

**Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit am
04. November 2008**

CO₂-Grenzwert für Pkw

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) stimmt den Anträgen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Bundestagsdrucksache 16/9105) und dem Antrag der Fraktion DIE LINKE (Bundestagsdrucksache 16/9307) weitgehend zu. Die beiden Anträge entsprechen - mit einer Ausnahme - dem Sinn nach den Forderungen, die der VCD schon länger erhebt.

Der VCD stimmt ausdrücklich nicht der Forderung im Antrag der Fraktion DIE LINKE zu, dass die Einnahmen aus der Abgabe bei Emissionsüberschreitungen nicht ungebinden dem Haushalt der EU zufließen sollten, sondern zu mindestens 50 Prozent zur Förderung von umwelt- und sozialgerechter Mobilität verwendet werden sollten. Erstens ist es nicht Zielsetzung, Strafabbgaben der Autohersteller zu kassieren. Vielmehr sollen die Strafzahlungen so hoch sein, dass die Autohersteller ihre Fälligkeit verhindern. Zweitens brauchen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, braucht die Förderung einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität eine verlässliche Finanzierung, die in ihrer Höhe nicht abhängig vom Versagen der Automobilindustrie bei der Einhaltung von Grenzwerten sein darf.

Der VCD verweist auf das ausführliche Papier (<http://www.vcd.org/co2grenzwert.html>) sowie das gemeinsame Papier von DUH und VCD, das den Abgeordneten des Umweltausschusses am 22.09.2008 zugeleitet wurde.

Begründung:

1. Der CO₂-Grenzwert ist das zurzeit wichtigste ordnungspolitische Instrument zur Senkung des CO₂-Ausstoßes im Verkehr. Das hat die Politik früh erkannt. Schon Mitte der 90er Jahre forderten die EU-Umweltminister – damals unter ihnen Angela Merkel – einen Grenzwert von 120 g CO₂ pro km für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß aller in der EU im Jahre 2005 verkauften Pkw.
2. Die Autoindustrie hat bisher jede Grenzwertsetzung bekämpft. Mit der freiwilligen Selbstverpflichtung, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß bis 2008 auf 140 g/km zu senken, hat sie erreicht, dass kein verbindlicher Grenzwert festgelegt wurde. Die Autoindustrie hat das gegenüber Politik und Verbrauchern gegebene Versprechen nie ernst genommen und verfehlt nun sogar das selbst gesetzte, lasche Reduktionsziel deutlich. In der Laufzeit der Selbstverpflichtung wurde die Produktion des Drei-Liter-Autos eingestellt und mit den SUVs – spritschluckende, geländegängige Luxuslimousinen – eine Fahrzeugklasse auf den Markt gebracht und mit hohem Aufwand gepusht, die zuvor in Europa unbekannt war. Die Autoindustrie hat das Instrument der Selbstverpflichtung verbrannt. Die EU muss deshalb jetzt ordnungspolitisch handeln.
3. Dennoch ist ein Grenzwert von 120 (oder 130 g/km) bis zum Jahr 2012 zu erreichen, wenn jetzt unmittelbar gehandelt wird. Über 50 Pkw in der VCD Auto-Umweltliste 2008/2009 – darunter auch geräumige Familienautos – haben einen CO₂ Ausstoß bis 120 g/km. Der CO₂-Ausstoß des energieeffizientesten VW Golfs liegt bei 115 g CO₂. Der schnellste Golf emittiert mehr als doppelt so viel. Die besten Varianten eines jeden Modells müssen zum Maßstab werden.
4. Der Vorschlag der EU-Kommission vom Dezember 2007 für einen Flottengrenzwert von 120 g/km (plus 10 g für „zusätzliche Maßnahmen“) wurde von Umweltverbänden als nicht ambitioniert genug kritisiert. Die deutsche Autoindustrie, und inzwischen auch eindeutig die Bundesregierung, setzen sich in Brüssel und in den einzelnen Mitgliedsstaaten massiv für eine weitere Verwässerung und Verschleppung des Grenzwertes ein. Der Industrieausschuss des EU-Parlamentes befürwortete Anfang September 2008 einen Kompromiss, der für 2012 einen

durchschnittlichen CO₂-Ausstoß vorschreiben würde, der dem Ausstoß von 2007 entspricht – also eine Mogelpackung.

Formel:

120 g

+ 10 g für zusätzliche Maßnahmen wie Agrosprit (= Vorschlag der EU-Kommission)

+ Phasing-In (= zeitliche Streckung)

bei einem 60-Prozent-Phasing-In = 154 g/km im Jahr 2012

+ „Eco-Innovationen“ (z.B. für LED-Scheinwerfer und Solardächer)

= mindestens 158 g/km (im Jahr 2012)

= entspricht dem durchschnittlichem CO₂-Ausstoß des Jahres 2007.

Die CO₂-Flottenwerte, die sich durch ein Phasing-In ergeben, wurden berechnet vom Institute European Environmental Policy (IEEP).

Viele Autohersteller müssten bis 2012 gar nichts tun. Im Jahr 2015 würde der Flottengrenzwert bei über 135 g liegen, also kaum höher als die Selbstverpflichtung der Industrie für 2008.

5. Der federführende Umweltausschuss des EU-Parlamentes stimmte Ende September gegen die Vorstellungen des Industriausschusses und der deutschen Autoindustrie. Industrie- und Umweltausschuss sprachen sich für ein Langfristziel von durchschnittlich 95 g/km für Neuwagen für das Jahr 2020 aus. Umweltverbände fordern dagegen 80 g/km. Die Bundesregierung und die französische Ratspräsidentschaft nennen einen Korridor von 95 bis 110 g/km.
6. **Am 30.10.2008 verhandelte der Ausschuss der ständigen Vertreter der Mitgliedstaaten (AStV) und einigte sich auf eine Verhandlungslinie, mit welcher der Umweltrat in die Treffen des Vermittlungsausschusses (Rat-Parlament) geht. Diese Linie entspricht weitgehend den Forderungen des Industriausschusses. Sie enthält ein Phasing-In-Modell, das offenlässt, ob 2012 60 oder 65 Prozent der verkauften Fahrzeuge eines Herstellers unterhalb der Grenzwertkurve liegen müssen:**

Wortlaut aus: Interinstitutional File 2007/0297 (COD) vom 30.10.2008:

„Progressive inclusion of the carmakers' sales into the system (volume phasing-in, methodology „lowest CO₂“). The regulation will apply to the following part of the fleet:

Year	Percentage	
	Option 1	Option 2
2012	[60]	[65]
2013	[75]	[75]
2014	[85]	[80]
2015	100	100

Bei einem Phasing-In von 65 Prozent im Jahr 2012 würde sich der Wert, den die Hersteller im Durchschnitt erreichen müssen, auf 152 g/km (statt 154 g/km für 60 Prozent) ändern.

Außerdem enthält die Position eine deutliche Reduzierung der Abgaben, die Autohersteller im Fall der Grenzwertüberschreitung zu leisten haben. Hersteller, die nicht mehr als 300.000 Ein-

heiten pro Jahr verkaufen, bekommen ein abweichendes Reduktionsziel. Der erlaubte durchschnittliche CO₂-Ausstoß müsste nicht mehr nach der von der EU-Kommission vorgeschlagenen Grenzwertkurve berechnet werden. Stattdessen reicht es, wenn der CO₂-Ausstoß von 2007 bis 2012 um 25 Prozent sinkt. Damit könnte Porsche 2012 einen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von 215 g/km realisieren, ohne gezwungen zu werden, Strafen zu zahlen oder gar mit der Volkswagen AG einen Pool zu bilden.

7. Inzwischen verteidigt die Umweltbewegung den Kommissionsvorschlag. In zahlreichen Aktionen und Gesprächen mit Politiker/innen rechneten NGO-Vertreter/innen die Ergebnisse eines „Phasing-In“ (siehe Formel) vor, das beinhaltet, dass 2012 nur 60, 65 oder 70 Prozent der verkauften Fahrzeuge den Grenzwert schaffen müssten. Jedes Phasing-In bedeutet faktisch eine Verschiebung des Grenzwertes auf das Jahr 2015.
8. EU-Parlament und Ministerrat müssen sich einigen. Noch ist alles möglich. Der VCD und die Umweltverbände kämpfen weiter für einen wirksamen CO₂-Grenzwert.
9. Bundeswirtschaftsminister Michael Glos forderte am 13.10.08 angesichts der Bankenkrise ein »generelles Belastungsmoratorium«, damit das Vertrauen in die Wachstums- und Widerstandskraft gestärkt werde. Als einen ersten konkreten Schritt werde er darauf dringen, dass die deutsche Automobilindustrie nicht noch weiter »durch überzogene europäische CO₂-Zielwerte für Pkw« belastet werde.
10. Die Verzögerung der Einführung eines wirksamen CO₂-Grenzwertes verteuert das Autofahren. Die Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz von Pkw erzeugen deutlich niedrigere Kosten als die, die durch erhöhten Spritverbrauch an der Tankstelle entstehen.

Heute stoßen in Europa verkaufte Neuwagen im Schnitt rund 160 g/km CO₂ aus. Nach VCD-Forderung dürfen es 2012 nur noch 120 g/km sein. Diese Differenz von 40 g/km entspricht 1,7 Liter Benzin auf 100 Kilometer.

Sparpotenzial pro Jahr (gerundet):
380 Euro (bei 15000 km/a und 1,50 Euro/Liter
Treibstoff)
510 Euro (bei 15000 km/a und 2,00 Euro/l)

Gesamtersparnis bei acht Jahren Haltedauer:
3040 Euro (bei 15000 km/a und 1,50 Euro/l)
4080 Euro (bei 15000 km/a und 2,00 Euro/l)

11. Das Ansehen der deutschen Umweltpolitik hat wegen der Bekämpfung des Kommissionsvorschlages durch die Bundesregierung international erheblich gelitten. Der VCD fordert von der Bundesregierung, dass sie zu ihrer klimapolitischen Verantwortung steht. Sie hat sich mehrfach – z.B. in den Meseberger Beschlüssen und noch im März im Umweltministerrat – gegen eine Verzögerung und damit gegen ein „Phasing-In“ beim CO₂-Grenzwert ausgesprochen.
12. Der VCD fordert die Abgeordneten des EP-Parlamentes und den EU-Ministerrat auf, dem Vorschlag der EU-Kommission noch in diesem Jahr zuzustimmen und zusätzlich ein verbindliches Langfristziel von 80 g/km zu beschließen.

Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher des VCD