



## Keine frühere Revision der Flottengrenzwerte

Sehr geehrter Herr Bundesminister Habeck,

mit großer Besorgnis haben wir vernommen, dass Sie einem Vorziehen des für 2026 geplanten Reviews der Flottengrenzwerte für Pkw gegenüber offen sind. Ein solcher Schritt würde die für 2030 geplante Verschärfung der Grenzwerte und die Vorgabe, ab 2035 nur noch emissionsfreie Neuwagen zuzulassen, gefährden. Dabei ist 2035 schon ein Kompromiss und nicht kompatibel mit dem 1,5-Grad-Ziel. Umso wichtiger ist es, die Grenzwerte nicht weiter abzuschwächen. Dies schadet langfristig nicht nur dem Klimaschutz, sondern auch der deutschen Automobilindustrie.

Die Regulierung der Pkw-Flottengrenzwerte folgt einer inneren Logik mit mehreren ineinander greifenden Schritten. Im Jahr 2025 werden die CO<sub>2</sub>-Grenzen für die Hersteller verschärft.

Da es keine Anreize gibt, die Ziele schon vorab zu erreichen, bringen die Hersteller erst zur Verschärfung der Grenzwerte die entsprechenden Modelle auf den Markt oder kurbeln den Absatz durch ihre Preisgestaltung an. Dies war bereits bei der letzten Anpassung 2020 der Fall und wir beobachten im Markt momentan ähnliche Entwicklungen. Somit ist 2025 eine erhebliche Verbesserung der Zulassungszahlen bei E-Autos zu erwarten. Diese Entwicklung zeigt sich beispielsweise bereits heute im Vereinigten Königreich, wo Hersteller auf die verschärften Flottengrenzwerte mit neuen und günstigeren Modellen reagieren.

Würde die Überprüfung im selben Jahr stattfinden, in dem die verschärften Flottenziele eingehalten werden müssen, so hätten Hersteller einen Anreiz, den Verkauf von E-Autos zu verlangsamen, um im Rahmen des Reviews die Emissionsziele zu verwässern. Aus diesem Grund wurde das Review für 2026 geplant, um die 2025 erwartbaren Marktimpulse einbeziehen zu können. Eine vorgezogene Überprüfung birgt so die Gefahr, dass auf Grundlage verzerrter Marktdaten das für 2030 vereinbarte Ziel von -55% geschwächt wird und, infolgedessen, das Null-Emissions-Ziel als Ganzes in Frage gestellt wird.

Darüber hinaus würde eine Veränderung des auf EU-Ebene schon beschlossenen Zeitplans, der einen elementaren Bestandteil der Regulierung darstellt, ein weiteres Mal die Zuverlässigkeit Deutschlands in Frage stellen.

Wir sehen den schwächelnden Absatz von E-Autos und die Situation der Beschäftigten in der Automobilindustrie ebenfalls mit Sorge. Um diese Probleme zu lösen, ist eine vorgezogene Revision allerdings der falsche Weg.

Wir fordern Sie daher auf, zum Auftakt der neuen Kommission kein solch fatales Signal für die Automobilindustrie und den Klimaschutz zu senden. Die deutsche Bundesregierung sollte die Kommission stattdessen daran erinnern, das 2026-Review zu nutzen, um die Flottengrenzwerte mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050 in Einklang zu bringen. Gerne möchten wir hierzu mit Ihnen ins Gespräch kommen.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer Deutsche Umwelthilfe



Christoph Bals, Politischer Geschäftsführer Germanwatch



Martin Kaiser, Geschäftsführender Vorstand Greenpeace e.V.



Daniel Rieger, Fachbereichsleitung Klima- und Umweltpolitik NABU



Sebastian Bock, Geschäftsführer Transport & Environment Deutschland



Kerstin Haarmann, Bundesvorsitzende VCD