

Verbraucherzentrale Bundesverband · Markgrafenstraße 66 · 10969 Berlin

Frau Bundeskanzlerin
 Dr. Angela Merkel, MdB
 Willy-Brandt-Str. 1
 10557 Berlin

Büro der Kanzlerin							
BK/in	Chef BK	1	2	3	4	5	6
Nr.: 157/191/A		Anl.:					
10. JUNI 2013							
<input type="checkbox"/> z. K.		<input type="checkbox"/> Begrüß					
<input type="checkbox"/> AE		<input type="checkbox"/> Termin					
<input type="checkbox"/> WV		<input type="checkbox"/> Kopie					
<input type="checkbox"/> d. R.		<input type="checkbox"/>					

Vorstand

Markgrafenstraße 66
 10969 Berlin

Besuchereingang
 Rudi-Dutschke-Straße 17

Tel. (030) 258 00-510
 Fax (030) 258 00-518
 info@vzbv.de
 www.vzbv.de

Unser Zeichen
 GB/Le

Telefon
 - 511

Fax
 - 518

Datum
 06.06.2013

CO₂-Grenzwerte für Neuwagen

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,

Die Verhandlungen über CO₂-Grenzwerte für Neuwagen sind auf europäischer Ebene in der entscheidenden Phase. Aus Verbrauchersicht bieten anspruchsvolle CO₂-Grenzwerte eine einmalige Chance, die Kosten für Mobilität zu senken. Die Rechnung ist einfach: Je niedriger der Kraftstoffverbrauch, desto geringer die CO₂-Emissionen und desto geringer die Tankrechnung. Und je höher die Spritpreise steigen, desto wichtiger wird es, den Verbrauch zu reduzieren. Der für 2020 angestrebte Grenzwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer bringt Neuwagenkäufern bei heutigen Spritpreisen eine Ersparnis von 350 Euro pro Jahr. Die zusätzlichen Herstellungskosten amortisieren sich dadurch innerhalb weniger Jahre. Für Gebrauchtwagenkäufer ist der Aufpreis bei den Anschaffungskosten geringer und der entlastende Effekt durch die gesparten Spritkosten daher noch höher.

Aus Verbrauchersicht ist es zentral, dass der dem CO₂-Ziel zugrundeliegende Normverbrauch der Realität angepasst wird. Derzeit weichen die Herstellerangaben zum Normverbrauch neuer Autos immer stärker vom tatsächlichen Verbrauch ab. Laut einer Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT) verbrauchen Autos im Schnitt 25 Prozent mehr Sprit als die Hersteller angeben. Das belastet die Autofahrer durchschnittlich mit Zusatzausgaben in Höhe von 300 Euro pro Jahr.

Unternehmen und Verbraucher brauchen ein politisches Signal, dass die CO₂-Reduktion bei PKW eine Daueraufgabe bleibt, bis alternative Antriebsformen CO₂-freie Mobilität ermöglichen. Daher sollte bereits mit der jetzigen Revision der Grenzwerte ein Reduktionsziel für die Zeit ab 2025

Vorsitzender des
 Verwaltungsrates
 Lukas Siebenkotten
 Vorstand
 Gerd Billen

Bank für Sozialwirtschaft
 BLZ 100 205 00
 Kto: 33 00 300

USt-IdNr.: DE 224135391
 Steuer-Nr.: 27/657/50929
 Vereinsregister Amtsgericht
 Charlottenburg 20423 Nz

Stum 25.06.2013

festgelegt werden. Ein Zielkorridor zwischen 68 und 78 Gramm CO₂ pro Kilometer, wie ihn das EU-Parlament vorschlägt, wäre hierfür sinnvoll. Eine solche langfristige Zielvorgabe schützt die Verbraucher vor weiteren Preissteigerungen beim Kraftstoff, gibt den Herstellern Planungssicherheit und schafft zugleich Anreize, in CO₂-freie Antriebsformen zu investieren.

Aus Verbrauchersicht ist wichtig, dass der Grenzwert das hält, was er verspricht. Insbesondere sollte der Grenzwert nicht durch mehrfache Anrechnung von Elektroautos als Nullemissions-Fahrzeuge („Supercredits“) aufgeweicht werden. Nur wenn die CO₂-Reduktion durch eine verbesserte Effizienz der Autos erreicht wird, kommt sie den Verbrauchern auch in Form niedrigerer Tankrechnungen zugute. Supercredits würden hingegen dazu führen, dass der Grenzwert für herkömmliche Autos faktisch heraufgesetzt wird und den Käufern dieser Autos dadurch Ersparnisse bei den Spritkosten entgehen.

Unterschiedliche Fahrzeuggrößen führen zu unterschiedlichen Verbrauchswerten. Nach den aktuellen Regelungen entscheidet das Fahrzeuggewicht über den Grenzwert. Je schwerer das Auto ist, desto höher ist der zulässige CO₂-Ausstoß. Das ist jedoch nicht sinnvoll – mit Blick auf die Absenkung von Spritverbrauch und CO₂-Emissionen wäre es wichtig, dass die Autoindustrie einen Anreiz hat, das Fahrzeuggewicht zu reduzieren. Ein solcher Anreiz fehlt aber aktuell. Wenn ein Autohersteller heute das Fahrzeuggewicht reduziert, fällt der Wagen dadurch in eine ungünstigere Emissionsklasse und darf weniger CO₂ emittieren als zuvor mit höherem Gewicht.

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin, die Verbraucher in Deutschland erwarten von der Politik wirksame Schritte, damit Mobilität in Zeiten steigender Kraftstoffpreise bezahlbar bleibt. Daher ist die Revision der CO₂-Grenzwerte aus Verbrauchersicht von großer Bedeutung. Wir bitten Sie, dies in den bevorstehenden Verhandlungen im Auge zu behalten.

Ein gleichlautendes Schreiben erhalten auch Bundesministerin Ilse Aigner sowie die Bundesminister Peter Altmaier, Dr. Philipp Rösler und Dr. Peter Ramsauer.

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Billen
Vorstand

Posteingang AL 4

10. JUNI 2013

verbraucherzentrale

Bundesverband

Verbraucherzentrale Bundesverband · Markgrafenstraße 66 · 10969 Berlin

Vorstand

Markgrafenstraße 66
10969 Berlin

Besuchereingang
Rudi-Dutschke-Straße 17

Tel. (030) 258 00-510
Fax (030) 258 00-518
info@vzbv.de
www.vzbv.de

Frau Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel, MdB
Willy-Brandt-Str. 1
10557 Berlin

Büro der Kanzlerin							
BK'in	Chef BK	1	2	3	4	5	6
Nr.: 15719/A Anl.:							
- 7. JUNI 2013							
<input type="checkbox"/> z. K.	<input type="checkbox"/> AE	<input type="checkbox"/> WV.	<input type="checkbox"/> b. R.	<input type="checkbox"/> Beantw.	<input type="checkbox"/> Termin	<input checked="" type="checkbox"/> Kopie	<input type="checkbox"/> Datum
				Fax - 518		06.06.2013	

Unser Zeichen
GB/Le

Telefon
- 511

vva 110/6
ALZ
Stallg
06.06.2013

CO₂-Grenzwerte für Neuwagen

207/6

→
42/421
Luz
06 10/6

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,

Die Verhandlungen über CO₂-Grenzwerte für Neuwagen sind auf europäischer Ebene in der entscheidenden Phase. Aus Verbrauchersicht bieten anspruchsvolle CO₂-Grenzwerte eine einmalige Chance, die Kosten für Mobilität zu senken. Die Rechnung ist einfach: Je niedriger der Kraftstoffverbrauch, desto geringer die CO₂-Emissionen und desto geringer die Tankrechnung. Und je höher die Spritpreise steigen, desto wichtiger wird es, den Verbrauch zu reduzieren. Der für 2020 angestrebte Grenzwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer bringt Neuwagenkäufern bei heutigen Spritpreisen eine Ersparnis von 350 Euro pro Jahr. Die zusätzlichen Herstellungskosten amortisieren sich dadurch innerhalb weniger Jahre. Für Gebrauchtwagenkäufer ist der Aufpreis bei den Anschaffungskosten geringer und der entlastende Effekt durch die gesparten Spritkosten daher noch höher.

1) 13.06.13
Klaus Kienbaum
Klaus Fensch
2) WV ✓
11/6

Aus Verbrauchersicht ist es zentral, dass der dem CO₂-Ziel zugrundeliegende Normverbrauch der Realität angepasst wird. Derzeit weichen die Herstellerangaben zum Normverbrauch neuer Autos immer stärker vom tatsächlichen Verbrauch ab. Laut einer Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT) verbrauchen Autos im Schnitt 25 Prozent mehr Sprit als die Hersteller angeben. Das belastet die Autofahrer durchschnittlich mit Zusatzausgaben in Höhe von 300 Euro pro Jahr.

Unternehmen und Verbraucher brauchen ein politisches Signal, dass die CO₂-Reduktion bei PKW eine Daueraufgabe bleibt, bis alternative Antriebsformen CO₂-freie Mobilität ermöglichen. Daher sollte bereits mit der jetzigen Revision der Grenzwerte ein Reduktionsziel für die Zeit ab 2025

Vorsitzender des
Verwaltungsrates
Lukas Siebenkotten
Vorstand
Gerd Billen

Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 100 205 00
Kto: 33 00 300

UST-IdNr.: DE 224135391
Steuer-Nr.: 27/657/50929
Verinsregister Amtsgericht
Charlottenburg 20423 Nz

421-64101-Au-035/4/2013
Hauptregistratur Bundeskanzleramt

Bundesverband der Verbraucherzentralen
und Verbraucherverbände
Verbraucherzentrale Bundesverband e. V.

→ für m.f.
11/6

festgelegt werden. Ein Zielkorridor zwischen 68 und 78 Gramm CO₂ pro Kilometer, wie ihn das EU-Parlament vorschlägt, wäre hierfür sinnvoll. Eine solche langfristige Zielvorgabe schützt die Verbraucher vor weiteren Preissteigerungen beim Kraftstoff, gibt den Herstellern Planungssicherheit und schafft zugleich Anreize, in CO₂-freie Antriebsformen zu investieren.

Aus Verbrauchersicht ist wichtig, dass der Grenzwert das hält, was er verspricht. Insbesondere sollte der Grenzwert nicht durch mehrfache Anrechnung von Elektroautos als Nullemissions-Fahrzeuge („Supercredits“) aufgeweicht werden. Nur wenn die CO₂-Reduktion durch eine verbesserte Effizienz der Autos erreicht wird, kommt sie den Verbrauchern auch in Form niedrigerer Tankrechnungen zugute. Supercredits würden hingegen dazu führen, dass der Grenzwert für herkömmliche Autos faktisch heraufgesetzt wird und den Käufern dieser Autos dadurch Ersparnisse bei den Spritkosten entgehen.

Unterschiedliche Fahrzeuggrößen führen zu unterschiedlichen Verbrauchswerten. Nach den aktuellen Regelungen entscheidet das Fahrzeuggewicht über den Grenzwert. Je schwerer das Auto ist, desto höher ist der zulässige CO₂-Ausstoß. Das ist jedoch nicht sinnvoll – mit Blick auf die Absenkung von Spritverbrauch und CO₂-Emissionen wäre es wichtig, dass die Autoindustrie einen Anreiz hat, das Fahrzeuggewicht zu reduzieren. Ein solcher Anreiz fehlt aber aktuell. Wenn ein Autohersteller heute das Fahrzeuggewicht reduziert, fällt der Wagen dadurch in eine ungünstigere Emissionsklasse und darf weniger CO₂ emittieren als zuvor mit höherem Gewicht.

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin, die Verbraucher in Deutschland erwarten von der Politik wirksame Schritte, damit Mobilität in Zeiten steigender Kraftstoffpreise bezahlbar bleibt. Daher ist die Revision der CO₂-Grenzwerte aus Verbrauchersicht von großer Bedeutung. Wir bitten Sie, dies in den bevorstehenden Verhandlungen im Auge zu behalten.

Ein gleichlautendes Schreiben erhalten auch Bundesministerin Ilse Aigner sowie die Bundesminister Peter Altmaier, Dr. Philipp Rösler und Dr. Peter Ramsauer.

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Billen
Vorstand

Bundeskanzleramt
10. JUNI 2013

verbraucherzentrale

Bundesverband

Verbraucherzentrale Bundesverband · Markgrafenstraße 66 · 10969 Berlin

Frau Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel, MdB
Willy-Brandt-Str. 1
10557 Berlin

Büro der Kanzlerin							
BK'in	Chef BK	1	2	3	4	5	6
Nr.: 15719/A		Anl.:					
- 7. JUNI 2013							
<input type="checkbox"/> z. K.	<input type="checkbox"/> Beantw.						
<input type="checkbox"/> AE	<input type="checkbox"/> Termin						
<input type="checkbox"/> WV	<input checked="" type="checkbox"/> Kopie	AC4 vVA 10/6					
<input type="checkbox"/> b. R.	<input type="checkbox"/> Fax	Datum 06.06.2013					

Vorstand

Markgrafenstraße 66
10969 Berlin

Besuchereingang
Rudi-Dutschke-Straße 17

Tel. (030) 258 00-510
Fax (030) 258 00-518
info@vzbv.de
www.vzbv.de

Unser Zeichen
GB/Le

Telefon
- 511

CO₂-Grenzwerte für Neuwagen

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,

Die Verhandlungen über CO₂-Grenzwerte für Neuwagen sind auf europäischer Ebene in der entscheidenden Phase. Aus Verbrauchersicht bieten anspruchsvolle CO₂-Grenzwerte eine einmalige Chance, die Kosten für Mobilität zu senken. Die Rechnung ist einfach: Je niedriger der Kraftstoffverbrauch, desto geringer die CO₂-Emissionen und desto geringer die Tankrechnung. Und je höher die Spritpreise steigen, desto wichtiger wird es, den Verbrauch zu reduzieren. Der für 2020 angestrebte Grenzwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer bringt Neuwagenkäufern bei heutigen Spritpreisen eine Ersparnis von 350 Euro pro Jahr. Die zusätzlichen Herstellungskosten amortisieren sich dadurch innerhalb weniger Jahre. Für Gebrauchtwagenkäufer ist der Aufpreis bei den Anschaffungskosten geringer und der entlastende Effekt durch die gesparten Spritkosten daher noch höher.

Aus Verbrauchersicht ist es zentral, dass der dem CO₂-Ziel zugrundeliegende Normverbrauch der Realität angepasst wird. Derzeit weichen die Herstellerangaben zum Normverbrauch neuer Autos immer stärker vom tatsächlichen Verbrauch ab. Laut einer Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT) verbrauchen Autos im Schnitt 25 Prozent mehr Sprit als die Hersteller angeben. Das belastet die Autofahrer durchschnittlich mit Zusatzausgaben in Höhe von 300 Euro pro Jahr.

Unternehmen und Verbraucher brauchen ein politisches Signal, dass die CO₂-Reduktion bei PKW eine Daueraufgabe bleibt, bis alternative Antriebsformen CO₂-freie Mobilität ermöglichen. Daher sollte bereits mit der jetzigen Revision der Grenzwerte ein Reduktionsziel für die Zeit ab 2025

Vorsitzender des
Verwaltungsrates
Lukas Siebenkotten
Vorstand
Gerd Billen

Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 100 205 00
Kto: 33 00 300

USt-IdNr.: DE 224135391
Steuer-Nr.: 27/657/50929
Vereinsregister Amtsgericht
Charlottenburg 20423 Nz

421-64101-Au-035/4/2013
Hauptregistratur Bundeskanzleramt

Bundesverband der Verbraucherzentralen
und Verbraucherverbände
Verbraucherzentrale Bundesverband e. V.

→
H.G.L. 322 u. C.
322
12-10/11
1.) Fr. Sibrid bitte mit
BML-Info. klären, wo für
BReg Antwort
2.) Dann kurze Vorlage
auf G.M.L. BML-Info
Wb

festgelegt werden. Ein Zielkorridor zwischen 68 und 78 Gramm CO₂ pro Kilometer, wie ihn das EU-Parlament vorschlägt, wäre hierfür sinnvoll. Eine solche langfristige Zielvorgabe schützt die Verbraucher vor weiteren Preissteigerungen beim Kraftstoff, gibt den Herstellern Planungssicherheit und schafft zugleich Anreize, in CO₂-freie Antriebsformen zu investieren.

Aus Verbrauchersicht ist wichtig, dass der Grenzwert das hält, was er verspricht. Insbesondere sollte der Grenzwert nicht durch mehrfache Anrechnung von Elektroautos als Nullemissions-Fahrzeuge („Supercredits“) aufgeweicht werden. Nur wenn die CO₂-Reduktion durch eine verbesserte Effizienz der Autos erreicht wird, kommt sie den Verbrauchern auch in Form niedrigerer Tankrechnungen zugute. Supercredits würden hingegen dazu führen, dass der Grenzwert für herkömmliche Autos faktisch heraufgesetzt wird und den Käufern dieser Autos dadurch Ersparnisse bei den Spritkosten entgehen.

Unterschiedliche Fahrzeuggrößen führen zu unterschiedlichen Verbrauchswerten. Nach den aktuellen Regelungen entscheidet das Fahrzeuggewicht über den Grenzwert. Je schwerer das Auto ist, desto höher ist der zulässige CO₂-Ausstoß. Das ist jedoch nicht sinnvoll – mit Blick auf die Absenkung von Spritverbrauch und CO₂-Emissionen wäre es wichtig, dass die Autoindustrie einen Anreiz hat, das Fahrzeuggewicht zu reduzieren. Ein solcher Anreiz fehlt aber aktuell. Wenn ein Autohersteller heute das Fahrzeuggewicht reduziert, fällt der Wagen dadurch in eine ungünstigere Emissionsklasse und darf weniger CO₂ emittieren als zuvor mit höherem Gewicht.

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin, die Verbraucher in Deutschland erwarten von der Politik wirksame Schritte, damit Mobilität in Zeiten steigender Kraftstoffpreise bezahlbar bleibt. Daher ist die Revision der CO₂-Grenzwerte aus Verbrauchersicht von großer Bedeutung. Wir bitten Sie, dies in den bevorstehenden Verhandlungen im Auge zu behalten.

Ein gleichlautendes Schreiben erhalten auch Bundesministerin Ilse Aigner sowie die Bundesminister Peter Altmaier, Dr. Philipp Rösler und Dr. Peter Ramsauer.

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Billen
Vorstand

von Ahlften, Renate

Von: Seegers, Ina (vzbv) [Ina.Seegers@vzbv.de]
Gesendet: Freitag, 7. Juni 2013 10:23
An: bk01
Cc: Lell, Otmar (vzbv)
Betreff: CO2-Grenzwerte für Neuwagen
Anlagen: CO2-Grenzwerte für Neuwagen Bundeskanzlerin Dr. Merkel.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersende ich Ihnen vorab per e-mail einen Brief von Gerd Billen, Vorstand des Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv), an Frau Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel.

Wir bitten darum, die Interessen der Verbraucher bei den Verhandlungen über die Neuregelung von CO2-Grenzwerten für Neuwagen auf europäischer Ebene angemessen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Dr. Otmar Lell

Dr. Otmar Lell
Referent Nachhaltigkeit und Verkehr

Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.
Federation of German Consumer Organisations

Markgrafenstraße 66, 10969 Berlin
Tel. (030) 258 00-319 / Fax (030) 258 00-328

lell@vzbv.de - www.vzbv.de

Vorstand: Gerd Billen
Vorsitzender des Verwaltungsrates: Lukas Siebenkötten
VR AG Charlottenburg 20423 Nz - Steuer-Nr.: 27/657/50929

Der vzbv auf YouTube
<http://www.youtube.com/vzbv>

This message has been scanned for viruses by BlackSpider MailControl