

GEMEINSAME ERKLÄRUNG UND PETITION

der CEOs der führenden europäischen Trailer-Hersteller

zur Überprüfung und Anpassung der Verordnung (EU) 2024/1610

Verabschiedet in Koningshooikt (Lier), Belgien, am 1. Juli 2026

Wir, die unterzeichnenden Geschäftsführer und leitenden Vertreter europäischer Trailer-Hersteller, am 1. Juli 2026 in Koningshooikt versammelt, um die Folgen der Verordnung (EU) 2024/1610 zu erörtern, geben hiermit die folgende gemeinsame Erklärung ab:

Wir unterstützen die Klimaziele der Europäischen Union und den Übergang zu einem nachhaltigeren Straßenverkehr uneingeschränkt. Wir sind bereit, unseren Beitrag zu ihrer Erreichung zu leisten. Zugleich sind wir überzeugt, dass Klimapolitik nur dann erfolgreich sein kann, wenn sie technisch fundiert, wirtschaftlich tragfähig und an den betrieblichen Realitäten der von ihr regulierten Branchen ausgerichtet ist.

Unsere gemeinsamen Bedenken

1. Anhänger stoßen kein CO₂ direkt aus. Dennoch werden die Hersteller für simulierte Emissionen verantwortlich gemacht, auf die sie nur begrenzten Einfluss haben.
2. Die VECTO-Methodik beruht auf standardisierten Referenzlasten und Einsatzprofilen, die die betrieblichen Realitäten des europäischen Straßenverkehrs, die Vielfalt der Anhängeranwendungen, die tatsächlichen Nutzlast- und Beladungsanforderungen sowie den rasch zunehmenden Einsatz emissionsarmer und emissionsfreier Zugmaschinen nicht hinreichend abbildet.
3. Um die Ziele zu erreichen, könnten die Hersteller zu konstruktiven Änderungen gedrängt werden, die die nutzbare Ladekapazität verringern. Die Folge wären mehr Fahrten, mehr Leerfahrten und letztlich mehr statt weniger CO₂ – das Gegenteil dessen, was die Verordnung bezweckt. Zudem würde die geringere Ladeeffizienz mehr Fahrzeuge auf der Straße erfordern, um dieselbe Gütermenge zu transportieren, was die Verkehrsdichte und die damit verbundenen Emissionen weiter erhöht.
4. Ab 2030 würde die Emissionsüberschreitungsabgabe von 4.250 € je gCO₂/tkm oberhalb des Zielwerts, multipliziert mit jedem zugelassenen Fahrzeug, die Hersteller jährlich Strafzahlungen in Millionenhöhe aussetzen. Für viele Unternehmen bedeutet dies eine erhebliche Bedrohung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und ihrer Existenz.
5. Rund 70.000 Arbeitsplätze in ganz Europa hängen von einer wirtschaftlich tragfähigen Trailer-Industrie ab. In ihrer derzeitigen Form gefährdet die Verordnung diese Arbeitsplätze und markiert eine weitere Etappe in der Deindustrialisierung der Europäischen Union.

Unsere Forderungen

Wir appellieren daher an die Europäische Kommission, insbesondere die GD CLIMA und die GD MOVE, sowie an das Europäische Parlament:

1. Die Vorverlegung der für 2027 vorgesehenen Überprüfung nach Artikel 15 der Verordnung über die Fahrzeugflotten schwerer Nutzfahrzeuge auf 2026 ist zwingend erforderlich. Unmittelbar nach dem Monitoring müssen die Referenzwerte veröffentlicht und die Flottenziele auf erreichbare Werte gesenkt werden, beispielsweise auf 5 Prozent ab 2030, mit einer schrittweisen Einführung.
2. Eine schrittweise Einführung der Flottenziele ab dem 1. Juli 2030 ist unerlässlich, um die andernfalls entstehenden Marktverzerrungen und einen absehbaren Verlust von Arbeitsplätzen zu vermeiden.
3. Ein Moratorium für die Strafzahlungen: Die Höhe der derzeitigen Strafzahlung steht in keinem Verhältnis zum Marktpreis der Fahrzeuge und muss im Rahmen der vorzuziehenden Überprüfung auf ein angemessenes Niveau angepasst werden.
4. Überarbeitung des VECTO-Simulationstools für Anhänger, sodass ein fairer Vergleich von Fahrzeugen mit vergleichbarem Verwendungszweck möglich wird, unter Berücksichtigung der Transporteffizienz multifunktionaler Fahrzeuge. Darüber hinaus muss die Methodik den steigenden Anteil emissionsfreier Zugmaschinen berücksichtigen, da Kombinationen mit solchen Zugmaschinen bereits ohne direkte CO₂-Emissionen betrieben werden, was derzeit nicht angemessen berücksichtigt wird. Folglich müssen die Flottenziele und Abgaben für Anhänger im Verhältnis zur Marktdurchdringung emissionsfreier Zugmaschinen sinken und vollständig entfallen, sobald diese Zugmaschinen einen Marktanteil von 70 Prozent erreichen.
5. Das angekündigte System aus Emissionsgutschriften und -schulden für die nächsten vier Jahre ist nahezu vollständig wirkungslos, da die für Anhänger verfügbaren CO₂-Minderungstechnologien innerhalb dieses Zeitraums nicht in nennenswertem Umfang auf den Markt gebracht werden können, um den noch unbekanntem Referenzwert zu unterschreiten und Gutschriften zu erwerben. Zum einen ist der Markt noch nicht bereit, die Mehrkosten ausreichend zu finanzieren; zum anderen sind nur wenige Technologien tatsächlich marktreif. Entwicklung braucht Zeit. Eine schrittweise Einführung der Flottenziele wäre hier realistischer und planbarer.

Im Geiste europäischer Einheit und gemeinsamer Verantwortung sind wir bereit, unser technisches Fachwissen konstruktiv einzubringen, damit die Verordnung echte Emissionsminderungen erzielen und zugleich eine starke, innovative und wettbewerbsfähige europäische Trailer-Industrie sichern kann.

