

CO<sub>2</sub>: Lkw und Busse

# Neue CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge vorgeschlagen

Schwere Nutzfahrzeuge wie Lastkraftwagen, Stadt- und Reisebusse verursachen mehr als 25% der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs und mehr als 6% der gesamten THG-Emissionen in der EU.

Die Europäische Kommission hat daher im Februar 2023 im Rahmen des „Fit for 55-Pakets“ einen Vorschlag für die Revision der Richtlinie (EU) 2019/1242 über die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge (Deutsch: SNF, Englisch: HDV Heavy Duty Vehicles) vorgelegt, um diese den aktuellen Klimazielen der EU anzugleichen. Im Jahr 2019 hat die Europäische Union zuletzt CO<sub>2</sub>-Flottenziele für schwere Nutzfahrzeuge festgelegt. Diese Normen verpflichten die Hersteller, die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Flotte von Neufahrzeugen in bestimmten Fahrzeuggruppen um 15% (bis 2025) und 30% (bis 2030) zu senken. Mit der Revision der Richtlinie (EU) 2019/1242 sollen nun der Anwendungsbereich massiv ausgeweitet und die Flottenreduktionsziele weiter verschärft werden.

## Zielsetzung der Revision

Strengere CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge sind für die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Sektors von entscheidender Bedeutung. Mit dem Vorschlag der Kommission werden die CO<sub>2</sub>-Normen ab 2030 verschärft und auf fast alle Fahrzeuge mit zertifizierten CO<sub>2</sub>-Emissionen angewandt, um einen Beitrag zum EU-Ziel, bis 2050 klimaneutral zu werden, zu leisten. Konkret umfasst der Vorschlag neben Lastkraftwagen (über 5 Tonnen) nunmehr auch Stadt- und Reisebusse (über 7,5 Tonnen) sowie Anhänger (von einem Kraftfahrzeug gezogene Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb), was eine erhebliche Erweiterung des Anwendungsbereichs darstellt. Um die oben genannten Ziele zu erreichen, schlägt die Kommission vor, dass gegenüber 2019 die

CO<sub>2</sub>-Emissionen ab 2030 durchschnittlich in folgendem Umfang sinken sollen:

- um 45% ab dem 1. Januar 2030
- um 65% ab dem 1. Januar 2035
- um 90% ab dem 1. Januar 2040.

Laut dem Vorschlag der Kommission müssen zudem ab 2030 alle neuen Stadtbusse in der EU emissionsfrei sein, was einem 100%-igen Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen entspricht. Etwa Elektrifizierung oder Wasserstoff-Brennstoffzellen sind gangbare Möglichkeiten.

## Ausnahmen von den CO<sub>2</sub>-Zielen

Für folgende schwere Nutzfahrzeuge soll es eine Ausnahme von den CO<sub>2</sub>-Zielen geben:

- Fahrzeuge von Kleinserienherstellern
- im Bergbau sowie für land- und forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzte Fahrzeuge
- Fahrzeuge, die für den Einsatz durch die Streitkräfte konstruiert und gebaut wurden, sowie Kettenfahrzeuge
- Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte oder für die medizinische Notversorgung konstruiert und gebaut wurden oder dafür angepasst wurden
- Arbeitsfahrzeuge wie z. B. Müllfahrzeuge.

Diese Fahrzeuge werden daher bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller nicht einbezogen.

## Was braucht es zur Zielerreichung?

Der überarbeitete Verordnungsvorschlag der EK sieht die ehrgeizigsten CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für schwere Nutzfahrzeuge weltweit vor. Aus Sicht der WKÖ braucht es zur Zielerreichung daher jedenfalls folgende Voraussetzungen:

- **Technologieoffenheit:** Langfristig sollten für schwere Nutzfahrzeuge drei Technologien zulässig sein: Wasserstoff, Elektrobatterie und Verbrennungsmotor auf der Grundlage klimaneutraler Kraftstoffe. Sowohl emissionsfreie Fahrzeuge (Wasserstoff, Elektrobatterie und Zero Emission Vehicles) als auch Fahrzeuge, die klimaneutrale Kraftstoffe verwenden, können die Kohlenstoffneutralität nach dem Prinzip „well to wheel“ gewährleisten. In Anbetracht der begrenzten Ressourcen für die groß angelegte Einführung jeder einzelnen der drei Optionen ist es unerlässlich, alle Optionen offen zu halten, um eine reibungslose Kontinuität der gesamten Mobilität und der Logistikketten in der EU zu gewährleisten.
- **Aufbau entsprechender Infrastruktur:** Alternative Antriebssysteme wie E-Fahrzeuge oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge verlangen auch infrastruktural

turelle Einrichtungen, damit eine Betankung der Fahrzeuge jederzeit und ohne großen zeitlichen/örtlichen Weg erreicht werden kann. Diese Infrastruktur wird wohl nicht in dem Tempo zur Verfügung gestellt werden können, wie dies die Ziele der Verordnung vorsehen würden. Egal ob Wasserstoff bzw. Brennstoffzelle oder auch reine Elektrofahrzeuge – eine Umstellung ist kaum realisierbar, solange die Infrastrukturen in geeignetem Ausmaß nicht geschaffen sind.

- **Jährliche Überprüfung der Rahmenbedingungen:** Eine gründliche Analyse des Zustands der Rahmenbedingungen, vor allem der Lade- und Betankungsinfrastruktur, muss ab 2025 Gegenstand eines jährlichen Überprüfungsprozesses auf der Grundlage verbindlicher Leistungsindikatoren werden. Die vorgeschlagene Überprüfung 2028 ist viel zu spät angesetzt und birgt zudem die Gefahr, dass sie sich aufgrund des Wechsels der EU-Legislative im Jahr 2029 verzögert.
- **Angleichung der Zielvorgaben für Euro 7 und CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte:** Eine enge Abstimmung zwischen den jüngsten CO<sub>2</sub>- und Euro-7-Vorschlägen für schwere Nutzfahrzeuge ist im Hinblick auf den Inhalt der Verordnungen, die Fristen für ihre Fertigstellung und ihre Umsetzungstermine unerlässlich. Während die Euro-7-Verordnung für das Jahr 2040 einen Anteil neuer Dieselfahrzeuge (einschließlich Hybrid- und PHEV-Fahrzeuge) von mehr als 41% prognostiziert, würde die CO<sub>2</sub>-Verordnung von den Herstellern verlangen, dass sie bis 2040 nicht mehr als 12% neue Dieselfahrzeuge zulassen. Diese Prognosen sind offensichtlich widersprüchlich und führen zu einer ungerechtfertigten Strenge für Euro 7. Daher muss die Europäische Kommission ihre Annahmen für die Euro-7-HDV-Verordnung neu bewerten und die vorgeschlagene Strenge der Euro-7-HDV-Abgasemissionen (und die entsprechenden Prüfverfahren) auf ein Niveau revidieren, das die enormen Anstrengungen und Investitionen, die im Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Verordnung getätigt werden müssen, nicht verzerrt.
- **Zielwerte für neue Fahrzeuggruppen:** Die Einbeziehung neuer Fahrzeugsegmente in die Verordnung über CO<sub>2</sub>-Normen, wie z.B. mittelschwere Lastkraftwagen, schwere Fahrzeuge mit speziellen Achskonfigurationen und schwere Busse ist sinnvoll, solange ihre Ziele auf dem CO<sub>2</sub>-Zertifizierungsrahmen (EU) 2017/2400 basieren. Die Festlegung eines Reduktionsziels von 45% für diese neuen Fahrzeugsegmente auf der Grundlage des Jahres 2025, d.h. in weniger als fünf Jahren, ist jedoch unrealistisch. Dies würde eine massive Einführung von Null-Emissions-Fahrzeugen in Fahrzeugkonfigurationen erfordern, die einen viel geringeren Anteil (<25%) an den CO<sub>2</sub>-Emissionen des Sektors haben als die derzeit betroffenen Fahrzeug-

gruppen. Die Verordnung sollte eine angemessene Vorlaufzeit und für die neuen Fahrzeuggruppen die gleiche jährliche Reduktionsrate vorsehen, wie sie für die derzeit regulierten Fahrzeuggruppen festgelegt wurde.

- **Förderungen zur Beschaffung emissionsfreier Stadtbusse:** Die Vorgabe, dass ab 2030 nur mehr emissionsfreie Stadtbusse zugelassen werden dürfen, würde einer Verschärfung der CVD (SFBG) Beschaffungsquote von 32,5% Nullemissionsfahrzeugen (65% saubere Fahrzeuge) auf 100% Nullemissionsfahrzeuge entsprechen, andere neue Fahrzeuge würde es dann de facto nicht mehr am Markt geben. Die erhebliche Steigerung des Anteils emissionsfreier Stadtbusse ab 2030 auf 100% erscheint angesichts der kurzen Übergangsfrist nicht angemessen und wird aufgrund der steigenden Nachfrage zu massiven Kostensteigerungen in der Beschaffung führen. Förderungen sowohl auf nationaler als auch auf EU-Ebene für die Fahrzeuge sind daher essenziell, wie auch die Errichtung und Erhaltung der Infrastruktur. ●

### Fazit: Faire Chance für alle Alternativen notwendig

Der neue Vorschlag der Kommission für ein 90%-Ziel ab 2040 ist jedenfalls ein besserer Ausgangspunkt als ein 100%-Ziel ist. Denn 100% bedeuten ein De-facto-Verbot des Verbrennungsmotors, welches aus Sicht des Schwerverkehrs illusorisch ist, da es weltweit derzeit keine für den Long-Range-Verkehr verfügbare alternative Antriebsform gibt. Eine Klimawende ohne Technologieoffenheit und wettbewerbsgarantierende Rahmenbedingungen wird nicht zu erreichen sein. Deshalb ist allen Alternativen, die keine fossile Basis haben, die gleiche Chance zu geben.

#### Infos:

- EK-Vorschlag CO<sub>2</sub>-HDV: COM(2023) 88 v. 14.2.2023 ([Link](#))
- Geltender Rechtsakt CO<sub>2</sub>-HDV 2019/1242 ([Link](#))



Mag. Markus Oyrer BSc (WKÖ)  
markus.oyrer@wko.at