

EU CO₂ emission standards for cars and vans

How the ESR (2021-2030) has changed the playing field for reducing emissions

Peter Kasten

AHEAD – Pathfinder Workshop, Session 2

Davis, December 3 2018

Revision of the 2020 CO₂ target (2012 – 2014): Germany enforces a weaker CO₂ standard

27. Juni 2013, 19:22 Uhr Deutschland gegen strengere CO₂-Grenzwerte

"Das Dreiste, was ich in acht Jahren Brüssel erlebt habe"

Nach starkem Druck der Autoindustrie hat sich Kanzlerin Merkel persönlich eingemischt - und damit die EU-Regel vorerst abgewendet, den CO₂-Ausstoß im Autoverkehr zu reduzieren. Heftige Vorwürfe kommen von Umweltorganisationen und aus dem Europaparlament.

Alle 27 EU-Mitgliedstaaten, natürlich auch Deutschland, hatten dem Ziel zugestimmt, in Dienste des Klimaschutzes. Von 2020 an, so die schon im Jahr 2008 vereinbarte Regel, sollten die Fahrzeugflotten der Autohersteller durchschnittlich nur noch 95 Gramm Kohlendioxid pro gefahrenem Kilometer ausstoßen dürfen.

Das war von Anfang an ehrgeizig - und es könnte die Hersteller großer deutscher Limousinen in Bedrängnis bringen. [Deshalb versucht die Autoindustrie bereits seit Monaten, in Berlin zu intervenieren.](#) Offenbar mit Erfolg, denn der Bundesregierung ist es gelungen, die 95-Gramm-Regel auf EU-Ebene vorerst abzuwenden - und zwar mindestens bis Sommer 2014.

Source: Süddeutsche Zeitung, 27.06.2013

Geheimdiplomatie

Merkel schmiedet europäische Allianz gegen CO₂-Grenzwerte

Die Autolobby kann sich freuen: Eigentlich sollten die EU-Umweltminister am Montag Grenzwerte für den CO₂-Ausstoß von Autos beschließen. Doch nach SPIEGEL-Informationen organisierte Deutschland dagegen heimlich Widerstand - offenbar erfolgreich.

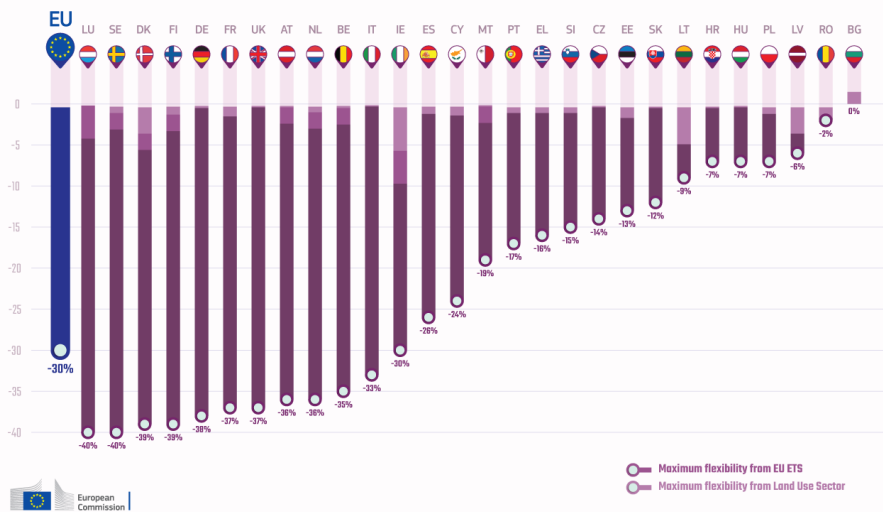
Doch die Geheimdiplomatie des Kanzleramts hat offenbar dafür gesorgt, dass die Entscheidung erneut vertagt wird. Auf Drängen Deutschlands würden die Minister am Montag voraussichtlich nicht über die Pläne abstimmen, meldet die Nachrichtenagentur Reuters unter Berufung auf nicht namentlich genannte Regierungs- und Industrievertreter.

Nach Informationen des SPIEGEL haben Beamte aus dem Kanzleramt die britische Regierung zur Blockade gewonnen, indem den Briten im Gegenzug ein Entgegenkommen bei der EU-Bankenunion versprochen wurde. Vergangenen Mittwoch reiste Kanzleramtsminister Ronald Pofalla mit drei Abteilungsleitern seines Hauses eigens nach Frankreich, um die Regierung von Staatspräsident François Hollande umzustimmen.

Source: Spiegel Online, 13.10.2013

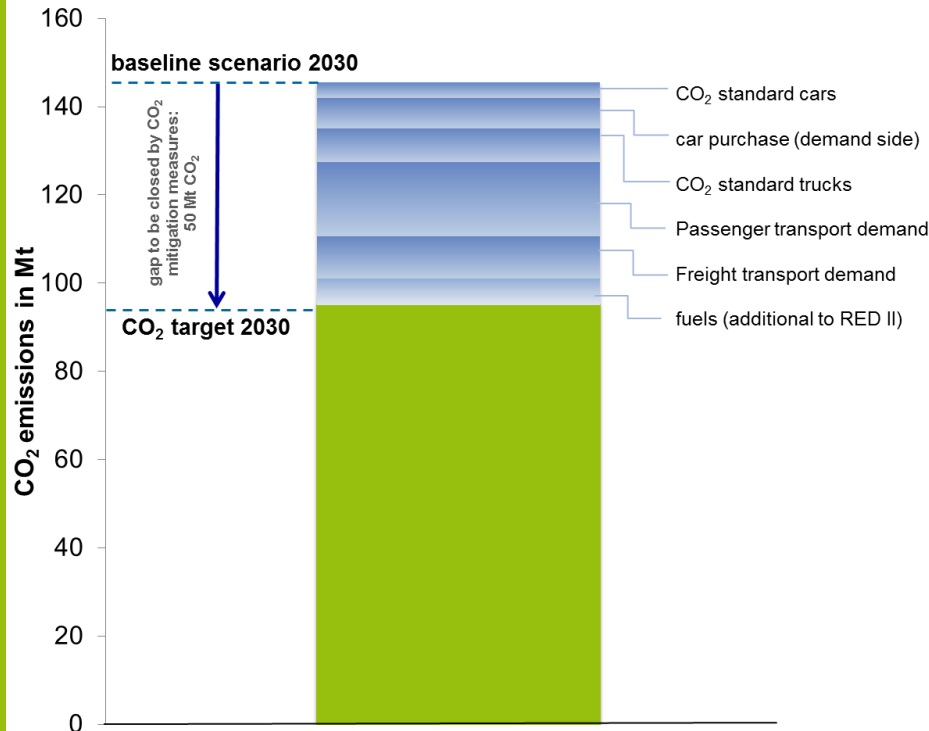
Updated EU and German policy framework (2016-2018): Effort Sharing Regulation and Klimaschutzplan 2050

Member State specific emission reduction targets for 2030 compared to 2005, for sectors outside the EU Emissions Trading System including new flexibilities for reaching those targets



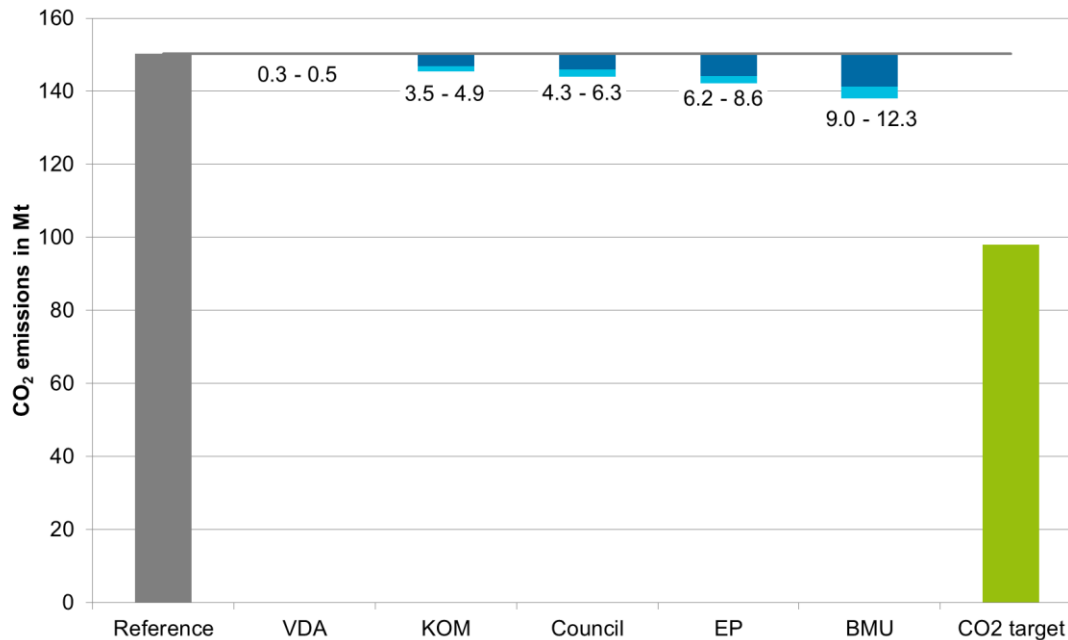
- The Effort Sharing Regulation (ESR) defines 2021 - 2030 CO₂ emission budget for transport at EU level
 - Defines yearly MS CO₂ emission budgets for all non-ETS sectors (e.g. transport, small industry)
 - 2030: Reduction target w.r.t. 2005 CO₂ level: -30% (EU) / -38% (Germany)
 - Several flexibilities: banking, borrowing and selling/buying
 - Domestic CO₂ emission reduction allowed only
- Expectation: increased ambition level will create a market and a CO₂ price for trading emission allocations
- German transport sector CO₂ emission target for 2030 : 40-42% w.r.t. to 1990 CO₂ level

German transport sector target (2030): Strong mitigation measures needed to comply



- Status quo: CO₂ emissions are constantly increasing since 2009; 170 Mt in 2017
- 2030 target: 95 – 98 Mt
- 2030 emission gap w.r.t. baseline: 50 Mt
 - Potential ESR non-compliance cost in 2030: 1.75B – 5B EUR for transport only
 - Potential ESR non-compliance cost (2021 – 2030): 15B to 60B EUR for all non-ETS emissions
- Emission reduction by CO₂ standards for cars and trucks: ~10 Mt
- Remaining gap: 40 Mt
 - Available mitigation measures include very unpopular policies (energy tax, road toll, registration tax, company car tax scheme, etc.)

CO₂ emissions standards post-2020 process in Germany (2017 - 2018): ESR compliance cost added a new strong stakeholder



- Revision of 2020 target: BMWi/BMVI (industry focus) vs. BMU (climate protection focus)
- Post-2020 target: BMWi/BMVI (industry focus) vs. BMU/BMF (climate protection focus and state budget focus)
 - Split also along party lines
- Credibility of manufacturers very low (Dieselgate, real-world emission gap, NEDC/WLTP correlation)

CO₂ emission standards post-2020 process (2017-2018): Final decision tomorrow!

EU-Länder wollen härtere CO₂-Limits -Deutschland knickt ein

Luxemburg (Reuters) - Die EU-Staaten einigen sich gegen den anfänglichen Widerstand von Deutschland auf eine deutliche Verschärfung der Kohlendioxid (CO₂)-Grenzwerte für neue Autos.

Beschlossen worden sei eine Senkung der CO₂-Grenzwerte um 35 Prozent für Neuwagen im Jahr 2030, teilte die österreichische EU-Ratspräsidentschaft am Dienstagabend nach einem Umweltministertreffen in Luxemburg mit. Deutschland hatte sich zunächst für ein weniger hartes Vorgehen und eine Absenkung der Grenzwerte um 30 Prozent starkgemacht. Die deutsche Autobranche hat besonders viele PS-starke Autos im Angebot.

Der Durchbruch kam nach einem Verhandlungsmarathon von 13 Stunden. Zuvor wäre die Sache beinahe gefloppt. Ein Teil der Minister der 28 EU-Länder forderte unter dem Eindruck des neuen UN-Klimaberichts härtere Vorgaben für die Autobranche von einer Reduktion um 40 Prozent und mehr, während andere auf der Bremse standen, auch Deutschland. Bewegung brachte nach Aussagen eines EU-Vertreterers erst die Zusage, die neue Regeln in ein paar Jahren auf ihre Wirkung hin zu prüfen. Deutschland stimmte letztlich zu. Die Verhandlungen seien schwierig gewesen und sie sei froh, dass nun bald die Vermittlungsgespräche mit Kommission und Parlament, der sogenannte Trilog, beginnen könnten, sagte Umweltministerin Svenja Schulze. Erst dann wird klar, wie viel CO₂ die Hersteller wirklich sparen müssen.

Source: Handelsblatt, 10.10.2018

- EU COM (11/2017): -15% (2025) / -30% (2030) w.r.t. to 2021 emission level
- EP (10/2018): -20% (2025) / -40% (2030) w.r.t. to 2021 emission level
- Council (10/2018): -15% (2025) / -35% (2030) w.r.t. to 2021 emission level
 - Compromise between German and other MS positions
- Final trilogue meeting tomorrow!

Peter Kasten

Senior Researcher

Öko-Institut e.V.

Berlin Office

Schicklerstraße 5-7

10179 Berlin (Germany)

Telefon: +49 30 854050-349

E-Mail: p.kasten@oeko.de