

AKTUELL

SPAR-AUTOS

„Unmöglich“ ist Deutsch

Raymond Klein

Die von der EU vorgeschriebene Senkung des CO₂-Ausstoßes wurde von deutschen Konzernen heftig bekämpft. Weil sie nun trotzdem erreicht wurde, hält Greenpeace weiterreichende Zielsetzungen für möglich.

Greenpeace, ist das nicht die Organisation, die Tankstellen blockiert, um die Autofahrer zu ärgern? Sicher, aber die Umwelt-NGO hat für die Menschen hinter dem Steuer auch ein Herz. In der neuen Studie „Cost of driving“ rechnet sie vor, wieviel Geld man sparen könnte, wenn der Verbrauch der Autos drastisch gesenkt würde.

Hält die EU daran fest, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von Neuwagen im Jahr 2020 auf 95 Gramm pro Kilometer zu begrenzen, so werden Luxemburger Autofahrer durchschnittlich 20 Prozent weniger Geld an den Zapfsäulen ausgeben. Als Vergleichsbasis nimmt die Studie ein Szenario, in dem die EU keine neuen Auflagen über 2015 hinaus macht - das erklärte Ziel großer Teile der Automobilindustrie. Im Greenpeace-Traum-Szenario dagegen - ein Mittelwert von 60 Gramm ab 2025 - könnten Jenny und Menni 700 Euro im Jahr sparen. Und sogar über 1.000 Euro, wenn die Erdölpreise schneller steigen als erwartet.

Die Studie berechnet die möglichen Entwicklungen für jedes der EU-15-Länder separat, doch die allgemeine Schlussfolgerung gilt für alle: Der Klimaschutz, um den es Greenpeace an erster Stelle geht, ist in diesem Fall eine gute Sache fürs Portemonnaie. Derzeit wenden europäische Autofahrer zwischen 1.235 und 2.143 Euro für Treibstoff auf, eine Senkung des durchschnittlichen Ausstoßes auf 95 Gramm würde diese Ausgabe bis 2020 auf zwischen 962 und 1.665 Euro drücken. Interessanterweise sind es jeweils die Luxemburger, die am günstigsten wegkommen, was sicher nicht daran liegt, dass sie am wenigsten fahren.

Dass die Autoindustrie den neuen Vorschriften skeptisch gegenübersteht, sollte nicht erstaunen. „Die PKW-Hersteller verdienen mit großen, schweren Spritfressern mehr Geld als mit sparsameren Fahrzeugen“,

schreibt Greenpeace. Bereits das 130-Gramm-Ziel für 2015 bereite ihr enorme Schwierigkeiten, klagte die Autoindustrie in den vergangenen Jahren, mehr sei technisch nicht drin. Eine zusätzliche Belastung gefährde Arbeitsplätze und sei der Anfang einer Deindustrialisierung Europas. Das ultimative Argument war, nur Besserverdienende könnten sich den Aufpreis von mehreren Tausend Euro für die Spar-Autos noch leisten.

Greenpeace hatte Anfang 2012 stellvertretend für die deutschen Konzerne VW als „Darth Vader“ des Klima-Kriegs gebrandmarkt, unter anderem in einer Aktion zum Auftakt des Luxemburger Autofestivals (woxx 1147). Im März reagierte VW mit der Ankündigung eines „grundlegenden ökologischen Umbaus“. Neben anderem wurde versprochen, das EU-Ziel für 2015 um zehn Gramm zu unterschreiten. Statt sich zu freuen, sah die NGO dies als Bestätigung ihres Verdachts, dass die Klagen der Vergangenheit, das Ziel sei „unmöglich“ zu erreichen, nur ein Trick waren. „Die EU-Politiker müssen darauf achten, nicht wieder denselben Fehler zu begehen, wenn sie die Emissionsstandards für 2020 überarbeiten“, so die Greenpeace-Mitarbeiterin Franziska Achterberg gegenüber der Online-Zeitung Euractiv.

Im Vorfeld der anstehenden Überarbeitung der CO₂-Standards gehen die Meinungen auch innerhalb der Autoindustrie auseinander. Das 95-Gramm-Ziel wird von den meisten Herstellern abgelehnt, vom Dachverband der Automobil-Zulieferer Clepa dagegen befürwortet. Dessen Sorge ist, dass die EU im internationalen Wettbewerb um Green-Car-Technologie den Kürzeren ziehen könnte. „Unsere Effizienzstandards zu senken, um einigen schwachen Firmen zu helfen, wäre Selbstmord“, so Clepa-Direktor Lars Holmqvist gegenüber Euractiv. Ganz so ökologisch wie die NGOs sind die Zulieferer dann doch nicht: Während die Greenpeace-Studie einen Mittelwert von 60 Gramm ab 2025 allein mit der klassischen Motortechnik erreichen will, hält die Clepa einen Wert von 80 Gramm für machbar - dank neuer Hybridfahrzeuge. Noch weniger sei nur mit Elektroantrieben möglich.

SHORT NEWS

Vorwärtsverteidigung

Wenn er noch einmal von France 2 oder einem anderen großen Fernsehsender um ein Interview zur Rolle des Finanzplatzes gebeten wird, will Luc Frieden dem trotz schlechter Erfahrungen zustimmen - allerdings am liebsten in Form eines Live-Interviews, das dann ungekürzt gesendet wird. Der Finanzminister war am vergangenen Freitag Opfer einer, wie er es nennt, „tendenziösen“ Berichterstattung geworden. Der nationale französische Sender hatte im Rahmen einer Reportage wissen wollen, ob der Finanzminister um die Machenschaften einiger großer internationaler Konzerne wisse: Ohne reelle wirtschaftliche Aktivitäten in Luxemburg zu haben, seien diese hier registriert und zahlten auch hier - möglichst geringe - Steuern. Luc Frieden konnte das natürlich nicht dementieren, wies aber drauf hin, dass überall auf der Welt internationale Gesellschaften sich dort niederlassen, wo es für sie verwaltungstechnisch und steuerrechtlich am günstigsten ist. Auch das „Ruling“, bei dem die Steuerverwaltung mit größeren Unternehmen „à la carte“ einen jeweils eigenen Abgabemodus aushandelt, existiere andernorts. Dennoch ließ Frieden durchblicken, dass nachgebessert werden soll. So sei es keine glückliche Lösung, wenn das „Ruling“ von einzelnen mittleren BeamtenInnen verhandelt würden - einer der Kritikpunkte des Antenne-2-Berichtes. Damit in Zukunft schlecht informierte JournalistInnen erst gar nicht auf falsche Gedanken kommen, sollen außerdem die „aktive Kommunikation“ des Finanzplatzes verbessert und vermehrt JournalistInnen zu Erkundungsreisen nach Luxemburg eingeladen werden.

Arcelormittal : La guerre continue

Alors que la semaine dernière, le géant de l'acier faisait continuellement la une des médias, que ce soit à cause de la manifestation des sidérurgistes lorrains, l'assemblée générale des actionnaires ou encore le réveil des conservateurs en ce qui concerne le traitement des usines luxembourgeoises, les vagues ne sont pas prêtes de s'aplatir. D'abord parce que Michel Wurth, le responsable des produits plats d'Arcelormittal et un des derniers Luxembourgeois visibles dans les hautes sphères de la multinationale, a cru bon de provoquer une fois de plus, en déclarant sur RTL qu'à son avis « un sujet aussi sérieux » que le futur de l'industrie sidérurgique luxembourgeoise ne devrait pas être discuté à la Chambre - ce qui a fait grincer des dents les Verts, qui lui opposent un communiqué dans lequel ils demandent justement le contraire. Il est tout de même étonnant qu'une discussion sur ce sujet n'aille pas de soi. Autre communiqué, jubilatoire cette fois-ci, du CSV qui se réjouit que lors de l'heure de questions au gouvernement ce mardi, le ministre Marco Schanck ait promis de récupérer les droits d'émission sur le site de Schiffflange, si celui-ci n'est pas remis en marche en 2012. Le hic est pourtant que si le haut-fourneau électrique de Schiffflange n'est pas remis en marche au courant de cette année, il sera de toute façon bon pour la casse.

Allocation anticonstitutionnelle ?

La décision gouvernementale très controversée de réduire le montant de l'aide sociale pour les demandeurs d'asile fait l'objet de nouvelles critiques. La semaine passée, le Conseil d'Etat a tout simplement mis en doute la constitutionnalité de cette mesure. Un avis critique évidemment repris par le Collectif réfugiés (LFR), qui rappelle avec la Haute corporation « que le Luxembourg est obligé par le droit international de porter l'assistance aux demandeurs de protection internationale et que cette assistance doit couvrir les besoins de base de chaque personne concernée dans le respect de la dignité humaine ». Le LFR relève également que les 25 euros alloués ne peuvent suffire et devront alors être complétés par des aides en nature ou des bons d'achat. Finalement, il souligne également la contradiction de différence de traitement entre les demandeurs de protection internationale (25 euros) et les retenus au Centre de rétention (90 euros mensuels), avertissant par là même qu'il ne pourrait cautionner une réduction des allocations de ces derniers.