



Thesen Anhörung im Bundestag, Umweltausschusssitzung am 04. November 2008

Geschichte der Regulierung:

- Vor 12 Jahren hat die EU auf Initiative der damaligen Bundesumweltministerin Angela Merkel einen EU weiten Grenzwert für Neuwagen Pkw von 120g/km CO₂ ab 2005 gefordert.
- Ein Jahr später, 1996 wurde als Ziel die Einhaltung von 120g/km für die Jahre 2005-2010 vereinbart.
- Nun hat die Kommission im Dezember 2007 einen Vorschlag zur Regulierung der CO₂ Emissionen vorgelegt, der 130g/km in 2012 vorsieht.

Dieser Vorschlag ist bereits durch die massive Einflussnahme der Automobillobby geprägt. Statt eines Grenzwertes von 120g ist nunmehr von einem Wert von 130g die Rede, der durch zusätzliche Maßnahmen um weitere 10g zu reduzieren ist. Die Hälfte dieser 10 g soll durch Biokraftstoffe erbracht werden, die in zunehmend starke Kritik geraten sind im Hinblick auf ihre CO₂ Effizienz sowie negative Effekte in Punkto Nahrungsmittelkonkurrenz und Naturschutz. Die Produktion effizienterer Kraftstoffe der „2. Generation“ zu marktfähigen Konditionen hat das Stadium von Pilotprojekten nach wie vor nicht hinter sich gelassen.

Seit der Veröffentlichung des Kommissionsvorschlages wurde dieser bis heute immer weiter abgeschwächt. Das Votum des Umweltausschusses des EU Parlaments im Oktober hat zwar schlimmste Verzerrungen zurückgewiesen, bleibt aber immer noch hinter dem lange vereinbarten Ziel zurück.

Von der Industrie werden in erster Linie die langen Entwicklungszeiträume für neue, effiziente Modelle angeführt, die eine Umsetzung der Richtlinie ab 2012 zu einem „Angriff“ auf Automobil- und Zulieferindustrie machen. Die von der Autolobby geforderte schrittweise Einführung, ein **Phasing In**, so wie sie von Merkel und Sarkozy als sogenannter Kompromiss ausgehandelt wurde, führt dazu, dass der längst überfällige und seit Jahren angekündigte Beitrag des Pkw Sektors zum Klimaschutz um weitere drei Jahre verschoben wird – und dies, obwohl, wie wir von Dr. Friedrich noch einmal bestätigt bekommen haben – die erforderliche Technik verfügbar und bezahlbar ist. Bis 2012 erreichen wir mit Phasing In eine Reduzierung um gerade mal 4 g im Vergleich zu 2007 – 4 Gramm CO₂ in 5 Jahren: Damit verliert die Klimaschutzkanzlerin jede Glaubwürdigkeit.

Doch die Diskussion bleibt selbst an dieser Stelle nicht stehen. Angesichts der stagnierenden Absatzzahlen – der Verbraucher hat die Zeichen der Zeit erkannt und hält sich beim Kauf unzeitgemäßer weil ineffizienter Fahrzeuge zurück – wollen nun nicht nur Einzelstaaten ihren Industrien unter die Arme greifen: bei den heute anstehenden Diskussionen zwischen Rat und Parlament wird eine Verschiebung der Regulierung insgesamt auf 2015 wohl ernsthaft erwogen.

Zahlreiche Modelle erfüllen die Grenzwerte schon heute, Hersteller zeigen, dass sie neue Modelle auf die Einhaltung der Grenzwerte ab 2012 hin optimieren. Es gibt keinen Grund, die Regulierung noch weiter hinauszuzögern. Eine weitere

Verzögerung der Regulierung bedeutet, dass wir auch langfristig die EU Klimaziele für den Verkehrssektor nicht erfüllen werden.

Die Einsparpotentiale einer Regelung ab 2015 – was phasing in faktisch ist – liegen bei 106 Mio. Tonnen – akkumuliert bis zum Jahr 2020.

Wenn wir ab 2012 120g festlegen und im Jahr 2020 bei einem Durchschnitt von 80g ankommen, können wir das Fünffache einsparen: 521 Mio. Tonnen.

Es ist wichtig, dass die Gremien der EU eine Regulierung zur Begrenzung der CO2 Emissionen **noch in dieser Legislaturperiode** auf den Weg bringen, da wir sonst zu viel Zeit verlieren. Nicht zuletzt, um die Planungssicherheit für Industrie und Zulieferer zu verbessern, muss die Regulierung auch eine Festlegung **langfristiger** Ziele beinhalten – 80g in 2020.

Was geschieht auf nationaler Ebene?

Vom Verkehrsministerium wurde der Vorschlag veröffentlicht, im Umfang von 150 Mio. Euro günstige **Kredite** zur Verfügung zu stellen, die den Kauf besonders effizienter Pkw unterstützen sollen. Ein weiterer Vorschlag sieht nun Steuererleichterung für Neufahrzeuge vor. Diese Ansätze führen in die falsche Richtung, da sie nicht an eine Höchstgrenze von CO2 Emissionen gekoppelt sind. Belohnt werden damit einmal mehr Sprintschlucker und überdimensionierte Fahrzeuge.

Diese Ansätze reihen sich ein in eine Subventionspolitik des Staates, die zu falschen Anreizen führt: Die geltende Gesetzgebung sichert den Absatz besonders schwerer, großer und ineffizienter Fahrzeugmodelle, die den deutschen Herstellern ein Erreichen ihrer Ziele im Rahmen der Selbstverpflichtung verhindern.

Das **Dienstwagenprivileg** sorgt dafür, dass ein Großteil der Kosten für Anschaffung, Wartung und Unterhalt großer, durstiger Fahrzeuge vom Steuerzahler aufgefangen wird. Der Porsche Cayenne etwa, dessen Verkauf im Vorjahr um knapp 18% angestiegen ist, während im privaten Segment die Kaufzurückhaltung immer deutlicher spürbar wird, ist ein solches Fahrzeug: 120.000 Euro. 500 PS, CO2-Ausstoß: 358 Gramm pro Kilometer. Fast drei Viertel dieser Geländewagen - 72 Prozent- sind als Dienstwagen zugelassen und damit in Anschaffung und Unterhalt von der Steuer absetzbar.

Diese absurde Regelung führt dazu, dass die privaten Zulassungen in dieser Fahrzeugkategorie zum Teil auf einen einstelligen Prozentanteil zurückgegangen sind – insgesamt sind ca. 63 Prozent aller Zulassungen gewerblich. Die Bundesregierung wirkt mit ihren eigenen Fördermaßnahmen ihren bekundeten Klimaschutzziele entgegen, und das auf Kosten des Steuerzahlers, der dafür jährlich Milliardenbeträge aufwenden muss.

Die Bundesregierung muss endlich die Weichen umstellen und so, wie es zahlreiche europäische Nachbarländer erfolgreich vormachen, Anreize für effiziente Fahrzeuge schaffen, anstatt länger große Klimakiller zu subventionieren. Eine effektive CO2 basierte Kfz Steuer, Anreize bei der Zulassung, so wie Frankreich und Portugal es

erfolgreich eingeführt haben, und vor allem das Ende der bestehenden Dienstwagenregulierung werden rasch den Trend zu sparsamen Fahrzeugen unterstützen, ohne dass dafür weitere Steuergelder als Kredite bereit gestellt werden müssten.

Jürgen Resch, 04. November 2008