

Position

# Überarbeitung der (EU) 2019/1242 zu CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge

Februar 2023



## Ganzheitlicher Ansatz zur Transformation nötig

Die deutschen Nutzfahrzeughersteller und Zulieferer setzen sich mit Nachdruck dafür ein, die CO<sub>2</sub>- und Abgasemissionen des öffentlichen Personen- und Güterstraßenverkehrs rasch zu senken und neu zugelassene Nutzfahrzeuge auf europäischen Straßen bis 2040 fossilfrei zu machen.

Dazu muss ein kohärenter, fortschrittlicher und verbindlicher Regulierungsrahmen geschaffen werden, der die richtigen Marktbedingungen für einen erfolgreichen Branchenwechsel garantiert.

Der gewerbliche Straßengütertransport mit schweren Nutzfahrzeugen ist ein nachfragegetriebener „B2B-Markt“ mit klein- und mittelständigen Unternehmen sowie großen Anbietern von Transportleistungen. Der öffentliche Personenverkehr auf der Straße wird in der Regel durch die von öffentlicher Hand bereitgestellten Mittel gestützt und unterliegt strengen haushaltsplanerischen Vorgaben der Kommunen, Gemeinden und Bundesländer. Daher ist es wichtig, dass CO<sub>2</sub>-Flottenemissionsziele für die Fahrzeughersteller so gestaltet werden, dass Transport- und Verkehrsunternehmen in emissionsfreie Fahrzeuge investieren und diese rentabel betreiben können.

Ein erfolgreicher Dekarbonisierungspfad hängt stark von einem kohärenten politischen Rahmen ab, der den Aufbau von öffentlicher Lade- und Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur, synchronisierten Fahrzeugvorschriften und einen einheitlichen und effektiven Kohlenstoffpreismechanismus umfasst. Daher ist es wichtig, dass neben der Überarbeitung der (EU) 2019/1242 zu den CO<sub>2</sub>-Flottenemissionszielen für Lkw, Busse und Anhänger auch andere europäische Vorschriften in einem interinstitutionellen Prozess verabschiedet und von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden. Nur die richtigen Rahmenbedingungen bei der Bereitstellung von Lade- und Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur werden Transportunternehmen überzeugen, auf Fahrzeuge mit neuen alternativen Antrieben umzusteigen. Leider zeigen die vergangenen Monate der vorbereitenden Arbeiten an verschiedenen Verordnungen zur Umsetzung des „Fit for 55“-Pakets eine mangelnde Koordination der verschiedenen Zielstellungen mit insbesondere geringen Ambitionsniveaus beim Aufbau der Lade- und Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur.

Mit der anstehenden Überarbeitung der CO<sub>2</sub>-Flottenziele für schwere Nutzfahrzeuge sollte die EU-Kommission daher für die kommende Dekade ein festes Ziel festlegen und dieses durch die Schaffung der richtigen Rahmenbedingungen stützen. Darüber hinaus sollten CO<sub>2</sub>-Flottenziele für 2035 und 2040 festgelegt und gleichzeitig sichergestellt werden, dass sie zu gegebener Zeit erneut überprüft werden, um die Voraussetzungen, insbesondere den Aufbau von Lade- und Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur, zu bewerten.

Während wir uns darauf konzentrieren, emissionsfreie Fahrzeuge zum Rückgrat des Straßenverkehrs zu machen, werden Verbrennungsmotoren, die mit fossilfreien Kraftstoffen betrieben werden, weiterhin eine Rolle im Nutzfahrzeugbereich spielen. Ein 100%-CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel sollte daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht in Betracht gezogen werden.

## Speditionen & Verkehrsbetriebe brauchen Anreize

Politische Entscheidungsträger sollten sich darauf konzentrieren, starke und wirksame Anreizmechanismen zu schaffen, um Transport- und Verkehrsunternehmen zu ermutigen und zu befähigen, in emissionsfreie Fahrzeuge zu investieren. Insbesondere Spediteure und

Transportunternehmen investieren in Fahrzeuge auf der Grundlage von Rentabilitätsüberlegungen für ihren Betrieb. Der Aufbau eines soliden Geschäftsszenarios, das emissionsfreie Lkw und Busse begünstigt, wird zu einer raschen Marktakzeptanz solcher Fahrzeuge und einer raschen Dekarbonisierung des Straßenverkehrs führen.

Letztendlich spielen alle Technologien, die zur CO<sub>2</sub>-Reduktion beitragen, eine entscheidende Rolle. Daher sollte auch das Nutzfahrzeug mit Wasserstoffmotor als Nullemissionsfahrzeug anerkannt werden. Zusätzlich ist das Potential moderner Anhänger nutzbar zu machen, da diese einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung leisten können (z.B. Aerodynamik, e-Achse). Deutschland sollte sich in Europa für einen pragmatischen, fortschrittlichen und technologieneutralen Ansatz stark machen, der sicherstellt, dass alle Aspekte schwerer Nutzfahrzeuge Berücksichtigung finden. Der gewerbliche Straßenverkehr umfasst eine breite Palette von Anwendungsfällen und Betreiberanforderungen, die unterschiedliche technologische Lösungen erfordern. Daher sind zielgerichtete und individuelle Maßnahmen erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Straßenverkehrssektors und der Nutzfahrzeugindustrie zu verteidigen und auszubauen.

## Kernforderungen

- (1) Der Ausgestaltung der **Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)** kommt eine zentrale Bedeutung zu. Das avisierte **Leistungsniveau** muss im Einklang mit den CO<sub>2</sub>-Flottenzielen stehen. Gerade im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge und Reisebusse sind **hohe Ladeleistungen** und die ausreichende Verfügbarkeit von **Wasserstoff** notwendig.
- (2) Bei der Überarbeitung der bestehenden CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsziele sollte die Konzentration auf ein **verbindliches Zielniveau für 2030** im Fokus stehen. Die Zielgrößen für **2035** und **2040** sollten zu gegebener Zeit **überprüft** und mit den Rahmenbedingungen (Stichwort. Umsetzung AFIR) abgeglichen werden.
- (3) Die Festlegung eines allgemeinen **CO<sub>2</sub>-Reduktionsziels von 100 Prozent** oder eines fixen Auslaufdatums für Verbrennungsmotoren für alle schweren Nutzfahrzeuggruppen ist zum jetzigen Zeitpunkt **abzulehnen**. Zudem müssen **fossilfreie Kraftstoffe** für bestimmte Anwendungen im Schwerlastverkehr ein zulässiger Teil des Dekarbonisierungspfades sein

## Euro VII und neue CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte in Einklang bringen



Beim Übergang zum CO<sub>2</sub>-neutralen Straßengüter- und öffentlichen Personenverkehr werden verschiedene Technologien zur Anwendung kommen. Für diese Investitionen brauchen Nutzfahrzeughersteller jedoch Flexibilität angesichts der Konkurrenz aus anderen wichtigen Märkten wie den USA und China. Der jüngste Vorschlag für eine Euro VII Verordnung für schwere Nutzfahrzeuge darf die Aufmerksamkeit nicht vom Übergang zur Klimaneutralität ablenken und geplante Investitionen für die Entwicklung CO<sub>2</sub>-neutraler Antriebsformen gefährden. Eine enge Abstimmung zwischen den CO<sub>2</sub>-Flottenzielen und den Euro-VII-Anforderungen ist im Hinblick auf vorgeschlagenen Fristen und Umsetzungstermine unerlässlich. Die Bemühungen der Nutzfahrzeughersteller, in die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs zu investieren, werden nur dann erfolgreich sein, wenn das richtige

Gleichgewicht zwischen der Verbesserung der Luftqualität und der Förderung einer raschen Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge gefunden wird.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

Copyright Verband der Automobilindustrie

Version Version 1.0, Februar 2023

 @VDA\_online  
 Verband der Automobilindustrie

**VDA**