

VDA beklagt unrealistische CO2-Vorgaben für Lkw

Das Europäische Parlament hat heute über die künftige CO2-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge abgestimmt. Die Parlamentsmehrheit hat für den Vorschlag des Umweltausschusses des EP (ENVI) gestimmt. Danach sollen die CO2-Emissionen neu zugelassener schwerer Nutzfahrzeuge bis 2025 um 20 Prozent sinken. Bis zum Jahr 2030 wird eine Reduzierung von 35 Prozent gefordert. Diese Ziele sollen 2022 überprüft werden. Allerdings ist eine Korrektur nur nach oben möglich.

„Die Nutzfahrzeugindustrie hat anspruchsvolle, aber machbare Ziele immer unterstützt. Die vom Parlament beschlossenen Vorschläge sind technologisch und wirtschaftlich in der anvisierten Zeit nicht umsetzbar. Wegen der unverhältnismäßig hohen Strafandrohung von 5000 Euro für jedes überschrittene Gramm können diese Vorgaben für einzelne Nutzfahrzeughersteller sogar zur Existenzbedrohung werden“, beklagt Verbandspäsident Bernhard Mattes. Würde ein Hersteller von 50 000 Fahrzeugen das Ziel um zehn Prozent verfehlen, könnten Strafzahlungen in Milliardenhöhe anfallen. Es ist völlig unverständlich, dass Nutzfahrzeughersteller für Überschreitung Strafen bezahlen sollen, die um ein Vielfaches höher sind als bei Pkw oder leichten Nutzfahrzeugen.

Die Branche leiste schon jetzt ihren Beitrag zur Reduzierung der CO2-Emissionen in Europa. In den vergangenen Jahren habe sie den CO2-Ausstoß neuer Lkw kontinuierlich um rund ein Prozent pro Jahr gesenkt, so Mattes. Die europäischen Nutzfahrzeughersteller schlagen daher ein Minderungsziel von sieben Prozent bis 2025 und 16 Prozent bis 2030 vor. Damit würde um 50 Prozent mehr pro Jahr reduziert als bisher. Auch ein solches Ziel wäre daher äußerst anspruchsvoll, aber für den VDA zumindest realistisch.

Die jetzt geforderten Minderungsziele gehen nach Ansicht des Branchenverbandes jedoch an der technischen und wirtschaftlichen Realität vorbei. Viele alternative Antriebe seien für schwere Lkw nicht sinnvoll einsetzbar. Die Umsetzung der vom Parlament beschlossenen Ziele würden deswegen einen massiven Kostenschub auslösen, der im Ergebnis von den Verbraucherinnen und Verbrauchern bezahlt werden müsse. Für den schweren Langstreckenverkehr sei der Dieselmotor auf absehbare Zeit kaum zu ersetzen. Die technischen und wirtschaftlichen Tatsachen lasse die EU außer Acht, beton Bernhard Mattes. Auf der anderen Seite würden nur schwache Anreize gesetzt, um die Entwicklung von alternativen Antrieben zu beschleunigen. Die Optionen zur Mehrfachanrechnung von Fahrzeugen mit niedrigen oder null Emissionen blieben weit hinter dem zurück, was in anderen Regionen der Welt möglich sei. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Lastwagen im Fernverkehr.

Foto: MAN