

12.05.23**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956

COM(2023) 88 final; Ratsdok. 6539/23

Der Bundesrat hat in seiner 1033. Sitzung am 12. Mai 2023 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich Maßnahmen zur Verbesserung des Emissionsniveaus im Straßenverkehr. Die Luftverschmutzung stellt in Europa nach wie vor ein großes Umwelt- und Gesundheitsrisiko dar. Obwohl sich die Luftqualität verbessert hat, ist ein erheblicher Teil der städtischen Bevölkerung in der EU immer noch hohen Schadstoffkonzentrationen ausgesetzt. Die Einführung des Kommissionsvorschlags kann dazu beitragen, für die Bevölkerung der EU zuträglichere Lebensbedingungen zu schaffen.

Er begrüßt ferner grundsätzlich die Überarbeitung der Richtlinie für schwere Nutzfahrzeuge und die damit verbundene Verantwortung für die Bereitstellung emissionsfreier Fahrzeuge bei den Fahrzeugherstellern.

Der Bundesrat bewertet den vorliegenden Verordnungsvorschlag grundsätzlich als einen wichtigen Schritt zur Fortführung und Ergänzung der bestehenden Emissionsvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge mit dem Ziel der weiteren Dekarbonisierung des Straßenverkehrs. Der Schwerlastverkehr ist ein bestimmender Faktor der CO₂-Gesamtemissionen in der EU. Der vorliegende Verord-

nungsvorschlag wird seinen Anteil dazu beitragen, diese Emissionen erheblich zu reduzieren.

2. Der Bundesrat unterstützt mithin die Transformation in Richtung emissionsärmere und -freie Mobilität. Die technischen Vorgaben und die Zeitpunkte der Umsetzung müssen jedoch derart gewählt werden, dass sie sowohl für die Hersteller als auch für die Transport- und Beförderungsunternehmen umsetzbar und mit angemessenen finanziellen Mehrbelastungen erfüllbar sind.
3. Er bittet die Bundesregierung, sich auf EU-Ebene als notwendige Voraussetzung dafür einzusetzen, dass neben einem ausreichenden Angebot von Fahrzeugen vor allem für ein ausreichend dichtes Netz von Elektrolade- und Wasserstofftankstellen für schwere Nutzfahrzeuge in ganz Europa gesorgt wird, um diese ehrgeizigen Ziele überhaupt erreichen zu können. Das ist aktuell noch nicht einmal annähernd vorhanden.
4. Der Bundesrat weist zugleich darauf hin, dass der Verordnungsvorschlag eine deutliche Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen im Vergleich zu den bisherigen Vorgaben vorsieht. Von den Verschärfungen sind nicht nur schwere Nutzfahrzeuge betroffen, vielmehr werden auch Stadtbusse und Reisebusse vom Verordnungsvorschlag umfasst. So sollen Stadtbusse bereits ab 2030 komplett emissionsfrei sein. Für Reisebusse gelten die CO₂-Emissionsnormen ab 2030 entsprechend. Bisher waren diese vom Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG), das die sogenannte Clean Vehicles-Directive (CVD) der EU umsetzt, ausgenommen. Begründet wurde die Ausnahme vom Anwendungsbereich der CVD mit dem geringen Reifegrad von emissionsarmen und -freien Reisebussen, der relativ geringen Rolle der Vergabe öffentlicher Aufträge in diesem Marktsegment und ihren spezifischen betrieblichen Anforderungen.
5. Der Bundesrat weist noch einmal darauf hin, dass nach dem Verordnungsvorschlag Stadtbusse bis 2030 vollständig CO₂-neutral sein müssen. Dies übt erheblichen Druck auf die Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel aus, ihre Investitionspläne anzupassen und sicherzustellen, dass die erforderliche Lade- und Betankungsinfrastruktur auf den Betriebshöfen vorhanden ist. Es besteht die Gefahr, dass die Kapazitäten vieler lokaler Verkehrsunternehmen und öffentlicher Verkehrsbehörden in der gesamten EU überfordert werden. Darüber hinaus ist

zu befürchten, dass es europaweit zu negativen Vorkaufseffekten durch den kurzfristigen Erwerb noch erhältlicher konventioneller Antriebe kommen kann, welche dem Erreichen der Dekarbonisierungsziele abträglich sind.

6. Er stellt fest, von Überland- und Reisebussen zu verlangen, eine CO₂-Reduktion von 45 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 2025, das heißt innerhalb von fünf Jahren, zu erreichen, sehr ambitioniert und kaum zu erreichen ist, zumal die vorgeschlagene Verordnung es den Herstellern nicht erlaubt, niedrigere Reduktionen für Reisebusse mit höheren Reduktionsniveaus für Stadtbusse zu kompensieren.
7. Der Bundesrat hält es für geboten, die Definition von Stadtbussen neu zu bewerten. Gerade in ländlichen Regionen operiert der regionale und überregionale ÖPNV mit der Funktion der Vernetzung von ländlichen, suburbanen und städtischen Räumen. Fahrzeuge mit überwiegend überörtlichem Einsatzprofil sollten deshalb aus dem 100 prozentigen CO₂-Reduktionsziel für Stadtbusse ausgenommen und stattdessen in die Reduktionsziele der sonstigen schweren Fahrzeuge aufgenommen werden.
8. Er weist darauf hin, dass neue Technologien und Konzepte in der Lage sind, die vorgegebenen Emissionsminderungsziele schneller und mit größerer Effizienz zu erreichen, soweit auch die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, diese genehmigen und vermarkten zu können.
9. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich auf EU-Ebene, um die ehrgeizigen Ziele noch effektiver erreichen zu können, dafür einzusetzen, die Diskussion zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 zu intensivieren und voranzutreiben. Durch eine Elektrifizierung von Sattelanhängern mit unterstützenden Hilfsantrieben lassen sich bis zu 40 Prozent der CO₂-Emissionen eines Lkw-Zuges einsparen. Diese Technik ist serienreif, jedoch gemäß den aktuellen europäischen Typgenehmigungsvorschriften sind die Genehmigung und das Inverkehrbringen als Typ beziehungsweise Serie noch nicht möglich. Im Kontext zu den Zielen des vorgelegten Verordnungsvorschlags ist eine Modifizierung der entsprechenden Typgenehmigungsvorschrift dringend und zeitnah geboten.

10. Der Bundesrat weist die Bundesregierung darauf hin, dass das Erreichen des Reduktionsziels unmittelbar vom Aufbau und der Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge abhängig ist. Die zwischenzeitlich vom Europäischen Parlament und dem Rat politisch geeinigte Fassung des Verordnungsvorschlags der Kommission zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) zeigt allerdings eine wenig ambitionierte Planung beim Aufbau von Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge; dies könnte langfristig ein Problem werden. Er bittet die Bundesregierung, auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass etwa bei der Überarbeitung der AFIR sichergestellt wird, dass bis 2030 europaweit eine ausreichende Tank- und Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht. Ferner bittet der Bundesrat die Bundesregierung, auf nationaler Ebene für einen zügigen Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge zu sorgen.
11. Er bittet die Bundesregierung außerdem sicherzustellen, dass sich der Verwaltungsaufwand für Länder, kommunale Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen durch die Rechtsanwendung der Verordnung nicht erhöht. Hierzu wird die Bundesregierung gebeten, ein Auseinanderfallen verschiedener Beschaffungsvorgaben wie etwa dem SaubFahrzeugBeschG mit der vorgeschlagenen Verordnung zu harmonisieren. Außerdem wird die Bundesregierung gebeten, auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass die CO₂-Regulierung mit der derzeit verhandelten Euro-7-Abgasnorm abgestimmt wird, damit im Jahr 2030 Doppel- beziehungsweise Fehlinvestitionen in scheidende Technologie verhindert werden.