

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Berlin, 20.02.2019

Stellungnahme

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge

Sehr geehrte Abgeordnete,

Europa ist der weltweit drittgrößte Markt für schwere Nutzfahrzeuge und bislang der einzige große Markt, der für diesen Teil des Transportsektors noch keine CO₂-Emissionsnormen festgelegt hat. Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission ist somit aus unserer Sicht ein wichtiger Schritt zur Senkung der Treibhausgasemissionen schwerer Nutzfahrzeuge und zur Vermeidung des Klimawandels.

Um den Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaschutzabkommen nachzukommen, muss die EU die CO₂-Emissionen neuer Pkw und schwerer Nutzfahrzeuge um deutlich mehr als 50% bis 2030 reduzieren.¹ Dies gilt auch und gerade für den deutschen Markt, für den der Klimaschutzplan der Bundesregierung bis 2030 eine 40 bis 42%ige Reduktion der CO₂-Emissionen aus dem Verkehrsbereich vorsieht. Für Neufahrzeuge entspricht dies einer Reduktion um knapp 70%. Aus Klimaschutzsicht ist der Verordnungsvorschlag der EU-Kommission daher zwar ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, jedoch kaum ausreichend.

Studien des ICCT² zeigen, dass kosteneffiziente Technologien, welche im Jahr 2030 verfügbar sein werden, den Kraftstoffverbrauch (und damit auch die CO₂-Emissionen) schwerer Nutzfahrzeuge um mehr als 40% senken könnten. Schon heute sind Lkw am Markt verfügbar, welche Dank Maßnahmen wie verbesserter Aerodynamik,

¹ Felipe Rodríguez and Oscar Delgado. "Recommendations for the proposed heavy-duty vehicle CO₂ standards in the European Union", <https://www.theicct.org/publications/eu-proposal-hdv-co2-position-brief-20180725>

² Oscar Delgado, Felipe Rodríguez, and Rachel Muncrief, "Fuel Efficiency Technology in European Heavy-Duty Vehicles: Baseline and Potential for the 2020–2030 Time Frame", <http://www.theicct.org/EU-HDV-fuel-efficiency-tech-2020-2030>

Dan Meszler et al., "European Heavy- Duty Vehicles – Cost Effectiveness of Fuel Efficiency Technologies for Long- haul Tractor- trailers in the 2025-2030 Timeframe", <http://theicct.org/publications/cost-effectiveness-of-fuel-efficiency-tech-tractor-trailers>.

effizienterem Verbrennungsmotor und Leichtlaufreifen, knapp 10% niedrigere CO₂-Emissionen aufweisen als herkömmliche Fahrzeuge.

Diese Technologien würden Spediteuren gleichzeitig einen wirtschaftlichen Nutzen bringen. Die notwendigen Maßnahmen, um die CO₂-Emissionen neuer Lkw um 40% bis 2030 zu senken, weisen Amortisationszeiten von weniger als drei Jahre auf. Dennoch gelingt es ihnen derzeit nicht, signifikante Marktanteile zu erobern. Dies ist zurückzuführen auf eine Reihe von Markteintrittsbarrieren, welche eine verpflichtende Regulierung auf EU-Ebene endlich einreißen würde.

Die zunehmenden Potentiale elektrifizierter Lkw bieten eine zusätzliche Möglichkeit, um die CO₂-Emissionen sogar noch weiter zu reduzieren. Hersteller wie Daimler oder das US-Unternehmen Nikola arbeiten derzeit an einer neuen Generation von Brennstoffzellen-Lkw. Tesla stellt Batterie-betriebene Lkw vor, welche auch für den Einsatz auf der Langstrecke geeignet sind. Und Siemens/Scania demonstrieren die Alltagstauglichkeit eines eHighway mit einem System aus Oberleitungen für elektrische Lkw. All diesen Technologien gemein ist, dass sie in der Zeit bis 2030 und darüber hinaus helfen können, die CO₂-Emissionen neuer Lkw um weit mehr als 40% zu senken.

Um einen spürbaren Anreiz für elektrifizierte Lkw zu setzen und eine Verwässerung der CO₂-Regulierung zu vermeiden ist es wichtig, dass unregulierte Fahrzeugkategorien nicht - oder nur in beschränktem Maße - zur Berechnung des Elektroanteils der Lkw-Flotte herangezogen werden. Ein flexibles Benchmark-System mit vorgeschriebenen Zielen für elektrifizierte Lkw, ähnlich wie bei der Pkw-Regulierung, ist hierfür der am besten geeignete Ansatz. Es muss jedoch verhindert werden, dass Hersteller kleinere Lieferfahrzeuge elektrifizieren und so umdeklarieren, dass diese zur Erfüllung der Benchmark-Ziele beitragen, ohne dass gleichzeitig auch im Segment der großen Lkw elektrifizierte Systeme weiterentwickelt und in signifikanten Stückzahlen verkauft werden.

Wichtig ist zudem eine Validierung der 2019er CO₂-Referenzemissionen. Ähnlich wie bei der Umstellung vom NEFZ- auf das WLTP-Testverfahren bei Pkw bestünde ansonsten die Gefahr, dass Fahrzeughersteller die CO₂-Emissionen ihrer Flotte im Jahr 2019 künstlich erhöhen, um in den Folgejahren höhere prozentuale CO₂-Reduktionen darstellen zu können.

Mit dem Verordnungsvorschlag der EU-Kommission bietet sich für Europa die Möglichkeit, technische Innovationen zu fördern und zu fordern, sowie gleichzeitig die Betriebskosten für Spediteure zu senken und unsere Abhängigkeit von Ölimporten zu reduzieren. Der Vorschlag bietet zudem die Möglichkeit, spürbare Marktanreize für elektrifizierte Fahrzeuge zu setzen, hierdurch deren Produktion in Europa anzusiedeln und qualitativ hochwertige Arbeitsplätze vor Ort zu sichern.

Ich bedanke mich für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Peter Mock
Geschäftsführer