

Nr. 18/01 vom 15.01.2018

European Energy Colloquium

EU CO₂-Gesetzgebung für PKW und leichte Nutzfahrzeuge – Welche Regeln sind ab 2020/2021 zu erwarten?

Brüssel. Die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen CO₂-Emissionsstandards für PKW und leichte Nutzfahrzeuge nach 2020/2021 würden die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie stärken und die Beschäftigung in der EU sichern, betonte Dr. Artur Runge-Metzger, Abteilungsleiter in der Generaldirektion Climate Action der Europäischen Kommission, im Rahmen des 30. European Energy Colloquium am 10. Januar 2018 in Brüssel. Gerd Lottsiepen (VCD) kritisierte, die Standards seien nicht ambitioniert genug und müssten von Parlament und Rat nachgebessert werden. Ralf Diemer (VDA) betonte hingegen, die Vorschläge würden eine extreme Herausforderung für die deutsche Automobilindustrie bedeuten.

Der Mobilitätssektor erzeuge fast ein Viertel aller CO₂-Emissionen in der EU und könne darüber hinaus keine Emissionsreduzierung im Vergleich zum Stand von 1990 vorweisen, unterstrich Dr. Bernd Biervert, Stellv. Kabinettschef des Vizepräsidenten der Europäischen Kommission Maroš Šefčovič sowie ehrenamtlicher Vorsitzender des „European Energy Colloquium“. Nach einer Begrüßung durch die Geschäftsführerin des Forum für Zukunftsenergien e.V., Dr. Annette Nietfeld, ergänzte Dr. Biervert, dass der Mobilitätssektor aber nicht nur mit Blick auf die Klimaschutzziele wichtig sei, sondern insbesondere auch wirtschafts- und beschäftigungspolitisch eine große Bedeutung habe.

Der derzeitige Vorschlag im Rahmen des Pakets für saubere Mobilität sei ein Mosaikstein auf dem Weg zu einer Verkehrswende, stellte Dr. Artur Runge-Metzger klar. Die Reduzierung der CO₂-Emissionen um 15% bis 2025 und 30% bis 2030 für PKW und leichte Nutzfahrzeuge sei notwendig, um den Zielen des Pariser Klimaabkommen nachzukommen, Verbraucher zu entlasten und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu sichern. Insgesamt verspreche sich die Kommission eine Einsparung von ca. 170 Millionen Tonnen CO₂, einen Anstieg des Bruttosozialprodukts um 6,8 Milliarden € im Jahr 2030 und 70.000 zusätzliche Arbeitsplätze.

Bezüglich des 30%igen CO₂-Minderungsziels für PKW bis zum Jahr 2030 vertraten Ralf Diemer, Leiter Büro Brüssel beim Verband der Automobilindustrie e.V., und Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher beim Verkehrsclub Deutschland e.V., unterschiedliche Ansichten. Diemer betonte, die prozentuale Festschreibung eines Ziels bis 2030 sei der richtige Ansatz; ein Zwischenziel bis 2025 nehme jedoch jegliche Flexibilität bei dessen Erreichung. Insgesamt stelle der Vorschlag für die deutsche Automobilindustrie eine extreme Herausforderung dar. Lottsiepen hingegen kritisierte den Vorschlag als zu wenig ambitioniert und befürchtet dessen weitere Abschwächung durch die Festschreibung einer prozentualen Reduktion. Die Abgeordneten des Europäischen Parlaments Jens Gieseke von der EVP und Ismail Ertug von der S&D Fraktion befürworteten die prozentualen Ziele und bewerteten diese als durchaus ambitioniert. Der Abgeordnete Michael Cramer von der Grünen Fraktion unterstützte die Argumentation von Lottsiepen und fügte hinzu, dass eine prozentuale Festschreibung Raum für Betrügereien gebe.

Um „Zero- und Low-Emission-Vehicles (ZEV und LEV)“ zu fördern, schlage die Europäische Kommission die Schaffung eines Anreizsystems für die „Klassenbesten“

vor, erläuterte Dr. Runge-Metzger. Hersteller mit einem flottenweiten Anteil von ZEV und LEV oberhalb der Schwellenwerte bis 2025 (über 15%) und bis 2030 (über 30%), könnten einen Bonus von maximal 5% auf das jeweilige CO₂-Ziel erhalten. Ein solches System schwäche die Gesamteffizienz, kritisierte Lottsiepen. Die deutschen Umweltverbände würden stattdessen eine verbindliche Quote für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge fordern. Diemer hingegen begrüßte den technologieneutralen Weg der Kommission ohne feste Quotenregelung. Er betonte darüber hinaus, dass der Bonus eventuell nach einer Überprüfung des Vorschlags erhöht werden müsse.

Ein Verbot für Verbrennungsmotoren beinhalte der aktuelle Vorschlag hingegen nicht, unterstrich Dr. Runge-Metzger. Auch die Abgeordneten Gieseke und Ertug sprachen sich gegen ein kategorisches Verbot von Verbrennungsmotoren aus, während der Abgeordnete Cramer indes für ein Umdenken in Sachen Mobilität plädierte. Automobilunternehmen müssten zu Mobilitätsunternehmen werden, um die Zukunft nicht zu verschlafen.

Die Präsentationen von Dr. Artur Runge-Metzger und Gerd Lottsiepen stehen in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der Website (Presse/Publikationen) zum Download bereit. Sollten Sie persönlich oder Ihr Unternehmen / Ihre Institution Mitglied im Forum für Zukunftsenergien sein und noch keine Zugangsdaten haben, senden Sie bitte eine E-Mail an: info@zukunftsenergien.de.

Wir danken der Siemens AG für die Unterstützung sowie der Landesvertretung Rheinland-Pfalz für die Gastfreundschaft.

Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca. 250 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Kontakt:

Forum für Zukunftsenergien e.V.
Reinhardtstr. 3
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0
Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9
www.zukunftsenergien.de