

*Der politische Kampf um den Artikel 95- oder 175-Rückbezug*

## **F-Gase-Verordnung: alles hat Zeit!**

*Erhält die Automobilindustrie nun doch eine eigene Regelung?*

*Eigentlich waren die mit der EU-F-Gase-Verordnung vertrauten Branchenexperten davon ausgegangen, dass am 28. Juni 2004 der Umweltrat der EU-Mitgliedsstaaten einen eigenen Beschluss zu den F-Gase-Vorschlägen der Kommission fasst. Das war aber nicht der Fall, dieser wichtige Beratungspunkt stand noch nicht einmal auf der Tagesordnung.*

Was nun? Eine Analyse dieses aus Sicht der Kälte-Klima-Branche kaum noch verständlichen Handelns mag diese sein: Auf Betreiben einiger Staaten – dazu dürften auch die deutschsprachigen zählen – lässt man sich für das Treffen einer Entscheidung einfach Zeit, um damit zunächst einmal zu verhindern, dass eine F-Gase-Verordnung nach dem Konzept der EU-Kommission und nach dem Willen des (alten) Europäischen Parlaments verabschiedet wird. Beide Institutionen hatten sich ja darauf festgelegt, dass sich die künftige F-Gase-Verordnung auf Artikel 95 des EG-Vertrags und nicht auf Artikel 175 stützt.

Was bedeutet das? Hier der Versuch einer abgekürzten Erklärung: Die EU-FCKW/H-FCKW-Verordnung 2037/00 stützt sich mit ihrem Schwerpunkt „Umweltschutz“ auf den Artikel 175 EG-Vertrag, was ja vollkommen richtig ist, soll doch der Zerstörung der Ozonschicht durch den FCKW/H-FCKW-Eintrag gemäß Montreal-Protokoll (irgendwann) zu 100 Prozent Einhaltung geboten werden. Artikel 175 lässt in der Zielsetzung parallel weitergehende nationale Verordnungs-Maßnahmen zu. Bestes Beispiel: die stringenten Verbotsregelungen in der deutschen FCKW-Halon-Verordnung von 1991!

Anders sieht es bei den F-Gase-„Verboten“ aus. Die stützen sich nämlich auf das Kyoto-Protokoll, das (nur) von Reduktionen und keinesfalls von Verboten so ge-

nannter klimaschädigender Gase ausgeht. Daraus folgert, dass ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung von ungewünschten Emissionen von fluorhaltigen Kohlenwasserstoffen aus Erzeugnissen der Kälte- und Klimatechnik zu ergreifen sind.

Dies zielt logischerweise auf eine Verbesserung aller Erzeugnisse – auch eine Kälteanlage ist ein „Erzeugnis“ – und deshalb muss sich eine künftige EU-F-Gase-Verordnung auch auf Artikel 95 des EG-Vertrages stützen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenmarktes zu schützen.

Das wollen aber maßgeblich Dänemark, Österreich und Deutschland mit der Brechstange verhindern. Würde dies doch bedeuten, dass nach den Bestimmungen des Artikels 95 nur eine F-Gase-VO für ganz Europa einheitlich Gültigkeit hätte – und damit nationale Alleingänge, wie dies Artikel 175 erlaubt, verboten wären! Und damit wahrscheinlich auch das Bonner „Eckpunktepapier“.

Somit versucht man es jetzt mit dem „Spalten“: Für die mobile Kälte-Klimaanwendung will man eine Automobil-F-Gase-VO nach Artikel 95 zulassen, das wäre ein Kotau vor der starken Automobil-Lobby, während sich die stationäre Kälte-Klimatechnik den F-Gase-Verbotsauflagen mit unterschiedlichen Fristenregelungen auf Grundlage des Artikels 175 beugen soll.

Willkommen „Eckpunktepapier“? Wohl kaum! Inzwischen gibt es zu dieser Thematik einen Bericht des Umweltbundesamtes mit Datum „20. Februar 2004“, der der Branche bislang unbekannt war, und teilweise tendenziöse Aussagen und Wertungen enthält, mit denen sich die KK noch befassen wird. Beispiel aus dem Vorwort und den Bereich der mobilen Klima-Kälteanwendung betreffend (Zitat):

„Dank der innovativen Leistung der Industrie sind inzwischen Automobil-Klimaanlagen mit CO<sub>2</sub> als Kältemittel serienreif. Diese Anlagen arbeiten nicht nur mit dem praktisch klimaneutralen Kältemittel CO<sub>2</sub>, sondern sind im Betrieb sparsamer (geringer Benzinverbrauch) als Anlagen mit fluorierten Treibhausgasen.“

Da gerät der Fachmann aber ins Stauen. Woher stammt denn wohl die Erkenntnis „geringer“ Benzinverbrauch statt „mehr“ Benzinverbrauch? Der Umkehrschluss ist eher richtig!

Das belegen zum Beispiel Untersuchungen der (US-amerikanischen) Firma Delphi, eines der weltgrößten Automobilzulieferers, der dem Kältemittel R152a (GWP nur 140, dagegen R134a GWP 1300) gegenüber CO<sub>2</sub> eindeutig den Vorzug gibt. In einer Bewertung, die auch dem BMU in Bonn vorliegt, wird unter der Überschrift „R152a schnell einsetzbar – mehr Kühlleistung bei weniger Energie“ ausgesagt:

„R152a braucht keine grundsätzlich anderen Klimasysteme. Wegen seines niedrigeren Flammpunktes benötigt es nur ein zusätzliches Sicherheitsventil und einen Sensor, der eventuell austretendes R152a registriert. Die Füllmenge ist etwa ein Drittel geringer als bei R134a. Zusätzlich ist die eigentliche Klimaleistung in weiten Bereichen der Anwendung um rund 20 Prozent besser. Das heißt, eine Klimaanlage, die mit R152a befüllt ist, kühlt schneller herunter und benötigt, um die gewünschte Temperatur zu halten, weniger (!) Leistung des Motors. Autos auf Klimaanlage mit R152a umzurüsten, ist während eines normalen Facelifts möglich. Auch Nachrüstmöglichkeiten stellen technisch kein Problem dar.“

Was nun, liebe CO<sub>2</sub>-Fans? Vielleicht hilft diese Aussage (zunächst) weiter:

„Ob die Gesetzgeber in Asien, Südamerika und den USA sich an den europäischen Grenzwerten (Anmerkung: Um mit der Brechstange nur noch CO<sub>2</sub> zuzulassen und H-FKW zu eliminieren, will man den bisherigen GWP-Grenzwert von 150 auf 50 herabsetzen!) orientieren werden, ist unklar. Asien und Südamerika gelten für die Automobilindustrie als die potenziell größten Wachstumsregionen. Unter Exportgesichtspunkten könnte sich das Kältemittel CO<sub>2</sub> vielleicht eher als ein „Bremsmittel“ erweisen!“

CO<sub>2</sub> : R152a, wer spricht von Äpfeln, wer von Birnen? Das fragt auch P. W.