



Reduzierung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen

Hintergrund

In Anlehnung an die **Klimaschutzauflagen für Personenkraftwagen** hat die Europäische Kommission im Oktober des letzten Jahres einen Vorschlag für die gesetzliche Regulierung des **CO₂-Ausstoßes von leichten Nutzfahrzeugen** vorgelegt. Darin ist vorgesehen, dass die CO₂-Emissionen von Lieferwagen im Durchschnitt auf **175 Gramm** pro Kilometer verringert werden. Damit sollen auch **Vans, Transporter und Minibusse** mit mehr als sieben Sitzen in den Prozess der Treibhausgasverringering eingebunden werden. **Ähnliche Auflagen für Pkw** waren 2008 nach monatelangem Streit im Europäischen Parlament und im Ministerrat beschlossen worden.

Für die Europäische Volkspartei (EVP) verhandelt Anja Weisgerber federführend das Dossier während des Gesetzgebungsprozesses.

Richtlinie

Anwendungsbereich

Der Verordnungsvorschlag der Kommission soll für **Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung** mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen, die im Leerzustand weniger als 2610 Kilogramm wiegen, gelten. Dazu gehören **Kleinlaster, Lieferwagen** und von Pkw abgeleitete so genannte **Kastenwagen**, die bei Handwerksbetrieben sehr verbreitet sind.

Ausnahmen gelten für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, wie zum Beispiel **rollstuhlgerechte Fahrzeuge**. Diese Fahrzeuge werden nicht von der Verordnung erfasst.

Zielvorgaben

Die Kommission schlägt vor, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neu zugelassener Lieferwagen **von 2014 bis 2016 schrittweise auf 175 Gramm CO₂/km zu senken**. Langfristig ist bis 2020 eine Reduzierung der durchschnittlichen Emissionen auf **135 Gramm CO₂/km** vorgesehen. Die einzelnen Emissionsobergrenzen werden mittels einer Grenzwertkurve **je nach Gewicht des Fahrzeugs** festgesetzt.

Die Obergrenze von 175 Gramm CO₂/km soll von den Herstellern **schrittweise** erreicht werden („**Phase in**“). Jeder Hersteller muss daher zunächst für **75 % seiner im Jahr 2014** zugelassenen neuen Lieferwagen die Obergrenze einhalten. Für das **Jahr 2015** soll die Obergrenze für **80 %** der Fahrzeugflotte eines Herstellers gelten, **ab 2016 dann für die gesamte Flotte**.



Sanktionen

Überschreiten die Hersteller ihre Grenzwerte, müssen sie eine **Strafe („Abgabe wegen Emissionsüberschreitung“)** von **120 EUR je zu viel ausgestoßenem Gramm CO₂ und verkauftem Lieferwagen zahlen**. Die genaue Höhe der Abgabe richtet sich danach, um wie viel Gramm pro Kilometer die in einem Jahr zugelassenen Fahrzeuge eines Herstellers im Durchschnitt über der Grenzwertkurve liegen. Die **Höhe dieser Strafzahlung ist in der Anfangsphase bis 2018 gestaffelt**: Für das erste Gramm pro Kilometer über der Obergrenze beträgt die Abgabe für die Hersteller 5 EUR, 15 EUR für das zweite und 25 EUR für das dritte Gramm. Jedes weitere Gramm über dem Grenzwert schlägt mit 120 EUR zu Buche. **Ab 2019 wird dann bereits das erste Gramm 120 EUR je Fahrzeug kosten.**

Bewertung

Der Vorschlag der Kommission für die Begrenzung der CO₂-Emissionen von Lieferwagen und Kleinlastern hat sich augenscheinlich **die entsprechende Verordnung für Pkw als Vorbild** genommen. Viele Aspekte, die die CDU/CSU-Gruppe bei der Pkw-Regelung im Gesetzgebungsverfahren noch hart erkämpfen musste wie etwa die **Anrechnung von so genannten Ökoinnovationen** (zum Beispiel Solarzellen auf den Autodächern oder effektive LED-Beleuchtungsanlagen), ein **Übergangszeitraum für die Einhaltung der Flottengrenzwerte** („Phase in“) oder **spezielle Supercredits für besonders schadstoffarme Fahrzeuge**, sind jetzt bereits im Kommissionsvorschlag enthalten.

Im Gegensatz zu den Vorschriften für Pkw ist die Grenzwertkurve bei den Lieferwagen auch so bemessen, **dass ein Wagen je mehr CO₂ ausstoßen darf, desto schwerer er ist**. Es gelten also bei den Kleinlastwagen **keine strikteren Auflagen für die Hersteller von besonders schweren Fahrzeugen**.

Allerdings enthält der Kommissionsvorschlag auch **Schwächen**. Eine 1 zu 1 Übertragung der Vorgaben aus den Pkw-Regelungen funktioniert nämlich nicht immer. Denn kein Handwerker sucht sich seinen neuen Firmenwagen danach aus, wie schnell er von 0 auf

Hundert beschleunigen kann oder wie sportlich elegant er wirkt. Für ihn zählt von je her die **Frage nach dem Kraftstoffverbrauch und damit der CO₂-Ausstoss zu den wesentlichen wirtschaftlichen Überlegungen** beim Kauf eines neuen Fahrzeugs. Schon aus Kostengründen besteht daher der Anreiz, möglichst sparsame Wagen zu kaufen.

Unterschiede zwischen Pkw und Lieferwagen bestehen auch bei den **Produktzyklen und den Entwicklungszeiten** solcher leichten Nutzfahrzeuge. Die mit sieben bzw. 10 Jahren längeren Zyklen müssen sich in **angemessenen Übergangsfristen** widerspiegeln. Denn sonst steht das so genannte Langfristziel für das Jahr 2020 bereits bei Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens für die Entwicklungsabteilungen der Hersteller direkt vor der Tür.



Die Europäische Kommission geht in ihrer **Folgenabschätzung** davon aus, dass sich für das 175-Gramm-Ziel die **Anschaffungskosten für neue Lieferwagen um 3 % erhöhen** werden. Die Hersteller gehen von einer weitaus höheren Kostensteigerung aus. Hier gilt es, eine ausgewogene Regelung zu finden. Die **CO2-Emissionen müssen verringert werden** und gleichzeitig für die **mittelständischen Betriebe durch Treibstoffkosteneinsparungen ein eventuell erhöhter Anschaffungspreis** mehr als wettgemacht werden. Wir brauchen daher **ambitionierte, aber auch realistische Grenzwerte und Langfristziele mit angemessenen Übergangsfristen**. Ansonsten werden nicht nur die Hersteller, sondern auch die Handwerker und der Mittelstand in einer wirtschaftlich nicht einfachen Zeit über Gebühr belastet.

Zeitplan

Der Zeitplan im Europäischen Parlament steht noch nicht fest. Nach derzeitiger Planung wird die Plenarabstimmung zum Abschluss der ersten Lesung **voraussichtlich Anfang Herbst 2010** stattfinden.