

## **Antrag**

**der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, Dorothee Menzner, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Roland Claus, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Wirksame Begrenzung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes neuer Personenkraftwagen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung hat während der EU-Ratspräsidentschaft und dem G8-Vorsitz im Jahr 2007 eine Vorreiterrolle im Klimaschutz angekündigt. Den Reden und Ankündigungen folgen aber zu wenige Taten. Dies gilt insbesondere für den Verkehrssektor. Der Anteil von Pkw an den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen, der im Jahr 2006 bei 12 Prozent lag, wächst aufgrund der deutlichen Reduzierung anderer Sektoren bei weitgehender Stagnation der absoluten Emissionen des motorisierten Individualverkehrs beständig, weshalb wirkungsvolle klimapolitische Maßnahmen für den Personenverkehr unerlässlich sind. Durch den deutlich zu verstärkenden Ausbau sowie attraktive Preise des landgebundenen öffentlichen Verkehrs sind die Angebote zum Umsteigen vom Pkw weiter zu verbessern.

Die von der Bundesregierung im Integrierten Energie- und Klimaprogramm (IEKP) der Bundesregierung ursprünglich vorgesehenen nationalen Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr sind bei weitem nicht ausreichend. Die sich auf den Personenverkehr beziehenden Maßnahmen – Umstellung der Basis der Kfz-Steuer auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung – würden in der bislang diskutierten Ausgestaltung, wenn überhaupt, nur eine sehr geringe CO<sub>2</sub>-Reduktion zur Folge haben. Beide Maßnahmen würden in dieser Form kaum Anreize zum Kauf neuer, verbrauchsarmer Fahrzeuge setzen.

Die trotz Aussetzens der Biokraftstoffverordnung weiterhin geplante Steigerung des Anteils von Agrotreibstoffen am Gesamtkraftstoffverbrauch macht einen zunehmenden Import von Biomasse und Agrotreibstoffen erforderlich, deren Anbau und Produktion in vielen Fällen nicht sozial und umweltgerecht erfolgt. Importierte Agrotreibstoffe haben zudem oft eine negative Klimabilanz, ihr Anbau steht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion und ist oftmals die Ursache für die Abholzung von Regenwäldern. Wegen der Probleme bei der Durchsetzung eines wirksamen Zertifizierungssystems für den nachhaltigen Anbau von Biomasse sollte ein Importmoratorium für Agrotreibstoffe ausgesprochen werden.

Die freiwillige Selbstverpflichtung der europäischen, japanischen und koreanischen Automobilhersteller zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Pkw bis zum Jahr 2008/2009 auf durchschnittlich 140 Gramm pro Kilometer ist gescheitert. Im Jahr 2006 stießen neue Pkw EU-weit mit durchschnittlich 161 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer zu viel CO<sub>2</sub> aus, um die freiwillige Selbstverpflichtung noch einhalten zu können. In Deutschland zugelassene Fahrzeuge stießen im Jahr

2007 mit 170 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer sogar deutlich mehr CO<sub>2</sub> aus und lagen damit sogar um 30 Gramm über dem in der freiwilligen Selbstverpflichtung für das Jahr 2008 versprochenen Wert. Da der CO<sub>2</sub>-Ausstoß neuer Fahrzeuge deutscher Automobilhersteller nochmals deutlich darüber liegt, tragen insbesondere die deutschen Automobilhersteller die Verantwortung für das Scheitern der freiwilligen Selbstverpflichtung und die unzureichenden Fortschritte im Klimaschutz. Die Hersteller haben zu wenig unternommen, um verbrauchsarme Fahrzeuge zu entwickeln, auf den Markt zu bringen und durch geeignete Marketingstrategien den Absatz der wenigen tatsächlich angebotenen verbrauchsarmen Modelle zu forcieren. Die freiwillige Selbstverpflichtung hat sich als ungeeignetes Instrument erwiesen.

Die verbindliche Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Pkw auf EU-Ebene ist das bei weitem wirksamste Instrument zum Klimaschutz im motorisierten Individualverkehr. Dies belegt auch der Forschungsbericht „Politiksznarien für den Klimaschutz IV“ im Auftrag des Umweltbundsamtes, in dem für diese Maßnahme die umfangreichsten CO<sub>2</sub>-Einsparungen aller zehn untersuchten möglichen Maßnahmen im Verkehr berechnet wurden. Eine deutliche und kontinuierliche Reduzierung des Kraftstoffverbrauches ist angesichts des dramatischen Ölpreisanstiegs, dessen Ende nicht absehbar ist, auch zur langfristigen Gewährleistung von Mobilität erforderlich.

Der Vorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge, KOM(2007) 856, ist sachgerecht, enthält keine unerreichbaren Vorgaben und würde bei seiner Verabschiedung keine unzumutbaren Belastungen für die deutschen oder europäischen Automobilhersteller bewirken.

Die Abkehr vom ursprünglichen Ziel, den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß aller ab dem Jahr 2012 neu zugelassenen Pkw auf 120 Gramm pro Kilometer zu senken, ist zu bedauern. Der Zielwert von 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer liegt nur 10 Gramm unter dem der freiwilligen Selbstverpflichtung der europäischen Automobilindustrie aus dem Jahr 1996, obwohl er erst vier bzw. drei Jahre später einzuhalten und sogar seine Überschreitung, wenn auch mit finanziellen Sanktionen behaftet, zulässig und möglich wäre.

Das Ziel der EU, zum Erreichen des 120-Gramm-Zieles verstärkt Agrotreibstoffe (sog. Biosprit) den herkömmlichen Treibstoffen beizumischen, ist ebenso abzulehnen wie die entsprechende Absicht der Bundesregierung zur Steigerung der Agrotreibstoffquote bis zum Jahr 2020.

Das Gewicht als ein Parameter für die Ermittlung der zulässigen fahrzeugspezifischen Emissionen ist nur bedingt zielführend. Die Fahrzeuggrundfläche wäre ein wesentlich besserer Parameter, da diese anders als das Gewicht weniger leicht manipulierbar ist und zudem große, verbrauchsstarke Fahrzeuge weniger begünstigen würde. Die Vorbeugung einer möglichen Gewichtszunahme der gesamten Pkw-Flotte durch den „Autonomus Mass Increase“ (AMI)-Faktor ist zu begrüßen. Dieser ist allerdings dahingehend zu verändern, dass sich bei einer möglichen Gewichtsabnahme der gesamten Pkw-Flotte nicht die fahrzeuggewichtsbezogenen CO<sub>2</sub>-Reduktionsanforderungen verringern, sondern mindestens konstant bleiben.

Das Ziel der Verbrauchsminderung von Pkw und der Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ist schneller und einfacher zu erreichen, wenn nicht nur die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen in allen Fahrzeugsegmenten und -klassen reduziert werden, sondern eine Gewichtsabnahme der gesamten Pkw-Flotte mit einem Schwenk zu leichteren, langsameren und verbrauchsärmeren Fahrzeugen erreicht wird. Größere Reduktionsanforderungen an schwerere Fahrzeuge sind schon deswegen sachgerecht.

Die Wirksamkeit der Verordnung KOM(2007) 856 ist nur dann gewährleistet, wenn durch spürbare finanzielle Sanktionen bei Zielverfehlung eine tatsächliche Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der neuen Pkw erreicht werden kann. Zu niedrige Strafen würden die klimapolitischen Ziele der EU wie der Bundesregierung gefährden, da es für die Automobilhersteller wirtschaftlich rationaler wäre, die Zahlung der Sanktionen in Kauf zu nehmen als verstärkte Anstrengungen zur tatsächlichen Verbrauchsreduzierung zu unternehmen. Durch die in den Jahren 2012 bis 2015 vorgesehene Staffelung der Sanktionszahlungen ist zudem gewährleistet, dass den Automobilherstellern keine unzumutbaren Belastungen entstehen. Ferner ist angesichts der Vielzahl bereits vorhandener

verbrauchsarmer Fahrzeuge verschiedenster Hersteller grundsätzlich kein allgemeiner fünfjähriger oder noch längerer Zeitraum zur Entwicklung neuer Fahrzeugmodelle erforderlich.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

sich auf EU-Ebene im Rahmen der Verhandlungen um den Entwurf der EU-Verordnung KOM(2007) 856 dafür einzusetzen, dass

1. als Zielwert für den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß aller ab dem Jahr 2012 neu zugelassenen Personenkraftwagen 120 Gramm pro Kilometer festgelegt wird; die daraus entstehenden zusätzlichen Anforderungen zur Emissionsreduktion sind dabei durch höhere Anforderungen an leichtere Pkw zu erzielen;
2. ein weiteres Reduktionsziel für das Jahr 2020 in Höhe von 80 Gramm pro Kilometer festgelegt wird – auch, um den Herstellern langfristige Planungssicherheit zu geben;
3. die vorgesehenen Abgabensätze bei Emissionsüberschreitungen in Artikel 7 nicht reduziert werden und die Abgaben ab 2012 zu zahlen sind;
4. der AMI-Faktor so verändert wird, dass bei einer Gewichtsabnahme der gesamten Pkw-Flotte keine Anpassung des fahrzeuggewichtsabhängigen spezifischen Zielwertes erfolgt;
5. die Einnahmen aus der Abgabe bei Emissionsüberschreitungen nicht ungebunden dem Haushalt der EU zufließen, sondern mindestens 50 Prozent der Einnahmen für die Förderung von umwelt- und sozialgerechter Mobilität verwendet werden;
6. die Verordnung noch im Jahr 2008 verabschiedet wird.

Berlin, den 29. Mai 2008

**Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion**