

PRESSEMITTEILUNG

Eindrucksvolle Machtdemonstration: EU-Kommission verzichtet auf Druck der Autokonzerne auf ehrgeizige Klimagas-Grenzwerte für Pkw

2030er CO₂-Minderungsziel für Pkw wird massiv entschärft – 30 Prozent Minderung gegenüber 2021 bezieht sich auf künstlich heruntergerechnete CO₂-Emissionen eines unzulänglichen Prüfzyklus – Elektrofahrzeuge sollen zusätzlich gegengerechnet werden – Deutsche Umwelthilfe fordert einen Flottengrenzwert von 70g CO₂/km ab 2025 auf Basis des neuen WLTP-Testverfahrens

Berlin, 9.11.2017: Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) wertet den gestern bekannt gewordenen Vorschlag der EU-Kommission zur Weiterentwicklung von CO₂-Flottengrenzwerten als faktische Abkehr der Kommission von den vereinbarten europäischen und internationalen Klimaschutzziele und fordert dringend Nachbesserungen. Die Kommission hatte ihren Vorschlag in letzter Minute auf Druck der deutschen Bundesregierung und der Automobilindustrie stark aufgeweicht.

Dazu Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH: *„Der aktuelle Vorschlag bedeutet eine Kapitulation der EU-Kommission vor den Automobilkonzernen. Wir fordern das Europaparlament auf, ihn zurückzuweisen und ehrgeizige Klimaziele auf der Basis der realen CO₂-Emissionen auf der Straße einzufordern. Ebenso muss bei Elektrofahrzeugen mit den realen CO₂-Emissionen der europäischen Stromerzeugung gerechnet werden.“*

Der Verkehrssektor ist der einzige mit steigendem CO₂-Ausstoß und trägt heute zu 23 Prozent der Gesamtemissionen in Europa bei. Der Trend geht nach wie vor zu immer größeren Autos mit immer größerer Fahrleistung.

Der internationale Verkehrsexperte Axel Friedrich betont vor dem Hintergrund der aktuell in Deutschland stattfindenden Klimakonferenz: *„Mit diesem Vorschlag verabschiedet sich die EU-Kommission ganz klar vom Klimaschutz – kein gutes Signal für die Verhandlungen auf internationaler Ebene.“*

Auch eine verbindliche Mindestquote für den Verkauf von Null-Emissions-Fahrzeugen, die in China und Kalifornien den Einsatz von Elektrofahrzeugen antreibt, wird es für die EU nicht geben. Stattdessen will die Kommission für die Hersteller eine Aufweichung der CO₂-Vorgaben anbieten, die mit einem Anteil an Elektrofahrzeugen „über dem erwarteten Durchschnitt“ aufwarten. Dieser Anreiz gilt auch für Hersteller von Fahrzeugen mit weniger als 50g CO₂/km, also Plug-In-Hybriden, die bereits heute Stand der Technik sind. Auf eine Weiterentwicklung wird hier also verzichtet ebenso wie auf Sanktionen, sollten Fahrzeuge mit besonders niedrigen Emissionen auch weiterhin nur als Nischenprodukt angeboten werden. *„Zwei Jahre nach Bekanntwerden des Dieselskandals hat sich an der Haltung der Politik gegenüber den Herstellern auch in Brüssel nichts geändert. Die Cheflobbyisten der deutschen Vorzeigewirtschaft setzen wie gewohnt in letzter Minute erfolgreich ihre Interessen durch“*, so Friedrich.

Nachdem eine freiwillige Selbstverpflichtung der Branche aus dem Jahr 1998, die CO₂-Emissionen bis 2008 im Schnitt auf 140g/km zu senken, gescheitert war, hatte die EU 2009 zunächst einen

Flottengrenzwert für das Jahr 2015 von 130g/km festgelegt. Dieser wurde von allen Herstellern übererfüllt. Allerdings nur auf dem Papier. In der Realität sind die CO₂-Emissionen sogar gestiegen. Dies belegen aktuelle Zahlen der unabhängigen Forschungsorganisation International Council on Clean Transportation (ICCT), die eine durchschnittliche Abweichung von 42 Prozent zwischen Herstellerangaben und realen Emissionen ermittelt haben.

Ein neuer Prüfzyklus soll hier Verbesserungen bringen. Bis zum Jahr 2021 wird der für Zulassungen relevante Test vollständig auf den sogenannten WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) umgestellt. Aus Sicht der DUH wird diese Neuerung allein aber nicht den gewünschten Erfolg bringen, denn auch dieses Verfahren bietet zahlreiche Möglichkeiten der Manipulation.

„Die Automobilbranche nutzt den neuen Prüfzyklus als Einfallstor, um mit der Umstellung die Ausgangswerte für die nächste Phase der CO₂-Minderung aufzuweichen“, erklärt Resch. Er fügt hinzu: „Um die Klimaschutzziele zu erreichen, müssen sich die Kommission wie auch die deutschen Behörden nicht nur ehrgeizigere und vor allem absolute Klimaziele setzen, sondern auch die Umsetzung kontrollieren und Verstöße endlich sanktionieren. Denn eine Reduktion der Emissionen auf dem Papier schützt das Klima genauso wenig, wie eine ausschließlich im Labor funktionierende Abgasreinigung die Gesundheit der in den Städten lebenden Menschen schützt.“

Die DUH fordert gemeinsam mit den Umwelt- und Verkehrsverbänden BUND, VCD und NABU ab 2025 einen Flottengrenzwert von 70g/km auf Basis des neuen Testverfahrens WLTP. Für das Jahr 2030 sollte ein Korridor von 35 bis 45 g CO₂/km auf Basis realer Emissionen festgelegt werden. Darüber hinaus fordert die DUH vor dem Hintergrund der wachsenden Lücke zwischen Herstellerangaben und Realemissionen unabhängige Kontrollen des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO₂-Emissionen im realen Betrieb. Bereits im Zulassungsverfahren müssen, ähnlich wie dies nun für Schadstoffe wie Stickoxide vorgeschrieben ist, auch CO₂-Emissionen auf der Straße ermittelt werden.

Die DUH setzt sich seit vielen Jahren für ehrliche Spritangaben ein. Die derzeitige Kampagne „Get Real – Für ehrliche Spritangaben!“ wird im Rahmen des LIFE-Programms der EU-Kommission gefördert.

Kontakt:

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer
0171 3649170, resch@duh.de

Dr. Axel Friedrich, Internationaler Verkehrsexperte
0152 29483857, axel.friedrich.berlin@gmail.com

DUH-Pressestelle:

Andrea Kuper, Ann-Kathrin Marggraf
030 2400867-20, presse@duh.de

www.duh.de, www.twitter.com/umwelthilfe, www.facebook.com/umwelthilfe



„Get Real – Für ehrliche Spritangaben!“ wird im Rahmen des LIFE-Programms von der EU-Kommission gefördert.