



Kurzinformation

Zur Berücksichtigung von emissionsarmen Fahrzeugen bei der Berechnung des Flottenverbrauchs

Für Personenkraftwagen (Pkw) sieht die Verordnung (EU) 2019/631 ab seit dem 1. Januar 2020 einen Zielwert für den europäischen Flottenverbrauch von 95 g CO₂/km vor. Die Grenzwerte für die einzelnen Hersteller können hiervon abweichen, da für die Berechnung der spezifischen Herstellerwerte auch das durchschnittliche Fahrzeuggewicht berücksichtigt wird.

Bei Berechnung des Flottenverbrauchs werden übergangsweise Pkw besonders begünstigt, die spezifische CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km verursachen. Ermittelt werden diese Emissionen nach den europaweit einheitlichen Regeln des WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure, vgl. hierzu ab dem 1. Januar 2021 die Verordnung (EU) 2017/1151, bis zum 31. Dezember 2020 die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 in Verbindung mit den Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153). Diese Fahrzeuge werden im Jahr 2020 als zwei Fahrzeuge, im Jahr 2021 als 1,67 Fahrzeuge und im Jahr 2022 als 1,33 Fahrzeuge gezählt, so dass sie den rechnerischen Flottenverbrauch überproportional senken. Der sich für den Hersteller aus dem Verkauf solcher Fahrzeuge ergebende Vorteil ist auf 7,5 g CO₂/km je Hersteller begrenzt (Artikel 5 der VO (EU) 2019/631).

Der Grenzwert von 50 g CO₂/km wird von Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeugen erreicht, die im WLTP-Zyklus keine CO₂-Emissionen ausweisen. Für sogenannte Plug-in-Hybride, deren Batterie extern geladen werden kann, werden die Emissionen in einem mehrstufigen Verfahren ermittelt. Gestartet wird mit voller Batterie. Der Zyklus wird so oft wiederholt, bis die Batterie leer ist. Anschließend erfolgt eine Messung mit leerer Batterie, bei der die Antriebsenergie ausschließlich vom Verbrennungsmotor und der Bremsenergieerückgewinnung stammt. Anschließend wird auf Grundlage der gemessenen Emissionen der auszuweisende CO₂-Wert berechnet, in dem die elektrische Reichweite ins Verhältnis zur Gesamtreichweite gesetzt wird. Der sogenannte Utility Factor (zu Deutsch: Nutzenfaktor) repräsentiert den Anteil der Fahrten, die elektrisch zurückgelegt worden sind. Bei entsprechend dimensionierter Batterie können auch Plug-in-Hybride den genannten Grenzwert unterschreiten.

Bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, die auch mit alternativen, möglicherweise emissionsfreien Kraftstoffen betrieben werden könnten, erfolgt die Verbrauchsmessung mit konventionellem Kraftstoff. Sie können daher nicht als emissionsfrei deklariert werden. Um dies zu ändern,

wenn zukünftig emissionsfreie Kraftstoffe auch praktisch in relevanten Mengen am Markt verfügbar wären, bedürfte es einer entsprechenden Regelung auf europäischer Ebene. Dies dürfte jedoch nicht von praktischer Bedeutung sein, da die Übergangsregelung bis Ende 2022 befristet ist.
