



## Forderungen des ZDK zum Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) in Bonn und Berlin vertritt die berufsständischen Interessen von 36.570 Autohäusern und Werkstätten mit rund 435.000 Beschäftigten. Mit einem Jahresumsatz von 179,8 Milliarden Euro ist das Kraftfahrzeuggewerbe ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in Deutschland. Die 36.570 Betriebe sind in 236 Innungen und 14 Landesverbänden sowie 34 Fabrikatsverbänden organisiert. Der Zentralverband ist Dienstleister und Interessenvertretung für alle Mitgliedsbetriebe und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel.

Auf Bundesebene in Bonn und über das Hauptstadtbüro in Berlin ist der ZDK in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Behörden, Politikern sowie Entscheidungsträgern wichtiger Verbände und Institutionen. Auf europäischer Ebene ist der ZDK mit einem Büro in Brüssel präsent und vertritt die Mitgliederinteressen in der Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Zum ZDK gehören neben dem Zentralverband des Kraftfahrzeughandwerks (ZVK) auch die Wirtschaftsgesellschaft des Kraftfahrzeuggewerbes mbH und die Gesellschaft zur Förderung des Kraftfahrzeugwesens mbH. Ordentliches Mitglied im ZDK ist auch der Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugbautechnik e.V. (ZKF). Dort sind 3.200 Karosserie-, Fahrzeugbau- und Lackierfachbetriebe mit rund 40.000 Mitarbeitern organisiert.

Im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung ist der ZDK unter der Registernummer R001246 eingetragen. Im Europäischen Transparenzregister ist der ZDK unter der Registernummer 71649103246-10 eingetragen.

### Vorbemerkungen

Der Verordnungsentwurf ist das wichtigste Instrument, um die Umstellung des Sektors auf möglichst emissionsfreie Nutzfahrzeuge zu realisieren, indem die Emissionen von Nutzfahrzeugen im Rahmen der Folgemaßnahmen zur UN-Klimakonferenz in Paris (u. a. "Fit for 55") gezielt abgesenkt werden.

Der ZDK begrüßt die Überarbeitung der CO<sub>2</sub>-Normen für schwere Nutzfahrzeuge im Einklang mit den "Fit for 55"-Zielen. Diese Ziele können nur erreicht werden, wenn sämtliche CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionspfade entlang der gesamten Wertschöpfungskette berücksichtigt werden. Alle verfügbaren, CO<sub>2</sub>-neutralen und CO<sub>2</sub>-reduzierenden Antriebe und Kraftstoffe müssen dazu in Betracht gezogen werden. Hierzu zählen die gasförmigen und flüssigen, erneuerbaren, synthetischen Kraftstoffe, Wasserstoff, Elektrifizierung/Hybridisierungsmaßnahmen sowie regenerative Biokraftstoffe, deren Herstellung **nicht** mit negativen Folgen für die Umwelt, z. B. Entwaldung, indirekte Landnutzungseffekten oder Nahrungsmittelkonkurrenz, einhergehen.

### Kernforderungen des ZDK

- Die Beiträge aller verfügbaren, CO<sub>2</sub>-neutralen und CO<sub>2</sub>-reduzierenden Antriebe müssen im Rahmen der Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge berücksichtigt werden.
- Neue schwere Nutzfahrzeuge, die mit CO<sub>2</sub>-neutralen und CO<sub>2</sub>-reduzierenden Kraftstoffen betrieben werden, sind klimaschonend oder klimaneutral. Sie sollten daher Well-to-Tank mit 0 g CO<sub>2</sub>/km bei



Verwendung klimaneutraler Kraftstoffe beziehungsweise mit 5 g CO<sub>2</sub>/km bei Verwendung klimaschonender Kraftstoffe berücksichtigt werden.

- Langfristig sollte die Anrechenbarkeit von CO<sub>2</sub>-neutralen und CO<sub>2</sub>-reduzierenden Kraftstoffen auf Basis einer gesamtheitlichen Betrachtung der realen CO<sub>2</sub>-Bilanz dieser Kraftstoffe erfolgen. Zur Umsetzung kann die Studie "[Crediting System for Renewable Fuels in EU Emission Standards for Road Transport](#)" von Frontier Economics und Flick Gocke Schaumburg zugrunde gelegt werden, die im Auftrag des deutschen Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie erstellt wurde.
- Für die Herstellung von CO<sub>2</sub>-neutralen und CO<sub>2</sub>-reduzierenden Kraftstoffen müssen starke und wirksame Anreizmechanismen geschaffen werden. Zudem sollten für den Aufbau von erforderlichen Infrastrukturen entsprechende Fördermaßnahmen veranlasst, ausgeweitet oder werden verlängert (z. B. Aufbau von Elektrolyse-Anlagen, Aufbau öffentlicher Wasserstofftankstellen für Nutzfahrzeuge sowie Konzeptionierung und Aufbau eines öffentlichen Ladenetzes für Nutzfahrzeuge).
- Zur Verbesserung des Klimaschutzes sollten die Rahmenbedingungen für die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge perspektivisch die tatsächlichen Emissionen während des gesamten Lebenszyklusses von neu typgenehmigten Fahrzeugen (cradle-to-grave) berücksichtigen. "Well-to-Tank" Betrachtungen zeigen nicht die tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf und sollten daher ausgeweitet werden.

## Zusammenfassung

- Die Verringerung der Treibhausgasemissionen um mindestens 55 % bis 2030 und die Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 kann erreicht werden, wenn die Technologievielfalt von allen CO<sub>2</sub>-neutralen und CO<sub>2</sub>-reduzierenden Antrieben und Kraftstoffen berücksichtigt wird.