

Bewertung des EU-Kommissionsvorschlags zur CO₂-Regulierung für leichte Nutzfahrzeuge vom 28.10.2009

Ausgangslage

Zwischen 1990 und 2007 haben die Treibhausgasemissionen des Verkehrs in der EU um 36 Prozent zugenommen, während sie in anderen Sektoren um 9 Prozent gesunken sind. Der Anteil des Verkehrs an den Gesamtemissionen stieg im selben Zeitraum von 21 auf 28 Prozent. Allein der Straßenverkehr verzeichnete in diesem Zeitraum einen Anstieg um 30 Prozent und hat mittlerweile einen Anteil von rund 20 Prozent an den gesamten Treibhausgasemissionen [Memo/09/485 der EU-Kommission vom 28. Oktober 2009/ www.eea.europa.eu/publications/transport-at-a-crossroads].

Alle Sektoren, die nicht dem Emissionshandel unterliegen, müssen ihre CO₂-Emissionen im Vergleich zu 2005 um 10 Prozent verringern (ENTSCHEIDUNG Nr. 406/2009/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. April 2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020).

Vor dem Hintergrund der sich dramatisch beschleunigenden globalen Erwärmung ist eine konsequente Absenkung der Emissionen des Straßenverkehrs unverzichtbar. Dazu gehört auch eine EU-weite Regulierung der Neuwagen unter Ausschöpfung der technischen Effizienzpotenziale. Alle Reduktionen, die nicht vom Verkehrssektor gemacht werden, müssen von anderen Sektoren wie Landwirtschaft und Gebäude getragen werden.

Im Februar 2007 hat die EU-Kommission die Strategie zur Verringerung der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) von „leichten Kraftfahrzeugen“ (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) vorgelegt [COM(2007) 19, 07.02.2009: Results of the Review of the Community strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and light-duty vehicles]. Die Kommissionsmitteilung beinhaltet neben Vorgaben für Pkw auch Zielsetzungen für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß leichter Nutzfahrzeuge (175 g/km in 2012 und 160 g/km in 2015). Eine Regulierung zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Pkw ist inzwischen beschlossen. Für leichte Nutzfahrzeuge hat die EU-Kommission am 28. Oktober 2009 einen entsprechenden Regulierungsvorschlag vorgelegt.

Inhalt des Kommissionsvorschlags

Das Grundmuster des Vorschlags weist Ähnlichkeiten mit der verabschiedeten Rechtsvorschrift für Pkw auf. Die Emissionsgrenzwerte werden abhängig vom Gewicht des Fahrzeugs mit Hilfe einer Grenzwertkurve bestimmt, die so angelegt ist, dass ein Durchschnitt von 175 g/km erreicht wird. Ab 2014 müssen die Hersteller dafür Sorge tragen, dass 75 Prozent ihrer in der EU zugelassenen Fahrzeuge einen durchschnittlichen Emissionswert aufweisen, der unter oder auf der Grenzwertkurve liegt. Ab 2015 steigt der Prozentsatz auf 80 Prozent und ab 2016 muss die gesamte Flotte den Durchschnitt einhalten. Darüber hinaus umfasst der Vorschlag eine langfristige Zielvorgabe zur Senkung der Emissionen auf durchschnittlich 135 g/km bis 2020.

Liegt der Emissionswert über der Grenzwertkurve, werden die Hersteller mit einer Abgabe (Malus) belastet. Bis 2018 soll diese Gebühr laut Kommissionsvorschlag jährlich 5 € für das erste g/km über der Kurve betragen, 15 € für das zweite g/km, 25 € für das dritte und 120 € für jedes weitere g/km. Ab 2019 soll bereits das erste g/km 120 € je Fahrzeug kosten. Fahrzeugen mit innovativen Techniken, die nicht unter das übliche CO₂-Emissionstestverfahren fallen, werden Kredite eingeräumt und zusätzliche Anreize wird es bis 2018 für Fahrzeuge mit einem Emissionsausstoß unter 50 g/km geben.

Warum ist eine Regulierung für leichte Nutzfahrzeuge notwendig?

EU-weit hat die Anzahl leichter Nutzfahrzeuge in den letzten fünf Jahren um mehr als ein Viertel und damit deutlich stärker als der Pkw-Bestand zugenommen. Gegenwärtig gehören rund 12 Prozent aller Kraftfahrzeuge zur Gruppe der leichten Nutzfahrzeuge und ihre Zahl steigt weiter.

In Deutschland waren laut KBA zum 01.01.2009 rund 1,8 Mio. Kleinlaster bis 3,5 t zugelassen. Diese machen mit 77 Prozent den Löwenanteil der Nutzfahrzeuge aus. Seit 1998 sind die Neuzulassungen in dieser Klasse um ein Viertel gestiegen. Damit wächst die Fahrzeugklasse der leichten Nutzfahrzeuge stärker als jede andere Klasse – inklusive der Pkw, bei denen die jährlichen Neuzulassungen seit 1999 gesunken sind [KBA].

Daher ist es folgerichtig, neben Pkw auch bei leichten Nutzfahrzeugen die CO₂-Emissionen zu begrenzen und damit die Kraftstoffeffizienz zu steigern.

Bewertung und Kommentierung des Kommissionsvorschlags

Die Umweltverbände BUND, DUH, NABU, VCD und WWF begrüßen grundsätzlich die Einführung einer verbindlichen Regelung zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen. Zu den Inhalten des Kommissionsvorschlags fordern die Verbände:

→ Eine direkte Umsetzung ab 2012 ohne so genanntes Phase-In.

Begründung: Spätestens seit Februar 2007 konnte sich die Autoindustrie darauf einstellen, dass die EU den CO₂-Ausstoß auch bei leichten Nutzfahrzeugen regulieren würde. Im Gegensatz zu den in der damaligen Kommissionsmitteilung zur CO₂-Strategie formulierten Zielwerten und Zeiträume wurden die Vorgaben im vorliegenden Kommissionsentwurf deutlich abgeschwächt (175 g in 2016 statt 2012, 135 g in 2020 statt 160 g in 2015).

Die Begrenzung des durchschnittlichen CO₂-Ausstoßes auf 175 g/km bedeutet eine Verringerung um 14 Prozent (Bezugsjahr 2007 mit einem durchschnittlichen CO₂-Wert von 203 g/km). (Zum Vergleich: die Vorgabe von 130 g/km für Pkw bedeutet ein Minus von 19 Prozent).

Die Autoindustrie argumentiert häufig, sie benötige mehr Zeit, und die Produktzyklen müssten berücksichtigt werden. Bemerkenswerterweise wurden zwischen 2007 und 2009 – und damit innerhalb von nur zwei Jahren – erhebliche Effizienzsteigerungen bei Diesel-Pkw von teilweise deutlich mehr als 20 Prozent erzielt. Und dies größtenteils in den bestehenden Modellbaureihen. Die einzelnen Hersteller setzen dabei auf verschiedene Effizienzmaßnahmen, wie Start-Stopp-Systeme, Hochdruckeinspritzung, Motor-Downsizing, Bremsenergie-Rekuperation, Direktschaltgetriebe, Schaltpunktanzeige oder verbesserte Aerodynamik (Efficient Dynamics bei BMW, BlueMotion bei VW oder BlueEFFICIENCY bei Mercedes).

Technologien zur Emissionsminderung bei leichten Nutzfahrzeugen und Pkw sind nicht grundlegend unterschiedlich. Eine Vielzahl der Maßnahmen, die bereits bei Diesel-Pkw verwendet werden, kann problemlos schnell und günstig bei leichten Nutzfahrzeugen umgesetzt werden, ohne dabei die gesamte Modellreihe zu verändern. Damit sind ähnliche Verbrauchsminderungen in einem deutlich kürzeren Zeitraum als bis 2016 möglich. Faktisch dient der Hinweis auf Produktzyklen seitens der Autoindustrie der Verzögerung von Innovationen und er vermindert die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Hersteller.

Damit wird auch das Kostenargument widerlegt, wonach die CO₂-Vorgaben zu einer drastischen Verteuerung der Fahrzeuge führen würden. Der Vergleich zu den Diesel-Pkw zeigt erneut: die Fahrzeugpreise sind - wenn überhaupt - nur in geringem Umfang gestiegen. Die Massenproduktion senkt erfahrungsgemäß die Kosten, oftmals um den Faktor 10. Deshalb sind die Kostenargumente in aller Regel vollkommen überbewertet. Volkswirtschaftlich gilt das Gegenteil: Verbraucher profitieren von deutlich geringeren Kraftstoffrechnungen.

→ Ein Langfristziel von 125 g/km in 2020 muss verbindlich festgelegt werden.

Begründung: Der Zielwert für 2020 ist einer Revision bis zum 1. Januar 2013 unterworfen und daher nicht bindend. Mittel- und Langfristziele sind allerdings notwendig, um eine deutliche Verringerung der CO₂-Emissionen sicherzustellen. Sie fördern aber auch die Planungssicherheit der Industrie. Werden jetzt die langfristigen Weichen gestellt, können sich Hersteller rechtzeitig darauf einstellen und erhebliche Kosten sparen.

Das Impact Assessment der EU nahm an, dass für einen ambitionierten CO₂-Grenzwert kostenintensive Maßnahmen, wie Hybridmotoren, nötig seien. Wie jedoch zuvor ausgeführt, können Effizienzmaßnahmen größtenteils mit vergleichsweise einfacher Technik von Diesel-Pkw bei leichten Nutzfahrzeugen übernommen werden. Damit sind Einsparpotenziale in ähnlicher Größenordnung und zu ähnlichen Kosten möglich.

→ Einführung einer verbindlichen Tempobegrenzung auf 100 km/h.

Begründung: Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass eine Begrenzung auf 100 km/h bei leichten Nutzfahrzeugen den CO₂-Ausstoß und damit auch den Verbrauch um rund sieben bis acht Prozent verringern kann. Der Verbrauch steigt oberhalb von 100 km/h aufgrund des Windwiderstands bei leichten Nutzfahrzeugen noch überproportional stärker an als bei Pkw. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für leichte Nutzfahrzeuge erhöht außerdem die Verkehrssicherheit, mindert Lärm sowie die Abnutzung von Reifen und Motoren. Zahlreiche große Unternehmen wie z.B. TNT oder British Mail nutzen bereits Tempobegrenzer, um ihre fahrzeugbezogenen Vollkosten zu verringern. Die Erfahrungen sind positiv.

Eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit bei leichten Nutzfahrzeugen führt darüber hinaus auch zu günstigeren Kosten, da die Fahrzeuge nicht mehr für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt werden müssen.

Ausblick

Die Bundesregierung verhandelt derzeit mit den anderen europäischen Mitgliedsstaaten einen gemeinsamen Standpunkt. Parallel dazu bereiten der Umwelt- und der Verkehrsausschuss des europäischen Parlaments eine Position für das gesamte EU-Parlament vor. Für das Inkrafttreten der Verordnung ist eine konsolidierte Version der europäischen Regierungen und des Europaparlaments vonnöten.

Die unterzeichnenden Verbände erwarten von der Bundesregierung und dem Bundestag, dass sie sich in den weiteren Verhandlungen gegenüber der EU-Kommission und dem Europäischen Parlament im Interesse einer effizienten, qualifizierten und verbindlichen Regelung zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen einsetzen für:

- **Eine direkte Umsetzung der CO₂-Grenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge ab 2012 ohne Phase-In;**
- **Die verbindliche Festlegung eines Langfristziels von maximal 125g CO₂/km in 2020;**
- **Die unterstützende Einführung einer verbindlichen Tempobegrenzung auf 100 km/h für leichte Nutzfahrzeuge.**

Berlin, 22.01.2010

Weitere Informationen:

Michael Müller-Görnert
Referent für Verkehrspolitik beim VCD
Tel. +49(0)30.280 351-19
michael.mueller@vcd.org

Dietmar Oeliger
Referent für Verkehrspolitik beim NABU
Tel. +49(0)30.284984-1613
Dietmar.Oeliger@NABU.de

Dr. Werner Reh
Referent für Verkehrspolitik beim BUND
Tel. +49(0)30/27576435
werner.reh@bund.net

Ulrike Bickel / Annette Grass
Stellv. Leiterin Verkehrsbereich / Verkehrs-Referentin
Deutsche Umwelthilfe e.V.
Telefon: +49(30)2400867-72/-78
bickel@duh.de / grass@duh.de

Viviane Raddatz
Referentin für Klima und Mobilität
WWF Deutschland
Tel. +49(0)30/30 87 42 39
viviane.raddatz@wwf.de