

VDA verlangt mehr Realismus bei CO2-Regulierung

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat sich zur heutigen Abstimmung des Umweltausschusses des Europäischen Parlaments zur CO2-Regulierung für Pkw geäußert. Mit 95g/km CO2 für Pkw im Jahr 2020 schlagen EU-Kommission und der Umweltausschuss des Europa-Parlaments den weltweit strengsten Grenzwert vor. 95g/km CO2 entsprechen einem Spritverbrauch von nicht einmal vier Litern auf 100 Kilometern. Für die bereits geltende CO2-Regulierung müsse die europäische Automobilindustrie bis zum Jahr 2015 im Schnitt 30 Gramm CO2 in zehn Jahren einsparen. Das 95-Gramm-Ziel erfordere nun eine noch größere Reduzierung in kürzerer Zeit, nämlich 35 Gramm von 2015 bis 2020.

Das Ziel sei sehr anspruchsvoll und mit den klassischen Antrieben allein nicht erreichbar. Vielmehr müssen sich verstärkt Autos mit alternativen Antriebskonzepten am Markt etablieren. Deswegen solle die Regulierung einerseits Impulse für Technologie-Entwicklungen setzen und Innovationen und Wertschöpfung nicht durch starre Grenzwerte hemmen. Andererseits sollten jetzt auch keine Vorgaben gemacht werden, die über das Jahr 2020 hinausgehen, weil noch offen sei, ob sich die Kunden zukünftig verstärkt für alternativ angetriebene Fahrzeuge entscheiden werden. Derzeit gebe es noch keine tragfähige technische Grundlage für längerfristige Zielsetzungen.

Die Wirtschaft in Europa und auch die europäischen Automobilmärkte werden noch einige Zeit die Folgen der Schuldenkrise spüren. In diesem unsicheren konjunkturellen Umfeld dürfe die Regulierungsschraube nicht überdreht werden. Damit Europa ein starker Automobilstandort bleibe, sollte die Regulierung nicht strangulieren, sondern stimulieren.

Deswegen ist es zwar richtig, dass der Umweltausschuss die bereits in der geltenden CO2-Regulierung enthaltenen Mehrfachanrechnungen besonders sparsamer Fahrzeuge auf den CO2-Flottendurchschnitt eines Herstellers, die sogenannten Superkredits, auch für 2020 weiterführen will, so der VDA weiter. Intelligent ausgestaltet bieten sie den Automobilunternehmen spürbare Anreize, besonders umweltfreundliche und damit forschungsintensive Fahrzeuge so früh wie möglich auf den Markt zu bringen, ohne dabei die Staatskassen zu belasten.

Bereits für das 95-Gramm-Ziel ist eine relativ hohe Marktdurchdringung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben nötig. Weil derzeit aber noch nicht absehbar ist, wie sich dieser Markt entwickeln wird, können realistische weitere Ziele für die Zeit nach 2020 erst in einigen Jahren festgelegt werden. Dass sich der Umweltausschuss bereits heute ohne Kosten-Nutzen-Abschätzung auf einen Zielkorridor von 68 bis 78 Gramm pro Kilometer für das 2025 festlegt, ist willkürlich und stellt zum jetzigen Zeitpunkt eine Überregulierung dar, die die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie gefährdet.

Deswegen solle der europäische Rat Realismus walten lassen und die notwendigen Korrekturen an den "zaghaften und bürokratischen Beschlüssen" von Kommission und Parlament vornehmen, damit sich Klimaschutz und Ökonomie die Waage halten. Dazu gehöre neben dem derzeitigen Verzicht auf die Festlegung eines Grenzwertes für 2025 auch die stärkere Anrechenbarkeit von besonders effizienten Modellen auf den Flottendurchschnitt eines Herstellers, fasst der Verband zusammen. (ampnet/nic)