
VDA beklagt Realitätsferne der geplanten CO2-Regeln für Lkw

Als zu ambitioniert bezeichnete heute Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), den Entwurf der EU-Kommission einer europäischen CO2-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge. Die CO2-Reduzierungsziele könnten Industrie und Transportbranche überfordern. Zugleich – so Mattes – springe der Entwurf bei der wichtigen Impulssetzung für neue Technologien deutlich zu kurz. Insgesamt trage der Gesetzentwurf den Bedingungen des Nutzfahrzeugmarktes nicht genug Rechnung und spiegele die Entwicklungszeiten in der Branche nicht angemessen wider.

„Dieses neue Regelwerk gibt erstmals konkrete Ziele zur Senkung der CO2-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge vor“, erklärte heute der VDA-Präsident. „Die Nutzfahrzeugindustrie hat mehr Transparenz und eine realistische Regulierung für schwere Lkw im Grundsatz immer unterstützt.“ Schwere Nutzfahrzeuge – so der VDA – werden ausschließlich unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten eingesetzt. Die Betreiber von Lkw haben selbst das größte Interesse an einem niedrigen Kraftstoffverbrauch und fordern als Kunden immer sparsamere Fahrzeuge. Mattes: „Die Nutzfahrzeughersteller arbeiten daher seit Langem erfolgreich daran, den Kraftstoffverbrauch immer weiter zu reduzieren. Allein in den vergangenen fünf Jahren sank der CO2-Ausstoß neuer Lkw um etwa acht Prozent. Daher steht fest: Nutzfahrzeuge leisten ihren Betrag zur Reduzierung der CO2-Emissionen in Europa.“

Für die CO2-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen gab es zwar bisher keinen allgemein verbindlichen Testzyklus. Doch sollen nach Vorstellung der EU-Kommission sollen die CO2-Emissionen ab 2019 um weitere 15 Prozent bis 2025 und um insgesamt 30 Prozent bis 2030 sinken. Allerdings werden zertifizierte Angaben zu den CO2-Emissionen neuer Lkw erst 2020 vorliegen. „Schon ein Minderungsziel von 7 Prozent bis 2025 ist mit weiteren großen technologischen Anstrengungen der Industrie verbunden, aber machbar. Bis 2030 wäre aus Sicht der Nutzfahrzeugindustrie ein Minderungsziel von 16 Prozent immer noch sehr anspruchsvoll, aber realistisch.“, sagte Mattes. Darüber hinaus forderte er eine innovationsfreundlichere Regelung für die Anrechnung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen, wie zum Beispiel Elektro-Busse oder elektrische Lkw für den urbanen Verteilerverkehr. Mattes betonte: „Der aktuelle Entwurf setzt hier deutlich zu enge Grenzen. Gerade wenn die CO2-Regulierung starke Anreize für alternative Antriebe setzen soll, müssen solche Fahrzeuge mit niedrigen Emissionen und hohen Reichweiten wesentlich stärker berücksichtigt werden.“

Kritisch ist es nach Mattes zudem, dass wichtige Spritspar-Technologien, die heute bereits verfügbar sind, in der Berechnungsmethodik der EU-Kommission noch gar nicht berücksichtigt werden. Das gilt zum Beispiel für GPS-Tempomaten oder Hybridantriebe. „Damit tragen die erheblichen Anstrengungen der Nutzfahrzeughersteller zwar zur wirksamen Minderung der CO2-Emissionen bei, werden aber in der Regulierung gar nicht anerkannt“, klagt der VDA-Präsident. Grundsätzlich problematisch sei die alleinige Fokussierung auf neue Lkw. Die Nutzfahrzeugindustrie plädiere seit langem für einen integrierten Ansatz, um auch Potenziale zur CO2-Minderung in der Bestandsflotte zu nutzen. Dafür gäbe es zahlreiche Möglichkeiten – von alternativen Kraftstoffen bis hin zu Lang-Lkw. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Foto: