

Fallbeispiel:

Die Autoindustrie und die Regelung der Pkw-Effizienzlabel

Seit dem 1. Dezember 2011 müssen alle in Deutschland zum Verkauf angebotenen Autos mit einem neuen Energieeffizienzlabel gekennzeichnet werden. Es löst das bislang für Pkw vorgeschriebene europäische Label ab und enthält als wesentliche Neuerung eine Farbskala, wie sie bereits von Kühlschränken und Waschmaschinen bekannt ist. Pkw werden in die Effizienzklassen A+ bis G eingeteilt. Als Grundlage für die Berechnung der Effizienzklassen dienen sowohl der CO₂-Ausstoß als auch das Gewicht des jeweiligen Fahrzeugs.

Umweltverbände behaupten, dass die Grundlagen der Gesetzesentwürfe größtenteils von der Automobilindustrie stammen. Bereits im Jahr 2011, kurz nach Inkrafttreten der Verordnung, hatte es Kritik an dem Energielabel für Pkw gegeben: Die Beeinflussung des Energielabels durch das Gewicht des Fahrzeugs führe dazu, dass durch mehr Gewicht eine bessere Effizienzklasse erreicht werden kann. So können schwerere Fahrzeuge effizienter sein als leichte. Während zum Beispiel ein Kleinwagen vom Typ Fiat 500 in die zweitschlechteste Kategorie (F) fällt, erhält ein rund 2,5 Tonnen schwerer Porsche Cayenne das zweitbeste Rating (B) (Quelle: Spiegel). Dies sei eine klare Bevorzugung von Geländewagen und schweren Fahrzeugen, wie sie besonders die deutschen Hersteller produzieren.

Deshalb forderten Umweltverbände im Jahr 2010, nach der Verabschiedung des Gesetzes durch die Bundesministerien, Akteneinsicht. Diese wurde jedoch von den Ministerien verweigert. Erst eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs im Juni 2013 erbrachte die Offenlegung der Akten. Aus diesen geht ein Brief hervor, den der Präsident des Verbandes der Automobilindustrie Matthias Wissmann im Februar 2010 an den Vorsitzenden des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Rainer Bomba, schrieb.

In diesem Brief empfiehlt der Verband der Automobilindustrie die Benutzung von „verständlichen Farbplaketten“. Er versichert, dass es bereits eine Einigung mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie über „einen konkreten Vorschlag“ gebe. Im Anhang des Briefes findet sich eine weitgehend ausgearbeiteter Vorschlag der deutschen Automobilindustrie zur Energiekennzeichnung. Diese Kennzeichnung wird zudem als „Vorbild und Maßstab für Europa“ beworben. Durch eine schnelle Umsetzung dieser Position könne eine drohende, schärfere EU-Regelung abgewendet werden.

Der Vorschlag sieht vor, Segmente zu bilden, damit Kleinwagen nicht automatisch bevorzugt würden. Für den Kunden solle das Ziel sein, das sparsamste Auto im jeweiligen Segment zu identifizieren. Denn „dass ein großes Auto mehr verbraucht als ein kleines, ist für jeden klar, auch für den, der sich ein großes Fahrzeug kaufen will.“ Es sollen Effizienzklassen gebildet werden, in die das Gewicht des Fahrzeugs als wesentliche Größe mit eingeht.

Vor diesem Hintergrund kommen Umweltverbände zur Bewertung, dass die deutsche Automobilindustrie nicht nur Einfluss auf die Ausgestaltung des Gesetzes genommen, sondern dieses auch ganz wesentlich initiiert und in ihrem Sinne verfasst hat. Mit den veröffentlichten Akten ist belegt, dass die Industrieverbände und die Unternehmen an der Gesetzgebung bereits vor Veröffentlichung des Entwurfs beteiligt waren. Dies widerspricht klar den Bestimmungen der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Ministerien (GGO). Weitere Unterlagen belegen, dass die Vorstände von VW und Daimler im April 2010 einen Brief an Bundesumweltminister Röttgen (CDU) schrieben. Darin formulierten die beiden Vorstände den Wunsch, die Verordnung gezielt so zu verändern, dass auch die Fahrzeuge von Daimler und VW in die Effizienzklasse A+ fallen.

Außerdem wurde die Akteneinsicht auch nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes systematisch verweigert. Erst nach der Bundestagswahl 2013 wurden die Akten bereitgestellt. Scheinbar wollte die Bundesregierung diese nicht vor der Wahl zur Verfügung stellen, weil sich daraus ergibt, dass nicht das Ministerium den Entwurf erarbeitet hat, sondern der Verband der Automobilindustrie. Vor diesem Hintergrund sind auch die Spenden aus der Automobilindustrie an die Parteien von entscheidender Bedeutung. Laut Umweltorganisationen sind in den entscheidenden Monaten vor der Gesetzgebung knapp 800.000 Euro aus der Autoindustrie bzw. von den BMW-Hauptanteilseignern bei den Parteien CDU, CSU und FDP eingegangen. Umweltverbände fordern eine Überarbeitung des Gesetzes und schlagen vor, Energielabels nur am Verbrauch und am CO₂-Ausstoß zu orientieren.

Quellen:

<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/effizienzlabel-fuer-neuwagen-alles-ausser-sinnvoll-a-800825.html>

[http://duh.de/pressemitteilung.html?tx_ttnews\[tt_news\]=3202](http://duh.de/pressemitteilung.html?tx_ttnews[tt_news]=3202)

https://lobbypedia.de/wiki/Verband_der_Automobilindustrie#Spenden_der_Automobilkonzerne_an_CDU.2FCSU_2009.E2.80.932013