

## **Bericht zur Konferenz vom 18.10.2008**

### **Klima Verkehr(t) – Was der Verkehr zum Klimaschutz beitragen muss**

Begrüßung und politische Rede Fritz Kuhn, Fraktionsvorsitzender

Das Klima im 21. Jahrhundert **Prof. Dr. Anders Levermann**, PIK

Klimaschutz - Stiefkind der Verkehrspolitik **Christoph Erdmenger**, UBA

---

#### **Podium I Autos: 120 Gramm sind möglich!**

Europäische Ordnungspolitik für die Autos von morgen

Rebecca Harms MdEP, Mitglied des Europäischen Parlaments

#### **Thesen von Rebecca Harms zum Podium I Autos:**

##### **Die lange Geschichte der CO<sub>2</sub> Ziele für Autos**

Die Diskussion um den CO<sub>2</sub> Ausstoß von Autos schlägt momentan große Wellen, ist aber keineswegs neu.

Im Oktober 1994 wurde das Ziel, den CO<sub>2</sub> Ausstoß der europäischen Neuwagenflotte auf 120g/km zu begrenzen, zum ersten Mal von Deutschland auf einem Treffen der Umweltminister vorgebracht.

- 1995 wurde es zum formell von der Kommission in einer Mitteilung erwähnt.
- Zunächst wurde das Ziel für 2005 anvisiert - seitdem wurde es mehrfach verschoben.
- 1996 wurde die Formulierung "bis 2005 oder bis spätestens 2010" vom Umweltministerrat eingebracht.
- Die nächste Verzögerung wurde 1998 mit der freiwilligen Selbstverpflichtung der europäischen Automobilindustrie erreicht. Der Verband europäischer Automobilhersteller (ACEA) verpflichtete sich, die durchschnittlichen CO<sub>2</sub> Reduktionen von Neuwagen bis 2008 auf 140g zu reduzieren. Das entspricht einer 25%igen Reduktion im Vergleich zu 1995. Die Kommission stimmte zu das 120g Ziel auf 2012 zu verschieben. Die Branche wird ihre freiwillige Selbstverpflichtung jedoch weit verfehlen. 2007 lag der durchschnittliche CO<sub>2</sub> Ausstoß der europäischen Neuwagenflotte bei 158g/km.
- Anfang 2007 gab es einen Vorstoß der Kommission nun doch verbindliche Ziele einzuführen, da die Selbstverpflichtung nicht zum gewünschten Erfolg führte. Umweltkommissar Dimas wollte das Ziel, das bereits zuvor von der Kommission anvisiert wurde - nämlich 120g CO<sub>2</sub>/km bis 2012 zu erreichen nun endlich gesetzlich vorschreiben. Bereits seine erste Mitteilung geriet unter massiven Beschuss durch Kommissionskollegen (allen voran Industriekommissar Verheugen), Regierungsmitgliedern der Mitgliedsstaaten (insbesondere Deutschland) und der Industrie. Am Ende war er gezwungen das CO<sub>2</sub> Ziel erneut abzuschwächen und lediglich 130 g CO<sub>2</sub>/km bis 2012 durch technische Verbesserungen am Motor vorzuschreiben und zusätzliche Maßnahmen für weitere 10g Reduktion zuzulassen.

Angesichts dieser langen Vorgeschichte ist das Argument der Industrie, dass die Ziele in der kurzen Zeit nicht erreichbar seien unglaubwürdig. Die Industrie hatte bereits 14 Jahre Zeit sich auf strengere Effizienzvorschriften vorzubereiten.