

Brüssel zieht zu Unrecht Milliarden Euro von Autoherstellern ein

Welt, 07.08.2024, Stefan Beutelsbacher

https://www.welt.de/wirtschaft/plus252868850/Verbrenner-EU-kassiert-laut-Gutachten-zu-Unrecht-Milliarden-Euro-an-Strafen.html?sc_src=email_6298217&sc_lid=620894241&sc_uid=9b9AoAfTYB&sc_lid=2421&sc_cid=6298217&cid=email.crm.lc.eg.wp.nl.nl.em.wirtschaft.6298217&sc_eh=94c824e22aa172ca1

Die Kommission bestraft Autobauer, wenn sie die Flottengrenzwerte überschreiten. Deutsche Hersteller haben 2022 3,7 Milliarden Euro gezahlt. Doch einem Rechtsgutachten zufolge darf die EU das gar nicht. Womöglich verstößt sie seit 2009 gegen ihre eigenen Verträge.

Bei einer Sitzung des Bundesrats im März 2008 meldet sich der bayerische Staatsminister für Europaangelegenheiten zu Wort. Er kritisiert die EU, weil sie Pkw-Hersteller bestrafen will, die zu schmutzige Wagen bauen. Geldbußen seien inakzeptabel, sagt der Mann. „Sie führen dazu, dass die Autos teurer werden.“ Zudem fehle wahrscheinlich die rechtliche Grundlage dafür.

Auch der Ministerpräsident Niedersachsens sah es an jenem Tag vor mehr als 15 Jahren so. Die beiden Politiker hießen Markus Söder und Christian Wulff. Der eine wurde später bayerischer Ministerpräsident, der andere Bundespräsident. Wie sich nun zeigt, waren sie ihrer Zeit – wenigstens bei dem Thema Verbrenner – wohl voraus.

Nicht lange nach der Bundesratssitzung beschloss Brüssel die ersten sogenannten Flottengrenzwerte. Die Autos eines Herstellers durften durchschnittlich nur noch 130 Gramm Kohlendioxid je Kilometer ausstoßen. Heute sind es 95 Gramm, ab 2035 sollen es null sein – das wäre dann das Ende des Verbrenners, wie wir ihn kennen.

Außerdem entschied die EU damals: Erfüllt ein Pkw-Konzern die Werte nicht, muss er Strafe zahlen. Die Bedenken von Söder und Wulff wurden also ignoriert. Jetzt zeigt sich: Das war vielleicht ein Fehler.

Laut einem Gutachten, das WELT vorliegt, zieht Brüssel seit dem Jahr 2009 zu Unrecht Milliarden Euro von Autoherstellern ein. Die EU kassiert demnach für Modelle, die zu viel CO₂ ausstoßen, obwohl sie das nicht darf. Es gebe für diese Praxis keine Grundlage in den europäischen Verträgen, schreibt Martin Kment, Professor an der Universität Augsburg. Auch die Überführung der Einnahmen in den europäischen Haushalt sei vertragswidrig.

Das Gutachten gab UNITI in Auftrag, ein Verband, der für E-Fuels kämpft. Das Ergebnis, zu dem Kment kommt, ist bemerkenswert: Verfehlen Autobauer die Klimaziele der EU, können nur die Mitgliedstaaten sie bestrafen – nicht Brüssel. Und ihnen, den Staaten, stehen auch die Geldbußen zu. Andere Juristen sehen es ähnlich. Manche meinen sogar, betroffene Unternehmen hätten einen Anspruch auf Erstattung.

Strafen in Höhe von 3,68 Milliarden Euro

All das klingt abstrakt. Doch die Folgen für Europas Unternehmen sind real. Kment stellt in seinem Gutachten eine Rechnung an. Die Abgabe, die bei einer Überschreitung der Emissionen fällig wird, beträgt gemäß den EU-Regeln pro Gramm Kohlendioxid je Kilometer 95 Euro.

Dieser Wert wird noch mit den neu zugelassenen Fahrzeugen des Herstellers multipliziert. Resultat: Im Jahr 2022, so Kment, hätten allein Deutschlands Pkw-Konzerne Strafen in Höhe von 3,68 Milliarden Euro an die EU zahlen müssen. Eine Summe, die Brüssel nicht zusteht, glaubt man Kment.

Brüssel, Deutschland und der Verbrenner, das ist eine komplizierte Geschichte. Ab 2035 will die EU Neuwagen mit Verbrennungsmotoren verbieten, es sei denn, sie fahren mit E-Fuels, also synthetischem Sprit. Der deutsche Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) hatte sich für diese Ausnahme eingesetzt.

Technisch, heißt es von den Autoherstellern, ließe sich das „E-fuel-only-Auto“ machen. Zum Beispiel sei eine Abschaltvorrichtung denkbar: Betankt man das Fahrzeug mit Benzin oder Diesel, springt der Motor nicht mehr an. Sensoren würden den Unterschied erkennen.

Doch politisch ist die Sache heikel. Brüssel war lange Zeit gegen E-Fuels. Erst auf Druck der Konservativen im EU-Parlament schwenkte die Kommission um. Präsidentin Ursula von der Leyen will dem Verbrenner nun noch eine Chance geben.

Um die Klimaziele der EU zu erreichen, heißt es in ihrem Programm für die kommenden fünf Jahre, sei ein technologieneutraler Ansatz erforderlich, bei dem E-Fuels eine Rolle spielen. Welche Rolle genau sagt von der Leyen noch nicht.

Wie geht es jetzt weiter? Die Chancen auf ein Comeback des Verbrenners steigen zumindest. Auch wenn viele Wissenschaftler und Umweltschützer dagegen sind.

Die Brüsseler NGO Transport & Environment rechnet vor: E-Fuel-Autos seien fast fünfmal weniger effizient als Elektroautos. Denn die Gewinnung der Kraftstoffe verschlinge große Mengen Strom. Deutlich mehr, als man zum Laden von Batteriefahrzeugen brauche.

Zudem bestehen juristische Hürden. So ist noch unklar, wie die Kraftstoffe auf die Flottengrenzwerte angerechnet werden sollen. Bisher entscheidet in der Logik Brüssels nur eine Frage darüber, ob ein Auto schmutzig ist oder sauber: Wie viele Abgase strömen aus dem Auspuff?

Hier liegt das Problem für E-Fuels. Der Sprit basiert auf Wasserstoff und Kohlendioxid und wird mit Ökostrom produziert. Die Hersteller saugen so viel CO₂ aus der Luft ab, wie die Autos später freisetzen – daher gelten E-Fuels als klimaneutral. Aber Brüssel stuft sie als dreckig ein. Weil hinten am Auspuff etwas herauskommt.

Kment, der Professor aus Augsburg, kritisiert diesen Ansatz in seinem Gutachten. Denn die EU erfasst nur einen Teil der Emissionen eines Pkws. Nämlich die Abgase, die beim Fahren entstehen. Alles andere blendet Brüssel aus. Deshalb gelten Elektroautos bisher als sauber. Der Kommission ist egal, ob der Strom für einen

Tesla mit Wind erzeugt wird oder mit Kohle. Es zählt allein, dass er auf der Straße kein CO₂ ausstößt.