

# Da fehlt noch was

**CO<sub>2</sub>-Reduzierung** | Per Ende Mai 2020 sind die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Werte bei den verkauften Autos im Vergleich zu 2019 zwar gesunken. Es reicht aber noch nicht, um Strafen zu vermeiden.



Foto: Olivier Le Moal – stock.adobe.com

Es sieht so aus, als hätten einige Hersteller 2019 die Zulassung ihrer Elektro- und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge zurückgehalten, um 2020 ihren CO<sub>2</sub>-Grenzwert in der Flotte zu erreichen und Strafen zu vermeiden. Wie das Marktforschungsinstitut Dataforce ermittelte, sanken die Durchschnittsemissionen im ersten Quartal 2020 nach dem Verbrauchszyklus NEFZ in Europa auf 116 Gramm. Das sind zwar fünf Gramm weniger als im vierten Quartal 2019 – aber immer noch 21 Gramm mehr als der von der EU ausgegebene Zielwert von 95 Gramm.

## April und Mai wieder schlechter

Und im April und Mai wurde es nicht besser. Laut Julian de Groot von Dataforce verschlechterten sich die Werte gegenüber dem ersten Quartal sogar wieder: Wäh-

rend die errechneten durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuge zum Beispiel in Deutschland im ersten Quartal um vier Prozent nach unten gingen, stiegen sie im zweiten Quartal wieder um ein Prozent. In anderen europäischen Ländern gab es ähnliche Effekte. In England gingen die CO<sub>2</sub>-Werte im ersten Quartal sogar um fünf Prozent nach unten, im April und Mai aber wieder um sechs Prozent nach oben.

## Elektrofahrzeuge doppelt gezählt

Die Verkäufe von elektrischen Fahrzeugen stiegen zwar weiter leicht an von 4,1 Prozent Plus im ersten Quartal auf 4,5 Prozent Plus im April und Mai. Und auch mehr Plug-in-Hybride wurden verkauft. Aber: Es reicht noch nicht. Laut einer ersten Einschätzung von Dataforce bleiben die CO<sub>2</sub>-Daten im zweiten Quartal etwa auf dem gleichen Niveau; der Durchschnittswert liegt bei 116 Gramm. Es ist zu erwarten, dass die Hersteller versuchen werden, das noch zu verbessern, indem sie noch mehr Stromer in den Markt bringen. Zumal in diesem Jahr durch das soge-

nannte Super-Credit-System reine Elektrofahrzeuge doppelt gezählt werden.

## Lieferprobleme

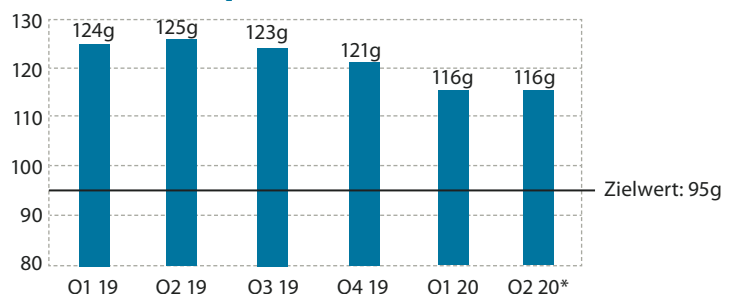
Laut der Analyse von Dataforce ist es aber unwahrscheinlich, dass alle Marken es schaffen werden, Strafen zu vermeiden. Obwohl der CO<sub>2</sub>-Grenzwert nur im Durchschnitt bei 95 Gramm liegt und das individuelle Ziel für jeden Hersteller vom Durchschnittsgewicht der Flotte abhängt: je höher das Gewicht im Vergleich zum Durchschnitt, desto höher das Ziel.

Aber: Die Nachfrage nach SUVs ist weiterhin ungebrochen, die Kraftstoffpreise sind auf einem Rekordtief, die Versorgung mit Akkus ist ungewiss und die Einführung neuer Technologien verläuft nicht immer reibungslos: Bei zahlreichen Herstellern gibt es Lieferprobleme bei den Elektrofahrzeugen. Es wird sicher eine spannende Jahresendralley, besonders bei den Stromern. Allerdings: Vielleicht ist die Politik auch gnädig: „Ob in diesen Zeiten der Krise riesige Strafen an Hersteller verhängt werden, bleibt abzuwarten“, so de Groot.

Doris Plate

## Kohlendioxidausstoß

Durchschnittlicher CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Neufahrzeuge in Europa



Quelle: Dataforce; \*Zahlen per Ende Mai