

EU-Verordnung gefährdet CO₂-Ziele, Transporteffizienz und über 70.000 Arbeitsplätze

Acht führende Hersteller von LKW-Anhängern haben beim Europäischen Gerichtshof Rechtsmittel gegen zentrale Artikel der EU-Verordnung 2024/1610 eingelegt. Diese sehen verbindliche CO₂-Reduktionsziele auch für Anhänger vor – obwohl diese selbst keine Emissionen verursachen. Die Unternehmen bekennen sich klar zu den Klimazielen der EU, warnen jedoch vor den Folgen einer praxisfernen Regulierung: Statt zur Emissionsenkung beizutragen, droht durch die Einführung der Verordnung ein Anstieg des Verkehrs und der Gesamtemissionen.

Die Interessengemeinschaft der acht Unternehmen hatte bereits beim Europäischen Gericht (EuG) eine Nichtigkeitsklage gegen zentrale Artikel der Verordnung eingereicht. Das Gericht wies die Klage mit der Begründung zurück, es fehle an individueller Betroffenheit.



CO₂-Einsparung: Simulation kontra Realität

Seit dem 1. Juli 2024 schreibt die Verordnung vor, dass die CO₂-Emissionen von Sattelanhängern um 10 %, bei sonstigen Anhängern um 7,5 % reduziert werden müssen – basierend auf Simulationen mit dem EU-eigenen Tool VECTO-Trailer, das zentrale Grundlage der Regulierung ist. Werden die Ziele nicht erreicht,

drohen massive jährliche Strafzahlungen ab 2030: 4.250 Euro pro Fahrzeug und Gramm CO₂-Emissionen pro Tonne/Kilometer. Berechnungen zeigen, dass allein die drohenden Strafzahlungen den Anhängerpreis um bis zu 40 % erhöhen könnten - und damit den Verkauf für viele Hersteller wirtschaftlich unrentabel machen.

„Ein Tool, das CO₂-Einsparungen simuliert, obwohl in der Realität mehr LKWs unterwegs sind, steht im Widerspruch zu den Klimazielen. Wir brauchen reale Effizienzgewinne im Gesamtsystem statt modellierter Scheinlösun-

gen. Die Verordnung in ihrer jetzigen Form gefährdet nicht nur die Klimaziele, sondern auch Standorte, Wettbewerbsbedingungen und über 70.000 Arbeitsplätze. Wir sehen daher keine andere Möglichkeit, als gerichtliche Schritte zu gehen“, erklärt Gero Schulze Isfort als Sprecher der Interessengemeinschaft.

Die acht klagenden Unternehmen sind überwiegend mittelständisch geprägt. Anders als große Konzerne verfügen sie nicht über unbegrenzte finanzielle oder technologische Ressourcen, um regulatorische Lasten kurzfristig abzufedern. Für sie stellt die Verordnung eine



AUF DER KIPPE

akute Bedrohung der wirtschaftlichen Existenz dar – mit direkten Folgen für tausende Arbeitsplätze in der Industrie und im Zuliefernetzwerk.

Technisch nicht nachvollziehbar und wirtschaftlich nicht tragbar

Die Hersteller kritisieren insbesondere die Anwendung des VECTO-Trailer-Modells. Es bewertet theoretisch modellierte Verbesserungen am Anhänger - wie beispielsweise eine abgesenkte Höhe oder geringeres Gewicht – positiv, ohne reale Transportauswirkungen zu berücksichtigen. In der Praxis führen solche Maßnahmen zu geringerem Ladevolumen, mehr Leerfahrten und erhöhtem Verkehrsaufkommen, mit dem Effekt, dass letztlich mehr CO₂ ausgestoßen wird.

Gefährdete Transporteffizienz in Europa

Die Hersteller betonen, dass moderne LKW-Anhänger bereits heute u.a. mit Leichtbau, Aerodynamik, Rollwiderstandsoptimierung

sowie dem Einsatz von Lenk-, Lift- und e-Achsen erhebliche Effizienzgewinne liefern. Doch statt reale Fortschritte zu bewerten, orientiert sich die Regulierung an theoretischen Einzelparametern, die der realen Transportlogistik widersprechen. „Klimaschutz braucht ganzheitliches Denken. Nur wenn die gesamte Transportkette effizienter wird, erreichen wir auch echte CO₂-Einsparungen“, so Schulze Isfort.

Korrektur statt massivem wirtschaftlichem Schaden

Um diese Einsparungen zu erreichen und um wirtschaftlichen Schaden abzuwenden, fordern die Hersteller:

1. Die Abschaffung des VECTO-Trailer-Simulationstools.
2. Ein Moratorium auf Sanktionszahlungen, solange die Zielvorgaben technisch nicht umsetzbar sind.
3. Die Anrechnung emissionsfreier Zugmaschinen auf die CO₂-Ziele für Anhänger (ZE Vehicle Correction Factor).

Die klagenden Unternehmen (Fliegl Fahrzeugbau GmbH, Kögel Trailer GmbH, Krone

Commercial Vehicle SE, Langendorf GmbH, Schmitz Cargobull AG, Schwarzmüller GmbH, System Trailers Fahrzeugbau GmbH, Wecon GmbH) repräsentieren über 80% der jährlichen Zulassungen in den betroffenen Fahrzeugklassen in Deutschland und über 70% in Europa. Sie stehen zum Pariser Klimaabkommen und sind überzeugt, dass Klimaschutz dauerhaft nur dann Wirkung entfalten kann, wenn er mit wirtschaftlicher Tragfähigkeit und technischer Machbarkeit verbunden ist.

Ohne Anpassung der Verordnung droht der Verlust von über 70.000 Arbeitsplätzen. Die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen für Deutschland und den Industriestandort Europa wären gravierend.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) teilt die Bedenken bzgl. unrealistisch hoher und in der Flotte nicht erreichbarer CO₂-Ziele. Auch er sieht die Mehrheit der Anhängerhersteller in Deutschland und in Europa in ihrer Existenz bedroht, wenn die Verordnung (EU) 2024/1610 in ihrer jetzigen Form zur Anwendung gebracht wird.