

---

## VDA: EU-Parlament will Abschied vom Verbrennungsmotor erzwingen

Die Empörung hinter den Formulierungen ist deutlich: Der Verband der Automobilindustrie (VDA) nennt den Bericht von Miriam Dalli MdEP, der Berichterstatterin im federführenden Umweltausschuss (ENVI) des Europäischen Parlaments, ein gefährliches Zahlenspiel „auf Kosten einer Schlüsselindustrie und damit vieler Bürger in Europa. „Industriepolitisch ist der Bericht das falsche Signal für die Wettbewerbsfähigkeit der Branche“, lautet eine der noch zurückhaltender formulierten Ablehnungen des VDA. Dalli hat heute ihren Berichtsentwurf mit ihren Forderungen für die zukünftige CO<sub>2</sub>-Regulierung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen für die Zeit nach 2021 vorgelegt.

Insgesamt kommt der VDA zu dem Schluss, mit den im Berichtsentwurf vorgeschlagenen Maßnahmen solle ein überstürzter Abschied vom Verbrennungsmotor erzwungen werden. Sarin sieht der Verband der Gefahr, dass der materielle und immaterielle Kapitalstock der Automobilindustrie massiv entwertet werde. Darunter fallen zum Beispiel Fertigungsanlagen und Patente. Die europäische Automobilindustrie sei bei auf dem Feld hocheffizienter Verbrennungsmotoren international führend. Der Verband weist darauf hin, dass nicht nur in Europa, sondern auch in anderen wichtigen Märkten hocheffiziente Verbrennungsmotoren noch viele Jahre einen signifikanten Beitrag zum Klimaschutz leisten werden. Auf die klimapolitischen Potenziale des Verbrennungsmotors, zum Beispiel auch durch den Einsatz von klimaneutralen E-Fuels, gehe der Berichtsentwurf aber nicht einmal ein.

Die maltesische Sozialdemokratin fordert heute in ihrem Bericht von den Pkw-Herstellern eine Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ihrer Neuwagenflotten in der Europäischen Union (EU) um 50 Prozent bis 2030 (gegenüber 2021). Bis 2025 wird ein verbindliches Zwischenziel mit einer Reduktionsvorgabe von 25 Prozent vorgeschlagen. Gleich hohe Reduktionsraten sollen für leichte Nutzfahrzeuge gelten. Der Bericht fordert eine Streichung der Öko-Innovationen sowie die Abschaffung des Gewichtsparameters.

Zudem geht der Bericht von einem Anteil von 20 Prozent Nullemissionsfahrzeugen im Jahr 2025 und 50 Prozent im Jahr 2030 aus. Sollten Hersteller diese Vorgaben nicht erreichen, soll ein Strafmechanismus greifen. Vorgesehen ist die Verschärfung des individuellen Flottenziels. Faktisch gibt der Bericht also eine Quote vor.

Der VDA hat dazu eine klare Meinung: „Der von Frau Dalli vorgelegte Bericht des ENVI lässt jegliches Augenmaß vermissen. Die Forderungen stehen im Widerspruch zu dem politischen Ziel, Wachstum und Beschäftigung in Europa zu stärken. Bereits der Kommissionsentwurf für die zukünftige CO<sub>2</sub>-Regulierung stellt die Automobilindustrie vor extreme Herausforderungen; der ENVI-Bericht stellt demgegenüber eine massive Verschärfung der Reduktionsziele dar. Der Berichtsentwurf gibt keine Antworten auf die Frage, wie die Transformation zu einer klimafreundlichen Mobilität gelingen kann.“

Der Berichtsentwurf liefere keine sachliche Begründung für die Verschärfung gegenüber dem Kommissionsvorschlag, beklagt der Verband. „Schon mit dem im Kommissionsvorschlag vorgesehenen Ambitionsniveau werden die EU-Klimaziele sicher und auf volkswirtschaftlich effiziente Weise erreicht.“

Der Dalli-Vorschlag für das Zwischenziel im Jahr 2025 geißelt der Verband als „nicht technologieoffen“. Das Ziel können nur durch einen massiven Hochlauf der Elektromobilität erreicht werden. Dafür lägen die Voraussetzungen aber nicht vor. Der

---

VDA setzt sich daher dafür ein, das Zwischenziel so auszugestalten, dass es mit dem erwarteten Markthochlauf der Elektromobilität auch erreicht werden kann.

Frau Dalli erklärt in ihrem Entwurf, dass ihre Forderungen zum Verlust vieler Arbeitsplätze in der Automobilindustrie in Europa führen könne. Dem will sie durch Programme zur Abfederung der sozialen Folgen der Transformation begegnen. Finanziert werden sollen diese Programme durch Strafzahlungen der betroffenen Hersteller. Der VDA weist darauf hin, dass der Entwurf offenlasse, wer für die soziale Abfederung aufkomme, wenn es keine Strafzahlungen geben sollte. ER weist außerdem darauf hin, dass es sich bei der Forderung nach mehr öffentlichen und privaten Geldern für die Ladeinfrastruktur und den Ausbau erneuerbarer Energien ähnlich verhalte. Es bleibe offen, von welchen Summen auszugehen sei und wie diese finanziert werden sollten. Eine konkrete Perspektive für die von Arbeitslosigkeit bedrohten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zeige der Bericht nicht auf.

Die vom Entwurf vorgeschlagene Quotenregelung erzwingt nach Meinung des VDA den Verkauf von Elektrofahrzeugen auch ohne Nachfrage und trägt damit planwirtschaftliche Züge. Ebenso wie die vorgeschlagene Abschaffung des Gewichtsparameters könne dies dazu führen, dass die Produktvielfalt auf dem Automobilmarkt in Europa massiv reduziert wird.

Die im Entwurf formulierten Vorgaben für leichte Nutzfahrzeuge ignorieren laut VDA die technischen und wirtschaftlichen Unterschiede zu Pkw. So sind mit bis zu zehn Jahren die Entwicklungs- und Produktzyklen deutlich länger. Ein niedriger Kraftstoffverbrauch ist seit jeher bei Nutzfahrzeugen ein entscheidendes Kaufargument, insofern ist der Markt aus sich heraus auf CO2-Effizienz getrimmt.(ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Foto: