
VDA: EU-Parlament schießt übers Ziel hinaus

Das Europäische Parlament hat über die zukünftige CO₂-Regulierung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis 2030 abgestimmt. Die Abgeordneten sind dabei mehrheitlich dem Vorschlag des Umweltausschusses gefolgt. Pkw-Hersteller sollen den CO₂-Ausstoß ihrer Neuwagen von 2021 bis 2030 um 40 Prozent senken. Bis 2025 muss ein Zwischenziel von einer Senkung ein Fünftel erreicht werden. Für leichte Nutzfahrzeuge gelten die gleichen Minderungsziele. Das Parlament hat darüber hinaus faktisch eine Quote für Null-Emissionsfahrzeuge beschlossen.

Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), kritisiert die Entscheidung deutlich: „Das Europäische Parlament setzt damit völlig unrealistische Ziele. Es ignoriert die technische und wirtschaftliche Machbarkeit. Die Ziele werden in diesem Zeitraum nicht umsetzbar sein.“ Mattes wiederholte seine Einschätzung, das der bereits „sehr ambitionierte Vorschlag der EU-Kommission“ für die Klimaziele ausreichend sei.

Das Parlament schießt nach Ansicht des VDA über das Ziel hinaus und riskiere den Verlust von Wertschöpfung und Beschäftigung in vielen europäischen Ländern. Letzteres werde sogar eingeräumt. Drohende Arbeitsplatzverluste sollen daher durch Programme aufgefangen werden, die durch Strafzahlungen der Hersteller finanziert werden sollen. Technologieoffene Anreize vermisst der deutsche Branchenverband dagegen. „Die deutsche Automobilindustrie setzt nun darauf, dass sich in den anstehenden Verhandlungen zwischen Rat, Parlament und Kommission Positionen durchsetzen werden“, sagte Bernhard Mattes.

Die EU-Kommission plant – im Gegensatz zum Parlamentsbeschluss – eine Senkung der CO₂-Emissionen der europäischen Neuwagenflotte um 15 Prozent bis 2025 und um 30 Prozent bis 2030. „Bereits für diese Grenzwerte ist aus heutiger Sicht mehr als fraglich, ob sie erreicht werden können. Voraussetzung dafür ist, dass die Elektromobilität inklusive der Ladeinfrastruktur europaweit rasch deutlich zulegt. Eine ordentliche Infrastruktur in wenigen EU-Ländern genügt nicht. Ob Elektroautos auf breiter Basis von den Kunden angenommen werden, hängt von vielen Faktoren ab. Auf viele davon hat die Automobilindustrie nur begrenzten Einfluss: Batteriekosten, Ladeinfrastruktur, Kraftstoffpreise, öffentliche Beschaffung“, stellt der VDA-Präsident fest. Die Elektromobilität sei eine Gemeinschaftsaufgabe von Industrie, Politik und Verbrauchern. Wenn Brüssel anspruchsvolle Ziele für die CO₂-Reduzierung setze, müssten auch die entsprechenden Grundlagen für den Erfolg alternativer Antriebe gelegt werden. „Daran mangelt es bisher“, betonte Mattes.

Harte Kritik übt der VDA auch an den Vorschlägen zu den CO₂-Flottengrenzwerten für leichte Nutzfahrzeuge. „Vorgaben, die schon für Pkw nicht realistisch sind, sind bei leichten Nutzfahrzeugen völlig außer Reichweite. Mit bis zu zehn Jahren sind die Entwicklungs- und Produktzyklen bei Nutzfahrzeugen deutlich länger. Zudem ist ein niedriger Kraftstoffverbrauch immer entscheidendes Kaufargument, insofern ist der Markt aus sich heraus auf CO₂-Effizienz getrimmt“, betonte der Verbandspräsident. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Schadstoff- und Verbrauchsmessung bei Volkswagen.

Foto: Auto-Medienportal.Net