

Scharfe CO₂-Grenzwerte für Transporter

Laut VDA hat die EU-Regelung unververtretbare Kosten für Hersteller zur Folge



Neue Last für die Kleinlaster bis 3,5 t: Sie müssen bis zum Jahr 2020 strengen Emissionsgrenzen entsprechen.

Von Christian Dahm und Robert Kümmerlen

Der EU-Umweltministerrat und das Europäische Parlament (EP) haben sich auf die CO₂-Auflagen für Kleinlaster bis 3,5 t geeinigt. Als Langfristziel für 2020 wurde ein Grenzwert von 147 g/km festgelegt. Von 2014 an wird schrittweise ein Reduktionsziel von 175 g/km eingeführt. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) kritisiert unterdessen die nicht vertretbaren Kosten für die Fahrzeugindustrie.

Die vereinbarten Durchschnittswerte gelten für die gesamte Transporterflotte eines Herstellers. Die 175 g/km müssen 2014 von 70 Prozent der in diesem Jahr produzierten Fahrzeuge erreicht werden. 2015 wird dieser An-

teil auf 75 Prozent, 2016 auf 80 Prozent und 2017 auf 100 Prozent angehoben. Von 2020 an gelten dann die 147 g/km. Die Europäische Kommission hatte ursprünglich 135 g/km vorgeschlagen.

EU zu ambitioniert. Der VDA äußerte sich gegenüber der DVZ kritisch zu dem Kompromiss. Er sei „für die Regulierung des CO₂-Ausstoßes leichter Nutzfahrzeuge zu ambitioniert und geht in Bezug auf das Langfristziel mit 147 g CO₂/km über das zu vertretbare Kosten-Machbare hinaus“.

Der VDA verweist auf eine Studie der RWTH Aachen und des Bundeswirtschaftsministeriums. Diese belege, dass jedes Langfristziel unter 150 g pro gefahrenem Kilometer 2020 überproportional hohe Kosten verursache,

daher ökonomisch schädlich und am Ende auch im Sinne des Klimaschutzes nicht effektiv sei. Zudem bestehe die Gefahr, dass Kunden und Transporteure auf kleinere Fahrzeuge ausweichen und am Ende dadurch mehr CO₂ ausgestoßen wird.

„Stinker von der Straße“. Für die CSU-Europaabgeordnete Anja Weisgerber hat „das EP auf einen ambitionierten und realistischen Grenzwert bestanden, der mit innovativen Umwelttechnologien erreicht werden kann“. Gleichzeitig blieben die Fahrzeuge bezahlbar, betonte die Umweltpexpertin. „Die alten Stinker dürfen nicht auf der Straße bleiben“, verteidigte die Europaabgeordnete den zwischen Ministerrat und EP erzielten Kompromiss. DVZ 18.12.2010