

Folgenabschätzung zu CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge

Mit * markierte Felder sind Pflichtfelder.

Folgenabschätzung zu CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge

In der Strategie der Kommission für emissionsarme Mobilität vom Juli 2016 wird darauf hingewiesen, dass Mobilität eine entscheidende Rolle beim Übergang zu der CO₂-armen Kreislaufwirtschaft spielt, die Europa braucht, um wettbewerbsfähig zu bleiben und dem Mobilitätsbedarf von Menschen und Gütern gerecht zu werden. Die Strategie gibt ein ambitioniertes Ziel vor: Bis Mitte des Jahrhunderts müssen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um mindestens 60 % niedriger sein als im Jahr 1990 und eine klare Tendenz Richtung null aufweisen. Maßnahmen in Bezug auf den Kraftstoffverbrauch bzw. die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen zählen zu den Hauptansatzpunkten, um den Verkehrssektor in die richtige Richtung zu lenken.

Der von den EU-Staats- und Regierungschefs im Oktober 2014 vereinbarte Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 sieht vor, die Emissionen von Treibhausgasen (THG) in den nicht unter das EU-EHS fallenden Sektoren um 30 % im Vergleich zu 2005 zu senken. Der Straßenverkehr macht 1/3 der nicht unter das EU-EHS fallenden Treibhausgasemissionen aus, und schwere Nutzfahrzeuge tragen zu rund 1/4 der Emissionen aus dem Straßenverkehr sowie zu etwa 5 % der gesamten EU-Treibhausgasemissionen bei.

In der Mitteilung von Mai 2014 über die Strategie zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge ([COM\(2014\)285](#)) wird hervorgehoben, wie wichtig es ist, die Wissenslücke bezüglich der CO₂-Emissionen von LKW und Bussen zu schließen, um die Markttransparenz zu verbessern.

In der Strategie für emissionsarme Mobilität vom Juli 2016 wurde ferner betont, dass die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge gesenkt werden müssen.

Am 11. Mai 2017 hat der Technische Ausschuss „Kraftfahrzeuge“ im Rahmen der Rechtsvorschriften über die Fahrzeugtypgenehmigung ein Zertifizierungsverfahren für die Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge genehmigt, das die Ergebnisse des Simulationsinstruments [VECTO](#) verwendet, an dessen Entwicklung die Europäische Kommission seit 2010 arbeitet. Die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge müssen VECTO-Simulationen durchführen, wenn die Fahrzeuge die Fertigungsstraße verlassen, und von 2019 an diese Daten zum Zeitpunkt der Zulassung 2019 melden.

Im Rahmen der Initiativenreihe „Europa in Bewegung“ nahm die Kommission am 31. Mai 2017 einen Vorschlag zur Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs schwerer Nutzfahrzeuge an. Die erfassten Daten werden von der Europäischen Umweltagentur ab 2020 (für die 2019 erfassten Daten) veröffentlicht.

Im Rahmen dieser [Folgenabschätzung in der Anfangsphase](#) werden die verschiedenen Optionen für die Aufstellung der ersten EU-Maßnahmen zur aktiven Verringerung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge betrachtet, wozu auch CO₂-Emissionsnormen zählen.

Rund 40 % der weltweiten Produktion entfallen auf EU-Hersteller. Außerdem wurden in anderen Teilen der Welt, wie in den Vereinigten Staaten, China, Japan und Kanada bereits Normen für den Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge eingeführt, und einige der europäischen Hersteller halten sich bereits an diese Regelungen.

Für die Zwecke dieser Konsultation umfasst der Begriff schwere Nutzfahrzeuge Folgendes (eine Definition der Fahrzeugklassen ist in Anhang II Teil A der [Richtlinie \(EG\) 2007/46](#) enthalten):

- Lastkraftwagen der Klassen N2 und N3
- Personenkraftwagen der Klassen M2 und M3 und
- Kraftfahrzeuganhänger der Klassen O3 und O4.

Die Kommission führt diese Konsultation durch, um bei der Vorbereitung möglicher zukünftiger Rechtssetzungsmaßnahmen im Bereich der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge angemessen über die öffentliche Meinung informiert zu sein. Die Ergebnisse der Konsultation werden in konsolidierter Form veröffentlicht.

Die Teile 1 bis 5 dieser Konsultation sollten, soweit möglich, von jedem Teilnehmer ausgefüllt werden. Teil 6 dagegen ist hauptsächlich an Experten des Sektors gerichtet, es kann jedoch jeder Teilnehmer antworten, sofern er dies möchte.

Verfügbare Daten, Informationen oder Studien, die für die Bewertung von Belang sind, können als Teil der allgemeinen Bemerkungen der Interessenträger oder direkt an die Mailbox übermittelt werden.

1. Allgemeine Angaben zu Ihrer Person

* 1.1. In welcher Eigenschaft füllen Sie diesen Fragebogen aus?

Einzelperson / Privatperson

* 1.5. Wenn Sie als Einzelperson/Privatperson antworten, geben Sie bitte Ihren Namen an, anderenfalls den Namen Ihrer Organisation:

Text von 3 bis 200 Zeichen wird akzeptiert

1.6. Wenn Ihre Organisation im [Transparenzregister](#) registriert ist, geben Sie bitte ihre Registriernummer an.

höchstens 20 Zeichen

Wenn Ihre Organisation nicht registriert ist, können Sie sie [jetzt registrieren](#). Bitte beachten Sie, dass Beiträge von Teilnehmern, die beschließen, sich nicht zu registrieren, in einer separaten Kategorie unter „nicht registrierte Organisationen/Unternehmen“ verarbeitet werden.

* 1.7. Bitte geben Sie Ihr Wohnsitz-/Niederlassungsland an:

Deutschland

1.8. Wenn Ihre Organisation an der Umsetzung der Rechtsvorschriften für schwere Nutzfahrzeuge beteiligt ist, geben Sie bitte an, in welcher Funktion (z. B. Hersteller, Systemzulieferer, technischer Kundendienst usw.):

höchstens 200 Zeichen

* 1.9. Bitte geben Sie an, wie Ihr Beitrag auf der Website der Kommission veröffentlicht werden soll: (Bitte beachten Sie, dass Ihr Beitrag ungeachtet der gewählten Option Gegenstand eines Antrags auf Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten gemäß der [Verordnung \(EG\) Nr. 1049/2001](#) über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission sein kann. Ein solcher Antrag wird gemäß den in der Verordnung festgelegten Bedingungen und im Einklang mit den geltenden [Datenschutzvorschriften](#) geprüft).



Unter Angabe des Namens:

Ich stimme der Veröffentlichung aller Angaben aus meinem Beitrag zu und erkläre, dass der Inhalt keinen urheberrechtlichen Beschränkungen unterliegt, die einer Veröffentlichung entgegenstehen



Anonym:

Ich stimme der Veröffentlichung aller Angaben aus meinem Beitrag zu und erkläre, dass der Inhalt keinen urheberrechtlichen Beschränkungen unterliegt, die einer Veröffentlichung entgegenstehen

Fragen

Die nachstehenden Fragen basieren auf der anfängliche Analyse, die von der Kommission durchgeführt wurde und werden in der Folgenabschätzung in der Anfangsphase präsentiert, der Sie für weitere Hintergrundinformationen zu jeder spezifischen Frage entnehmen. Der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge werden zusammen behandelt, da sie eng miteinander verbunden sind und sich proportional verhalten: Beide sollen zusammen zertifiziert und überwacht werden.

2. Die wichtigsten anzugehenden Probleme

Die folgenden drei Schlüsselprobleme wurden im Kontext der Folgenabschätzung in der Anfangsphase identifiziert, die weitere Einzelheiten enthält. Für wie wichtig halten Sie die anzugehenden Probleme?

	Sehr wichtig	Wichtig	Einigermaßen wichtig	Nicht wichtig	Weiß nicht /Keine Meinung

Steigende THG-Emissionen aus dem Sektor schwerer Nutzfahrzeuge					
Zunehmende Probleme in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit der Fahrzeughersteller					
Transportunternehmen und ihren Kunden entgehen mögliche Kraftstoffeinsparungen und reduzierte Kraftstoffkosten					










Gibt es weitere Schlüsselprobleme, die angesprochen werden sollten?

höchstens 200 Zeichen

Die begrenzte Sichtweise auf Tailpipe-Emissionen kann die Gesamtemissionen für den Transport erhöhen, bspw. durch erhöhte Emissionen in der Kraftstoffbereitstellung und Fahrzeugherstellung.

3. Der Bedarf an EU-Maßnahmen

Es gibt einen Binnenmarkt für schwere Nutzfahrzeuge in der EU. Wenn keine EU-Maßnahmen ergriffen würden, um dieses Problem anzugehen, könnten die Mitgliedstaaten individuelle Ansätze zur Senkung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge wählen, um die erforderlichen Verringerungen für den Nicht-EHS-Sektor zu erreichen. Was ist Ihrer Ansicht nach ohne EU-Maßnahmen wahrscheinlich zu erwarten?

	Wahrscheinlich	Neutral	Unwahrscheinlich
Die Mitgliedstaaten würden nationale Rechtsvorschriften zur Minderung der CO ₂ -Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge einführen			
Die von den einzelnen Mitgliedstaaten eingeführten Rechtsvorschriften würden zu einer Fragmentierung des Marktes und höheren Kosten führen			
Die Mitgliedstaaten hätten Schwierigkeiten, die erforderlichen Reduzierungen zur Erreichung der EU-Klimaziele zu erreichen			

Gibt es weitere potenzielle Auswirkungen?

höchstens 200 Zeichen

4. Wesentliche politische Ziele

Die folgenden drei wesentlichen politischen Ziele wurden im Kontext der Folgenabschätzung in der Anfangsphase identifiziert, die weitere Einzelheiten enthält.

1. Reduzierung der Klimafolgen schwerer Nutzfahrzeuge in Übereinstimmung mit den Anforderungen der EU-Klimapolitik und dem Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030.
2. Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge und deren Bauteile (Zulieferer von Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge)
3. Erleichterung der Senkung der Gesamtbetriebskosten der Transportunternehmen, wovon die meisten KMU sind.

Wie wichtig sind Ihrer Ansicht nach die folgenden politischen Zielsetzungen?

	Sehr wichtig	Wichtig	Einigermaßen wichtig	Nicht wichtig	Weiß nicht
Reduzierung der Klimafolgen schwerer Nutzfahrzeuge	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge und deren Bauteile	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erleichterung der Senkung der Gesamtbetriebskosten der Transportunternehmen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Müssen andere wesentliche Ziele erreicht werden?

höchstens 200 Zeichen

Berücksichtigung weiterer Umweltwirkungen (s. Konzept der Planetary Boundaries) und der weiteren Lebenswegphasen (Herstellung, Kraftstoffbereitstellung, Lebensende), um Verschlimmerungen zu vermeiden.

5. Form der Maßnahmen zur Minderung der CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen

Bitte ordnen sie die Optionen zur Minderung der CO₂-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge und zur Erreichung der Energie- und Klimaziele von 2030 nach der Rangfolge Ihrer Präferenz (wobei die 1. Option Ihre bevorzugte Option und die 7. Option die am wenigsten bevorzugte Option ist)?

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Rechtsvorschriften zur Festsetzung von CO ₂ -Emissionszielen für schwere Nutzfahrzeuge auf EU-Ebene	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Rechtsvorschriften zur Definition eines CO ₂ -Kennzeichnungssystems auf EU-Ebene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rückgriff auf Fahrzeug- oder Kraftstoffsteuern oder andere Anreize durch die Mitgliedstaaten zur Beeinflussung der Fahrzeugwahl und -nutzung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eine freiwillige Vereinbarung mit der Industrie zur Reduzierung der CO ₂ -Emissionen der Fahrzeuge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Beeinflussung der Fahrzeugwahl und -nutzung auf andere Weise, wie durch Kennzeichnungsregelungen, die auf VECTO basieren, Weitergabe bewährter Praktiken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Entwicklung internationaler Normen für den Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Keine Maßnahme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Sonstige Option	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Falls „Sonstige Option“ ausgewählt wurde, bitte hier angeben:

höchstens 200 Zeichen

Integration des Transportsektors in ein funktionierendes Emissionshandelssystem (Treibhausgaszertifikate), siehe Studie des IW Köln "Konsistente europäische Industrie-, Klima-und Energiepolitik".

6. Bei der Regulierung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge zu berücksichtigende Optionen

Für den Fall, dass die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge durch verbindliche Zielvorgaben reguliert werden, werden folgende Optionen geprüft.

6.1. Optionen für das regulatorische Grundkonzept

- Option A: CO₂-Emissionsnormen nur für die Motoren.
- Option B: CO₂-Emissionsnormen für die Gesamtfahrzeuge, basierend auf VECTO-Simulationen
- Option C: Gesonderte CO₂-Emissionsnormen für Motoren und Gesamtfahrzeuge

Bitte ordnen Sie die verschiedenen Optionen nach der Rangfolge Ihrer Präferenz (Nummern 1, 2, 3):

	1.	2.	3.	4.
--	----	----	----	----

A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
B	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
C	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstige Option	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Falls „Sonstige Option“ ausgewählt wurde, bitte hier angeben:

höchstens 200 Zeichen

Well-To-Wheels- oder Gesamtlebenswegbetrachtung, inklusive weiterer kritischer Umweltwirkungen (siehe Konzept der Planetary Boundaries), um schädliche Verlagerungen von Umweltproben zu vermeiden.

Bemerkungen zu den von Ihnen ausgewählten Optionen für das regulatorische Grundkonzept:

höchstens 300 Zeichen

6.2. Optionen für die Arten von Zielvorgaben

- Option A: Zielvorgaben für jedes einzelne Fahrzeug; die CO₂-Emissionen würden auf Ebene der einzelnen Fahrzeuge/Motoren begrenzt (d. h. Angabe von Grenzwerten)
- Option B: Durchschnittszielvorgaben pro Fahrzeugklasse auf der Grundlage der von jedem Hersteller in Verkehr gebrachten Fahrzeuge (ähnlicher Ansatz wie bei Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen)

Bitte ordnen Sie die verschiedenen Optionen in der Rangfolge Ihrer Präferenz (Nummern 1, 2, 3):

	1.	2.	3.
A	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
B	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Sonstige Option	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Falls „Sonstige Option“ ausgewählt wurde, bitte hier angeben:

höchstens 200 Zeichen

Je eine Zielvorgabe für jede Kombination aus "Vehicle Group" und "Mission Profile" (siehe EU 2017/2400), Annex 1, Table 1).

Bemerkungen zu den von Ihnen ausgewählten Optionen zu den Arten von Zielvorgaben:

höchstens 300 Zeichen

Da es Antriebe mit Nullemissionen (Tailpipe) gibt, können auch Energieeffizienzzielen hilfreich sein. Siehe Entschließung des Europäischen Parlaments P8_TA-PROV(2017)0503.

6.3. Optionen für den Zeitrahmen der Zielvorgaben

- Option A: feste Zeitpunkte der Anwendung
- Option B: jährliche Zielvorgaben für die Minderung

	1.	2.	3.
A	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
B	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Sonstige Option	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Falls „Sonstige Option“ ausgewählt wurde, bitte hier angeben:

höchstens 200 Zeichen

Entsprechend des "Carbon Laws" zur Erreichung des 2-Grad-Zieles von 2020 ausgehend jede Dekade Halbierung der Treibhausgasemissionen (Vgl. "A roadmap for rapid decarbonisation, Science 24 Mar 2017)

Bemerkungen (bitte schlagen Sie den Zeitpunkt, zu dem Zielvorgaben erstmals angewendet werden sollten, und die Höhe der jährlichen quantitativen Reduzierung vor (für Option B)):

höchstens 300 Zeichen










Variante 1) Von 2020 ausgehend jährlich 10%
Variante 2) Auf dem Wert von 2020 basierend jedes Jahr 3,2 % Reduktion (absolut jährlich der gleiche Wert)

für die Entschließung des Europäischen Parlaments P8_TA-PROV(2017)0503: verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen bis 2050 nahezu null

6.4. Optionen für die Festsetzung quantitativer Ziele

- Option A: Die Zielwerte (gegebenenfalls Anfangswerte und jährliche Reduktion) werden vorab auf der Grundlage relativer technologischer Verbesserungen gegenüber dem Ausgangswert in den Rechtsvorschriften definiert (wie bei Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen)

- Option B: Die Ziele für das Jahr $y + n$ ($n \geq 1$) werden durch die Leistung eines bestimmten Perzentils der Fahrzeuge mit dem besten Ergebnis im Jahr y („Top-Runner-Ansatz“) unter Beachtung eines jährlichen Mindestzielwerts vorgegeben

	1.	2.	3.
A			
B			
Sonstige Option			

Falls „Sonstige Option“ ausgewählt wurde, bitte hier angeben:

höchstens 200 Zeichen

Als Basis dienen die Durchschnittswerte für jede Kombination aus "Vehicle Group" und "Mission Profile" (siehe EU 2017/2400), Annex 1, Table 1).

Bemerkungen zu den von Ihnen ausgewählten Optionen für die Festsetzung quantitativer Ziele:

höchstens 300 Zeichen

Zu "Sonstige Option": Auf dieser Basis lassen sich die Ziele festlegen. Siehe dazu "6.3. Optionen für den Zeitrahmen der Zielvorgaben".

Keine Vermischung mit theoretischen technologischen Verbesserungen, sondern Berechnung auf Basis tatsächlich verkaufter Fahrzeuge und deren Spezifikation.

6.5. Optionen für den Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften

VECTO und die zugrundeliegenden Rechtsvorschriften über die Fahrzeugtypgenehmigung liefern zertifizierte CO₂-Emissionswerte für die vier Hauptklassen schwerer Nutzfahrzeuge (Fahrzeugklassen 4, 5, 9 und 10 gemäß Definition in Anhang I Tabelle 1 des [Entwurfs einer Verordnung der Kommission](#) zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen, die für rund 65 % aller CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge verantwortlich sind), die auch durch den ersten Schritt der verbindlichen regulatorischen Zielvorgaben angegangen werden würden. Derzeit liefert VECTO die CO₂-Emissionswerte für diese Nutzfahrzeuge nur für die Einsatzprofile des Langstrecken- und des Regionaltransports. Es gibt jedoch auch eine geringe Anzahl (zwischen 2 und 10 %, vorläufige Zahlen, die in der Folgenabschätzung zu bestätigen sind) von gewerblichen Fahrzeugen in diesen Klassen, die zu spezifischen Zwecken verwendet werden, beispielsweise auf Baustellen oder zur Müllabfuhr.

- Option A: Die Ziele werden auf alle Fahrzeuge der vier Hauptklassen angewandt, ungeachtet ihrer Nutzung und auf der Grundlage der Einsatzprofile für den Landstrecken- und den Regionaltransport
- Option B: Es werden gesonderte Ziele auf gewerbliche Fahrzeuge innerhalb der vier Hauptfahrzeugklassen auf der Grundlage der VECTO-Einsatzprofile städtischer, Kommunal- und Baustellenverkehr angewandt.

- Option C: Bestimmte, noch zu spezifizierende gewerbliche Fahrzeuge werden aus diesem ersten Regulierungsschritt ausgeschlossen

Bitte ordnen Sie die verschiedenen Optionen in der Rangfolge Ihrer Präferenz (Nummern 1, 2, 3):

	1.	2.	3.	4.
A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
B	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstige Option	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bemerkungen zu den von Ihnen ausgewählten Optionen zum Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften:
höchstens 300 Zeichen

Können Sie technische Kriterien für die Definition „gewerblicher“ Lastkraftwagen empfehlen?
höchstens 200 Zeichen

6.6. Optionen für die Parameter zur Angabe der Zielvorgaben:

Die Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen müssen mithilfe bestimmter Parameter ausgedrückt werden; d. h., die regulatorische Zielvorgabe entspricht den CO₂-Masseemissionswerten geteilt durch einige „Transportnutzwertparameter“ (z. B. Fahrstrecke (km), zeitgewichtete Fahrstrecke (km x t) oder transportiertes Volumen (km x m³)).

- Option A: Die Zielwerte werden ausgedrückt in g CO₂/km,
- Option B: Die Zielwerte werden ausgedrückt in g CO₂/(km x t)
- Option C: Die Zielwerte werden ausgedrückt in g CO₂/(km x m³)
- Option D: Die Zielwerte werden ausgedrückt in einer Kombination verschiedener Parameter, die in den Optionen A bis C aufgeführt sind

	1.	2.	3.	4.	5.
A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
B	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

C	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
D	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstige Option	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Falls „Sonstige Option“ ausgewählt wurde, bitte hier angeben:

höchstens 200 Zeichen

Die Zielwerte für Busse werden ausgedrückt in g CO₂/(km x Passagier)

Bemerkungen zu den von Ihnen ausgewählten Optionen für die Parameter zur Angabe der Zielwerte:

höchstens 300 Zeichen

Option A würde dazu führen, dass kleinere Fahrzeuge besser bewertet werden, obwohl sie für den Transport der gleichen Gütermenge viel mehr emittieren als größere Fahrzeuge (viele Fahrten/Transporter vs. eine Fahrt /Lkw).

Option C: Es existiert keine zuverlässige EU-Statistik zu transportierten m³.

Würden Sie andere Parameter für die Angabe der Zielwerte vorschlagen?

höchstens 200 Zeichen

6.7. Optionen bezüglich der Einsatzprofile

Bei den wichtigsten schweren Nutzfahrzeugen, die für den Gütertransport eingesetzt werden, sehen die VECTO-Simulationen vier verschiedene CO₂-Emissionswerte vor: für die Fahrmuster des Regional- und des Langstreckentransports, jeweils „leer“ oder „typisch beladen“. Die Ziele können auf jedes dieser vier Emissionsziele separat oder als gewichteter Durchschnitt Anwendung finden.

	JA	NEIN	Neutral
Sollten alle vier Einsatzprofile auf alle schweren Nutzfahrzeuge angewandt werden?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sollten die Zielvorgaben für jedes Einsatzprofil separat definiert werden?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sollten die Zielvorgaben mit einem gewichteten Durchschnitt der Einsatzprofile verglichen werden?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Falls nein, ausgehend von welchen Kriterien sollten bestimmte Einsatzprofile nicht angewandt werden und auf welche Arten schwerer Nutzfahrzeuge?

höchstens 200 Zeichen

Lkw sind für bestimmte Einsatzprofile ausgelegt. Wenn sie auch für andere Einsätze Ziele erreichen sollen, geht dies zu Lasten ihres eigentlichen Einsatzes und dessen Emissionszielen.

6.8. Optionen bezüglich Nutzwertparameter

Jede künftige Rechtsvorschrift, in der Zielvorgaben festgelegt sind, zielt darauf ab, ein bestimmtes Maß an CO₂-Einsparungen zu den geringsten Gesamtkosten zu erzielen, während zugleich der geforderte Transportnutzwert sichergestellt ist. Wenn sich die Bauart eines Fahrzeugs (z. B. ein stärkerer Motor oder ein höheres Transportvolumen) auf die CO₂-Emissionen und den Nutzwert des Fahrzeugs auswirkt, kann es erforderlich sein, dies bei dem geltenden Zielwert zu berücksichtigen (z. B. durch Auswahl angemessener Nutzwertfaktoren und Formeln, welche die Zielvorgaben als eine Funktion davon festsetzen). Im Falle von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen wird in den geltenden Rechtsvorschriften zu den CO₂-Emissionsnormen die Masse als ein Parameter für den Nutzwert verwendet.

Sollten die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge mithilfe von Nutzwertparametern reguliert werden?

☐ JA ☒ NEIN ☐ Neutral

6.9. Optionen für Elemente, welche die kostenwirksame Umsetzung der Ziele unterstützen

Es können verschiedene Optionen zur Unterstützung der kostenwirksamen Umsetzung der Ziele in Erwägung gezogen werden, die jedoch mit zusätzlichem Verwaltungsaufwand verbunden sind:

- Emissionsgemeinschaften: Mehrere Hersteller können beschließen, ihre Fahrzeugflotten für die Bewertung der Einhaltung der Regulierungsziele zusammenzufassen (wie bei den CO₂-Vorschriften für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge).
- Übertragung und Vorwegnahme: Ein Hersteller kann die Nichteinhaltung der Ziele in einem gegebenen Kalenderjahr durch eine Übererfüllung in früheren Jahren („Übertragung“) oder in zukünftigen Jahren („Vorwegnahme“) im Rahmen klar definierter regulatorischer Vorschriften ausgleichen.
- Handel: Ein Hersteller, der seine Ziele übererfüllt, kann die entsprechenden Gutschriften verkaufen, um die Einhaltung der Werte durch andere Hersteller zu erleichtern.
- Übertragung von Gutschriften zwischen Fahrzeuggruppen eines Herstellers. Im Falle von Zielen, die auf der Ebene einer einzelnen Fahrzeuggruppe festgelegt werden, kann ein Hersteller Gutschriften zwischen den verschiedenen Fahrzeuggruppen übertragen.

Wie stehen Sie zu folgenden Optionen?

	JA	NEIN	Neutral
Emissionsgemeinschaften von Herstellern	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Übertragung und Vorwegnahme	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Handel zwischen Herstellern	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Übertragung von Gutschriften zwischen Fahrzeuggruppen eines Herstellers	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte nehmen Sie Stellung zu diesen oder möglichen anderen Elementen zur Unterstützung einer kostenwirksamen Umsetzung:

höchstens 500 Zeichen

Regelungen dieser Art erzeugen zusätzlich Aufwand in der Verwaltung und beim Hersteller und besitzen das Potential für mögliche Fallen/Grauzonen, die dem Erreichen der EU-Klimaziele entgegen stehen können.

Genau regulierte lebenswegbezogene Übertragungen sollten möglich sein, bspw. weniger Emissionen bei der Herstellung des Kraftstoffes oder des Fahrzeuges auf Tailpipe-Emissionen anrechnen, allerdings unter Vermeidung der doppelten Gutschriften im Zusammenspiel mit anderen Industriesektoren.

7. Governance - CO₂-Zertifizierung und Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge im praktischen Fahrbetrieb

Im Rahmen des derzeitigen Verfahrens werden CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge anhand bestimmter, vorab definierter Emissionsprofile zertifiziert, deren Gestaltung sich an die Daten im praktischen Fahrbetrieb anlehnt.

Wie stehen Sie zu folgenden Fragen:

	JA	NEIN	Neutral
Wird es wichtig sein, Verfahren zur Bewertung der zertifizierten CO ₂ -Emissionen unter Berücksichtigung der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge im praktischen Fahrbetrieb zu entwickeln?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn solche Verfahren entwickelt werden, sollte durch Ex-post-Feedback-Mechanismen sichergestellt werden, dass die zertifizierten CO ₂ -Emissionen den Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (innerhalb eines gewissen Toleranzbereichs) entsprechen?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Können Sie einen solchen Mechanismus vorschlagen?

höchstens 500 Zeichen

8. Zusätzliche Bemerkungen und Hochladen von Dokumenten

Wenn Sie weitere Informationen, Bemerkungen oder Vorschläge in Bezug auf diesen Fragebogen hinzufügen möchten, können Sie dies hier gerne tun:

höchstens 1000 Zeichen

Die Berücksichtigung weiterer Umweltwirkungen (siehe Konzept der Planetary Boundaries) und der weiteren Lebenswegphasen (Herstellung, Kraftstoffbereitstellung, Lebensende, Landnutzungsänderungen durch

alternative Kraftstoffe) ist notwendig, um schädliche Verlagerungen von Umweltproben und Verschlimmerungen zu vermeiden. Z. B. Wasserstoff würde Tailpipe mit Nullemissionen bewertet, kann jedoch wegen dessen heutiger Herstellung insgesamt mehr Emissionen verursachen.

Die Integration des Transportsektors in ein funktionierendes Emissionshandelssystem (Treibhausgaszertifikate) wäre aus Sicht des Klimaschutzes und der Wirtschaft am effektivsten und günstigsten, siehe Studie des IW Köln "Konsistente europäische Industrie-, Klima- und Energiepolitik" und Prof. Werner Sinn. Das ist wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit der EU.

Ziele der Entschließung des Europ. Parlaments P8_TA-PROV(2017)0503: verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen bis 2050 nahezu null, Effizienz von Fahrzeugen erhöhen.

Außerdem können Sie ein Dokument mit weiteren Informationen, Bemerkungen oder Vorschlägen hochladen.

Maximale Größe der Datei: 1 MB.

Contact

Thierry.CABUZEL@ec.europa.eu
