

07.03.2019

Der Flottenverbrauch – Ausbund seekranker EU-Bürokraten

Sie haben den Glauben an die Menschheit noch nicht verloren? Sie Glücklicher! Vermutlich haben Sie sich noch nie ernsthaft mit Bürokratie beschäftigt, oder zwangsweise beschäftigen müssen. Eines der größten, produktivsten und kostspieligsten Bürokratiemonster sitzt in Brüssel, und beglückt (oder tyrannisiert?) ganz Europa mit immer neuen Vorschriften. Alles, was speziell der deutschen Industrie schadet, scheint bei den Brüsseler Bürokraten besonders beliebt zu sein. Ein hervorragender Nährboden für Verschwörungstheoretiker. Bestes Beispiel für diese These ist die Festlegung von Grenzwerten für die Emissionen von Automobilen.

Die wichtigste Rolle dabei spielt der Ausstoß von klimaschädlichem CO₂. Das Mittel, mit dem die EU-Strategen die CO₂-Emissionen absenken wollen, nennt sich Flottenverbrauch. Er schreibt den Herstellern vor, wieviel CO₂ pro 100 Kilometer ihre europaweit verkauften Fahrzeuge im Mittel ausstoßen dürfen. Im Moment beträgt der Grenzwert 130 g/km, ab Ende 2021 gelten 95 g/km, ab 2025 75 g/km, ab 2030 nur noch 60 g/km.

Im Moment sieht die Bilanz der wichtigsten Automobilhersteller folgendermaßen aus:

CO₂-Bilanzen der Autohersteller in der EU

Konzern	Gewicht (in kg)	CO ₂ -Ausstoß 2017 (in g/km)	Veränderung zu 2016	Ziel für 2020/21	Abstand zum Ziel
Toyota	1.359	103	-2	94	9
Renault-Nissan	1.310	112	1	93	19
PSA	1.273	112	2	91	21
BMW	1.570	122	-1	101	21
Daimler	1.607	127	2	103	24
Branchendurchschnitt	1.390	119	1	95	24
Ford	1.393	121	1	95	26
Volkswagen	1.420	122	2	96	26
Hyundai Motor Corporation	1.348	122	-3	94	28
FCA	1.259	120	0	91	29

Grafik: Seyerlein/»kfz-betrieb« • Quelle: ICCT

Wie die Zahlen zustande kommen sehen Sie in der [VDA-Tabelle](#). Hier erfährt man auch, warum die Vorgaben der Spalte „Ziel für 2020/21“ von 95 g/km abweichen. Es hat etwas mit dem Flottengewicht aus Spalte 2 zu tun. Nur die Differenz zu 95 g/km anzusetzen, war den Bürohengsten

zu einfach. Eine weitere Ungereimtheit ist die Berücksichtigung des NEFZ-Verbrauchs, und nicht des gültigen WLTP-Verbrauchs. Liegen in Zukunft nur noch die WLTP-Daten vor, wird nach einem bestimmten Schlüssel auf NEFZ umgerechnet.

Bemerkungen zu den einzelnen Werten:

- Toyota schneidet sehr günstig ab, wegen der hohen Anzahl an Hybrid-Modellen.
- BMW profitiert vom Mini und vom hohen Flottengewicht.
- Daimler profitiert vom Smart und ebenfalls vom hohen Gewicht.
- VW leidet unter den hohen Werten von Audi und Porsche.

Was kostet der Spaß? Dazu ein paar Rechenbeispiele anhand einiger fiktiver Modelle. Gerechnet wird „stand alone“ nur das einzelne Fahrzeugmodell ohne Gewichts- und sonstige Kompensationen.

Typ	Motor	Kraftstoff	NEFZ-Verbrauch	CO2	CO2	Überschreitung von 95 g/km	Strafzahlung pro Fahrzeug
			L/100 km	g/L	g/km	g/km	Euro
Limo	3-Zyl. 1,5 L	Benzin	5,0	23	115	20	1.900
Limo	4-Zyl. 2 L	Diesel	5,0	26	130	35	3.325
SUV	4-Zyl. 2 L	Diesel	6,0	26	156	61	5.795
Limo	6-Zyl. 3 L	Diesel	7,0	26	182	87	8.265
SUV	6-Zyl. 3 L	Diesel	8,0	26	208	113	10.735
E-Mobil	Elektro	Strom	0	0	0	-95	-9.025

Wenn modellbezogene Strafzahlungen bei Volumenmodellen wie BMW 1er, Audi A4, Mercedes A-Klasse und VW Golf bereits über 3.000 Euro betragen, muss einem um die deutsche Autoindustrie angst und bange werden. Da kommen schnell etliche Milliarden zusammen. Kein Wunder, dass alle Hersteller verzweifelt versuchen, möglichst viele BEVs und Hybride zu verkaufen. Besonders BEVs sind geeignet, den Flottenverbrauch zu senken, bekommen sie doch ein CO₂ von Null Prozent angerechnet.

Was ist an der Methode des Flottenverbrauchs auszusetzen?

1. Die unverhohlene Bevorzugung von Elektromobilen. Davon profitiert in erster Linie China. Nicht nur komplette Fahrzeuge werden in Kürze auf dem europäischen Markt angeboten, bereits jetzt stammen wesentliche Bausteine eines jeden Elektroantriebs aus China.
2. BEVs mit Null Prozent anzusetzen ist in klimatechnischer Hinsicht Schwachsinn. Nicht nur der Verbrennungsmotor, auch der [Elektroantrieb](#) erzeugt CO₂. Zwar nicht im Fahrzeug selbst, aber in den Kraftwerken. Im Moment rechnet man mit 559 g CO₂/kWh. Es sieht nicht danach aus, dass sich diese Werte in den nächsten Jahren drastisch verändern.

3. Das empfindliche Handicap für die deutsche Autoindustrie. Der Grenzwert von 95 g/km und alle weiteren Grenzwerte sind heillos überzogen. Wollen die Strategen in Brüssel nicht wahrhaben, dass die Autoindustrie in Europa der wichtigste Industriezweig ist? Oder will man ihn gar bewusst irreparabel schädigen?
4. Beim Flottenverbrauch finanzieren die „Kleinen“ die „Großen“. Fahrzeuge der kleinen Klasse und der Kompaktklasse sorgen für einen einigermaßen moderaten Flottenverbrauch, der kommt vor allem der Mittelklasse und der Luxusklasse zugute.
5. Mit Strafzahlungen der Hersteller hebt man das Gesetz der freien Marktwirtschaft von Angebot und Nachfrage aus. Richtig wäre, jedes verkaufte Fahrzeug mit einer einmaligen CO₂-Steuer beim Kauf zu belegen. Die Käufer kleiner Fahrzeuge mit niedrigem Verbrauch zahlen wenig, Käufer großer Spritschlucker zahlen viel.
6. Es ist schwer einzusehen, warum deutsche Hersteller Strafen für Fahrzeuge zahlen sollen, die in Frankreich, Italien und Spanien gekauft werden. Niemand anderer als der Endverbraucher ist verantwortlich für den CO₂-Ausstoß, durch die Wahl des Fahrzeugs und die gefahrenen Kilometer.
7. Warum ausgerechnet die Autoindustrie? Genauso gut könnte man doch die Hersteller von Flugzeugen, Kreuzfahrtschiffen und Waschmaschinen mit CO₂-Strafen belegen.
8. Die Fixierung auf die NEFZ-Werte ist ein großer Fehler. Man weiß ja inzwischen, dass es beim NEFZ leichter fällt, die Ergebnisse zu optimieren als beim WLTP. Früher oder später wird die DUH diesen Aspekt aufgreifen, und ein gerichtliches Verbot für alle nicht WLTP-konformen Fahrzeuge erzwingen. (Finanziert von Toyota und USA?)

Diese Vorgehensweise spült viele Milliarden in die Kassen der EU. Wozu? Muss sich der sündhaft teure Beamtenapparat damit finanzieren? Am Erstaunlichsten ist, dass sich die deutsche Regierung das ohne Gegenwehr gefallen lässt. Die CO₂-Strafsteuer könnte schließlich auch der deutsche Fiskus einstreichen, ebenso wie der französische, italienische und spanische.

Nicht nur die Engländer, auch viele andere Länder haben die Gängelei durch die EU reichlich satt. Das heißt noch lange nicht, dass sie keine überzeugten Europäer wären. Nur leider verstehen es die Bürokraten aus Brüssel meisterhaft, einen Keil zwischen die Mitgliedsländer zu treiben. Sie mischen sich überall ein, bis hinunter in die Entscheidungen von Kommunen, seien es Straßenbahnen oder Catering von Kindergärten und Krankenhäusern.

Für ein „Wehret den Anfängen“ ist es leider zu spät.

Aber ein entschiedenes „**Wehret den Auswüchsen**“ muss möglich sein.

Jacob Jacobson