

## **Kommentar**

Frankfurt am Main, 7. Mai 2021

### **Es ist nicht alles Gold, was glänzt\***

*von Nina Lagron, CFA, Head of Large Cap Equites, La Française AM*

Die Europäische Union ist auf dem besten Weg, die globale Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad zu reduzieren. Mithilfe einer ehrgeizigen Gesetzgebung sollen die Emissionen bis 2030 um mindestens 60 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 gesenkt werden. Das Europäische Klimagesetz geht noch weiter und empfiehlt ein rechtlich verbindliches Ziel von Netto-Null-Emissionen bis 2050. Weitere vom Europäischen Parlament festgelegte CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für Pkw und Transporter (Verordnung EU 2019/631) traten am 1. Januar 2020 in Kraft. In Zusammenhang mit dieser Gesetzgebung erlebt der europäische Markt einen Boom beim Verkauf von neuen Elektrofahrzeugen. Laut dem Verband der europäischen Automobilhersteller ist der Verkauf neuer vollelektrischer Fahrzeuge und Plug-in-Hybride allein im dritten Quartal 2019 um 51,8 Prozent auf 110.630 Fahrzeuge gestiegen. Ist das „Greenwashing“? Was sind die versteckten Umweltauswirkungen von Elektrofahrzeugen? Gibt es wirklich Autos mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen?

#### **Umweltauswirkungen**

Der Verkehr war 2018 für 24 Prozent des weltweiten Kohlendioxid ausstoßes aus Energie verantwortlich (Quelle: IEA), wovon 45 Prozent auf die Personenbeförderung (Pkw und Busse) entfielen. Angesichts des Reduktionspotenzials und der entsprechenden Auswirkungen auf die globalen Emissionen ist die Weiterentwicklung der Elektrofahrzeugtechnologie für das Erreichen der Klimaziele von entscheidender Bedeutung.

Um eine fundierte Entscheidung treffen zu können ist es jedoch wichtig, sich nicht von dem Versprechen blenden zu lassen, dass von Elektrofahrzeugen keine Auspuffemissionen ausgehen. Vielmehr sollten alle Quellen von Treibhausgasemissionen berücksichtigt werden, die aus allen direkten und indirekten Quellen der CO<sub>2</sub>-Verschmutzung resultieren und als Scope 1, 2 und 3 Emissionen bezeichnet werden. Dazu gehören die Emissionen, die mit der Herstellung sowie der Gewinnung, Verarbeitung und Verteilung von Energieträgern (Strom und Kraftstoff) verbunden sind. Eine in der Zeitschrift Nature Sustainability veröffentlichte Studie (3. Edition, Juni 2020, „Net emission reductions from electric cars and heat pumps in 59 world regions over time“) bestätigt, dass sich die Weiterentwicklung von Elektrofahrzeugtechnologien angesichts der CO<sub>2</sub>-Einsparungen gegenüber Verbrennern lohnt. Allerdings wirkt sich die Stromquelle auf die Emissionen des Elektrofahrzeugs aus, die je nach geografischem Gebiet und der Verwendung bestimmter Energiequellen (d. h. Erdgas, Kernkraft, Kohle, Wind...) für die Stromerzeugung variieren. In einer von deutschen Wissenschaftlern am 17. April 2019 am Ifo-Institut vorgestellten Studie heißt es beispielsweise, dass Elektrofahrzeuge unter Berücksichtigung der Batterieproduktion und des deutschen Energiemixes sogar mehr CO<sub>2</sub> erzeugen als Dieselfahrzeuge. Es gibt also Unterschiede je nach Land und Energieträger.

Darüber hinaus verschärft sich die Debatte je nach verwendeter Technologie. Klimabewusste Verbraucher sollten sich vor Übertreibungen hüten. Laut einer kürzlich von Transport & Environment (11/2020) veröffentlichten Studie mit dem Titel „Plug-in hybrids: is Europe heading for a new dieselgate?“ erzeugten beispielsweise drei der beliebtesten Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEVs), die 2019 verkauft wurden, unter optimalen Testbedingungen 28 bis 89 Prozent höhere Emissionen als beworben. PHEVs rühmen sich mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen, die in der Regel nicht mehr als ein Drittel eines herkömmlichen Autos mit Verbrennungsmotor betragen. Doch die drei von Emissions Analytics getesteten Fahrzeuge – von Transport & Environment für die Studie in Auftrag gegeben – verfehlten alle ihre versprochenen CO<sub>2</sub>-Einsparungsziele, selbst wenn sie mit einer vollgeladenen Batterie starteten. Beim Start mit einer leeren Batterie wurden die Ziele sogar noch weiter verfehlt: Die CO<sub>2</sub>-Emissionen waren bis zu achtmal höher als angegeben.

Neue Green-Finance-Regelungen könnten Herstellern, die PHEVs als „nachhaltige Investitionen“ anpreisen, bereits 2026 einen Riegel vorschieben. Dies könnte den Übergang zu vollelektrischen Fahrzeugen beschleunigen und Europa dem Klimaziel näherbringen. Einige vorausschauende EU-Mitgliedsstaaten haben PHEVs bereits von Steuervergünstigungen ausgeschlossen, was zu einem Anstieg der Verkäufe von reinen Elektrofahrzeugen führte (Quelle: electrive.com, „Is this the end of plug-in hybrid sales in the EU“). Nichtsdestotrotz sollte berücksichtigt werden, dass der Übergang zu Elektrofahrzeugen nicht immer Treibhausgase reduziert, da die Stromerzeugung noch nicht klimaneutral ist. Daher ist eine genaue Bewertung der Scope 1-, 2- und 3-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs unerlässlich. Über die Hersteller von Elektroautos und ihre Fähigkeit, positiv und im gewünschten Tempo zur Begrenzung der globalen Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad beizutragen, muss dementsprechend von Fall zu Fall entschieden werden. Die Verfügbarkeit von genauen Daten zur Quantifizierung der Scope 1-, 2- und 3-Emissionen ist dafür entscheidend.

Abschließend sei noch gesagt: Es ist nicht alles grün, was glänzt!

\*William Shakespeare

## **Über La Française**

Ökologische und gesellschaftliche Herausforderungen sind Möglichkeiten, die Zukunft neu zu denken. Künftiges Wachstum und Leistung werden an neu identifizierten Einflüssen anknüpfen. Die vorausschauende Investmentstrategie des Managements der La-Française-Gruppe baut auf dieser Überzeugung auf.

La Française hat ein Multi-Boutique-Modell entwickelt, um institutionelle und private Kunden in Frankreich und im Ausland zu bedienen, das sich auf zwei Geschäftsbereiche konzentriert: Finanz- und Immobilienanlagen.



La Française ist sich der Bedeutung der umfassenden Veränderungen in unserer zunehmend digitalen und vernetzten Welt bewusst. Die aus diesem Grund geschaffene Innovationsplattform führt die neuen Tätigkeiten zusammen, die als Schlüsselunternehmungen von morgen identifiziert wurden.

La Française verwaltet ein Vermögen von 53 Mrd. Euro (Stand 31.12.2020) und hat Niederlassungen in Paris, Frankfurt, Hamburg, London, Luxemburg, Madrid, Mailand, Hongkong und Seoul.

La Française ist eine Tochtergesellschaft der Caisse Fédérale de Crédit Mutuel Nord Europe (CMNE). Die Groupe Crédit Mutuel verfügt über A, negativer Ausblick/A-1 S&P lang- und kurzfristigen Ratings (April 2020).

### **Pressekontakt:**

La Française Asset Management GmbH

Alexandra Kohlstrung  
mainBuilding, Taunusanlage 18  
60325 Frankfurt

Tel. +49 (0)69. 97 57 43 -26  
akohlstrung@la-francaise.com  
www. la-francaise-am.de

### **Heidi Rauen**

Tel. +49 (0)69. 33 99 78 -13  
hrauen@dolphinvest.eu

### **Disclaimer**

Dieser Kommentar richtet sich an nicht-professionelle Investoren im Sinne der Finanzmarktdirektive MiFID II. Der Kommentar dient ausschließlich zu informativen Zwecken und nicht als Ersatz von Vorhersagen, als Research-Produkt oder Anlageempfehlung, und darf auch nicht als solche verstanden werden. Er stellt keine Anlageempfehlung oder ein Angebot dar, auch keine Einladung oder Empfehlung, in bestimmte Anlagen zu investieren oder eine wie auch immer geartete Anlagestrategie zu verfolgen. Die Wertentwicklung in der Vergangenheit ist kein Indikator für die zukünftige Wertentwicklung. Die von der La-Française-Gruppe geäußerten Meinungen beruhen auf gegenwärtigen Marktconstellationen und können ohne Vorankündigung geändert werden. Diese Meinungen können sich von denen anderer Berater der Branche unterscheiden. Veröffentlicht von La Française AM Finance Services, dessen Hauptsitz sich in der 128 Boulevard Raspail, 75006 Paris, Frankreich, befindet, eine Gesellschaft, die durch die Autorité de Contrôle Prudentiel als Finanzdienstleister mit der Registernummer 18673 X, einer Tochtergesellschaft der La Française, beaufsichtigt wird. Die La Française Asset Management



ist eine Vermögensverwaltungsgesellschaft, die von der AMF unter der Registernummer GP97076 am 01. Juli 1997 zugelassen wurde.