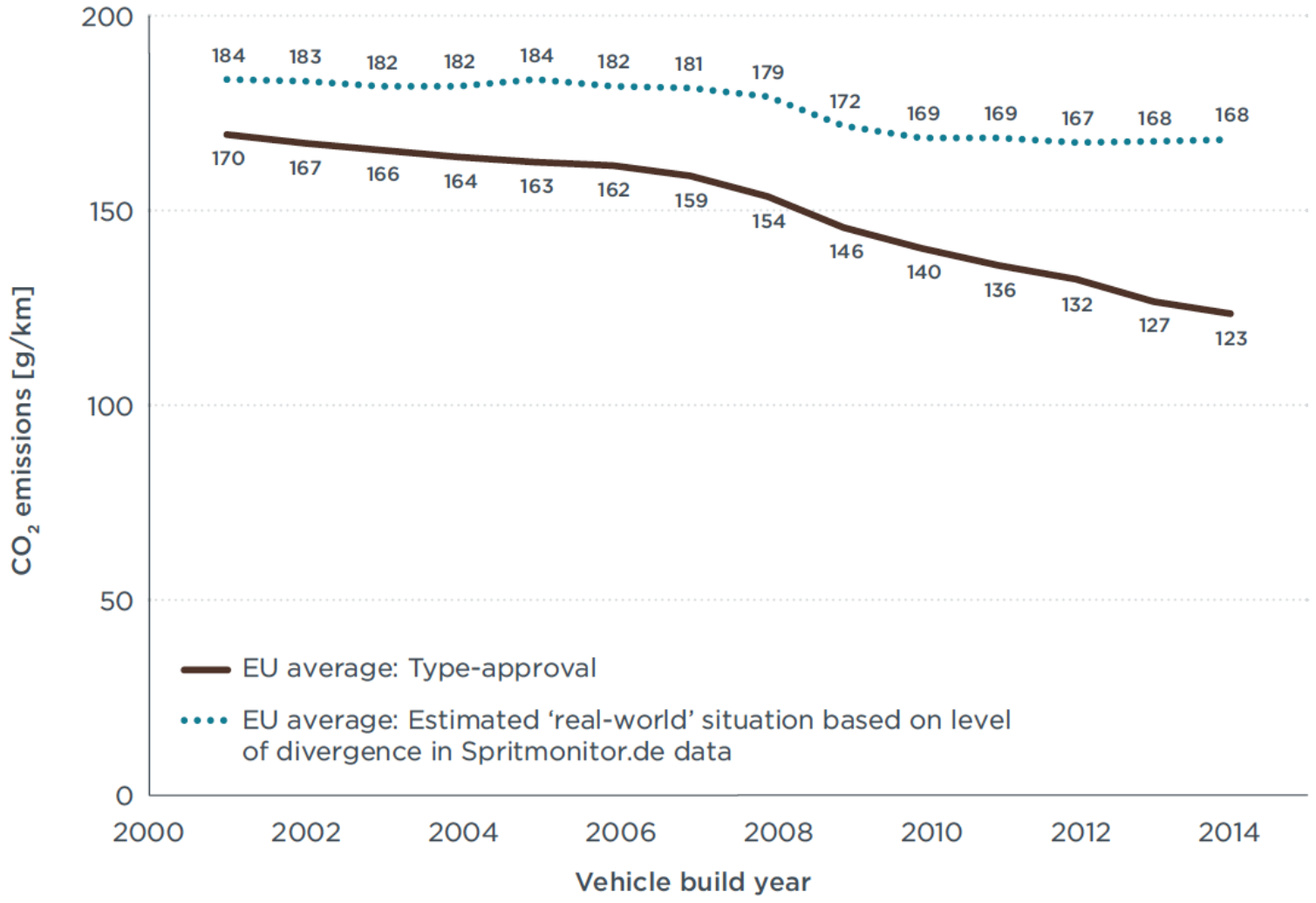
In vielen Fällen steigt mit jeder neuen Modellgeneration die Diskrepanz sprunghaft an



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

http://www.theicct.org/laboratory-road-2015-update

In der Folge sind seit 2010 die realen CO_2-Emissionen von Neufahrzeugen kaum gesunken



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

http://www.theicct.org/laboratory-road-2015-update

Zukunft

Wie könnten die nächsten Schritte aussehen?

Europa steht im internationalen Wettbewerb um Effizienztechnologien im Fahrzeug

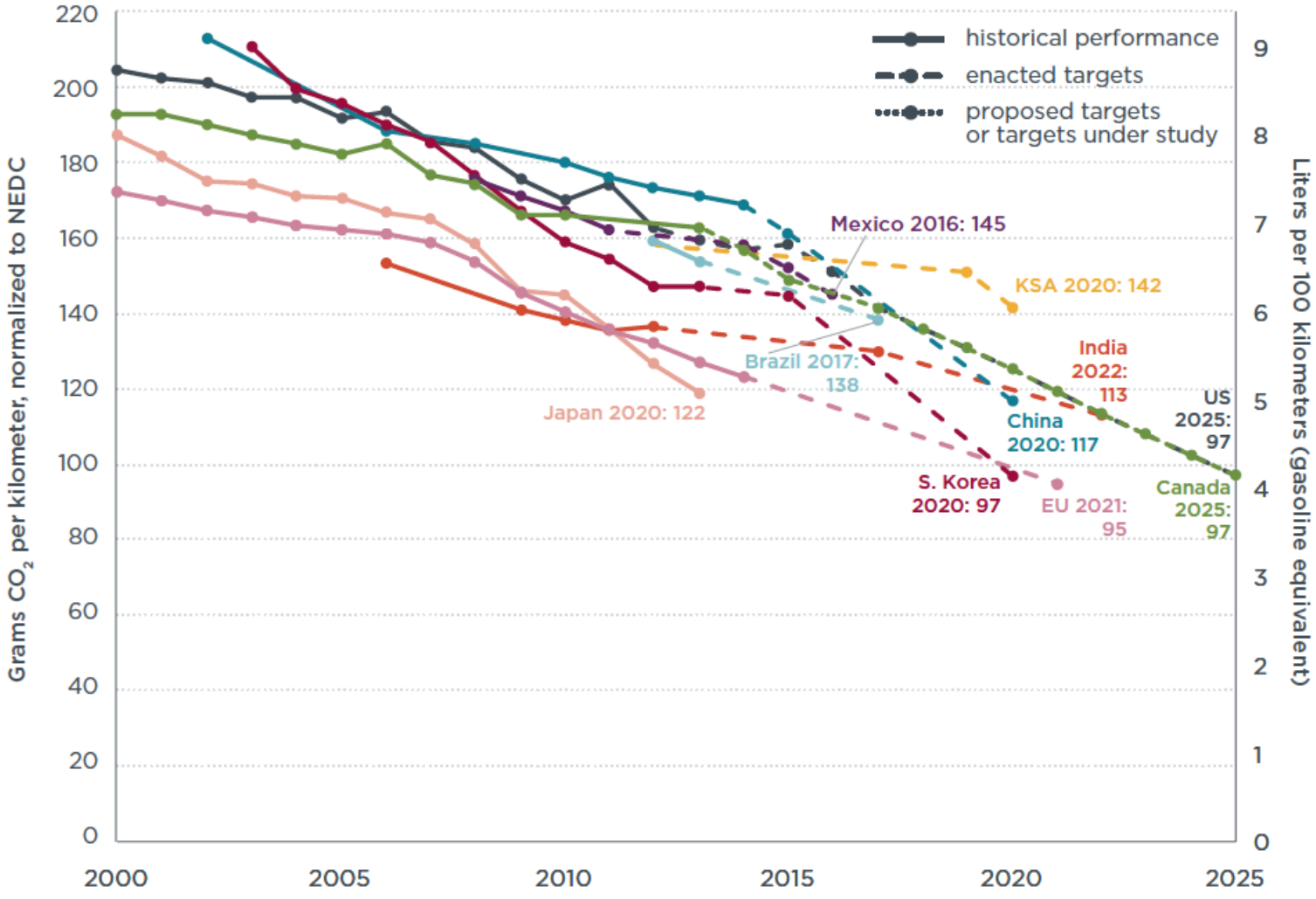
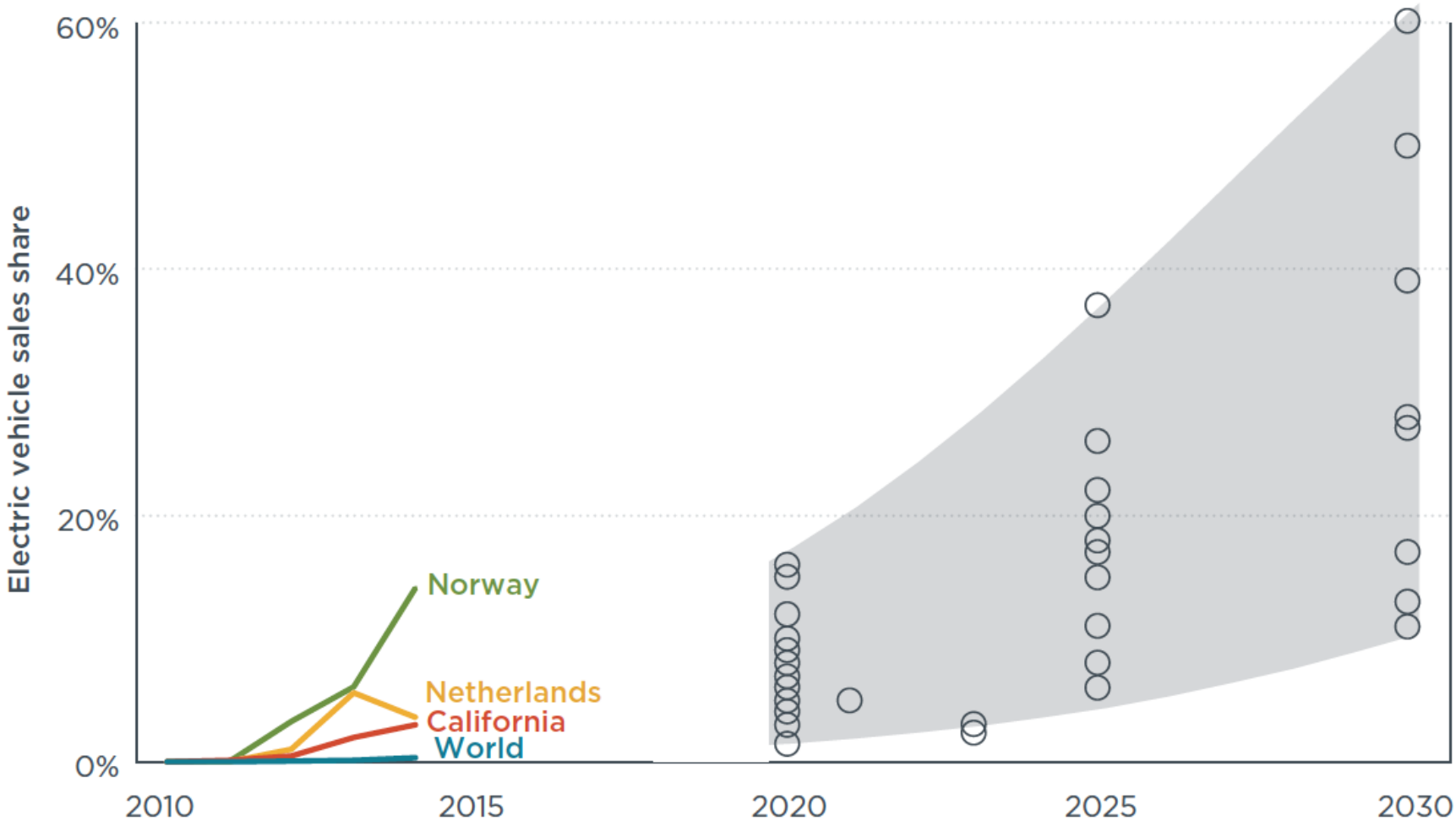


Figure 6: Comparison of global CO_2 regulations for new passenger cars[12]

icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

http://theicct.org/co2-new-cars-eu-manufacturer-performance-2014

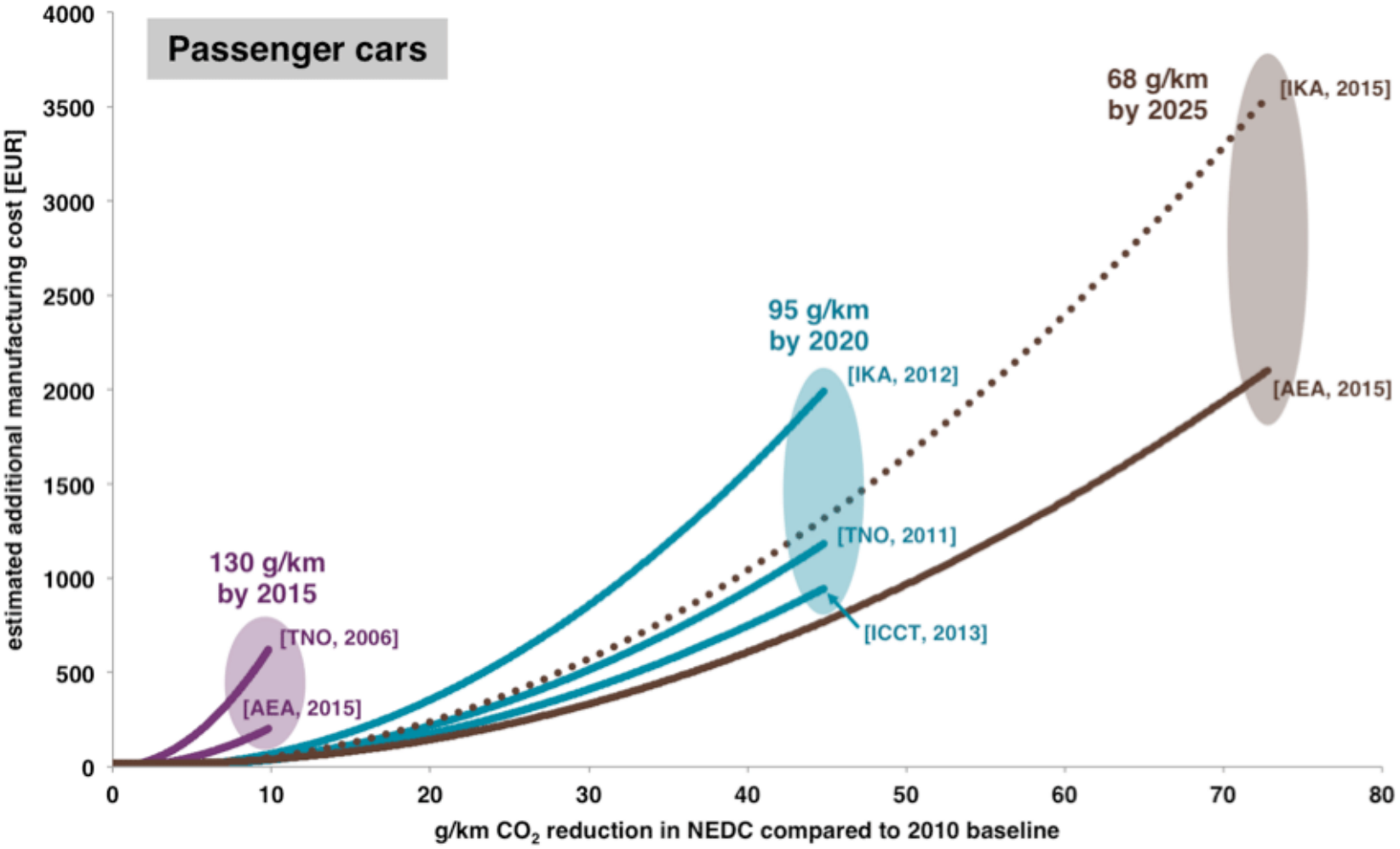
Elektrofahrzeuge werden als Schlüsseltechnologie gesehen und oftmals entsprechend gefördert



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

http://theicct.org/transition-global-zero-emission-vehicle-fleet-collaborative-agenda-governments

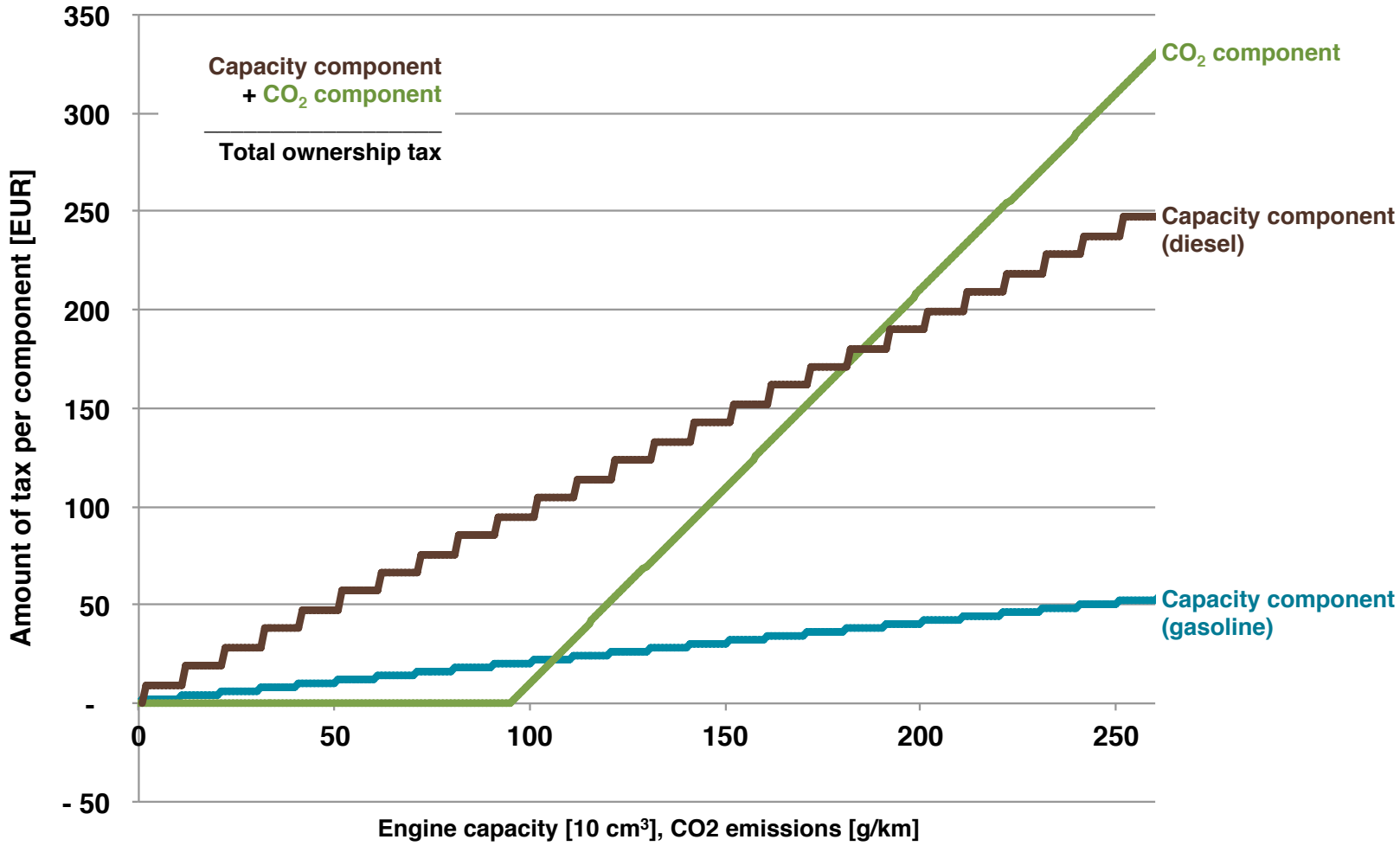
Fortschreibung der CO_2-Standards gibt wichtigen „push“-Anreiz, jedoch nicht ausreichend für EVs



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

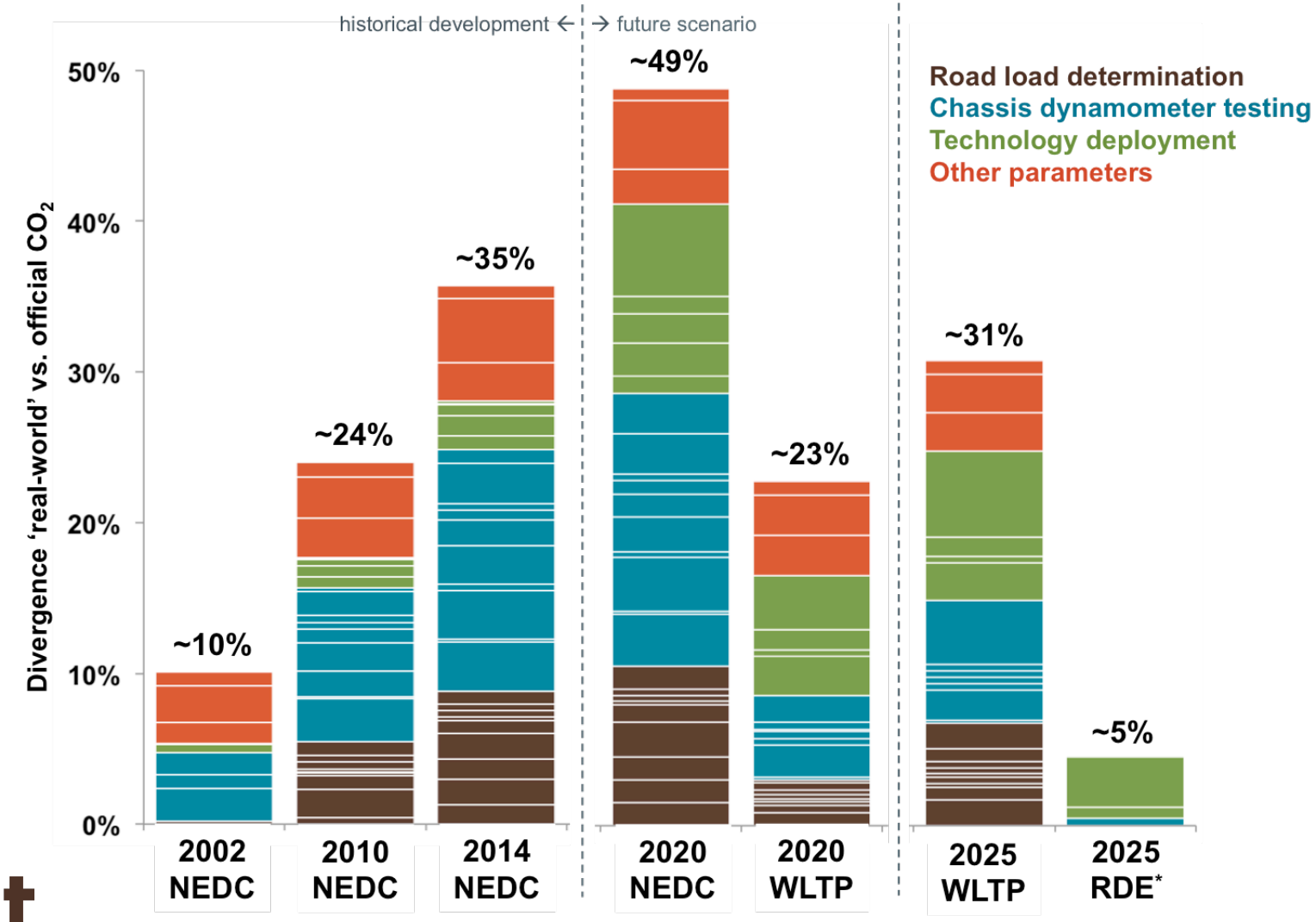
http://theicct.org/blogs/staff/estimating-costs-vehicle-efficiency-lessons-experience

Umbau der Kfz-Steuer zu einem Bonus-Malus-System würde den benötigten „pull“-Anreiz geben



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

Einführung von WLTP ist wichtig, aber Messung von CO_2 auf der Straße ist zusätzlich notwendig

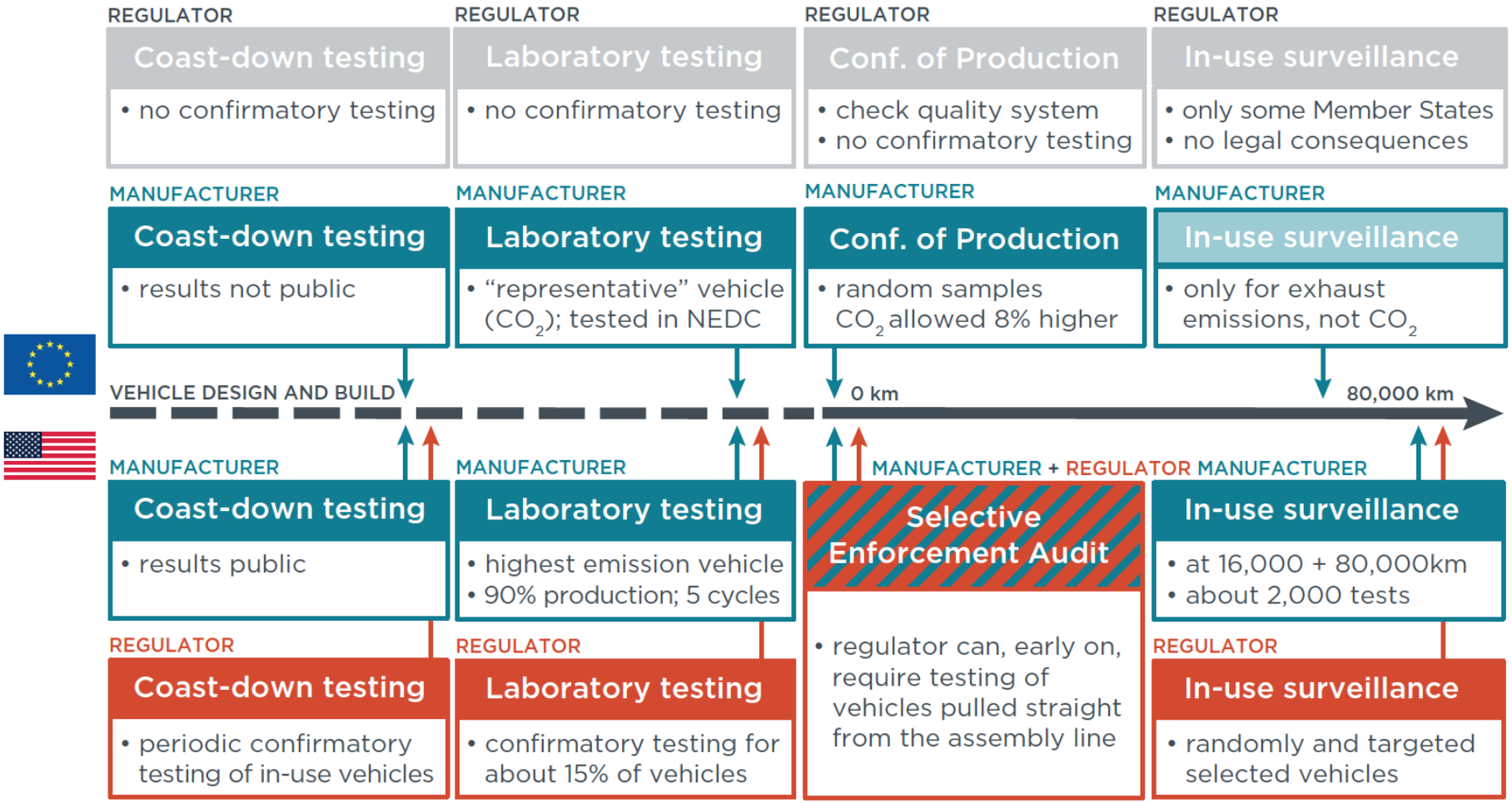


RDE* = comprehensive in-use conformity and on-road testing scheme

icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

https://www.theccc.org.uk/publication/impact-of-real-world-driving-emissions/

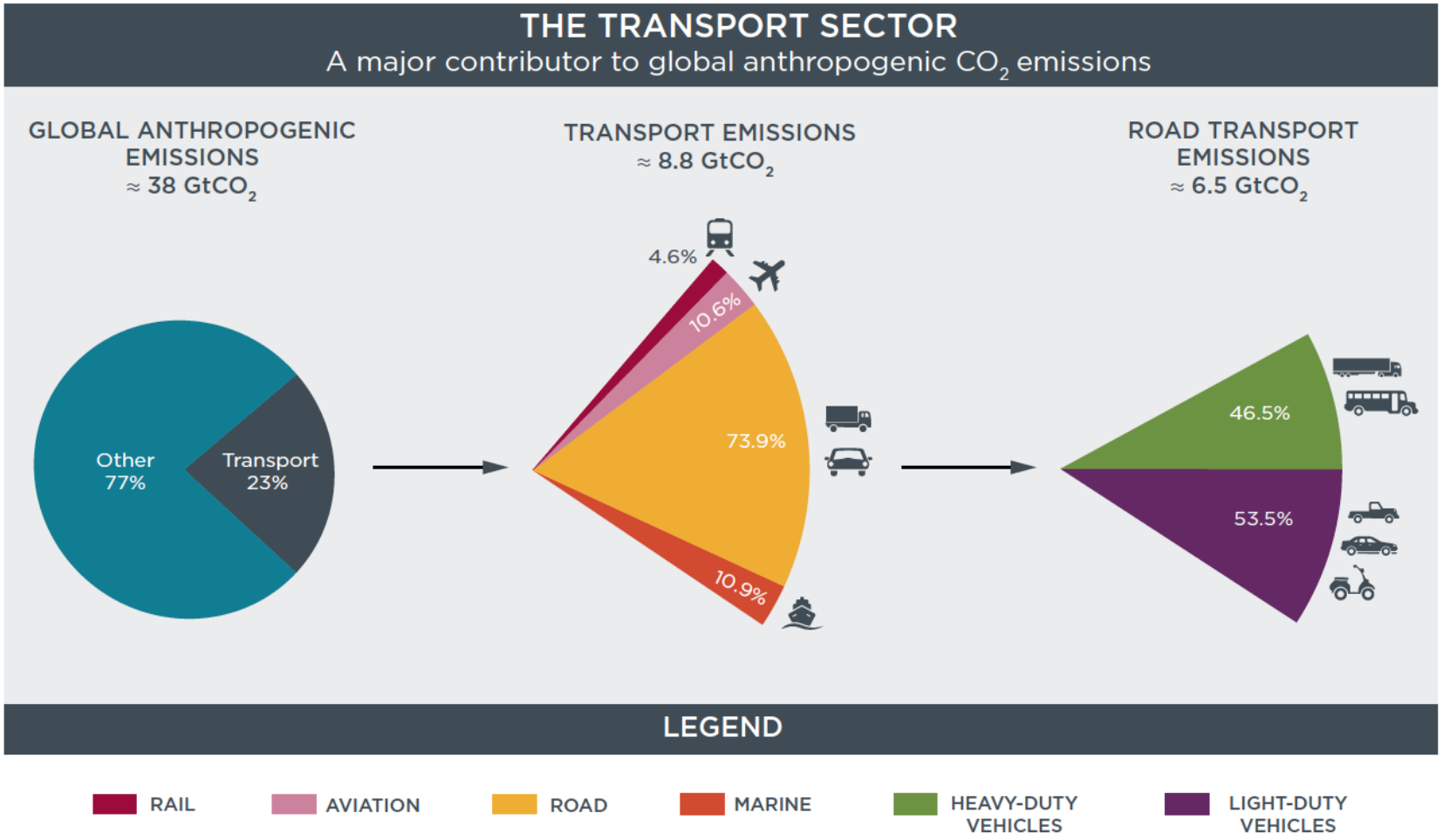
Das EU-Fahrzeugtest-Verfahren benötigt Transparenz und unabhängige Kontrollen



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

www.theicct.org/future-of-vehicle-testing

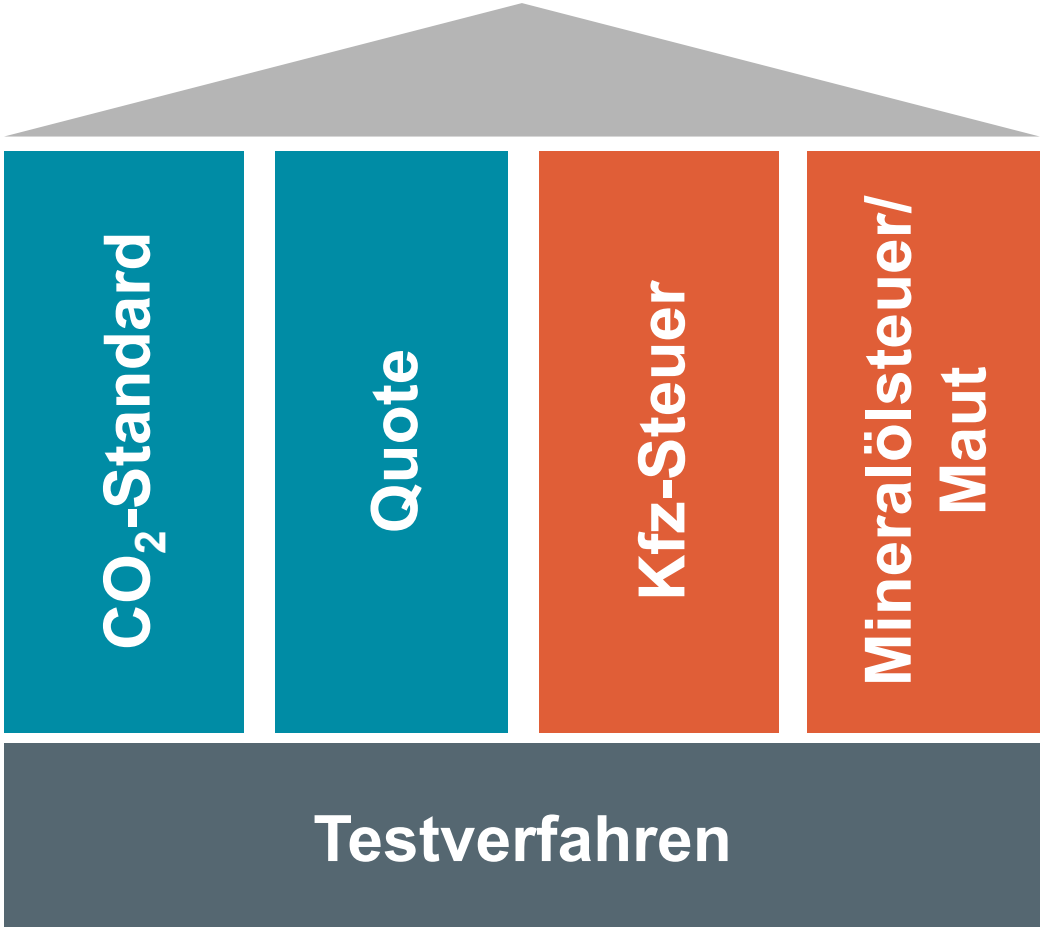
Die EU ist der einzige große Automarkt weltweit ohne CO_2-Standards für schwere Nutzfahrzeuge



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION

http://theicct.org/policies-reduce-fuel-consumption-air-pollution-and-carbon-emissions-vehicles-g20-nations

Maßnahmenbündel für eine reale und nachhaltige Senkung von CO_2 und Kraftstoffverbrauch



icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION