

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

CO₂-Emissionsziele für schwere Nutzfahrzeuge verhältnismäßig weiterentwickeln

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

73 Prozent aller in der EU auf dem Landweg beförderten Güter werden derzeit von Lastkraftwagen (Lkw) transportiert – davon 60 Prozent mit einer täglichen Distanz zwischen 500 und 1.000 km. Laut europäischem Branchenverband ACEA stiegen die jährlichen Neuzulassungen von Lkw von 217.000 im Jahr 2010 auf 333.000 im Jahr 2019. Im Jahr 2020 waren mehr als 6,2 Millionen Lkws auf den europäischen Straßen unterwegs.

Die Europäische Kommission hat am 14. Februar 2023 neue CO₂-Emissionsziele für schwere Nutzfahrzeuge vorgeschlagen. Es ist vorgesehen, dass die CO₂-Reduktionsziele für neue Lkw alle fünf Jahre erhöht werden, beginnend mit einer 45-prozentigen Reduktion gegenüber dem Stand von 2019 bis zum Jahr 2030, von 65 Prozent bis zum Jahr 2035 und um 90 Prozent bis zum Jahr 2040. Der französische Berichterstatter Yannik Jadot (Grüne) des Europäischen Parlaments will faktisch ein Verbot des Verbrennungsmotor bis 2040 durchsetzen – auch wenn dieser mit Wasserstoff betrieben wird. Bereits 2030 sollen alle neuen Stadtbusse, in Einklang mit dem technologieoffenen Ansatz der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive), emissionsfrei sein. Die Ziele sind flottenbezogen, d. h., dass die Hersteller sie im Durchschnitt aller neuen Fahrzeuge erfüllen müssen. Dies hat zur Folge, dass die meisten im Jahr 2040 verkauften Lkw mit Strom oder Wasserstoff betrieben werden müssen. Gleichzeitig hatte die EU-Kommission bereits Ende 2022 einen Vorschlag zur Verringerung der Luftverschmutzung durch in der EU verkaufte neue Kraftfahrzeuge vorgelegt, um das Null-Schadstoff-Ziel des „Green Deals“ zu erreichen. Mit diesen neuen Euro-7-Normen werden Emissionsgrenzwerte zwar für alle Kraftfahrzeuge (Pkw, Lieferwagen, Busse und Lastkraftwagen) in einem einzigen Regelwerk zusammengefasst, allerdings werden den Herstellern damit erneut hohe Auflagen aufgebürdet. Es ist daher unerlässlich, dass CO₂-Emissionsnormen und die Euro-7-Normen aufeinander abgestimmt werden. Andernfalls müssten Hersteller in kürzester Zeit neue Motoren entwickeln, die jedoch nur bis 2030 bzw. 2035 verkauft werden könnten. Zudem besteht aufgrund der beiden Regulierungen die Gefahr, dass Unternehmen wegen steigender Kosten ihre Produktion in Drittstaaten mit geringeren Umweltstandards verlagern.

Die EU-Kommission hält an der bisherigen Methode fest, den CO₂-Fußabdruck eines Fahrzeugs allein durch die Messung seiner Auspuffemissionen zu bestimmen. Emissionen, die in frühen oder späten Phasen des Lebenszyklus eines Fahrzeugs entstehen, wie z. B. bei der Herstellung des Fahrzeugs selbst oder bei der Erzeugung und Bereit-

stellung seiner Betriebsenergie (Strom/Wasserstoff/strombasierte sowie andere synthetisch erzeugte Kraftstoffe, Biokraftstoffe), sollen auch künftig wie in der derzeitigen Regulierung nicht berücksichtigt werden. Damit ignoriert die EU-Kommission erneut, wie schon bei der letzten Überarbeitung der Verordnung für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, das CO₂-Einsparpotenzial nachhaltig erzeugter biologischer, strombasierter und anderer synthetisch erzeugter Kraftstoffe und setzt einseitig und voreilig auf den elektrischen Antrieb. Dadurch verhindert sie die Möglichkeit, den Netto-Null-Emissions-Effekt von Fahrzeugen, die mit CO₂-neutralen erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, in die Regulierung einzubeziehen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. bei den anstehenden Verhandlungen zur Verordnung über die CO₂-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge (KOM(2023) 88 endg.)
 - sich für realistische CO₂-Reduktionsziele für schwere Nutzfahrzeuge einzusetzen,
 - sich gegen ein Verbot von Verbrennungsmotoren bei schweren Nutzfahrzeugen auszusprechen,
 - sich für technologieoffene Gesetzgebung stark zu machen,
 - sich für eine Regulierung einzusetzen, die den CO₂-Fußabdruck eines Fahrzeugs über den gesamten Lebenszyklus (well-to-wheel) sowie die Bereitstellung der Betriebsenergie berücksichtigt,
 - sich für die Einführung eines Kohlenstoffkorrekturfaktors („Carbon Correction Factor) einzusetzen, der den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe am Kraftstoffmarkt und deren CO₂-Einsparungen berücksichtigt,
 - sich für praxisorientierte Reduktionsziele für Trailer einzusetzen,
 - darauf hinzuwirken, die vorgeschlagenen CO₂-Emissionsziele für schwere Nutzfahrzeuge und die von der EU-Kommission geplanten neuen Euro-7-Normen zu synchronisieren;
2. darüber hinaus auf nationaler Ebene
 - sicherzustellen, dass eine Korrektur des CO₂-Fußabdruckes bei der CO₂-Flottenregulierung bei der nationalen Lkw-Maut berücksichtigt wird,
 - nachweislich nachhaltig erzeugte Biokraftstoffe sowie strombasierte Kraftstoffe steuerrechtlich gegenüber konventionellen Kraftstoffen besserzustellen und somit auch energiewirtschaftlich und angebotsseitig anzureizen,
 - im Rahmen der Wasserstoffstrategie weit vor Ende 2030 für eine auskömmliche Tankinfrastruktur Sorge zu tragen,
 - unverzüglich für eine ausreichende Ladeinfrastruktur zur Förderung der Elektromobilität im Schwerlastverkehr sowie für eine angemessene Anzahl von Stellplätzen (ggf. für induktives Laden) zu sorgen,
 - eine Folgenabschätzung hinsichtlich der Kosten des Traktionswechsels für die Wirtschaft sowie den deutschen Arbeitsmarkt durchzuführen,
 - im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel ein Förderprogramm für die Wirtschaft für den Traktionswechsel aufzulegen.

Berlin, den 19. September 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion