

Matthias Wissmann
Präsident

Bundeskanzleramt
Posteingang AL 3

VDA

Verband der
Automobilindustrie

15. März 2010

1513

1-1513

Tel. +49 (0) 30/ 897842 110
Fax +49 (0) 30/ 897842 601
wissmann@vda.de
www.vda.de

An den Bundesminister für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Herrn Dr. Norbert Röttgen

An den Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Herrn Dr. Peter Ramsauer, MdB

An den Bundesminister für Wirtschaft
und Technologie
Herrn Rainer Brüderle, MdB

Sehr geehrte Herren Bundesminister,

am 28.10.2009 hat die EU-Kommission einen Vorschlag für die Regulierung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen vorgelegt. Das Mitentscheidungsverfahren von Europäischem Parlament und Umweltministerrat ist nun angelaufen und soll bis zum Herbst dieses Jahres abgeschlossen werden. Schon seit einiger Zeit sucht die Bundesregierung nach einer eigenen Position. Die uns vorliegenden Informationen über diesen Prozess irritieren uns sehr. Dabei geht es insbesondere um das Langfristziel im Rahmen der CO₂-Regulierung.

Im Jahr 2008 betrug der durchschnittliche CO₂-Wert bei den leichten Nutzfahrzeugen in Europa rund 200 g/km. In der Bundesregierung wird nun teilweise erwogen, einen unrealistischen Langfristwert von 145 g CO₂/km ab 2020 in die Diskussionen einbringen zu wollen. Dieser Wert unterscheidet sich nur geringfügig von den 135g CO₂/km, die die Kommission für 2020 vorgeschlagen hat. Dieser Teil des Kommissionsvorschlags erfolgte ohne Impact-Assessment und wird von unserer Industrie als purer Populismus empfunden.

Vor diesem Hintergrund hielten wir eine Verhandlungsposition der Bundesregierung von 145g CO₂/km für völlig unzureichend und auch verhandlungstechnisch für unklug. Sollte die Bundesregierung - bereits am Anfang der Verhandlungen - als Vertreterin des wichtigsten automobilproduzierenden Landes ein solches Signal aussenden, dann müssen wir davon ausgehen, dass das Endergebnis nicht mehr weit von den absurden Vorstellungen der Kommission entfernt liegt. Zwischen den drei fahrzeugproduzierenden Ländern Frankreich, Italien und Deutschland gibt es bislang ein Einvernehmen über die Ablehnung des von der Kommission vorgeschlagenen Langfristzieles. Die italienische Regierung lehnt die Nennung eines Langfristzieles rundweg ab. Und die Franzosen bewegen sich in der Kritik am Kommissionsvorschlag bisher vollständig auf der Linie der Bundesregierung, ohne konkrete Zahlen zu nennen. Dieses sinnvolle Einvernehmen

119140	12.03.2010
--------	------------

12. März 2010

1) Km. Bn z. h.
2) Ø z. f. CefBk + Wissmann am 18. Mär 15.03.
3) Ast. 3 EUV
4) Ø Ast. 4, 5 1/16 15.03.
h. n. 03.
Stillenqualen & Lötter
bis zum 18.03. (Gep. mit M. Wissmann)

RD
ZM
G

würde mit einer Positionierung der Bundesregierung bei 145g km/CO₂ unterminiert. Es sollte doch unbedingt darum gehen, eine gemeinsam abgestimmte Position zwischen diesen drei Industrienationen zu finden und beizubehalten. Es sei in diesem Kontext nicht nur daran erinnert, dass diese länderübergreifende Allianz nicht nur bei der CO₂ – PKW-Regulierung erfolgreich initiiert worden war, sondern auch im Vorfeld des hier diskutierten Vorschlages praktiziert wurde.

Unverständlich sind die Diskussionen in der Bundesregierung auch mit Blick auf den Koalitionsvertrag. Dort heißt es ausdrücklich:

„Bei der auf europäischer Ebene geplanten CO₂-Regulierung für leichte Nutzfahrzeuge werden wir sicherstellen, dass die Produkt- und Entwicklungszeiträume beachtet werden. Die Regulierungsanforderungen dürfen die - sich derzeit in einer schweren Krise befindlichen - Nutzfahrzeughersteller nicht überfordern.“

Mit der Forderung nach einem Langfristziel von 145g CO₂/km bis zum Jahr 2020 wird weder dem Geist noch dem Wortlaut des Koalitionsvertrages Rechnung getragen. Technisch und zeitlich ist diese Größenordnung nicht zu stemmen, wenn wir wirtschafts- und umweltpolitisch die Balance halten wollen. Zunächst müssen alle Kräfte mobilisiert werden, um den ersten ambitionierten Grenzwert in Höhe von 175g CO₂/km bis 2017/18 zu erreichen. Sollen auf dieser Basis unseren Hersteller und Zulieferfirmen noch zwei bis drei Jahre zur Verfügung stehen, um weitere 30g oder sogar 40g zu reduzieren? Bei einer Entwicklungszeit von 7 Jahren und einem Produktionszyklus von 10 Jahren ist das nicht realitätsgerecht und man wird dringend auch über die grundsätzliche zeitliche Verschiebung des Langfristziels nachdenken müssen. Es muss darum gehen, dass wir uns von 175g CO₂/km sukzessive auf 160g CO₂/km herunterarbeiten.

Weitere technische Argumente, die das Reduktionspotential beeinflussen, sind in der Anlage beschrieben. Dazu gehört etwa, dass der Dieselanteil, dessen Erhöhung im PKW-Bereich künftig Einsparungen möglich machen wird, bei den leichten Nutzfahrzeugen bereits heute bei 90 Prozent liegt. Auch sei auf das Handwerk und den Einzelhandel hingewiesen, die schließlich die regulierungsbedingten Zusatzkosten zu einem überwiegenden Teil werden tragen müssen.

Der Wettbewerbsfähigkeitsrat der EU hat am 28. Mai 2009 beschlossen, bis auf weiteres keine die Industrie belastenden Gesetze zu verabschieden. Es ist unverständlich, wie die EU und Teile der Bundesregierung zu der Einschätzung kommen, dass sich die wirtschaftlichen Voraussetzungen verbessert hätten. Der deutsche Transportermarkt ist im Jahr 2009 um ein Viertel zurückgegangen, die Exporte haben sich halbiert. Die Produktion in den deutschen Werken wurde um mehr als 44 Prozent gedrosselt. Im Februar dieses Jahres wurden gerade einmal drei Prozent mehr Fahrzeuge als im Vorjahr zugelassen. Das ist der erste Anstieg seit September 2008!

Durch die Finanz- und Wirtschaftskrise sind die Hersteller gezwungen, Entwicklungszeiten zu verlängern und Fahrzeugprogramme zu verschieben, um sowohl der fehlenden Kundennachfrage als auch den schwindenden Finanzmitteln für die Produktentwicklung Rechnung zu tragen.

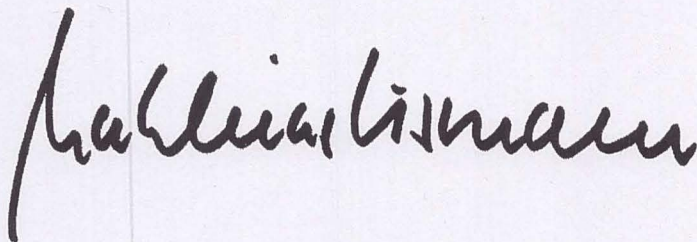
Unsere Unternehmen stemmen sich seit Monaten auch mit schmerzhaften Maßnahmen gegen die wirtschaftliche und finanzielle Lage. Dennoch haben sie selbst im Krisenjahr 2009 ihre Mittel im Bereich Forschung und Entwicklung auf einen Rekordstand von 20,9 Mrd. Euro erhöht. Das ist nicht zuletzt auch eine Forderung der Politik, die in Deutschland einen Leitmarkt zu Elektromobilität etablieren möchte. Dazu wird es am 3. Mai ein Treffen von Vertretern der Automobilindustrie und anderer Branchen mit der Bundeskanzlerin geben. Dieser gerade beginnende Prozess der engen Kooperation wird aus unserer Sicht durch die beschriebene Diskussion über die CO₂-Regulierung belastet.

Wir tun alles, um unseren Teil zur Entwicklung von neuen, verbrauchsgünstigen Fahrzeugen beizutragen. Die Mittel für diese Investitionen müssen jedoch erst einmal erwirtschaftet werden. Die oben genannten Regulierungsvorgaben sind dabei weder ökonomisch noch ökologisch zielführend.

Sehr gern stehe ich Ihnen für ein persönliches Gespräch und weitere Informationen zur Verfügung.

Kopien dieses Schreibens erhalten Bundesminister Pofalla und die Vorsitzenden der Koalitionsfraktionen im Deutschen Bundestag.

Mit besten Grüßen



CO₂-Emissionen leichte Nutzfahrzeuge

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen der Gesamtstrategie Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Leichten Nutzfahrzeugen und Pkw (KOM(2009)593 endg.)

Berlin, Dienstag, 16. Februar 2010

Zusammenfassung

Am 28.10.2009 hat die EU-Kommission einen Vorschlag für eine CO₂-Regulierung für leichte Nutzfahrzeuge (Gewichtsklasse N1) vorgelegt. Diese Transporter werden in der Regel von Handwerkern, Kurier- und Expressdiensten sowie von vielen Einzelhändlern genutzt. Für eine sachgerechte Beurteilung des Verordnungsentwurfes sind folgende Hintergründe wesentlich zu berücksichtigen:

- Die Nutzfahrzeugindustrie erlebt seit dem Beginn der Finanz- und Wirtschaftskrise den größten Absatzeinbruch seit Jahrzehnten. Viele Unternehmen kämpfen sogar um ihre Existenz und die Hersteller sind gezwungen, Entwicklungszeiten zu verlängern und Fahrzeugprogramme zu verschieben. Vermeidbare ökonomische Zusatzbelastungen müssen daher unbedingt abgewendet werden. Darauf hat auch der Wettbewerbsfähigkeitsrat am 28. Mai 2009 hingewiesen.
- Der Markt für leichte Nutzfahrzeuge unterscheidet sich grundsätzlich vom Pkw-Sektor. Der Druck auf die Hersteller und Zulieferer leichter Nutzfahrzeuge, den Verbrauch stetig zu senken, ist noch stärker marktmanent, da die Kunden aus der Transportbranche die Kraftstoffkosten niedrig halten müssen. Beim Nutzfahrzeug ist der Verbrauch für alle Kunden ein entscheidendes Kaufargument. Dieses ökonomische Motiv hat eine starke ökologische Lenkungswirkung.

Im Kern sind folgende Punkte des Regulierungsentwurfes entscheidend:

Einführungszeitraum

- Die *EU-Kommission* schlägt einen Grenzwert von 175g CO₂/ km vor. Dieser Grenzwert soll in Stufen (Phase-In) zwischen 2014 bis 2016 erreicht werden.
- Die *Automobilindustrie* hält diesen Grenzwert für grundsätzlich erreichbar, fordert aber, den Einführungszeitpunkt auf 2015 zu legen und das Phasing-In bis 2018 vorzusehen, um den langen Produktzyklen und Entwicklungszeiten leichter Nutzfahrzeuge Rechnung zu tragen. Bei einem Produktzyklus von mehr als 10 Jahren und einer Entwicklungszeitdauer von ca. 7 Jahren ist die Einhaltung der Grenzwerte ab 2014 kaum möglich.

Langfristziel

- Die *EU-Kommission* schlägt ein Langfristziel von 135 g CO₂/km im Jahr 2020 vor.
- Dieses Langfristziel hält die *Automobilindustrie* für vollkommen unrealistisch. Für die Hersteller würde das bedeuten, dass sie eine

Reduktion von mehr als 30 Prozent innerhalb eines einzigen Modellzyklus schaffen müssen. Das ist angesichts eines bereits erreichten Dieselanteils von über 90 Prozent und mit Blick auf die vorhandenen Produkt- und Marktmerkmale vollkommen unrealistisch. Es muss darum gehen, sich sukzessive über die 175 g weiter nach unten zu arbeiten.

Mehrstufige Fertigung von Nutzfahrzeugen

- Die *EU-Kommission* will diese Fahrzeuge, die sich durch individuelle Fahrzeugaufbauten auszeichnen, in den Regelungsentwurf einbeziehen.
- Weil der Hersteller des Fahrgestells aber gar nicht in der Lage ist, die CO₂-Emissionen des komplettierten Fahrzeugs zu beeinflussen, plädiert die *Automobilindustrie* dafür, mehrstufig gefertigte Fahrzeuge komplett aus dem Regulierungsvorschlag herauszunehmen.

Strafzahlungen

- Die *Kommission* sieht Strafzahlungen vor, die erheblich über den CO₂-Kosten für andere Industrien im Europäischen Emissionshandel liegen.
- Die *Automobilindustrie* sieht darin eine extreme Benachteiligung einer europäischen Schlüsselbranche. Letztlich wird damit vor allem für kleine und mittelständische Betriebe, die Transporter überwiegend nutzen, der Kostendruck erhöht, da sie als Kunden die Regulierungskosten anteilig zu tragen haben. Bei solchen Strafzahlungen besteht auch die Gefahr, dass viele Unternehmen von einem großen leichten Nutzfahrzeug auf viele kleinere Transporter umsteigen. Die Folge wäre ein in der Summe viel höherer CO₂-Ausstoß für die gleiche Menge an transportierten Gütern.

Geschwindigkeitsbegrenzer

- Die *Kommission* empfiehlt im Begründungsteil des Regelungsentwurfs die Aufnahme von Geschwindigkeitsbegrenzern, was de facto einem Tempolimit für leichte Nutzfahrzeuge gleichkommt.
- Die *Automobilindustrie* fordert dazu auf, diese Passage zu streichen. Die CO₂-Reduktionspotentiale sind über diese Maßnahme verschwindend gering. Darüber hinaus gehören Fragen im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsgrenzen in die Kompetenzen der Mitgliedstaaten.

Einführende Anmerkungen und Hinweise

Die Europäische Kommission hat im Herbst 2009 den Verordnungsentwurf zur CO₂-Regulierung leichter Nutzfahrzeuge KOM(2009)593 vorgelegt. Der Anwendungsbereich ist auf leichte Nutzfahrzeuge der Kategorie N1 festgelegt. Das sind Nutzfahrzeuge für den Gütertransport bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3.5 t. In der Praxis geht es um die Transporter für das Handwerk, die Kurier- und Expressdienste sowie für viele Einzelhändler (Floristen, Gastwirte etc.). Die Fahrzeugkategorie ist für die Emissionshomologation in drei Klassen unterteilt (I bis III), wobei die Klasse I für kleine und leichte Fahrzeug steht, die in aller Regel von Pkw abgeleitet sind. Die Klasse II und insbesondere die Klasse III stehen für Fahrzeuge, die in aller Regel nicht von Pkw abgeleitet sind, sondern überwiegend schon als Lkw entwickelt wurden.

Für das Jahr 2013 ist eine Überprüfung der Verordnung vorgesehen. Je nach Ergebnis dieser Überprüfung sollen auch die Fahrzeuge der Kategorien N2 und M2 einbezogen werden. N2 sind Nutzfahrzeuge für Güterbeförderung bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 t, M2 sind zur Personenbeförderung bestimmte Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Fahrgastplätzen und einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 5 t („kleinere“ Omnibusse).

Bereits vor der offiziellen Einbringung dieser Verordnung war dieser Regulierungsvorschlag sehr umstritten, was vor allem mit der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise zusammenhängt. Die Folgen der Krise haben sich bei der ohnehin gebeutelten Automobilindustrie besonders außergewöhnlich im Nutzfahrzeugsektor gezeigt und eine wirkliche Erholung ist bis zum heutigen Zeitpunkt nicht in Sicht. So verzeichneten wir in Deutschland im vergangenen Jahr im Segment der leichten Nutzfahrzeuge einen Rückgang auf 175.000 Neuzulassungen (-24%). In der EU 25 (ohne Malta und Zypern) wurden 2009 lediglich 1,4 Mio. Neufahrzeuge zugelassen - ein Rückgang von 24%.. Besonders dramatisch ist die Verkaufsentwicklung in den neuen EU-Ländern. Hier brach der Absatz um mehr als die Hälfte ein. Bei den schweren Nutzfahrzeugen betrug der Rückgang in Deutschland 38%, in der EU 25 sogar 46%. Zwar kann für das Jahr 2010 mit einer leichten Verbesserung und einem Zuwachs von 14% gegenüber 2009 gerechnet werden. Vor dem Hintergrund des massiven Absturzes ist dies jedoch bestenfalls eine Bodenbildung. Die deutschen Hersteller haben im Jahr 2009 ihre Produktion um 44% drosseln müssen. Für 2010 ist nach den gegenwärtigen Markterwartungen ein Produktionszuwachs von maximal 3% realistisch.

Diese schwere Krise drückt sich aber nicht nur in den Verkaufszahlen aus, sondern vor allem auch in der Tatsache, dass eine Refinanzierung unserer Investitionen auf dem freien Kapitalmarkt nicht oder nur zu unattraktiven Konditionen möglich ist. Aufgrund dieser immer noch angespannten konjunkturellen Situation unserer Industrie ist eine verlängerte Entwicklungszeit leichter Nutzfahrzeuge nicht zu vermeiden. Die entsprechenden Fahrzeugprogramme müssen teilweise verschoben werden, um sowohl der fehlenden Kundennachfrage als auch den schwindenden Finanzmitteln für die Produktentwicklung Rechnung zu tragen.

Dieser wirtschaftliche Hintergrund ist eine schwere Hypothek für die betroffenen Unternehmen und es stellt sich nach wie vor die Frage, weshalb die Europäische Kommission so wenig Rücksicht auf diese Rahmenbedingungen genommen hat und nimmt. Es sei daran erinnert, dass die Wirtschaftsminister der Europäischen Union im Wettbewerbsfähigkeitsrat am 28. Mai 2009 ausdrücklich beschlossen hatten, bis auf weiteres keine die Industrie belastenden Gesetze zu verabschieden. Nach wie vor ist es von strategischer Bedeutung, vermeidbare ökonomische Zusatzbelastungen abzuwenden und mithin volkswirtschaftliche Risiken zu reduzieren.

Die Automobilindustrie appelliert an die Europäischen Institutionen, Augenmaß bei der weiteren Beratung des Verordnungsvorschlags walten zu lassen und sich strikt daran zu orientieren, realistische und kosteneffiziente Ziele vorzugeben. Das ist auch deshalb von großer Bedeutung, weil die Zusatzkosten, die durch die Regulierung verursacht werden, nicht die Hersteller und Zulieferer leichter Nutzfahrzeuge allein treffen werden. Es sind die Kunden unserer Firmen wie beispielsweise das Handwerk und die Einzelhändler, die zusätzlich belastet werden.

Das Segment der leichten Nutzfahrzeuge unterscheidet sich gravierend vom Pkw-Bereich. Daher muss eine CO₂-Regulierung unter komplett anderen Vorzeichen stehen. Leichte Nutzfahrzeuge werden praktisch ausschließlich wegen eines bestimmten Nutzungsprofils (Paketdienste, Blumenauslieferung, Handwerkstransporte etc.) nachgefragt. Diese Fahrzeuge müssen weder sportlich oder luxuriös sein, noch werden an sie besondere Designansprüche gestellt. Es gilt der Grundsatz der maximalen Kosteneffizienz. Die Anschaffungs- und Betriebskosten sowie die Zuverlässigkeit sind die entscheidenden Parameter für die Produktauswahl. Bereits heute kann es sich kein Hersteller leisten, Fahrzeuge im Markt anzubieten, die nicht hinsichtlich der Verbrauchswerte so günstig wie möglich sind. Konkret lässt sich das unter anderem an dem besonders

hohen Dieselanteil (über 90%) festmachen, der im Bereich leichter Nutzfahrzeuge bereits heute besteht. Das ist ein entscheidender Grund warum – anders als im Pkw-Bereich – zusätzliche Effizienzreserven nicht über einen steigenden Dieselanteil gehoben werden können. Das dominierende betriebswirtschaftliche Kalkül im Nutzfahrzeugsektor prägt (und begrenzt) auch den Einzug technischer Neuerungen wie z. B. den Hybridantrieb oder ein Effizienz steigerndes Doppelkupplungsgetriebe. Sie werden sich im Markt durchsetzen, wenn sich die höheren Anschaffungskosten im Verhältnis zu den geringeren Betriebskosten für den Kunden rechnen. In der Praxis hängt das wesentlich vom konkreten Nutzungsprofil des Kunden ab. Während bei bestimmten Nutzungsprofilen (z.B. überwiegend Kurzstrecke) spezifische Technologien kosteneffizient sind, bringen sie bei anderen (z.B. nur Langstrecke) nichts. Mit anderen Worten: es sind maßgeblich die Betriebskosten, die bereits heute den höchsten Druck zugunsten Effizienz steigernder Technologien ausüben. Für eine zusätzliche Regulierung bleibt deshalb eigentlich wenig sinnstiftender Raum.

Schließlich sei auf einen weiteren wichtigen Unterschied zwischen Nutzfahrzeug- und Pkw-Sektor hingewiesen. Aus Gründen der internationalen Wettbewerbsfähigkeit konzentrieren sich die Hersteller leichter Nutzfahrzeuge häufig auf bestimmte Modelle, die sie in möglichst großen Stückzahlen herstellen. Je geringer die Diversifizierung, desto niedriger die Kosten. Dies hat bei fast allen Herstellern dazu geführt, dass sie jeweils nur einen Teilbereich im Transportermarkt abdecken. Während aber manche Härte der CO₂-Regulierung bei Pkw dadurch aufgefangen werden kann, dass die Hersteller innerhalb ihrer Flotten einen Durchschnittswert zwischen kleinen und größeren Fahrzeugen erzielen können, ist dies den meisten Herstellern leichter Nutzfahrzeuge aufgrund ihrer engeren Modellpalette so nicht möglich. Dies gilt es besonders bei der Berechnung der Zielwerte und der Einführungszeiten zu berücksichtigen.

Der Kommissionsvorschlag im Detail

In einigen Punkten unterstützt der VDA den Kommissionsvorschlag. Dazu gehört die Entscheidung, die Leermasse, d.h. die Masse im fahrbereiten Zustand, als Parameter einer Regulierung zu wählen. Bei leichten Nutzfahrzeugen ist dies deshalb so wichtig, weil Transportaufträge sehr unterschiedlich sind. Fahrzeuge dienen teilweise allein dem Volumentransport und sind dann nicht bis zum zulässigen Gesamtgewicht

ausgeladen. Über die Leermasse als Parameter kann eine Schlechterstellung schwerer Transporter vermieden werden, die mit Blick auf die zu transportierende Menge effizienter sind als kleinere Fahrzeuge. Da in diesem Segment die Größe (und damit auch das Gewicht) des Fahrzeuges immer auch eine Frage des Transportvolumens ist, hätte eine überproportionale Belastung schwerer Fahrzeuge den negativen Effekt, dass eine Tendenz hin zur Nutzung mehrerer kleinerer Fahrzeuge anstatt eines größeren Fahrzeugs erzeugt würde. Die Folge wäre ein in der Summe viel höherer CO₂-Ausstoß für die gleiche Menge an transportierten Gütern.

Kritisch und änderungsbedürftig sind hingegen folgende Teile des Vorschlags:

Einführungsgrenzwert und Phase-In:

Die EU-Kommission schlägt zunächst einen Grenzwert von 175g CO₂/km vor. Dieser Grenzwert soll in Stufen (Phase-In) zwischen 2014 bis 2016 erreicht werden (75% der Flotte in 2014, 80% in 2015 und 100% in 2016). Den Grenzwert von 175g/km CO₂ halten wir zwar für ambitioniert, aber für grundsätzlich erreichbar. *Allerdings fordern wir den Einführungszeitpunkt auf 2015 zu legen und das Phasing-In bis 2018 vorzusehen.* Für 2014 sind die Fahrzeuge und die für sie vorgesehenen Produktionsanläufe bereits weitgehend definiert. Bei einem Produktzyklus von mehr als zehn Jahren und einer Entwicklungszeit von ca. sieben Jahren ist die Einhaltung der Grenzwerte ab 2014 kaum möglich.

Hinzu kommt, dass wir es in den drei unterschiedlichen Gewichtsklassen mit sehr unterschiedlichen Voraussetzungen zu tun haben. Während es sich bei N1-Fahrzeugen der Klasse I vor allem um Pkw-Derivate aus der Klein- und Kompakwagenklasse handelt, deren Flottendurchschnittswerte noch vergleichsweise kosteneffizient weiter gesenkt werden können, stellt sich die Lage bei den Klasse-III-Fahrzeugen anders da. Selbst das Impact Assessment der Kommission geht hier zur Erreichung des 175g-Flottenzieles von Mehrkosten bis zu 6500€ aus.

Langfristziel

Die EU-Kommission schlägt ein Langfristziel von 135g CO₂/km für das Jahr 2020 vor. Dieser Wert stellt eine völlig unerreichbare Phantasiezahl dar, die jeglicher Grundlage entbehrt.

Es gibt kein Impact Assessment, das diesem Langfristziel zugrunde gelegt werden kann. Seriöserweise sollte ein Langfristziel deshalb erst vorgenommen werden, wenn eine realistische Folgenabschätzung vorliegt. Dies sollte eigentlich selbstverständlich sein - zumal die Folgenabschätzung ein fester Bestandteil der Better-Regulation-Grundsätze ist.

Im Jahr 2008 betrug der durchschnittliche CO₂-Wert bei den leichten Nutzfahrzeugen in Europa rund 200g CO₂/km. Ein Langfristwert von 135g CO₂/km in 2020 würde eine Absenkung von deutlich über 30% innerhalb eines einzigen Modellzyklus bedeuten. Dies ist angesichts eines bereits erreichten Dieselanteils von über 90% vollkommen unrealistisch - vorausgesetzt man will die Kosten eines leichten Nutzfahrzeugs nicht unverhältnismäßig in die Höhe treiben. Ein Zwang zur Elektrifizierung des Antriebsstranges wäre sonst die logische Konsequenz. Die politisch verordnete Elektrifizierung ergibt allerdings in einem Segment, in dem Reichweite und andere Kundenanforderungen die Chancen für Elektrofahrzeuge ohnehin grundsätzlich beschränken, keinen Sinn. Die CO₂-Reduktionskosten würden signifikant in die Höhe schnellen. Bis 2020 ist, auch aufgrund der Auswirkungen der Wirtschaftskrise, kein relevanter Anteil von Elektrofahrzeugen für leichte Nutzfahrzeuge zu erwarten.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass auch das Impact Assessment der Kommission zu der Auffassung kam, dass selbst das Ziel von 160g/km im Flottenschnitt bis zum Jahr 2015 nicht zu erreichen ist. Warum die Kommission dann der Auffassung ist, dass lediglich fünf Jahre später ein um nochmals über 15% reduziertes Ziel erreichbar sein soll, bleibt rätselhaft.

Die Automobilindustrie kann sich realistischerweise nur sukzessive von den angestrebten 175g herunter arbeiten in Richtung 160g CO₂/km in 2020. In welchem Umfang und in welcher Geschwindigkeit das gelingt, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt aber nicht sicher vorhersagen. Erst in einigen Jahren wird man über die konkrete Erreichung von Langfristzielen verbindliche Angaben machen können. So müssen dynamische Parameter, die sich in den kommenden Jahren ändern können, berücksichtigt werden, um das Ziel gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt anzupassen. Hierzu gehören beispielhaft der Umstieg vom sogenannten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEDC), wie er heute Gültigkeit hat, auf das künftige weltweit harmonisierte Testverfahren für leichte Kraftfahrzeuge WLTP, wie es derzeit entwickelt wird. Aber auch die Weiterentwicklung der Emissionsgesetzgebung und die daraus folgenden Konsequenzen für den Kraftstoffverbrauch sowie die geltenden Rahmenbedingungen für das Prüfverfahren (Rollentest) gehören

dazu. Die Automobilindustrie betont in diesem Zusammenhang auch, dass ein Langfristziel unter der Vorgabe gewählt werden muss, dass die daraus resultierenden Produkte auf die Akzeptanz des Kunden treffen müssen. Eine Einengung der Bandbreite der leichten Nutzfahrzeuge (Klasse I bis III) oder eine gravierende Einschränkung bei der Nutzbarkeit (z.B. Zuladung, Stauraum oder Reichweite) der zukünftigen Fahrzeuge kann nicht akzeptiert werden.

Um Werte von deutlich unter 175g zu erreichen, werden neue, weiterentwickelte Verbrennungsmotoren und alternative Antriebssysteme (Hybride, Elektromotoren, Batterietechnologie, Brennstoffzelle), neue Getriebetechnologien und ein verstärkter Leichtbau notwendig sein. Die Grenzkosten für diese zusätzlichen CO₂-Senkungstechnologien liegen teilweise doppelt so hoch oder sogar höher im Vergleich zu den bisher getroffenen Maßnahmen.

Ein heute am Markt angebotenes leichtes Nutzfahrzeug der Kategorie N1 mit reinem Elektroantrieb kostet deutlich über 100.000 € und damit fast den vierfachen Preis eines konventionellen Fahrzeuges, wobei die Nutzungsmöglichkeiten zwischen beiden Kategorien kaum zu vergleichen sind. Auch die Kosten für eine Hybridisierung leichter Nutzfahrzeuge führen zu hohen fünfstelligen Beträgen bei den Anschaffungskosten.

Aber selbst bei diesen extrem teuren Maßnahmen wird das Ziel von 135g/km im Flottenschnitt nicht zu erreichen sein. Wir fordern die Politik auf, ein Langfristziel erst dann verbindlich festzulegen, wenn dieses aufgrund eines qualifizierten Impact Assessments valide beziffert werden kann.

Mehrstufige Fertigung von Nutzfahrzeugen

Nutzfahrzeuge werden häufig mehrstufig gefertigt. Das bedeutet, dass ein Fahrzeughersteller zunächst ein Fahrgestell mit oder ohne Fahrerhaus liefert, das dann einem Aufbauhersteller als Basis für die weitere Fertigung des kompletten Fahrzeugs dient. Dieser Prozess kann sich über mehr als zwei Stufen erstrecken, zumal Nutzfahrzeuge sehr häufig für den Kunden maßgeschneidert werden. Der Anteil der mehrstufig gefertigten Fahrzeuge liegt bei Transportern (N1) bei ca. 25%, bei schwereren Fahrzeugen noch darüber.

Diese Fahrzeuge sind gegenwärtig in dem Regelungsentwurf einbezogen, obgleich der Hersteller des Fahrgestells gar nicht in der Lage ist, die Verantwortung für die CO₂-Emission des komplettierten Fahrzeugs zu übernehmen bzw. sie zu beeinflussen. *Mehrstufig gefertigte Fahrzeuge*

sollten daher komplett aus dem Regulierungsvorschlag ausgenommen werden.

Einbeziehung von geländegängigen Fahrzeugen

Geländegängige Fahrzeuge werden für sehr spezifische Einsatzzwecke hergestellt und sind daher aufgrund der besonderen Anforderungen (Festigkeit, Geländegängigkeit mit Auswirkungen auf die Aerodynamik, Getriebebauart, etc.) erheblich schwerer als reine Straßenfahrzeuge. Ein einheitlicher Grenzwert würde diese Fahrzeuge über Gebühr belasten, zumal die Geländefahrzeuge zwar von den einachsigen angetriebenen Fahrzeugen abgeleitet sind, sich jedoch technisch erheblich unterscheiden, mithin nicht einfach eine weitere Ausführungsvariante darstellen.

Geländegängige Fahrzeuge (Kategorie G nach Richtlinie 2007/46 Anhang II) sollten daher ausgenommen werden.

Eco-Innovations

Der Regelungsentwurf für leichte Nutzfahrzeuge sieht analog zur Pkw-Regulierung eine Anrechnung von Eco-Innovations mit einem Reduktionspotential der Zielvorgabe eines Herstellers um bis zu 7 g/km CO₂ vor. Die Anrechnung von Eco-Innovations stellt den entscheidenden Treibsatz für die Einführung weiterer effizienzsteigernder Technologien dar. Dies unterstützen wir ausdrücklich. Die Kommission hat den Auftrag, in einem derzeit laufenden Komitologieverfahren für die Pkw-Regulierung, ein Verfahren zur Anerkennung der Eco-Innovations zu formulieren. Aus gegebenem Anlass weisen wir darauf hin: Dieses Verfahren muss transparent und möglichst unbürokratisch sein. Es sollte analog auch für leichte Nutzfahrzeuge angewandt werden. Das Potential von Eco-Innovations wird nur zum Tragen kommen, wenn Hersteller und Zulieferer nicht zu hohen bürokratischen Hürden ausgesetzt werden. Der bisherige Verlauf des Komitologieprozesses gibt Anlass zu der Befürchtung, dass die Kommission hier noch nicht auf dem richtigen Weg ist.

Begünstigungen (Super Credits)

Der Kommissionsvorschlag sieht so genannte „Super Credits“ für solche Fahrzeuge vor, die weniger als 50g/km CO₂ ausstoßen. Diese sollen im Jahr 2014 2,5x zur Flotte eines Herstellers gezählt werden, im Jahr 2015 1,5x, ab 2016 nur einfach. Grundsätzlich befürworten wir diese Begünstigungen, da

sie Anreize für die Hersteller bieten, entwicklungs- und kostenintensive Technologien frühzeitig einzuführen. Unverständlich ist allerdings, warum diese Regelung nach den Vorstellungen der Kommission nur für den Einführungszeitraum bis 2016 gelten soll. Es ist nicht davon auszugehen, dass bis 2016 schon eine nennenswerte Zahl solcher Fahrzeuge im Markt sein wird, da es sich um Hybrid- oder Elektrofahrzeuge, oder beispielsweise um solche mit einer Brennstoffzellentechnologie handelt. *Wir fordern daher, diesen Anreiz längerfristig zu gewähren.*

Strafzahlungen

Der Kommissionsentwurf sieht Strafzahlungen bis zu 120€ für jedes Gramm CO₂ vor, um das ein Hersteller sein CO₂-Flottenziel verfehlt. Dieser Betrag wird um niedrigere Beträge für die ersten 3g Zielverfehlung ergänzt. Insgesamt halten wir 120€ pro Gramm für viel zu hoch. Dieser Wert liegt um ein Vielfaches über dem, was andere Branchen, die im Emissionshandelssystem sind, an CO₂-Kosten aufbringen müssen. Es gibt keinen sachlichen Grund, warum die Automobilindustrie anderen Kriterien unterworfen werden soll als andere Industriesektoren. Wir haben diese Debatte analog bei der PKW-Regulierung geführt. Im Ergebnis kamen dort Strafzahlungen in Höhe von 95€ pro Gramm Zielwertüberschreitung heraus. Auch dieser Betrag liegt weit über dem Emissionshandelsniveau anderer Branchen. Es ist unverständlich, warum dieser Betrag im Segment der leichten Nutzfahrzeuge sogar noch höher angesetzt werden soll. *Die Höhe der Strafzahlungen muss deutlich reduziert werden.*

Entwicklung der Fahrzeugmasse vs. CO₂-Emission (autonomous mass increase)

Beginnend mit 2016 soll die Entwicklung der mittleren Fahrzeug-Masse in Form eines Monitoring aufgenommen werden. Dahinter steht die Vermutung der Kommission, die Hersteller würden das Leergewicht der Fahrzeuge absichtlich anheben, um höhere, leichter einzuhaltende Grenzwerte in Anspruch nehmen zu können.

Allerdings geht eine Anhebung der Fahrzeugmasse immer mit der Verringerung der Zuladung als besonders wichtigem Attribut des Nutzfahrzeugs einher. Darüber hinaus spielen Zusatzausrüstungen, die die Masse anheben würden, wie beispielsweise Komfortausstattungen, im Nutzfahrzeug eine sehr untergeordnete Rolle. *Ein Monitoring des sog. autonomous mass increase ist daher überflüssig.*

Alternative Kraftstoffe E 85

Fahrzeugantriebe mit alternativen Kraftstoffen dienen der CO₂-Einsparung aus Sicht eines ganzheitlichen Ansatzes – von der Quelle bis zum Rad (well-to-wheel). Beispielsweise sind sogenannte flex-fuel-Fahrzeuge aber im vorliegenden Regulierungsvorschlag nicht zur Anrechnung vorgesehen, anders als bei den Pkw. *Diese Anrechnung sollte jedoch möglich sein.*

Unter Flex - Fuel sind Fahrzeuge zu verstehen, die neben normalem Otto-Kraftstoff auch Kraftstoff mit bis zu 85% Ethanol tanken können. Die deutsche Automobilindustrie sieht Biokraftstoffe weiterhin als wichtiges Element im Rahmen ihrer CO₂-Minderungsstrategie. Biokraftstoffe, insbesondere die der 2. Generation, die nicht mehr auf der Frucht, sondern der ganzen Pflanze basieren, ermöglichen eine effiziente und unmittelbare CO₂-Senkung im Verkehr.

Ausrüstung mit Geschwindigkeitsbegrenzern

Der Kommissionsvorschlag empfiehlt den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern für leichte Nutzfahrzeuge, um den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen zu senken. Damit versucht die EU-Kommission, „durch die Hintertür“ und unter Missachtung ihrer Rechtsetzungskompetenzen, eine Geschwindigkeitsbegrenzung für leichte Nutzfahrzeuge einzuführen. Bisher war dieses Thema im Bereich der Nutzfahrzeuge nur unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit debattiert worden. Der Blick in unsere Nachbarländer zeigt aber: Die Unfallbeteiligung von leichten Nutzfahrzeugen mit Ländern mit Autobahn-Tempolimit ist sogar höher als in Deutschland! Vor allem auf Grund der Ausrüstung von leichten Nutzfahrzeugen mit aktiven Fahrzeugsicherheitssystemen hat sich die spezifische Unfallsituation in Deutschland positiv entwickelt. Aus diesem Grund hat es in Deutschland bisher keine Geschwindigkeitsbegrenzung für leichte Nutzfahrzeuge gegeben.

Die Argumentation der Kommission in diesem Fall wirkt abwegig: Da es keine spezielle Geschwindigkeitsbegrenzung für leichte Nutzfahrzeuge gebe, bestünde die Möglichkeit, dass durch immer größere Höchstgeschwindigkeiten ein Wettbewerbsvorteil erzielt werden soll, was zu überdimensionierten Antriebsaggregaten mit entsprechender Ineffizienz bei langsameren Betriebsbedingungen führen könnte. Die Höchstgeschwindigkeit von leichten Nutzfahrzeugen ist nicht Bestandteil

eines Wettbewerbs in diesem Segment. Wie eingangs schon ausgeführt ist dies ein kostengetriebener Markt, der es ausschließt, dass die Hersteller Kapazitäten und damit auch finanzielle Ressourcen darauf verwenden, die Höchstgeschwindigkeit ihrer Fahrzeuge zu erhöhen. Es gibt keine Grundlage für diese Argumentation. *Wir fordern daher die Streichung dieses Vorschlages.*