

---

## VDA hält EU-Pläne zur CO<sub>2</sub>-Regulierung für unrealistisch

Für unrealistisch hält der Verband der Automobilindustrie (VDA) das zweite „Mobility Package“, das die Europäische Kommission heute in Brüssel verabschiedet hat. Es umfasst neun Gesetzesinitiativen, darunter die CO<sub>2</sub>-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2021. Nach dieser sollen die Pkw-Hersteller den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ihrer Neuwagenflotte in der EU bis 2030 um 30 Prozent senken. Bis 2025 soll ein verbindliches Zwischenziel mit einer Reduktionsvorgabe von 15 Prozent gelten. Bei leichten Nutzfahrzeugen soll der CO<sub>2</sub>-Ausstoß ebenfalls um 15 Prozent, bis 2025, beziehungsweise um 30 Prozent, bis 2030, reduziert werden.

Der vorgelegte Entwurf, so der VDA, stelle die Automobilindustrie vor extreme Herausforderungen. Ob diese vorgeschlagenen CO<sub>2</sub>-Zielwerte zu erreichen sind, sei aus heutiger Sicht mehr als fraglich und hänge maßgeblich davon ab, wie schnell alternative Antriebe in den kommenden Jahren von den Kunden angenommen werden und wie schnell die öffentliche Infrastruktur aufgebaut werde. Der VDA weiter: „Faktoren wie die Unsicherheit bei der Elektromobilität, sinkende Verkäufe von CO<sub>2</sub>-sparenden Dieselmotoren und die Tatsache, dass viele Technologien zur Kraftstoffersparnis bereits ausgereizt sind, sind ebenfalls zu berücksichtigen.“ Dass Europa ambitionierte Klimaziele verfolge, sei richtig, stellt der Verband fest – weist jedoch darauf hin, dass der Kontinent sich nicht zu weit von anderen Regionen der Welt wie den USA oder Asien entfernen dürfe. Die europäische Automobilindustrie wird im internationalen Wettbewerb stärker belastet als ihre Wettbewerber, erklärt der Verband und stellt fest: „Das verbindliche Zwischenziel für 2025 überspannt die Anforderungen.“

Die Vorgabe für leichte Nutzfahrzeuge ignoriert – so der VDA – die technische Realität. Denn die Entwicklungs- und Produktzyklen seien mit bis zu zehn Jahren deutlich länger als bei Pkw. Zudem sei ein niedriger Kraftstoffverbrauch bei Nutzfahrzeugen seit jeher ein entscheidendes Kaufargument. Der Markt sei deswegen längst auf CO<sub>2</sub>-Effizienz getrimmt.

Der VDA begrüßt ausdrücklich die Entscheidung der Kommission, von dem Konzept einer festen Verkaufsquote für E-Fahrzeuge Abstand genommen zu haben und sich nun für eine flexible Lösung mit Verrechnungsmöglichkeiten für emissionsarme Fahrzeuge auszusprechen.

Der Kommission hält der Verband vor, Reduktionspotenziale außerhalb der Fahrzeugtechnik, wie die Fahrweise oder den CO<sub>2</sub>-Gehalt der genutzten Energieträger (Kraftstoffe, Strom), weitgehend außer Acht gelassen zu haben. Der Verband forderte eine umfassende politische Strategie zur Steigerung der Effizienz über alle Antriebe und Kraftstoffe hinweg. In Biokraftstoffen und regenerativen Kraftstoffen, sogenannten E-Fuels, liegt laut VDA ein erhebliches CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenzial. Erdölunabhängige E-Fuels könnten zusätzlich zu alternativen Antrieben eine weitere Option für eine klimaneutrale Mobilität der Zukunft sein. Die Verbesserung der Bestandsflotte um ein Gramm weniger Emissionen, etwa durch einen CO<sub>2</sub>-ärmeren Kraftstoff, ist so effektiv wie eine Verbesserung der Neuwagenflotte um 20 Gramm..

Die bisher erreichten Fortschritte bei der CO<sub>2</sub>-Einsparung gehen zu einem erheblichen Teil auf das Konto des Diesels, stellt der VDA fest. Er hat gegenüber einem vergleichbaren Benziner einen CO<sub>2</sub>-Vorteil von bis zu 15 Prozent. Deswegen sei es klimapolitisch ein Fehler, sich vom Diesel zu verabschieden. Um ähnlich große Fortschritte bei der CO<sub>2</sub>-Reduktion wie bisher zu erzielen, reiche die Optimierung des Verbrennungsmotors nicht mehr aus, hält der Verband fest. Doch hänge der Markthochlauf für E-Fahrzeuge von

---

vielen Faktoren ab, die die Automobilindustrie nicht oder nur bedingt beeinflussen könne:  
Batteriekosten, Ladeinfrastruktur, Kraftstoffpreise und öffentliche Beschaffung.  
(ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Foto: