

Stellungnahme zum Verordnungsvorschlag der EU-Kommission zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge

Verbindliche CO₂-Emissionsnormen für neue Lkw und Busse sind in den wichtigsten Fahrzeugmärkten weltweit bereits seit einigen Jahren etabliert, so beispielsweise in China, Indien, Japan, Kanada und den USA. Zum Teil erfolgte bereits eine zweite oder dritte Anpassung der CO₂-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge. In der EU gibt es dagegen bislang keine CO₂-Emissionsstandards für schwere Nutzfahrzeuge. In der Folge blieben die CO₂-Emissionen neuer Lkw in den vergangenen Jahren nahezu konstant. Im letzten Jahr verabschiedete die EU bereits die Verordnung zur Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen, die es erstmals ermöglicht, CO₂-Werte für Lkw und Busse in einer standardisierten Weise zu bestimmen und diese im Rahmen eines Monitorings regelmäßig statistisch zu erfassen. Darauf aufbauend hat die EU-Kommission im Mai dieses Jahres einen Vorschlag für die erstmalige Einführung von Lkw-CO₂-Emissionsnormen vorgelegt.

Lkw tragen in erheblichem Maße zum Treibhauseffekt bei

Der VCD begrüßt grundsätzlich, dass nun neben Pkw und leichten Nutzfahrzeuge auch für schwere Nutzfahrzeuge Obergrenzen für den CO₂-Ausstoß in der EU gelten sollen. Entsprechende Vorgaben sind überfällig. Obwohl sie nur fünf Prozent aller Straßenfahrzeuge stellen, verursachen Lkw EU-weit fast ein Viertel der CO₂-Emissionen des Verkehrs, in Deutschland sogar mehr als ein Drittel. Angesichts der prognostizierten Zuwächse im Straßengüterverkehr wird ihr Anteil an den Klimagasemissionen künftig sogar noch steigen. CO₂-Standards für Lkw sind damit ein zentrales Element, den CO₂-Ausstoß im Verkehr zu verringern.

Klimaziele erfordern ambitionierte Vorgaben

Das Ambitionsniveau der Vorgaben muss sich neben den technischen Möglichkeiten vor allem an Klimazielen orientieren. Zentral ist das Pariser Klimaabkommen, in dem sich die Weltgemeinschaft darauf verständigt hat, die globale Erderwärmung bis 2050 auf deutlich unter zwei Grad zu begrenzen. Das IPCC hat in seinem jüngst vorgelegten Bericht zum 1,5 Grad-Ziel eindringlich auf die dramatischen Folgen der Erderwärmung hingewiesen und ein rascheres und ambitionierteres Handeln als bisher gefordert. Insbesondere der Verkehrssektor muss hierzu seinen Beitrag leisten. Neben dem Pariser Klimaabkommen spielen EU- und nationale Klimaziele eine wichtige Rolle. Relevant ist neben den im Klimaschutzplan der Bundesregierung festgelegten Sektorzielen für 2030 vor allem die EU-Regelung zur Lastenteilung (Effort-Sharing Decision). Diese sieht vor, dass Deutschland bis 2030 seine Treibhausgasemissionen in den Nicht-ETS-Sektoren (insb. Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft) um 38 Prozent gegenüber 2005 mindert. Werden die Vorgaben nicht erreicht, könnten auf Deutschland aufgrund des notwendigen Zukaufs von CO₂-Zertifikaten nach Berechnungen des Öko-Instituts Kosten von bis zu 30 Mrd. Euro zukommen.

Vor diesem Hintergrund ist der Vorschlag der EU-Kommission, die CO₂-Emissionen neu zugelassener schwerer Nutzfahrzeuge bis 2025 um 15 Prozent und bis 2030 um 30 Prozent gegenüber 2019 zu senken, nicht ausreichend. Aus Sicht des VCD bedarf es deutlich höherer Minderungsvorgaben: **-25 Prozent in 2025 und -45 Prozent in 2030**. Das ICCT hat analysiert, dass bereits mit heutigen Technologien die Effizienz bei Lkw um 43 Prozent bis 2030 gesteigert werden kann. Dabei wurden noch nicht einmal Nullemissionsfahrzeuge berücksichtigt. Die anfänglich höheren Anschaffungskosten amortisieren sich aufgrund der hohen Fahrleistungen bei Lkw bereits in kurzer Zeit und im Schnitt können Fuhrunternehmen und Spediteure innerhalb der ersten fünf Jahre zwischen 14.500 und 37.500 Euro Kraftstoffkosten pro Lkw einsparen. Dies ist auch ein Grund, warum große Unternehmen wie DB Schenker, Hermes, IKEA u.a. öffentlich für höhere CO₂-Grenzwerte eintreten. Wichtig ist vor allem das Ziel für 2025. Es setzt bereits jetzt Anreize für die Lkw-Hersteller, ihre Fahrzeuge effizienter zu machen und verstärkt auf emissionsarme und -freie Antriebe zu setzen. Wird nur ein Ziel für 2030 gesetzt, würden aktuelle Entwicklungen für emissionsarme und -freie Fahrzeuge abgewürgt und kommen diese Fahrzeuge erst Ende der 2020er Jahre in den Markt und leisten nur einen geringen Beitrag zur CO₂-Minderung bis 2030.

Feste Vorgaben für emissionsarme und -freie Lkw statt Supercredits

Der Kommissionsvorschlag sieht vor, dass Hersteller emissionsarme und emissionsfreie Lkw mehrfach anrechnen können. Das lehnen wir ab. Bereits bei der CO₂-Regelung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zeigen Supercredits den Effekt, dass Hersteller mit diesem Instrument gezielt Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß kompensieren. Das senkt zwar die Emissionen auf dem Papier aber nicht in der Realität. Supercredits führen zudem nicht zu mehr emissionsarmen Fahrzeugen sondern im Gegenteil: sie verringern den Druck, die Effizienz bei herkömmlichen Fahrzeugen zu senken.

Im Gegensatz dazu ist die Vorgabe eines Mindestanteils – in Form einer sogenannten Quote – von emissionsarmen und emissionsfreien Lkw die deutlich bessere Alternative, um den Absatz dieser Fahrzeuge zu befördern. Eine solche Quote sollte verbindlich sein und neben Anreize auch Strafen vorsehen (Bonus/Malus). Der Bonus würde weitere Investitionen im Bereich Forschung und Entwicklung auslösen und damit zugleich Technologiekompetenz in Deutschland und Europa aufbauen und sichern. Die Quote schafft zudem Planungssicherheit und führt über Skaleneffekte bei höheren Stückzahlen zu deutlich niedrigeren Fahrzeugpreisen. Alle Lkw-Hersteller bieten bereits erste elektrische Modelle an, zudem fördert die Bundesregierung aktuell deren Anschaffung. Eine weitere Incentivierung mittels der Grenzwertverordnung ist nur folgerichtig.

Besseres Fahrzeugdesign verbessert Aerodynamik und erhöht Verkehrssicherheit

Der Kommissionsvorschlag beinhaltet auch Vorschläge, das Design der Fahrerkabinen stromlinienförmiger zu gestalten. Ein solches neues Fahrzeugdesign hat das Potenzial, die Emissionen um drei bis fünf Prozent zu senken. Gleichzeitig erhöht es die Sicherheit und den Fahrerkomfort. Ergänzend schlägt die EU-Kommission auch einen sogenannten „Direct-Vision-Standard“ vor. Dieser soll den „toten Winkel“ eliminieren und damit das Sichtfeld des Fahrers vergrößern. Davon profitieren vor allem Fußgänger und Radfahrer, die bei

Abbiegevorgängen oftmals übersehen werden. Jedes Jahr sterben bei Unfällen mit Lkw EU-weit mehr als 3.000 Fußgänger und Radfahrerinnen. Der VCD befürwortet ausdrücklich beide Maßnahmen, die neben dem Benefit für das Klima vor allem einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Somit wäre es möglich, dass entsprechende Lkw bereits 2020 auf die Straße kommen. Auf jeden Fall sollte vermieden werden, dass die Entwicklung von Sicherheitsstandards an die UNECE ausgelagert wird. Dies verzögert den Prozess und birgt angesichts der Dominanz der Fahrzeughersteller in diesem Gremium die Gefahr deutlich abgeschwächter Standards.

Ansprechpartner:

Michael Müller-Görnert

Referent für Verkehrspolitik

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Wallstr. 58

10179 Berlin

Tel. 030 280 351-19

michael.mueller-goernert@vcd.org