

Positionspapier der SPD-Abgeordneten im Europäischen Parlament zu einer neuen Strategie zur Minderung der CO₂-Emissionen bei Autos

Einstimmig wurde in der heutigen Sitzung der SPD-Abgeordneten im Europäischen Parlament das von MdEP Matthias Groote eingereichte "Positionspapier zu einer neuen Strategie zur Minderung der CO₂-Emissionen bei Autos" beschlossen.

Das Positionspapier im Wortlaut:

Angesichts der wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Klimawandel und der Einflüsse des Klimawandels auf die europäische und weltweite Wirtschaft, müssen grundsätzliche Überlegungen unternommen werden, wie die Industrie entsprechend reagieren sollte. In diesem Zusammenhang fordern die SPD-Abgeordneten folgende Strategie zur Reduzierung von CO₂-Emissionen:

1. Die EU-Strategie von 1995 zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen ist gescheitert. Die Selbstverpflichtung der europäischen Automobilindustrie im Jahre 2008 einen Flottendurchschnittsausstoß von 140g CO₂/km zu erreichen, wird diese nicht einhalten. Gesetzgebungsvorschläge zu steuerlichen Maßnahmen zur Reduzierung des Kohlendioxidausstosses von Fahrzeugen scheitern an den Unstimmigkeiten im Rat und der obligatorischen Einstimmigkeit. Die einschlägige Gesetzgebung zur Information der Verbraucher zum CO₂ Ausstoß der Fahrzeuge wurde zwar umgesetzt, hat aber in der Praxis wenig zur CO₂-Reduzierung beigetragen.
2. Die Verkehrsbranche spielt eine entscheidende Rolle bei dem Ausstoß von

Treibhausgasen. Die Automobilindustrie muss politisch verpflichtet werden sich technologisch den Umweltherausforderungen anzupassen. Der ganze Produktionszyklus ist dabei zu beachten, von der Herstellung des Fahrzeuges bis zu seiner Verschrottung muss das ausgestoßene Kohlenstoffdioxid reduziert werden.

3. Wir wollen eine gesetzliche Festlegung von umweltfreundlichen Standards von CO₂-Emissionen. Nur durch ein Gesetz wird die Automobilbranche ihre Produktion auf zukunftsfähige Modelle umstellen. Ein solches Gesetz muss in jeder Fahrzeugkategorie CO₂-Reduzierungsziele setzen, so dass jede Kategorie gleichermaßen technologische Anstrengungen unternehmen muss. Wir befürworten ein Stufenmodell, in dem es keine Diskriminierung von bestimmten Marktsegmenten gibt. Ein Modell, ähnlich dem japanischen "Top-Runner-Modell", in dem in neun Fahrzeugkategorien das effizienteste Fahrzeug als Standard definiert wird, halten wir für den richtigen Ansatz. Der Standard muss regelmäßig neu definiert werden, so dass die verschiedenen Fahrzeughersteller immer erneut im Wettbewerb um das effizienteste Fahrzeug stehen. Wir müssen gewährleisten, dass für die europäische Automobilindustrie im Rahmen des globalen Wettbewerbs keine Nachteile entstehen. In diesem Sinne verursachen umweltfreundliche Standards keine Arbeitsplatzverluste sondern stärken viel mehr die europäische Automobilbranche.

4. Kraftstoffe, die aus Biomasse hergestellt werden, sind eine zukunftsfähige Alternative zu fossilen Treibstoffen und müssen im Sinne einer steigenden Effizienz ausgebaut werden. Wir unterstützen eine Anrechnung der Nutzung von Biokraftstoffen zum Erreichen eines effizienten CO₂- Standards. Der globale Anstieg der CO₂-Konzentration ist in erster Linie der Nutzung von fossilen Treibstoffen und der Bodennutzung zuzuschreiben. Biokraftstoffe der zweiten Generation, die aus Pflanzen oder Pflanzenbestandteilen gewonnen werden, die in keiner direkten

Konkurrenz zu den Lebensmittelnutzungen stehen, bilden den richtigen Weg hin zum emissionsfreien Auto der Zukunft. Die Forschung und Entwicklung muss sich daher neben beispielsweise dem Wasserstoffkonzept, auf Biokraftstoffe der zweiten Generation konzentrieren, die zurzeit die effizienteste Lösung darstellen. Kraftstoffe, die sich "Bio" nennen, aber nicht vom Anbau bis zur Zertifizierung nachhaltig produziert werden, lehnen wir ab. Wir unterstützen die Entwicklung einer Zertifizierung von nachhaltig produzierten Biokraftstoffen. Importe von Biotreibstoffen, die nicht diesen Zertifizierungsbestimmungen entsprechen, weisen wir zurück.

5. Wir befürworten das Kennzeichnen von Fahrzeugen, das weiter geht als ein einfaches in-Kennnis-setzen über die Höhe des CO₂-Ausstoßes. Es müssen Effizienz-Kategorien gebildet werden ähnlich dem System bei Kühlschränken, an denen der Autokäufer erkennt, in welcher Kategorie das Fahrzeug einzustufen ist. Dabei ist zu beachten, dass auch die Kategorien regelmäßig dem Top-Runner angepasst werden und sich an den effizientesten Fahrzeugen auf dem Markt orientieren. Wir wollen eine umweltfreundliche Orientierung der Nachfrage unterstützen.

6. Eine einzige Reduzierung des Kohlenstoffdioxids im Personenkraftwagen-Segment finden wir nicht ambitioniert genug. Wir befürworten Reduzierungen in allen Fahrzeugklassen, also auch für Nutzfahrzeuge und Lastkraftwagen.