

CO₂-EMISSIONSZIELE FÜR LKW, VANS UND BUSSE

Vorschlag COM(2023) 88 vom 14. Februar 2023 für eine **Verordnung zur Änderung** der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die **Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge**

cepAnalyse Nr. 13/2023

KURZFASSUNG [\[zur Langfassung\]](#)

Hintergrund | Ziel | Betroffene

Hintergrund: Die EU will ihre Emissionen von Treibhausgasen (THG) bis 2050 netto auf null senken („Klimaneutralität“). Schwere Nutzfahrzeuge (SNF) – Lkw, Vans, Busse und deren Anhänger – verursachen mit steigender Tendenz mehr als 6% aller THG-Emissionen – insbesondere CO₂ – und mehr als 25% des Straßenverkehrs.

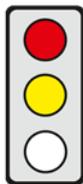
Ziel: Um das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen, sollen auch die CO₂-Emissionen von neuen SNF sinken. Dazu sollen CO₂-Emissionszielvorgaben für bereits regulierte Lkw-Typen verschärft sowie weitere Lkw-Typen, Vans, Busse und deren Anhänger in die CO₂-Regulierung aufgenommen werden.

Betroffene: Fahrzeughersteller, Zulieferer, Transportunternehmen, Verlader, Busreisende, Verbraucher

Kurzbewertung

Pro

- ▶ Mit Blick auf die Technologieoffenheit und Resilienz des Transportsektors sowie bestimmte Einsatzarten von Lkw und Reisebussen, die schwer zu elektrifizieren sind, ist es sachgerecht, dass deren CO₂-Emissionen nicht bis 2040 zu 100% reduziert werden müssen („Verbrennerverbot“).
- ▶ Die Fortführung der Möglichkeit von „Borrowing“ und „Banking“ bis 2039 und die Übertragbarkeit von Fahrzeugen zwischen Herstellern mindern die Ineffizienz der CO₂-Flottenregulierung.



Contra

- ▶ Der Mangel an Technologieoffenheit beschränkt die Möglichkeit von SNF-Anbietern und -Nutzern, sich an geänderte Umstände anzupassen und Hybrid-Lösungen zu nutzen. Die Reduktionsziele sollten 2030 niedriger sein, später ansteigen und dabei alternative Kraftstoffe berücksichtigt werden.
- ▶ Die Reduktionsvorgaben für neu regulierte Lkws sind zu strikt, da sie aufgrund bereits erzielter Fortschritte bei der Elektrifizierung in vielen dieser Fahrzeuggruppen von einem niedrigen Absolutwert aus und in einem kürzeren Zeitraum erzielt werden müssten.
- ▶ Es spart weniger CO₂ und ist ineffizient, wenn Stadt- und Regionalbusse als effizienteste Form des nicht schienengebundenen Personentransports ohne Rücksicht auf Kosten rasch zu 100% dekarbonisiert werden müssen (100%-Quote) und so der ÖPNV-Ausbau kostenseitig behindert wird.

CO₂-Emissionszielvorgaben für bereits regulierte Lkw [Langfassung A.4.1, C.1.4.2]

Kommissionsvorschlag: Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der EU-Flotte bereits regulierter neuer Lkw müssen in den Berichtszeiträumen 2025–2029 um 15%, 2030–2034 um 45%, 2035–2039 um 65% sowie ab 2040 um 90%, jeweils gegenüber dem Referenzzeitraum 2019, reduziert werden.



cep-Bewertung: Mangelnde Technologieoffenheit hindert Anbieter und Nutzer, sich an geänderte Umstände oder Krisen anzupassen und effizienzsteigernde Hybrid-Lösungen zur Dekarbonisierung zu nutzen. CO₂-Emissionszielvorgaben sollten 2030 niedriger starten und erst später verschärft werden. So kann die Umstellung auf E-Fahrzeuge überwiegend erfolgen, wenn die Technik ausgereifter und effizienter sowie die bereitgestellte Energie CO₂-ärmer und billiger ist. Alternative Kraftstoffe sollten auf die Zielerreichung angerechnet werden.

CO₂-Emissionszielvorgaben für neu regulierte Lkw und Vans

[Langfassung A.4.1, C.1.4.3]

Kommissionsvorschlag: Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der EU-Flotte neu regulierter neuer Lkw und Vans müssen in den Berichtszeiträumen 2030–2034 um 45%, 2035–2039 um 65% sowie ab 2040 um 90%, jeweils gegenüber dem Referenzzeitraum 2025, reduziert werden.



cep-Bewertung: Die CO₂-Emissionszielvorgaben für die neu regulierten Lkw und Vans sind zu strikt, da sie aufgrund bereits erzielter Fortschritte bei der Elektrifizierung in vielen dieser Fahrzeuggruppen von einem niedrigen Absolutwert ausgehen und in kürzerer Zeit erzielt werden müssten. Zu scharfe Vorgaben beeinträchtigen die Resilienz und bieten aufgrund mangelnder Technologieoffenheit wenig Raum für Marktinnovationen.

CO₂-Emissionszielvorgaben für Reisebusse [Langfassung A.4.1, C.1.4.4]

Kommissionsvorschlag: Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der EU-Flotte neuer Reisebusse müssen in den Berichtszeiträumen 2030–2034 um 45%, 2035–2039 um 65% sowie ab 2040 um 90%, jeweils gegenüber dem Referenzzeitraum 2025, reduziert werden.



cep-Bewertung: Da Reisebusse zu den effizientesten Verkehrsmitteln der Personenbeförderung gehören, sollte ihre forcierte Dekarbonisierung erst später beginnen, um ihren verstärkten Einsatz nicht auszubremsen. Wie bei neu regulierten Lkw und Vans sollten CO₂-Emissionszielvorgaben niedriger starten und später verschärft werden, damit die Umstellungen auf E-Fahrzeuge überwiegend erfolgt, wenn die Technik ausgereifter und effizienter sowie die bereitgestellte Energie CO₂-ärmer und billiger ist.

CO₂-Emissionszielvorgaben für Anhänger [Langfassung A.4.1, C.1.4.5]

Kommissionsvorschlag: Die von neuen Anhängern verursachten CO₂-Emissionen müssen ab 2030 um 15% bei Sattelanhängern und um 7,5% bei anderen Anhängern, jeweils gegenüber dem Referenzzeitraum 2025, reduziert werden. Grundlage für die Berechnung der CO₂-Emissionen ist das Analyse-Tool VECTO.



cep-Bewertung: Die erforderlichen Reduktionen der CO₂-Emissionen bei Anhängern lassen sich nur mittels von VECTO erfassten Maßnahmen nicht erzielen, selbst wenn alle möglichen Verbesserungen bei Aerodynamik, Rollwiderstand und Gewicht angesetzt werden. Die CO₂-Reduktion durch Rekuperation der Bremsenergie im Anhänger zur Unterstützung des Antriebs lassen sich nicht erfassen. Daher müssen die Vorgaben für die Erfassung und Anrechnung von Emissionsreduktionen durch Anhänger insoweit noch überarbeitet werden.

Borrowing, Banking, Übertragung und Strafzahlungen [Langfassung A.7-9, C.1.5-7]

Kommissionsvorschlag: Verfehlungen der jährlichen herstellereigenen CO₂-Emissionszielvorgabe können weiterhin mit Übererfüllungen in anderen Jahren ausgeglichen werden („Borrowing“ und „Banking“). Fahrzeuge können bei der Berechnung der herstellereigenen CO₂-Emissionen zwischen Herstellern einer Gruppe unbegrenzt, sonst begrenzt übertragen werden. Die Strafe für eine Emissionsüberschreitung von 1 g/tkm pro Fahrzeug beträgt 4.250 Euro.



cep-Bewertung: Borrowing und Banking sowie die Übertragung von Fahrzeugen zwischen Herstellern mindern die Ineffizienz der CO₂-Emissionszielvorgaben. Strafen sind problematisch, da Hersteller es nicht allein in der Hand haben, ob emissionsfreie Fahrzeuge auch Nachfrager finden. Daher sollte berücksichtigt werden, inwieweit die nötige Lade- und Tankinfrastruktur und der CO₂-Preis mit der gewünschten Marktdurchdringung emissionsfreier SNF Schritt hält. CO₂-Zielvorgaben sollten entsprechend angepasst oder Strafen ausgesetzt werden.

100%-Quote für emissionsfreie neue Stadtbusse [Langfassung A.10.1, C.1.8.1]

Kommissionsvorschlag: Bei neuen „schweren Stadtbusen“ muss der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ab dem Berichtszeitraum 2030 100% betragen („100%-Quote“). Die Mitgliedstaaten können einen „begrenzten Anteil“ der in jedem Berichtszeitraum zugelassenen schweren Stadtbusse von dieser Verpflichtung ausnehmen, wenn es nachweislich im öffentlichen Interesse ist, für die Erfüllung des Fahrtzwecks ein nicht-emissionsfreies Fahrzeug zuzulassen.



cep-Bewertung: Es ist nicht sachgerecht, die effizienteste Form des nicht schienengebundenen Personentransports ohne Rücksicht auf Kosten rasch zu 100% zu dekarbonisieren (100%-Quote). Denn dies behindert kostenseitig den ÖPNV-Ausbau, der beim Ersatz von Pkw-Fahrten allein schon durch konventionelle Busse mehr CO₂ sparen würde. Ohne 100%-Quote können effizienzsteigernde Hybrid-Lösungen auch zur Dekarbonisierung in der EU und in Exportmärkten beitragen, v.a. wenn sie vermehrt mit alternativen Kraftstoffen betankt werden.