

## **Chronologie einer Blockade – CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw in der EU**

Verkehrsclub Deutschland (VCD), 05.06.2009

**1995:** Der EU-Umweltministerrat – mit dabei Bundesumweltministerin Angela Merkel – peilt für den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß aller in der EU verkauften Pkw einen Grenzwert von 120 g/km für 2012 an. Die Autoindustrie lobbyiert erfolgreich dagegen.

**1998:** Die EU akzeptiert die Selbstverpflichtung der europäischen Autohersteller, den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß ihrer Neuwagen auf 140 g/km im Jahr 2008 zu senken, und verzichtet auf gesetzliche Maßnahmen. In den folgenden zehn Jahren macht die Autoindustrie keine Anstalten, die Selbstverpflichtung zu erfüllen. VW und Audi stellen die Produktion der Drei-Liter-Autos ein. Ein völlig neues Fahrzeugkonzept kommt auf den Markt: geländegängige Luxuslimousinen (Sport Utility Vehicles – SUV) mit extrem hohem Verbrauch.

**2006:** Die Verbrauchswerte zeigen, dass die Selbstverpflichtung scheitert. Nur deutsche Autoindustrielle und Regierungsmitglieder wie z. B. Verkehrsminister Tiefensee beteuern noch, das Versprechen einlösen zu können.

**2007** beträgt der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß aller in der EU verkauften Pkw 160 g/km. In Deutschland verkaufte Pkw deutscher Hersteller liegen sogar bei mehr als 170 g/km.

**Dezember 2007:** Umweltkommissar Stavros Dimas legt den Vorschlag der EU-Kommission für einen CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 120 g/km für 2012 vor. Industriekommissar Günter Verheugen hält den deutschen Autobauern die Treue und bleibt der Pressekonferenz verärgert fern.

**2008:** Streit in der EU. Französische und italienische Autobauer verkaufen sparsamere Pkw als die deutsche Konkurrenz und können mit den EU-Plänen leben. Die deutsche Industrie will weiter vor allem Autos im Premiumsegment bauen. Angela Merkel gefällt sich in der Rolle der Autokanzlerin und leistet Widerstand gegen den EU-Vorschlag.

**Juni 2008:** Der französische Staatspräsident Nicolas Sarkozy und Bundeskanzlerin Merkel verkünden eine angeblich gemeinsame Linie im CO<sub>2</sub>-Streit, ohne sich im Detail festzulegen.

**18. September 2008:** VCD, DUH und Greenpeace befürchten ein Desaster für den Klima- und Verbraucherschutz der EU. Bei den aktuellen Verhandlungen über einen europaweiten CO<sub>2</sub>-Grenzwert für Pkw zeichnet sich ein vollständiges Einknicken der Politik vor den Interessen der Autolobby ab. Der Industriausschuss des Europäischen Parlaments hat in seiner Stellungnahme zum Entwurf der EU-Kommission eins zu eins den Vorschlag der Autoindustrie übernommen, einen CO<sub>2</sub>-Grenzwert mit dem sogenannten Phase-in erst stufenweise für die gesamte Flotte einzuführen und zusätzlich nicht genauer definierte »Öko-Innovationen« anzurechnen. Der Vorschlag des Industriausschusses für 2012 entspricht dem heutigen Ist-Wert. Erst 2015 würde ein Grenzwert greifen. Statt der mit der europäischen Autoindustrie verbindlich vereinbarten 120 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer (g CO<sub>2</sub>/km) soll nunmehr ein Durchschnittsausstoß von 130 g CO<sub>2</sub>/km genügen. Berechnungen haben ergeben, dass mit dem Phase-in und anderen Abschwächungen bis 2020 ein Einsparpotenzial von 400 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> gegenüber einer klaren Grenzwertregelung mit 120 g CO<sub>2</sub>/km bis 2012 und 80 g CO<sub>2</sub>/km bis 2020 verschenkt würde.

**25.09.08:** Entscheidung des Umweltausschusses des Europäischen Parlaments zum CO<sub>2</sub>-Grenzwert. Das federführende Gremium stellt sich im Gesetzgebungsverfahren gegen den Industriausschuss und unterstützt den Kommissionsentwurf. Der EU-Umweltausschuss lehnt das von Autoindustrie und Industriausschuss angestrebte sogenannte Phase-in ab, das eine weitere Verschiebung aller Aktivitäten für den Klimaschutz bei Neuwagen bis weit nach 2012 bedeutet hätte. Außerdem hält er an einem durchschnittlichen Grenzwert von 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer für 2012 fest. Auch den von der Kommission vorgesehenen Strafzahlungen im Falle einer Überschreitung stimmt der Ausschuss zu.

**20.11.08:** Wichtige EU-Staaten einigen sich in einem informellen Treffen darauf, einen durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 130 Gramm pro Kilometer für Neuwagen auf 2015 zu verschieben.

**01.12.08:** EU-Regierungen und europäisches Parlament beschließen CO<sub>2</sub>-Grenzwert für Pkw. Danach soll ein Grenzwert von 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer stufenweise bis 2015 für alle Neuwagen eingeführt werden. Von der EU-Kommission war ursprünglich ein Grenzwert von 130 Gramm ab 2012 vorgesehen.

**Beschluss bedeutet:** Spritverbrauch und Klimagasausstoß dürfen bis 2012 sogar noch ansteigen. Nach Berechnungen der DUH erhöhen sich die erlaubten Pkw-Emissionen im Rahmen des bevorstehenden Kompromisses von 158 g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 2007 auf über 160 g CO<sub>2</sub>/km in 2012. Ermöglicht wird dies durch der vereinbarten Übergangsfristen („Phase-in“), der pauschalen Anrechnung sog. Eco-Innovations, pauschaler Biosprit-Gutschriften sowie anderer Schlupflöcher. Selbst der für das Jahr 2015 für dann alle Fahrzeuge bei 120 g CO<sub>2</sub>/km liegende Wert erhöht sich durch die ausgehandelten pauschalen Gutschriften auf einen Wert zwischen 135 – 144 g CO<sub>2</sub>/km. Selbst der ehrgeizig wirkende Zielwert für 2020 in Höhe von 95 g CO<sub>2</sub>/km ist durch eine „Revisionsklausel“ für 2013 entwertet. Zum Zeitpunkt der Revisionsbetrachtung darf der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß so hoch sein wie heute.