
VDA: EU-Parlamentarier schießen weit über das Ziel hinaus

Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments (ENVI) hat heute eine Verschärfung der von der EU-Kommission vorgeschlagenen Minderungsziele für die Kohlendioxid-Emissionen bei schweren Nutzfahrzeugen gestimmt. Die europäischen Nutzfahrzeughersteller sollen danach die CO₂-Emissionen neu zugelassener schwerer Nutzfahrzeuge bis 2025 um 20 Prozent senken, bis zum Jahr 2030 soll eine Reduzierung von 40 Prozent erreicht werden. Bernhard Mattes, Präsident des Verbands der Automobilhersteller (VDA), nannte die Ziele überambitioniert. Nach Vorstellung der EU-Kommission sollen die CO₂-Emissionen ab 2019 um weitere 15 Prozent bis 2025 und um insgesamt 30 Prozent bis 2030 sinken.

Außerdem haben sich die Parlamentarier faktisch für eine Quote von Null- und Niedrig-Emissionsfahrzeugen ausgesprochen und die schon im Kommissionsvorschlag vorgesehenen existenzbedrohenden Strafzahlungen bei Nichterfüllung beibehalten. Eine Anrechnung von E-Fuels soll nicht möglich sein. Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), erklärte dazu, der Umweltausschuss wolle die Latte so hoch legen, dass sie nicht mehr übersprungen werden könne. „Die Vorstellung, dass man beispielsweise bis 2025 EU-weit auf einen Marktanteil von 50 Prozent batterieelektrischer Nahverkehrsbusse kommen könnte, ist realitätsfern“, stellt Mattes fest. Schon die Vorstellungen der Kommission seien überambitioniert. „Die europäischen Nutzfahrzeughersteller halten Minderungsziele von 7 Prozent bis 2025 und 16 Prozent bis 2030 für immer noch sehr anspruchsvoll, aber realistisch. Die EU-Parlamentarier schießen nun weit über das Ziel hinaus“, sagt der VDA-Präsident.

„Sehr kritisch“ bewertet Mattes auch die Höhe der Strafzahlungen, die mit 6800 Euro pro überschrittenem Gramm pro Tonnenkilometer selbst große Nutzfahrzeughersteller in ihrer Existenz bedrohen könnten. „Die Mischung aus unrealistischen Zielsetzungen, unverhältnismäßigen Strafandrohungen und faktischen Quoten für Niedrig- und Nullemissionsfahrzeuge wird für die Branche, aber auch für die gesamte Logistikindustrie ein massiver Kostentreiber sein.“

Mattes forderte eine innovationsfreundlichere Regelung für die Anrechnung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen, wie zum Beispiel Elektro-Bussen oder elektrischen Lkw für den urbanen Verteilerverkehr und von klimafreundlichen synthetischen Kraftstoffen. Mattes betonte: „Kommission und Parlament wollen hier deutlich zu enge Grenzen setzen. Gerade wenn die CO₂-Regulierung starke Anreize für alternative Antriebe setzen soll, müssen solche Fahrzeuge mit niedrigen Emissionen und hohen Reichweiten wesentlich stärker berücksichtigt werden.“ (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Foto: