



Emissionsnormen für neue PKW im Rahmen des Gesamtkonzepts der EU zur Verringerung des CO₂-Ausstoss von PKW

Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zur **Festsetzung von Emissionsnormen** für neue Personenkraftwagen (KOM(2007)856) hat das Ziel, ab 2012 den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß neuer Pkw in der EU auf einen **Durchschnittswert von 130 Gramm je Kilometer** zu senken. Bei Überschreitung der individuellen Zielwerte muss ein Automobilhersteller ein Bußgeld zahlen.

Damit die europäische Neuwagenflotte den Durchschnittswert von 130 Gramm CO₂-Emissionen pro Kilometer erreicht, hat jeder Automobilhersteller einen **individuellen Grenzwert** für seine Neufahrzeugflotte. Dieser Grenzwert berechnet sich nach dem jeweiligen **Gewicht der Fahrzeuge**, die der Hersteller als Neufahrzeuge verkauft. Diese Differenzierung der individuellen Flottengrenzwerte bewirkt, dass den deutschen **Premiumherstellern** mit ihren schwereren Fahrzeugen ein höherer CO₂-Ausstoß erlaubt bleibt, als den Kleinwagenherstellern. Allerdings müssen die Hersteller schwererer Wagen im Vergleich prozentual den CO₂-Ausstoß ihrer Fahrzeuge dennoch stärker reduzieren als die Hersteller von Kleinwagen.

Diese gesetzliche Regelung ist erforderlich, da die freiwillige **Selbstverpflichtung**, die die Automobilhersteller 1990 eingegangen waren, von den meisten Herstellern nicht eingehalten wurde. Die Selbstverpflichtung sah vor, dass bis 2008 die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der europäischen Pkw-Flotte 140 Gramm pro Kilometer nicht überschreiten sollten.

Hauptpunkte des Vorschlags

Öko-Innovationen

Mit Öko-Innovationen werden alle **emissionsmindernden Maßnahmen** bezeichnet, die den realen Verbrauch auf der Straße verringern, aber nicht die Motorentechnik betreffen. Dies können beispielsweise Solardächer sein, die Klima- oder Stereoanlagen mit Strom versorgen. Weiter gehören auch energieeffiziente LED-Beleuchtungsanlagen, Schaltzeitpunktanzeigen und die Nutzung von Abwärme des Motorenblocks zu den Öko-Innovationen. Bislang wirken sich diese Öko-Innovationen im geltenden Testzyklus nicht aus, da das Fahrzeug auf dem Prüfstand ohne Licht und ohne eingeschaltete Stromverbraucher begutachtet wird.

Der **Umweltausschuss des Europäischen Parlaments hat einen Kompromiss angenommen**, nach dem Öko-Innovationen grundsätzlich bei der CO₂-Minderung berücksichtigt werden. Voraussetzung ist allerdings, dass die Innovationen eine nachgewiesene und messbare Verringerung des CO₂-Ausstoßes bewirken. Öko-Innovationen können bis zu einer **Höchstgrenze von 75 % des tatsächlichen CO₂-Minderung** eines Herstellers angerechnet werden. Durch diesen Vorschlag setzen wir die richtigen **Anreize für die Hersteller**, in innovative Technologien zu investieren, die nachweislich zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen. Klimapolitisch ist es unsere Aufgabe, alle verfügbaren Möglichkeiten zur Emissionsminderung bei



Pkw zu nutzen. Der Rat spricht sich ebenfalls für die Anrechnung von Öko-Innovationen bis zu einer Obergrenze von 7 Gramm im Flottendurchschnitt aus.

Phase-In

Die Einigung vor der Abstimmung im Umweltausschuss zwischen den beiden größten Fraktionen EVP-ED und den Sozialisten PSE sah **Übergangsfristen für die Einführung der neuen Grenzwerte** vor. Danach sollten die Grenzwerte erst schrittweise für die gesamte Flotte eines Herstellers gelten. Diese Übergangsfristen sind notwendig, da viele Pkw-Modelle, die ab 2012 als Neufahrzeuge angemeldet und für die Berechnung der Flottenemissionen herangezogen werden, bereits heute auf den Straßen sind und dort nicht mehr in der Motorentechnik nachgebessert werden kann. Leider fand dieser vernünftige Vorschlag **keine Mehrheit im Ausschussabstimmung**. Wir werden nun alles daran setzen, dies in der Plenarabstimmung zu korrigieren.

Der Rat diskutiert ebenfalls ein **gestaffeltes Phase-In ab 2012**. Wir gehen davon aus, dass in den Verhandlungen mit dem Rat eine Übergangsregelung gefunden wird, die die berechtigten Anliegen der Hersteller berücksichtigt, ohne die Emissionsziele zu gefährden.

Bußgeldzahlungen

Nach dem Kompromiss der EVP-ED und der Sozialisten sollen **Strafzahlungen in Höhe von 50 EUR pro Gramm** für jedes verkaufte **Neufahrzeug** bei der Überschreitung der Zielwerte fällig werden. Die Kommission hatte Strafzahlungen von 95 Euro pro Gramm vorgeschlagen. Dieser Wert ist im Vergleich zu anderen CO₂ ausstoßenden Sektoren unverhältnismäßig hoch. Der gefundene **Kompromiss wurde im Umweltausschuss nicht angenommen**. Daher werden wir im Plenum für eine angemessene Höhe der Strafzahlungen kämpfen. Dabei gehen wir davon aus, dass die Automobilhersteller lieber in neue CO₂-reduzierende Technologien investieren als Strafzahlungen zu tätigen.

Der **Rat** schlägt vor, die Strafzahlungen für eine **Abweichung von bis zu 3 Gramm vom individuellen Herstellerziel auf 25 Euro pro Gramm zu reduzieren**. Erst für die Überschreitungen, die über 3 Gramm hinausgehen, sollen die Hersteller mit 95 Euro pro Gramm zur Kasse gebeten werden. In der **Anfangszeit bis 2015** soll zudem für **Überschreitungen von 4 – 6 Gramm zunächst nur 40 Euro Bußgeld** fällig werden.

Langfristiges Ziel

Es wurde ein langfristiges Ziel für das Jahr 2020 vereinbart, wobei ein Wert von **95 Gramm pro Kilometer angestrebt** wird. Bis spätestens Ende 2014 soll die Kommission eine umfangreiche Folgenabschätzung für ein solches Ziel vorlegen und daran anschließend einen Vorschlag für die endgültige Festlegung der zweiten Reduktionsstufe vorlegen. Dieses ambitionierte Ziel wird die Fahrzeugflotten in Europa nachhaltig ändern und den Weg bereiten für die umfassende Marktdurchdringung von alternativen Antriebsarten wie Wasserstoff-, Hybrid- und Elektromotoren.



Der **Rat** spricht sich ebenfalls für ein **langfristiges Ziel für 2020** aus. Es fordert aber vor der genauen Festlegung des Zielwertes zunächst eine umfassende Folgenabschätzung, deutet aber an, dass er einen **Zielwert in der Nähe der 95 Gramm pro Kilometer** anstrebt.

Super Credit for Ultra Low Emission Cars

Nach dem Willen des Umweltausschusses sollen außerdem mit so genannten "Super Credits" besonders umweltfreundliche Fahrzeuge gefördert werden. Daher werden **Niedrigemissionsfahrzeuge**, die weniger als 50 Gramm pro Kilometer ausstoßen, bei der Berechnung der Emissionen mehrfach angerechnet. Diese **Anrechnung ist bis 2016 befristet und zeitlich gestaffelt**. Bis 2013 zählen die Niedrigemissionsfahrzeuge bei der Berechnung der Gesamtemissionen eines Herstellers vierfach, im Jahr 2014 noch dreifach und für 2015 doppelt.

Auch der Rat möchte Fahrzeuge, die maximal 50 Gramm CO₂ pro Kilometer emittieren, bis 2016 dreifach bei der Berechnung des Flottendurchschnittswertes eines Herstellers zählen.

Ausnahmen für Nischen- und Kleinhersteller

Für Kleinserien-Hersteller, die nur eine geringe Anzahl von Automobilen absetzen, wird es spezielle Zielwerte geben. **Hersteller**, die insgesamt **weniger als 10.000 Neufahrzeuge pro Jahr** verkaufen, fallen unter diese **Ausnahmeregelung**.

So genannte **Nischenhersteller**, die jährlich weniger als 1,5 Prozent Anteil an der EU-Flotte haben (dies entspricht rund 225.000 Fahrzeugen), müssen ihre CO₂-Emissionen **um 25 Prozent reduzieren**.

Diese Automobilherstellertypen bekommen spezielle **Minderungsziele außerhalb des 130 Gramm Ziels**, da ihre Fahrzeuge aufgrund der nur sehr geringen Stückzahl klimapolitisch nicht stark ins Gewicht fallen. Über ihre speziellen Minderungsziele leisten diese Hersteller allerdings auch ihren Beitrag an der CO₂-Reduzierung der europäischen Automobilhersteller.

Der Rat unterstützt diese besonderen Behandlungen von Nischen- und Kleinserienherstellern, allerdings schlägt er vor, die Nischenherstellereigenschaft dann anzunehmen, wenn ein Hersteller weniger als 300.000 Fahrzeuge pro Jahr verkauft.

Bewertung:

Die neuen **CO₂-Grenzwerte** sind **ambitioniert, aber** mit Investitionen der Hersteller **erreichbar**. Dies ist **ohne ein vernünftiges Phase-In nicht der Fall** und wir würden in Kauf nehmen, dass die Hersteller die Strafen zahlen anstatt **in emissionsreduzierende Technologien zu investieren**. Daher muss das Votum des Umweltausschusses in diesem Punkt in der Plenarabstimmung unbedingt korrigiert werden. In Zusammenhang mit den Verhandlungen im Rat sehe ich hier gute Chancen. Bezüglich der Anerkennung der Ökoinnovationen würden wir uns wünschen, dass der Rat den positiven Vorschlag des Ausschusses an dieser Stelle übernimmt, wovon nach derzeitigem Stand auszugehen ist.



Die Verordnung wird **signifikante Auswirkungen auf die Automobillandschaft in Europa** haben. Die zukünftigen Fahrzeuge werden Spitzenreiter in Sachen Energieeffizienz, Emissionswerte und Treibstoffsparsamkeit sein.

Weiterer Gang des Verfahrens:

Derzeit	Informelle Trilogverhandlungen zwischen Parlament, Rat und Kommission mit dem Ziel einer Einigung in 1. Lesung
04.12.2008	Plenarabstimmung im Parlament (voraussichtlich)
04./05.12.2008	Behandlung des Dossiers im Umweltrat, evtl. politische Einigung des Rates