
VDA: Klimaziele sind nur dann wirksam, wenn sie erfüllbar sind

Enttäuscht bis verbittert reagiert die deutsche Automobilindustrie auf die Einigung der EU-Kommission, des EU-Parlaments und des Europäischen Rates auf neue Grenzwerte für die Kohlendioxidemission (CO₂) von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Diese Regulierung fordere zu viel und fördere zu wenig, erklärte dazu Bernhard Mattes, der Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA): „Niemand weiß heute, wie die beschlossenen Grenzwerte in der vorgegebenen Zeit erreicht werden können.“

In den so genannten Trilog-Verhandlungen war beschlossen worden, dass die Pkw-Hersteller den CO₂-Ausstoß ihrer Neuwagenflotte in der EU bis 2030 um 37,5 Prozent senken. Für leichte Nutzfahrzeuge werden 31 Prozent verlangt. Bis 2025 soll sowohl für Pkw als auch für Transporter ein verbindliches Zwischenziel mit einer Reduktionsvorgabe von 15 Prozent gelten. Das Vergleichsjahr für alle Reduktionsziele ist das Jahr 2021. Damit die Vorgaben verbindlich in Kraft treten können, müssen Rat und Parlament den Beschlüssen noch zustimmen.

Das Ergebnis – so der VDA-Präsident – setzte scharfe Ziele und schaffe zu wenig Impulse für neue Technologien. „In keinem anderen Teil der Welt gibt es vergleichbar scharfe CO₂-Ziele. Damit wird die europäische Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb stark belastet“, sagt Mattes. Das richtige Ziel einer emissionsfreien Mobilität müsse im Einklang stehen mit dem Ausbau der Infrastruktur, einer ausgewogenen Industriepolitik und sachgerechten Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung.

Mattes: „Diese Balance lässt das Trilog-Ergebnis vermissen. Faktoren wie die Marktsituation und kundenseitige Akzeptanz bei der Elektromobilität, sinkende Verkäufe von CO₂-sparenden Dieselmotoren und die Tatsache, dass viele Technologien zur Kraftstoffersparnis bereits ausgereizt sind, werden nicht ausreichend berücksichtigt. Das schwächt den Industriestandort Europa und gefährdet Arbeitsplätze. Klimaziele sind nur dann wirksam, wenn sie erfüllbar sind.“

Der VDA hatte vorgeschlagen, sich an dem von der EU vorgeschlagenen Maßnahmenpaket mit einer Reduktion um 30 Prozent bis 2030 zu orientieren. Mit diesem Niveau hätten die Klimaziele der EU auf volkswirtschaftlich effiziente Weise erreicht werden können. Deswegen vermisst der VDA eine sachliche Begründung für die vorgenommene Verschärfung. Außerdem erkennt der VDA keine effektiven Anreize für Innovationen. So sei die Förderung der Elektromobilität zu schwach ausgestaltet worden, beklagt der Verband.

Der VDA erinnert auch daran, dass alle EU-Mitgliedsstaaten Verantwortung für die Entwicklung zum Beispiel der Elektromobilität übernehmen müssten, zum Beispiel mit einem deutlichen Aufbau der Ladeinfrastruktur und einer aktiven, nachfrageorientierten Politik. Derzeit stehen nach Angaben des VDA drei Viertel aller Ladesäulen für E-Fahrzeuge in nur vier Ländern – in Großbritannien, Deutschland, Frankreich und den Niederlanden. „Die Grenzwerte gelten aber für Europa als Ganzes“, stellt Mattes fest.

Der VDA-Präsident hält es für bedauerlich, dass die Regulierung wirksame Impulse für alternative und regenerative Kraftstoffe (sog. E-Fuels) vermissen lässt. „Wenn den Herstellern keine Möglichkeit für eine freiwillige Anrechnung der E-Fuels auf ihren individuellen Flottengrenzwert gegeben wird, bleiben wichtige CO₂-Reduktionspotenziale ungenutzt“, stellt Mattes fest. Ein maßgeschneidertes Anreizsystem für leichte

Nutzfahrzeuge mit E-Fuels wäre – nach Ansicht des VDA – vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Einsatzbereiche und kleinerer Stückzahlen nötig gewesen.

Mattes: „Leider geht auch das 31-Prozent-Ziel für Transporter an der technischen Realität in diesem Segment vorbei. Die Entwicklungs- und Produktzyklen sind mit bis zu zehn Jahren deutlich länger als bei Pkw. Zudem ist ein niedriger Kraftstoffverbrauch bei Nutzfahrzeugen seit jeher ein entscheidendes Kaufargument, insofern ist der Markt aus sich heraus auf CO2-Effizienz getrimmt.“ (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



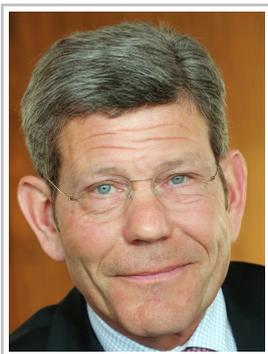
Bernhard Mattes.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Bernhard Mattes.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Bernhard Mattes.

Foto: Ford