

<https://www.handelsblatt.com/politik/international/co2-ausstoss-eu-beschliesst-schaerfere-co2-grenzen-fuer-neuwagen-autoindustrie-entsetzt/23771920.html?ticket=ST-1113741-mmstXw1CUoCUha0cG2IJ-ap3>



## CO2-AUSSTOSS

# EU beschließt schärfere CO2-Grenzen für Neuwagen Autoindustrie entsetzt

Unterhändler der EU haben sich darauf verständigt, den Kohlendioxid-Ausstoß von Neuwagen stark zu begrenzen. Harsche Kritik kommt seitens der Autoindustrie.

17.12.2018 Update: **18.12.2018** - 07:27 Uhr

### Brüssel

Die Unterhändler von Europaparlament, Ministerrat und EU-Kommission haben sich auf neue Klimaschutzziele für die Autoindustrie geeinigt. Die Pkw-Hersteller sollen demnach bereits bis 2025 den CO2-Ausstoß ihrer Neuwagenflotte um 15 Prozent und bis 2030 um insgesamt 37,5 Prozent senken. Für leichte Nutzfahrzeuge sieht der Kompromiss bis dorthin eine Senkung der Emissionen um 31 Prozent im Vergleich zum Jahr 2021 vor.



Till Hoppe

Die Einigung muss nun noch formell von Rat und Europaparlament bestätigt werden. Dann bekommt die Branche die dringend benötigte Planungssicherheit bei der wichtigsten gesetzlichen Stellschraube für den Umstieg auf alternative Antriebe.

Die Vorgaben sind deutlich schärfer, als die Autoindustrie und die Bundesregierung dies ursprünglich wollten. Die EU-Staaten hatten Anfang Oktober für eine Senkung des Kohlendioxid-Werts bei neuen Autos und leichten Nutzfahrzeugen um durchschnittlich 35 Prozent plädiert. Deutschland trug das Ziel damals mit, obwohl die Bundesregierung – ebenso wie die EU-Kommission – eigentlich nur 30 Prozent Minderung wollte.

Die Richtlinie soll helfen, die Klimaziele der Europäischen Union in ihrer Gesamtheit zu erreichen und die Emissionen aus dem Straßenverkehr zu drücken.

Zu schaffen sind die Vorgaben nur, wenn neben Benzin- und Diesel-Autos auch immer mehr Fahrzeuge ohne Emissionen verkauft werden, also etwa reine Elektroautos. Die Hersteller müssen sich also schnell umstellen und warnen vor Jobverlusten. Der europäische Verbraucherverband BEUC unterstreicht aber, dass niedrige CO2-Werte auch weniger Verbrauch bedeuten und Fahrer bei neuen sparsamen Modellen Sprit und Geld sparen können.

Die deutsche Autoindustrie kritisierte die neuen Vorgaben. „Diese Regulierung fordert zu viel und fördert zu wenig“, sagte der Präsident des Branchenverbandes VDA, Bernhard Mattes. Niemand könne heute sagen, wie die beschlossenen Grenzwerte in der vorgegebenen Zeit

erreicht werden können. In keinem anderen Teil der Welt gebe es vergleichbar scharfe CO<sub>2</sub>-Ziele. „Damit wird die europäische Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb stark belastet.“

Der europäische Herstellerverband ACEA stieß ins gleiche Horn. „Eine CO<sub>2</sub>-Minderung um 37,5 Prozent zu liefern, mag sich plausibel anhören, aber gemessen am heutigen Stand ist es völlig unrealistisch.“

EU-Klimakommissar Miguel Arias Cañete lobte die Einigung hingegen. Er nannte die Vereinbarung ehrgeizig und ausgewogen. Die neuen Ziele trügen dazu bei, dass die Autofahrer weniger für Sprit ausgeben müssten. Die Industrie werde dazu **ermuntert**, Innovationen für die emissionsfreie Mobilität voranzutreiben.

Der Verkehrsverband Transport & Environment (T&E) schätzt, dass mit den neuen Vorgaben 2030 rund ein Drittel der Neuwagen elektrisch oder mit Wasserstoff betrieben sein werden. „Das ist ein Fortschritt, aber es ist nicht genug, um unsere Klimaziele zu erreichen“, sagte T&E-Direktor Greg Archer.

Der CDU-Europaabgeordnete Jens Gieseke zeigte sich zufrieden, dass weitergehende Forderungen der Grünen nicht zum Tragen kamen: „Wir brauchen Grenzwerte, die nicht nur auf dem Papier, sondern auch in der Realität zu erreichen sind.“

Die Grünen-Umweltexpertin Rebecca Harms sprach von einem Armutszeugnis, meinte aber auch: „Dieser Kompromiss ist das Beste, was mit den Regierungen der EU-Mitgliedsstaaten zu erreichen war.“

Die EU-Institutionen hatten sich zuvor in vier Verhandlungsrunden nicht einigen können. **Die Europaparlamentarier drängten auf wesentlich ehrgeizigere Vorgaben** für die Autohersteller als Rat und EU-Kommission. Sie forderten eine Senkung des durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 20 Prozent bis 2025 und 40 Prozent bis 2030.

**Zudem verlangen die Abgeordneten eine Strafe für die Hersteller**, wenn diese bis 2030 nicht eine Mindestquote von emissionsarmen Fahrzeugen erfüllen. Nach dem jetzt gefundenen Kompromiss sollen die Unternehmen stattdessen mit Nachlässen bei den CO<sub>2</sub>-Vorgaben belohnt werden, wenn sie besonders viele Plug-in-Hybride oder Elektroautos verkaufen.

Um Tricksereien bei den Labortests zu verhindern, bestanden die Parlamentarier zudem darauf, die Emissionen im realen Fahrbetrieb zu überprüfen. Mit dem Rat einigten sie sich nun auf einen Mechanismus, der zu große Differenzen zwischen den Messwerten im Labor und auf der Straße verhindern soll. Bis 2030 soll die Kommission dafür ein System für die Erfassung des Spritverbrauchs entwickeln.