

PRESSEMITTEILUNG

Nr. 1268 der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
02.12.2008

Merkel schützt Autoindustrie statt das Klima

Zur Einigung zwischen Parlament und Rat zur Regulierung von CO₂ Emissionen von Pkw, am gestrigen Abend, erklären **Rebecca Harms** MdEP, stellvertretende Vorsitzende der Fraktion Grüne/EFA, und **Winfried Hermann**, verkehrspolitischer Sprecher:

Der sogenannte Kompromiss zu den CO₂-Grenzwerten für Autos ist eine Blamage für die Klimapolitik der EU. Der Automobilindustrie werden in den nächsten Jahren kaum Verbesserungen an der Effizienz der Fahrzeuge abverlangt. Die Automobilindustrie und ihre größten Lobbyisten Merkel und Gabriel haben die CO₂-Grenzwerte verwässert, verschoben und verkompliziert.

Fazit: Die neue Regelung erlaubt faktisch mehr CO₂-Emissionen im Jahr 2012 als aktuell durchschnittlich von der EU Flotte ausgestoßen wird. Das ist nach nahezu 15 Jahren Debatte über die Einführung von CO₂-Grenzwerten schlicht Politikversagen. Der Autoindustrie hilft dies allenfalls kurzfristig, langfristig wird es dem Klima und der europäischen Autoindustrie im globalen Wettbewerb schaden und Arbeitsplätze in der EU gefährden.

Hintergrund

Ein CO₂-Zielwert von 120 g/km wurde bereits 1995 im EU-Umweltministerrat auch von der damaligen Umweltministerin Angela Merkel für das Jahr 2005 beschlossen. 1998 verpflichtete sich die europäische Automobilindustrie, den CO₂-Ausstoß bis 2008 auf 140 g/km zu reduzieren. Daraufhin wurde der Zielwert 120 g von der EU auf 2012 verschoben (erste Aufweichung). 2007 lag der europäische Durchschnitt bei 158 g, der Durchschnitt der deutschen Hersteller bei 166 g – die Selbstverpflichtung der Autohersteller wird weit verfehlt.

Ende 2007 legte die EU-Kommission aufgrund der Untätigkeit der Automobilindustrie einen Richtlinienvorschlag für einen CO₂-Grenzwert vor. Dieser sah vor, dass Pkw-Neufahrzeuge ab 2012 einen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von 130 g/km aufweisen dürfen (zweite Aufweichung). Weitere 10 g/km sollen durch zusätzliche Maßnahmen wie Leichtlaufreifen, effizientere Klimaanlage oder die Möglichkeit der Verwendung von Biokraftstoffen erbracht werden. Der spezifische Grenzwert für die Hersteller wird nach dem Gewicht der verkauften Fahrzeuge festgelegt. Aufgrund des unterschiedlichen Fahrzeugangebots variiert der Grenzwert zwischen den Herstellern. Er liegt etwa für Fiat bei 122 g/km und für Daimler bei 138 g/km (mit zusätzlichen Maßnahmen 10 g mehr).

Doch selbst das war den deutschen Herstellern noch zu viel. Der VDA erreicht im Verlauf der Verhandlungen, dass Merkel, Glos und Gabriel zunächst gegenüber Frankreich (dt.-franz. Kompromiss in Straubing Juni 2008) und dann in der EU durchsetzen, dass

- über die +10 g/km hinaus für zusätzliche Maßnahmen weitere 7 g/km für als "Öko-Innovationen" bezeichnete Maßnahmen (etwa LED-Leuchten,) auf den ursprünglichen Grenzwert von 120 Gramm angerechnet werden dürfen (dritte Aufweichung),
- ein schrittweise Einführung (Phasing-In) dafür sorgen wird, dass 2012 nur 65 Prozent, 2013 dann 75 Prozent, 2014 dann 80 Prozent und erst 2015 alle Neufahrzeuge diesen ohnehin um 17 g/km abgeschwächten Grenzwert erreichen müssen (vierte Aufweichung),

- hinzu kommt, dass die ersten drei Gramm Grenzwertüberschreitung mit insgesamt 45 Euro so gering bestraft werden, dass kein Anreiz besteht in zusätzliche Spritsparteknik zu investieren. Erst ab dem 4. Gramm Überschreitung wird es mit 95 Euro pro Gramm teuer (fünfte Aufweichung).

Insbesondere durch das Phasing in wird der CO₂-Grenzwert de facto auf 2015 verschoben, da besonders schwere und spritschluckende Fahrzeuge wie die SUV's erst dann erfasst werden. Viele Autohersteller müssen bis 2012 gar nichts tun. Im Jahr 2015 wird so noch nicht mal der Flottengrenzwert erreicht, den die Autoindustrie in ihrer Selbstverpflichtung für 2008 (140 Gramm pro Kilometer) versprochen hatte. Im Jahr 2012 wird durch alle Maßnahmen addiert daher nur ein Grenzwert von 162 g/km erreicht.

Die jetzt schrittweise Einführung der CO₂-Grenzwerte mit diversen Schlupflöchern bedeuten verlorene Jahre für den Klimaschutz im Straßenverkehr. Allein mit der Aufweichung des Grenzwertes von 120 auf 130 Gramm wird das Einsparpotenzial/CO₂-Minderung im Jahr 2015 fast halbiert.

Während die Umweltministerin Angela Merkel 1995 einen CO₂-Grenzwert für die Autoindustrie von 120 g/km in 2005 beschloss, sorgt sie als Kanzlerin Angela Merkel in 2008 (dem Jahr der gebrochenen 140g-Selbstverpflichtung) dafür, dass die Autoindustrie weiterhin untätig bleiben darf. Der Grenzwert 2015, der im Jahr 2015 so erreicht wird liegt nur leicht unter der Fortschreibung des langjährigen Trends.

Der einzige Lichtblick ist der angestrebte Grenzwert von 95 g/km in 2020, der jedoch 2014 überprüft werden soll. Dies wird vermutlich einen ähnlichen Lobbyistenansturm in 2014 hervorrufen, wie wir ihn jetzt erlebt haben. Tür und Tor für eine Verwässerung des angestrebten Grenzwertes stehen offen.

Die Reduzierung der Abgasemissionen von Autos ist Teil des großangelegten Klima- und Energiepakets der EU Kommission. Im Kontext der Finanzkrise und dem Absatzrückgang in der Autoindustrie zeigt sich, dass sich die Europäischen Union von ihren ehrgeizigen Umweltzielen entfernt.

Während der ursprüngliche Kommissionsvorschlag im Klimapaket von Meseberg als wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz aufgeführt wird, findet sich seine komplette Verwässerung nun als einer der 15 Punkte im Konjunkturprogramm (Punkt 10). Besser hätte die Bundesregierung nicht dokumentieren können, dass sie Klimaschutz und "harte" Wirtschaftspolitik immer noch als Gegensatz begreift. Das ist auch industriepolitisch falsch, denn die Autos der Zukunft werden in den Märkten entwickelt werden, die die höchsten Standards setzen. Das sind Japan und zunehmend auch China und nach Kalifornien möglicherweise bald die gesamten USA.