

M-BL
bereits per eDW zugeleitet

Berlin, 21. Juni 2013

Briefentwurf

Herrn Minister
a.d.D. *M*

Herrn
Gerd Billen
Vorstand des
Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.
Markgrafenstr. 66
10969 Berlin

*1. keine Antwort BM
2. Stelle, IV e.V.V.*

Betr.:
CO2-Grenzwerte für Neuwagen

[Redacted] 27/6 [Redacted] 7/6

*ich antworte
dann auch nicht*

Vom Leitungsbereich auszufüllen	
TGB-Nr.	4571
Eingang Leitung	21.06.2013
V-/U-Nr.	795
Rein- schrift	
Abzeichnungsliste	
St	Dr. Heitzer <i>4</i> · <i>27/6</i>
AL	[Redacted], IVA 21.06.13
UAL	[Redacted], IVA 21.06.13 [Redacted]
Referatsinformationen	
Referats- leiter	MR [Redacted], gez. [Redacted] IVA5, 21.6.13
Bearbei- ter	[Redacted]
Mit- zeichnung	
Referat und AZ	IV A 5 - 44 04 78/19

*LA 1
:v 21/6*

Bezug: Brief vom 06. Juni 2013

4 · 27/6
IV A 5
f.v. [Redacted] 28/6
[Redacted] 28/6

I. Stellungnahme

Herr Billen, Vorstand des Verbraucherzentrale Bundesverband e.V., schreibt Ihnen mit Blick auf die Verhandlungen um die künftige CO2-Regulierung von Pkw. Er plädiert für die Festlegung eines Zielkorridors von 68 bis 78 g CO2/km ab 2025 und lehnt eine Mehrfachanrechnung besonders emissionsarmer Fahrzeuge (Supercredits) ab. Darüber hinaus fordert Billen eine Anpassung des Normverbrauchs an den in der Realität ermittelten tatsächlichen Verbrauch. Diese Maßnahmen würden sich für die Verbraucher durch niedrigere Kraftstoffkosten auszahlen. Die zusätzlichen Herstellkosten würden sich innerhalb weniger Jahre amortisieren. Die ersten beiden Forderungen stehen im Kontrast zur Position der BReg. Eine vom BMWi in Auftrag gegebene Studie belegt, dass sich die mit niedrigeren Flottenzielwerten verbundenen zusätzlichen Herstellkosten nicht vollständig innerhalb der durchschnittlichen Haltedauer von Neuwagen amortisieren. Auch setzt sich die BReg für eine großzügigere Supercredits-Regelung ein.

...

Was die Anpassung des Normverbrauchs an den tatsächlichen Verbrauch angeht, so setzt sich die BReg dafür ein, dass die Arbeiten zum neuen Testzyklus WLTP möglichst schnell zu Ende geführt werden. Wichtige Fragen sind aber noch nicht abschließend geklärt.

Einen gleichlautenden Brief haben auch BK'in Merkel, BM Altmaier, BM Ramsauer und BM'in Aigner erhalten. Aus dem BK-Amt verlautete, dass man dort nicht an eine Beantwortung des Briefes denke. Auch BMU und BMVBS werden den Brief nicht beantworten. BMELV plant, ebenso zu verfahren.

Der Brief hat den Charakter eines Serienbriefes. Aus fachlicher Sicht ist eine Beantwortung nicht erforderlich. Vertreter des vzbv hatten im Frühjahr in einem Gespräch auf Arbeitsebene im BMWi die im Brief genannten Forderungen vorgestellt. Sollte dennoch eine Antwort erfolgen, schlagen wir nachfolgende kurze Höflichkeitsantwort vor.

II. Briefftextentwurf

Sehr geehrter Herr Billen,

vielen Dank für Ihren ^{Schreiben} ~~Brief~~ vom 06. Juni 2013, in dem Sie wichtige Punkte der Ausgestaltung der künftigen CO₂-Regulierung von Pkw ansprechen.

Wie Sie wissen, setzt sich die Bundesregierung für eine wirksamere Anreizförderung von besonders emissionsarmen Fahrzeugen ein. Nur eine frühzeitige Einführung dieser Fahrzeuge ^{bräuhc} ~~bringt~~ uns in die Lage, die CO₂-Emissionen auch langfristig weiter deutlich mindern zu können.

Zu recht weisen Sie darauf hin, dass der Normverbrauch näher an die Realität herangeführt werden sollte. Die Arbeiten an einem realistischeren Fahrzyklus und an einer neuen Testmethode sind bereits sehr ^{weit} fortgeschritten. Wichtige Fragen sind aber noch nicht abschließend geklärt, so dass eine definitive Festlegung ^{zum jetzigen Zeitpunkt} ~~bereits heute~~ verfrüht erscheint.

- 3 -

Mit freundlichen Grüßen