

Stellungnahme

COM(2018) 284 final vom 17.05.2018

EU-Verordnungsvorschlag zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Hintergrund

Im Mai 2018 hat die Europäische Kommission einen Verordnungsvorschlag für die erstmalige Regulierung von CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen ab 2025 veröffentlicht.

Der **Bundesverband der Deutschen Industrie** (BDI) unterstützt die Bemühungen der Europäischen Union die Ziele des **Pariser Klimaabkommens** zu erreichen. Nachhaltige Mobilität erfordert allerdings eine Vielzahl an Maßnahmen bei allen Verkehrsträgern und Infrastrukturen sowie deren bessere Vernetzung und Digitalisierung. Aus Sicht der **deutschen Wirtschaft**, möchten wir auf die **dringende Notwendigkeit eines technologieoffenen und marktorientierten Ansatzes** zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Straßengüterverkehr hinweisen. Schwerlastfahrzeuge stellen anders als Personenkraftwagen Geschäftswerkzeuge dar, die bereits aufgrund kommerzieller Erwägungen immer unter der **Berücksichtigung von Kraftstoffverbrauch und Effizienz** ausgewählt werden. Da der Kraftstoff rund 30 Prozent der Gesamtbetriebskosten eines schweren Nutzfahrzeuges ausmacht, gibt es bereits starke wirtschaftliche Anreize für die Lkw-Hersteller, kraftstoffeffiziente Fahrzeuge zu entwickeln.

Bewertung der Grenzwertsetzung

Die vorgeschlagenen **CO₂-Reduktionsziele** der Europäischen Kommission für **schwere Nutzfahrzeuge** sind vor diesem Hintergrund aus Sicht der deutschen Industrie **unrealistisch** und stellen dazu eine rein angebotsorientierte Regulierung dar. Mit Blick auf die Entwicklungs- und Produktlebenszyklen bei schweren Nutzfahrzeugen liegt ein **ambitioniertes aber realistisch erreichbares Ziel bei -7 Prozent bis zum Jahr 2025 und bei -16 Prozent bis zum Jahr 2030**.

Die von der EU-Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte können in dieser Form nur über eine **deutliche Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs** erreicht werden. Schwere Nutzfahrzeuge mit elektrischem Antrieb befinden sich allerdings noch in einer sehr **frühen Entwicklungsphase**. Weder Wirtschaftlichkeit noch Wettbewerbsfähigkeit sind bislang gegenüber der **bewährten Dieselschnologie** in ausreichendem Maße gegeben.

Außerdem erfordert die Durchsetzung und Akzeptanz von Elektromobilität im **stark kostenorientierten Logistik- und Transportsektor**, dass die Mitgliedstaaten der EU auch nachfrageseitig wesentlich mehr für den **Aufbau der Infrastruktur** leisten müssen. Neben ausreichender **Ladeinfrastruktur** zählen dazu zum Beispiel auch **Investitionen in Oberleitungen** entlang der Autobahnen und der **Ausbau der Tankstelleninfrastruktur** beispielsweise für LNG und Wasserstoff. Elektromobilität stellt heutzutage eine Lösung für den Nahverkehr und für die Auslieferung auf der „letzten Meile“ dar. Bis die Technologie deutliche Fortschritte macht, sind für den Übergang andere Technologien zur CO₂-Einsparung dringend

erforderlich. Hinsichtlich der **Strafzahlungen** bei Grenzwertüberschreitung spricht sich der BDI für eine deutliche Reduktion gegenüber dem VO-Vorschlag aus. Die Strafzahlungen sollten die **Technologiekosten** für CO₂-Reduktion angemessen **widerspiegeln**.

Flexibilität und Super-Credits

Der VO-Vorschlag beinhaltet eine **Mehrfachanrechnung von Niedrig- und Nullemissionsfahrzeugen** mit einem maximalen Faktor von 2. Die Anrechenbarkeit soll daneben auf maximal 3 Prozent bei den unmittelbar von der Regulierung eingeschlossenen bzw. 1,5 Prozent bei heute noch nicht erfassten Fahrzeugen (z. B. mittelschwere Nutzfahrzeuge und Busse) gedeckelt werden. Grundsätzlich ist die Berücksichtigung von Niedrig- und Nullemissionsfahrzeugen zu begrüßen.

Der **Kommissionsvorschlag** ist in dieser Form allerdings **nicht wirkungsvoll und benötigt Anpassungen**. Beispielsweise ist ein Faktor 2 für Nullemissionsfahrzeuge deutlich zu niedrig. Dieser Faktor sollte sich an den **Werten anderer bedeutender Nutzfahrzeugmärkte (z. B. USA) orientieren**.

Darüber hinaus ist die **Fahrzeugreichweite** ein entscheidendes Kriterium. Vorstellbar wäre eine Anrechnung mit dem Faktor 5 für Fahrzeuge mit einer Reichweite von 400 km-, Faktor 4 für eine 300 km-Reichweite und Faktor 3 für eine 100 km-Reichweite und weniger. Dieser Faktor sollte dann linear auf Faktor 1,5 für Fahrzeuge mit mindestens 35 Prozent niedrigeren CO₂-Emissionen als der jeweilige CO₂-Referenzwert sinken.

Von einer **Beschränkung der Anrechenbarkeit** dieser Fahrzeuge bei 3 bzw. 1,5 Prozent sollte abgesehen werden. Eine **stärkere Mehrfachanrechnung** unter Berücksichtigung der Reichweite stellt einen **starken Impuls zur raschen Elektrifizierung** und der **Einführung anderer umweltfreundlicher Technologien** dar. Auf diesem Weg ist eine unmittelbare Minderung der CO₂-Emissionen im Straßengüterverkehr möglich. Anreize für einen frühzeitigen Markthochlauf würden von einer Begrenzung gedämmt werden. Eine Begrenzung könnte im Rahmen der Überprüfung 2022 für das Ziel 2030 in Betracht gezogen werden. Außerdem sollten Credits für den gesamten Zeitraum der Regulierung gültig (bis 2030) und nicht an ein enges Zeitfenster gebunden sein.

Fehlende Technologien

Das **VECTO-Tool** bildet heute **nicht alle auf dem Markt erhältlichen Technologien** zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs ab. Dieser Fakt führt dazu, dass die **Anstrengungen der Hersteller** sowie die Investitionen von Kunden in der CO₂-Regulierung **nicht berücksichtigt** werden. Aus diesem Grund besteht die Notwendigkeit eines verbindlichen Zeitplans zur regelmäßigen Aktualisierung von VECTO. Darüber hinaus müssen sogenannte **„Eco-Features“** (neue technologische Reduktionsmaßnahmen) direkt bei ihrer Einführung in den Markt **positiv berücksichtigt werden**. Dafür wird

ein **Validierungsprozess der Potenziale** benötigt, so dass diese nicht erst über die nächste VECTO-Erneuerung berücksichtigt werden.

Technologieoffene Berücksichtigung alternativer Antriebstechnologien und Kraftstoffe

Aufgrund des hohen, internationalen Wettbewerbs und der wirtschaftlichen Bedeutung der Kraftstoffkosten für die gesamten Betriebskosten sind viele Effizienzpotenziale bei schweren Nutzfahrzeugen bereits ausgeschöpft. Für eine **Übergangsphase** sollten deshalb technologieoffen Anreize für alle Arten **umweltfreundlicher Antriebe sowie alternativer Kraftstoffe** gesetzt werden.

Beispielsweise tragen **CNG und LNG** u.a. in Kombination mit Biomethan erheblich zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im Straßengüterverkehr bei. Sie erreichen bei der Well-to-Wheel-Betrachtung im Vergleich zu Diesel eine Emissionsreduktion von etwa 20 Prozent. Bei der Tank-to-Wheel-Betrachtung entsteht bei der Methanverbrennung rund 25 Prozent weniger CO₂. Des Weiteren führen die derzeitigen LNG-Technologien dazu, dass nur geringe Mengen an Luftschadstoffen freigesetzt werden. Daher ist zu begrüßen, dass der Beitrag von LNG-Technologien zur CO₂-Senkung im Vorschlag der Europäischen Kommission gewürdigt wird (Rezital 16). Allerdings sollte darüber hinaus ein "**Kohlenstoff-Korrekturfaktor**" eingeführt werden, um die Verwendung von erneuerbarem Gas für schwere Nutzfahrzeuge effektiv zu fördern und damit die Investitionen der Hersteller in diese sauberere Technologie anzuregen.

Im Lkw-Segment stellen darüber hinaus **synthetische Kraftstoffe** (sogenannte e-fuels) und nachhaltige Bio-Kraftstoffe der zweiten Generation eine **praktikable und umweltfreundlichere Lösung** dar. Die Technologie zur Herstellung von e-fuels ist weitgehend entwickelt und verfügbar. Eine Anrechenbarkeit in der CO₂-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge kann für einen **Markthochlauf von e-fuels** sorgen. Damit würde auch Zeit gewonnen, um Anreize zur **Defossilisierung** in den Bereichen zu schaffen, die heute nicht in großem Umfang elektrifiziert werden können (z. B. **Luft- und Seeverkehr**).

Deshalb sollte eine **Anrechenbarkeit von Bio-Kraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen auf die CO₂-Flottenemissionen** für schwere Nutzfahrzeuge (als Zusatz zu Artikel 4) eingeführt werden. Die EU-Kommission sollte eine Methode zur Anrechnung von zusätzlich in den Verkehr gebrachten Bio-Kraftstoffen der zweiten Generation und e-fuels auf Basis erneuerbarer Energien entwickeln und bis 2021 implementieren. Der BDI hat sich im Sommer dieses Jahres umfassend in Form eines Positionspapiers zu den Vorteilen von synthetischen Kraftstoffen geäußert (siehe Anhang).

Anrechnung des Europäischen Modularen Systems

Darüber hinaus berücksichtigen die bisherigen Vorschläge die CO₂-Emissionen der **jeweiligen Transportleistung** nur unzureichend. Beispielsweise könnten durch längere Fahrzeugkombinationen, wie sie das **Europäische Modulare System (EMS)** anbietet, enorme CO₂-Einsparungen erreicht werden. EMS-Fahrzeuge sind leistungsstarke Fahrzeugkombinationen mit einem **Gesamtkombinationsgewicht von 40 bis etwa 46 Tonnen** und verfügen in der Regel über zwei Achsen mehr. Diese Technologie bietet eine sehr **CO₂-effiziente Transportmöglichkeit pro Ladungseinheit auf dem Markt**. Eine Anrechnung dieser Systeme würde weitere **Investitionsanreize** in der Übergangsphase zu einem umweltfreundlichen Straßengüterverkehr darstellen.

Abschließende Bemerkungen

Zum heutigen Zeitpunkt ist **noch nicht absehbar**, wann und in welchem Umfang **kosteneffiziente alternative Antriebstechnologien** sowie die **erforderliche Infrastruktur** in benötigtem Ausmaß bereitstehen. Um eine signifikante Reduktion der CO₂-Emissionen im Güterverkehr zu erreichen, sollte daher ein **ganzheitlicher Ansatz** verfolgt werden, der die Emissionen des **gesamten Lebenszyklus** betrachtet. Im Namen der deutschen Industrie würden wir es begrüßen, wenn die deutsche Bundesregierung die oben genannten Punkte in ihrer Positionierung zu den CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge berücksichtigen würde, um eine **effiziente und durchsetzbare Lösung** für die Reduktion der CO₂-Emission im Güterverkehr zu ermöglichen.

Über den BDI

Der BDI transportiert die Interessen der deutschen Industrie an die politisch Verantwortlichen. Damit unterstützt er die Unternehmen im globalen Wettbewerb. Er verfügt über ein weit verzweigtes Netzwerk in Deutschland und Europa, auf allen wichtigen Märkten und in internationalen Organisationen. Der BDI sorgt für die politische Flankierung internationaler Markterschließung. Und er bietet Informationen und wirtschaftspolitische Beratung für alle industrierelevanten Themen. Der BDI ist die Spitzenorganisation der deutschen Industrie und der industrienahen Dienstleister. Er spricht für 36 Branchenverbände und mehr als 100.000 Unternehmen mit rund 8 Mio. Beschäftigten. Die Mitgliedschaft ist freiwillig. 15 Landesvertretungen vertreten die Interessen der Wirtschaft auf regionaler Ebene.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Ansprechpartner

Petra Richter
Stellvertretende Abteilungsleiterin Mobilität und Logistik
T: +49 30 20281514
P.Richter@bdi.eu

Jessica Przybylski
Referentin
T: +32 27921009
J.Przybylski@bdi.eu

BDI Dokumentennummer: D 0995

Verteiler

Landesvertretungen
Mitgliedsverbände