

Fallbeispiel 4

Zeitstrahl

verpflichtender CO₂-Standard für neue PKWS:

Die Verordnung sieht vor, für neu verkaufte Fahrzeuge innerhalb der EU, ab dem Jahr 2020 einen neuen CO₂-Grenzwert von 95g pro Kilometer festzulegen. Der Vorschlag der Kommission wird ausgiebig in drei Parlamentsausschüssen (Umwelt, Verkehr und Energie) diskutiert.

Verschiebung des Deals vom 27.06.2013 auf den 14.10.2013:

Die damalige Bundeskanzlerin Angela Merkel, trägt maßgeblich dazu bei, dass dieser Termin verschoben wird. Sie interveniert persönlich und setzt sich dafür ein, eine Verzögerung der Abstimmung zugunsten der Automobilindustrie zu erreichen. Sie engagiert sich dafür, dass die geplante Abstimmung nicht stattfindet, indem sie telefonisch Einfluss auf die EU-Ratspräsidentschaft und einige Vertreter*innen anderer EU-Mitgliedsstaaten nimmt.

Brief von Matthias Wissman an Angela Merkel:

In dem Brief werden in Bezug auf den Gesetzesvorschlag die Interessen verschiedener Automobilhersteller hervorgehoben, anstatt auf Umwelt- und Klimaschutz einzugehen.

[Es dürfte nicht sein, dass] „wir unser leistungsfähiges und starkes Premiumsegment, das fast 60 Prozent der Arbeitsplätze unserer Automobilhersteller in Deutschland ausmacht, über willkürlich gesetzte Grenzwerte buchstäblich kaputt regulieren lassen“. (Zitat: Matthias Wissman damaliger Präsidenten des VDA (Verband der Automobilindustrie))

EU-Ratssitzung vom 14.10.2013:

Die EU-Ratssitzung in der die Vertreter*innen abstimmen und das Gesetz beschließen wollen, geht nicht wie geplant aus. Der damalige Umweltminister Peter Altmeier, ebenfalls christlichdemokratisch, blockiert den geplanten Kompromiss. Gemeinsam mit anderen EU-Staaten, die die deutsche Regierung erfolgreich auf ihre Seite ziehen kann, verlangt er die Abstimmung zu verlegen, um so in der Zwischenzeit durch weitere Verhandlungen das Gesetz anzupassen.

Die Verschiebung begünstigt vor allem Produzenten von großen und schweren Luxuslimousinen, da diese Fahrzeuge größere Herausforderungen beim Einhalten der verbindlichen Grenzwerte haben. Demzufolge hat die Bundesregierung Bedenken, dass so wirtschaftliche Nachteile für die deutsche Automobilindustrie entstehen würden und versucht Zeit zu gewinnen. Der Spendenfall lässt vermuten, dass hierdurch eine Einflussnahme auf die politischen Entscheidungen versucht wird, was allerdings nicht bewiesen werden kann.

Schlussendliche veränderte Verabschiedung des CO₂-Standards:

Zum einen beinhaltet der Kompromiss, dass das 95g-Ziel ab 2020 von lediglich 95% der Neuwagen eingehalten werden muss. Zum anderen werden sogenannte „Supercredits“ eingeführt. Diese Verrechnungseinheit gibt Herstellern die Möglichkeit, ihre verkauften emissionsarmen Fahrzeuge im gesamten Flottendurchschnitt mit höherer Gewichtung zu berücksichtigen. Ein Elektroauto zählt so nicht nur als ein Fahrzeug mit 0g Emissionen, sondern beispielsweise zweifach.

Juli 2012:

Vorschlag der Europäischen Kommission für verpflichtende Co2-Standards für neue PKWS

24.04.2013:

merheitliche Zustimmung des Umweltausschusses im Europäischen Parlament

Juni:

EU-Parlament-, Kommission und Ratspräsidentschaft erzielen eine Einigung nach Verhandlungen ??

Mai 2013:

Brief von Matthias Wissmann an Angela Merkel

27.06.2013:

Deal soll durch Abstimmung im Europäischen Rat beschlossen werden

Deutsche Regierung sorgt für Verschiebung nach Oktober

09.10.2013:

drei Parteispenden in Höhe von jeweils 230.000€ von BMW-Aktionärin Johanna Quandt und ihre beiden Kinder (im Frühjahr angekündigt, aber erst nach Ende des Wahlkampfes überwiesen 15.10.2013 veröffentlicht nach Verschiebung der Abstimmung)

14.10.2013:

EU-Ratssitzung (nochmal verschoben?)

29.11.2013:

Entgültige Einigung

11.03.2014:

Verabschiedung des Gesetzes

BMW Parteispenden

Johanna Quandt und ihre Kinder sind zusammen mit über 46% an BMW beteiligt. Der Hersteller gilt bereits seit vielen Jahren als wichtigster Unterstützer der CDU.

