

POSITIONSPAPIER

EURO VII

Vorschlag der EU-Kommission 2022/0365 (COD)

1) Nutzfahrzeuge sind Investitionsgüter

Investitionen müssen sich lohnen, damit sie getätigt werden. Einerseits strebt die EU-Kommission ein Ende der Verbrennungsmotoren für schwere Nutzfahrzeuge an (noch ohne Datum, 2037/2038?), andererseits sollen die Bushersteller in eine hochambitionierte EURO VII-Verbrennungsmotoren-technik bzw. Abgastechnologie investieren. Dieser Widerspruch ist nicht aufzulösen. Die Lösung lautet demnach: Es lohnt sich nicht, Investitionen werden unterbleiben.

Dieser Widerspruch betrifft jedoch ebenso die Käufer von Nutzfahrzeugen: Auch sie sind gezwungen, durch ihre Fahrzeuginvestitionen Geld zu verdienen. Durch die EURO VII-Regulierung werden künftige Einfahrtsverbote für Reisebusse (vgl. Vorschlag zur Ambient Air Quality Directive; 2022/0347 COD) nicht ausgeschlossen. Warum sollten EURO VII-Fahrzeuge gekauft werden, wenn nicht sichergestellt ist, dass sie sich durch deren Nutzung entsprechend refinanzieren können? Die Geschichte der städtischen Einfahrtsverbote in Deutschland durch PM- und später von NOx-Grenzwerten zeigt auf, dass Regulierungsentscheidungen inkonsistente Folgen haben können. Besonders bitter ist die Tatsache, dass Nutzfahrzeuge im Gegensatz zum Pkw die jeweils gültigen Grenzwerte im Fahrzeugbetrieb eingehalten haben, jedoch ebenso von Fahrverboten betroffen waren.

2) Auch Reisebusse sind Investitionsgüter – Emissionsfreiheit absehbar?

Im Bussegment sind abgesehen von Stadtlinienbussen (Regulierung durch CVD-RL (EU) 2019/1161) im Überlandbereich oder für Reisebusse noch keine Alternativen für serienreife, emissionsfreie Antriebe verfügbar. Speziell bei Reisebussen ist durch die hohen Nebenverbräuche, die durch einen etablierten Fahrgastkomfortstandard bedingt sind, nicht absehbar, wohin die Reise geht. Bei jetzigem Stand der Technik wäre ein Betrieb von Reisebussen mit Flüssigwasserstoff denkbar. Auf Prototypen von E-Reisebussen darf man gespannt sein. Fakt ist: Weder in Bezug auf die Fahrzeugtechnik noch auf die dafür notwendige Lade- bzw. Tankinfrastruktur ist eine Tendenz erkennbar, wie oder mit was der Reisebus der Zukunft betrieben wird. In dieser Situation einen überambitionierten Regulierungsvorschlag zu unterbreiten, der erkennbar darauf abzielt, Verbrennungsmotoren für schwere Nutzfahrzeuge den „Garaus“ zu machen, halten wir für eine verfehlte Industriepolitik.

3) Vorschlag: Ausrichtung der Abgastechnologie auf Kraftstoffe der DIN EN 15490

Für Nutzfahrzeuge liegt (noch?) kein überzeugender Lösungsansatz vor, der mehr Antworten als Fragen liefert. Deshalb wäre es ratsam, in der Regulierung auf jetzt verfügbare, konkrete Ansätze abzustellen. Ebenso muss zwingend im Sektor der Nutzfahrzeuge in Betracht gezogen werden, dass auch zukünftig der Verbrennungsmotor eine Technologie darstellt, auf die hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit der EU zurückgegriffen muss und eine Weiterentwicklung mit dauerhafter Perspektive nicht ausgeschlossen werden darf.

Potenzial für Entwicklungsinvestitionen wäre gegeben, wenn dauerhaft die Abgastechnologie auf Kraftstoffe der DIN EN 15940 hin optimiert werden könnte. Eine Abkehr vom Diesel würde somit eine konsequente Hinwendung zu alternativen Kraftstoffen bedeuten. Der Pfad einer Defossilisierung könnte demnach einerseits offenbleiben, andererseits wäre eine Weiterentwicklung der Verbrennungsmotorentechnik hinsichtlich synthetischen, erneuerbaren Kraftstoffen eröffnet. Jedoch sind insbesondere die Grenzwerte zu NOx des Vorschlags nicht von Realismus geprägt und sind sowohl innermotorisch als auch im Abgasstrang per Nachbehandlung kaum einzuhalten.

Prinzipiell sind die Grenzwerte des Vorschlags kraftstoffunabhängig ausgestaltet. Allerdings fehlt es an einer Vorgabe, welche es wahrscheinlich macht bzw. die Anreize setzt, damit sich Investitionen lohnen werden, und zwar für beide: Bushersteller und Buskäufer.