TOYOTAS POSITION ZUR ÜBERARBEITUNG DER CO2-REGULIERUNG FÜR LEICHTE NUTZFAHRZEUGE/TRANSPORTER (LDVs)

Toyota befürwortet eine pragmatische Überarbeitung der CO2-Regulierung für leichte Nutzfahrzeuge/Transporter (LDVs). Sie sollten sich am Grundsatz der Technologieneutralität orientieren und alle emissionsfreien und emissionsarmen Lösungen und Energieträger - einschließlich klima-neutraler Kraftstoffe - gleichberechtigt und fair berücksichtigen.

Toyota in Europa

Toyota leistet einen bedeutenden Beitrag für die Wirtschaft in der Europäischen Union. Seit 1971 haben wir bereits mehr als zwölf Milliarden Euro in unsere europäische Produktion investiert, weitere über zwölf Milliarden Euro sind allein 2024 in die europäische Lieferkette geflossen. Auch in Zukunft wollen wir unseren Beitrag zur wirtschaftlichen Prosperität und Resilienz leisten. Wir beschäftigen über 25.000 Mitarbeitende in der Region – unter anderem in unseren acht Produktionsstätten – und sichern indirekt Tausende weitere Arbeitsplätze in Lieferkette und Vertrieb. Im Jahr 2024 haben wir zudem über 1,2 Millionen Fahrzeuge in der Region verkauft. Damit ist Toyota die zweitgrößte Automobilmarke auf dem europäischen Markt. 77 Prozent der Autos, die wir in Europa verkaufen, werden auch hier produziert.

CO2 ist der Feind - nicht eine bestimmte Technologie

Toyota unterstützt die Klimaziele der EU und strebt als Unternehmen selbst bis 2040 CO2-Neutralität in Europa an. Bereits 2030 werden alle unsere europäischen Produktionsstätten CO2-neutral sein. Unser Ziel ist es, die breite Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen. Für einen reibungslosen Übergang verfolgt Toyota hierbei eine „Multi-Path-Strategie"): Wir setzen auf verschiedene Antriebsarten und Energieträger, um sowohl CO2 zu reduzieren als auch die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse zu erfüllen und niemanden mit seinen Mobilitätsbedürfnissen zurückzulassen. Neben Hybridfahrzeugen (HEVs), Plug-in-Hybridfahrzeugen (PHEVs) und rein batterieelektrischen Fahrzeugen (BEVs) glaubt Toyota auch an das Potenzial von Wasserstoff und die Verwendung von klima-neutralen Kraftstoffen.

Hintergrund

Die CO2-Emissionsvorschriften für Pkw und Nutzfahrzeuge in der EU haben bereits zu beispiellosen Investitionen in die Elektrifizierung von Fahrzeugen geführt. Die Hersteller haben **mehr als 300 elektrifizierte Modelle (BEVs, PHEVs, FCEVs)** auf den Markt gebracht und somit die Transformation der Wertschöpfungsketten in der Automobilindustrie beschleunigt.

Auf dem **Markt** zeigt sich aktuell jedoch **ein anderes Bild**: Die Kundenakzeptanz und -nachfrage von BEVs ist in vielen EU-Mitgliedstaaten nach wie vor gering. In jedem zweiten EU-Land machen BEV-Zulassungen weiterhin nur einen einstelligen Anteil an den Neuwagenverkäufen aus. In den 27 EU-Staaten (EU27) lag der Marktanteil der Elektrofahrzeuge im August 2025 bei 15,8 Prozent. Besorgniserregend ist insbesondere das uneinheitliche Tempo der Elektrifizierung innerhalb der EU: Während manche EU-Mitgliedstaaten ein stetiges Wachstum verzeichnen, liegen andere Länder (wie z.B. in Süd-, Mittel- und Osteuropa) weiterhin deutlich zurück.

Noch schwieriger ist die Situation bei leichten Nutzfahrzeugen/Transportern (LDVs), wo Elektrofahrzeuge im ersten Halbjahr 2025 nur 8,5 Prozent der Zulassungen ausmachten und der Gesamtmarkt im ersten Quartal um 12,2 Prozent schrumpfte.

Eine unabhängige Marktanalyse von S&P Global[1] (September 2025) prognostiziert in der gegenwärtigen Situation für 2030 einen BEV-Anteil von gerade einmal 37,9 Prozent, bis 2035 werden Elektrofahrzeuge voraussichtlich 63,5 Prozent des Neuwagenabsatzes ausmachen. Für Automobilhersteller (OEMs) birgt dieser Verlauf das Risiko von Strafzahlungen in Höhe von 20 bis 25 Milliarden Euro allein bis 2030, denen sich bis 2035 weitere anschließen. In der Folge wären die Wettbewerbsfähigkeit der Branche, industrielle Reinvestitionen und die Beschäftigung im gesamten Automobilsektor erheblich beeinträchtigt.

Unter diesen Voraussetzungen ist eine **vollständige Umstellung auf emissionsfreie Antriebe bis 2035 nicht realistisch.**

Die Diskrepanz zwischen regulatorischen Ambitionen und der Marktbereitschaft spiegelt die **fehlenden notwendigen Voraussetzungen**[2] wider :

- Bis 2025 entstehen in Europa voraussichtlich nur eine Million öffentliche **Ladestationen** für Elektrofahrzeuge. Die Installation von Ladestationen muss in den nächsten fünf Jahren mind. verdreifacht bis vervierfacht werden, um eine ausreichende Abdeckung zu schaffen. Das im Entstehen begriffene Wasserstoff-Tankstellennetz ist geografisch begrenzt.
- Durch **hohe Energiepreise** anhaltend hohe **Batteriekosten** und niedrige bzw. **unsichere Restwerte** liegen die Gesamtbetriebskosten von BEVs über denen von effizienten Hybrid- und konventionell angetriebenen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (ICE), **insbesondere im Transporter-Segment**.
- Bislang gibt es keinen **einheitlichen, langfristigen politischen Rahmen zur Förderung emissionsfreier Fahrzeuge**, was das Vertrauen der Kunden schmälert, und damit die Erneuerung der Fahrzeugflotten verzögert (die derzeit auf den Straßen in der EU fahrenden Autos haben ein Rekorddurchschnittsalter von 12,5 Jahren[3]).

Dies hat direkte Auswirkungen auf die OEMs und die Lieferketten in Europa, da **die Kosten für die Einhaltung der Vorschriften zukünftige Investitionen verhindern**, sich auf die **direkte Beschäftigung** sowie auf **die Liefer- und Vertriebsketten** auswirken und letztlich die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der europäischen Automobil-Industrie beeinträchtigen. Hinzu kommt eine schleppende Erholung des Automobilmarktes in der EU, der nach wie vor fast drei Millionen Einheiten unter dem Vor-COVID-Niveau liegt – entgegen den ursprünglichen Annahmen aus dem Jahr 2021 zur Folgeabschätzung der CO2-Vorschriften.

Darüber hinaus hat sich die **geopolitische Lage** seit der Verabschiedung dieser Ziele **erheblich verändert**. Die zunehmende globale Instabilität unterstreicht die dringende Notwendigkeit, die strategische Autonomie Europas in den Bereichen Energie und Technologie zu stärken und Partnerschaften mit vertrauenswürdigen Verbündeten zu vertiefen. Ein Regulierungsrahmen, der sich ausschließlich auf BEVs konzentriert, birgt die Gefahr, dass neue Abhängigkeiten von einer kleinen Anzahl von Ländern entstehen, die über wichtige Rohstoffe und Schlüsseltechnologien verfügen.

Anpassung der CO2-Regulierung an die Marktrealität

Laut Mario Draghis jüngster Einschätzung zur Lage der Branche „sollte die auf 2035 festgesetzte Frist für null Auspuffemissionen einen positiven Kreislauf in Gang setzen: Feste Ziele würden Investitionen in die Ladeinfrastruktur

[1] https://www.acea.auto/event/webinar-reality-check-is-europe-on-track-to-meet-its-ev-goals/
[2] https://www.acea.auto/news/major-hurdles-persist-on-europes-road-to-zero-emission-vehicles-new-quarterly-report-finds/
[3] https://www.acea.auto/news/major-hurdles-persist-on-europes-road-to-zero-emission-vehicles-new-quarterly-report-finds/

ankurbeln, den heimischen Markt wachsen lassen, Innovationen in Europa vorantreiben und Elektrofahrzeuge günstiger machen". Diese Transformation vollzieht sich jedoch nicht wie erwartet. Toyota teilt die Ansicht anderer Branchenunternehmen, dass die bevorstehende Überarbeitung der CO2-Verordnung für leichte Nutzfahrzeuge die Gelegenheit bietet, den politischen Rahmen neu zu kalibrieren und die **europäischen Klimaschutzziele** mit einer **starken, wettbewerbsfähigen und resilienten europäischen Automobilindustrie in Einklang zu bringen**.

Toyota plädiert für eine pragmatische Überarbeitung der CO2-Vorschriften für leichte Nutzfahrzeuge (LDVs). Sie sollte sich am Grundsatz der Technologieneutralität orientieren, alle emissionsfreien und emissionsarmen Lösungen und Energieträger – einschließlich klima-neutraler Kraftstoffe – gleich und fair berücksichtigen und die Zulassung von HEVs, PHEVs und konventionell angetriebenen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (ICE) über das Jahr 2035 hinaus ermöglichen, um so die gesamten CO2-Emissionen über den vollständigen Lebenszyklus hinweg zu reduzieren.

Erwartete Vorteile

Durch einen solchen Ansatz zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs kann die EU ihre Klimaziele schneller, effektiver und effizienter erreichen, indem sie

- die **Wahlmöglichkeiten für Kunden vergrößert**: Die Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse und finanzieller Möglichkeiten der europäischen Bürger gewährleistet einen pragmatischen Übergang, beschleunigt die Erneuerung der Fahrzeugflotte und verhindert, dass keine Kundengruppe zurückbleibt.
- die **Investitionen in die Infrastruktur verbessert**: Die geringere Abhängigkeit von einzelnen Technologien minimiert den für die BEV-Ladeinfrastruktur und die Stärkung des Stromnetzes erforderlichen Kapitaleinsatz und Arbeitsaufwand.
- die **wirtschaftliche Resilienz stärkt**: Die Verringerung strategischer Abhängigkeiten von kritischen Rohstoffen stärkt die Energie- und Industriesicherheit Europas.
- **industrielle Innovationen unterstützt**: Die Befähigung europäischer Hersteller, hocheffiziente Hybrid- und Plug-in-Hybridtechnologien mit klima-neutralen Kraftstoffen voranzutreiben, ist für die Bedienung von Exportmärkten von entscheidender Bedeutung, die den Übergang zur Elektromobilität langsamer vollziehen. Dieser Schritt fördert eine nachhaltigere industrielle Transformation und stärkt die globale Wettbewerbsfähigkeit des Automobilsektors in der EU.

Unsere politischen Forderungen

bis 2035:

Übergang von einer **„Tank-to-Wheel"- zu einer „Well-to-Wheel"-**basierten Regulierung ab 2035 als Zwischenschritt. Das langfristige Ziel ist eine **CO2-Regulierung über den „Lebenszyklus"** hinweg.

Dadurch werden CO2-Emissionen ganzheitlich angegangen, da jedes Gramm CO2 die gleichen Auswirkungen auf das Klima hat – unabhängig davon, wo oder wann es ausgestoßen wird. Ein solcher flexibler und marktorientierter Regulierungsansatz würde unterschiedliche Technologien und Energieträger – wie beispielsweise klima-neutrale Kraftstoffe – ermöglichen und fair berücksichtigen. Gleichzeitig würden die Klimaziele der EU aufrechterhalten und die Wahlfreiheit der Kunden gewahrt, wodurch die industrielle Wettbewerbsfähigkeit Europas, der soziale Zusammenhalt und die strategische Widerstandsfähigkeit der Lieferketten gesichert würden.

bis 2030:

Bis zum Jahr 2035 sind **mehr Flexibilität und politische Maßnahmen erforderlich**, um die Vorschriften für Pkw und Nutzfahrzeuge leichter einhalten und die Marktrealitäten besser berücksichtigen zu können, ohne dabei die Klimaziele zu verwässern. Wir fordern, dass das folgende Maßnahmenpaket in Betracht gezogen wird:

1. **Bestehenden durchschnittlichen Compliance-Mechanismus auf fünf Jahre ausweiten**. Für Pkw sollte der Zeitraum **„2028 bis 2032"** sein, für Transporter „2025 bis 2029" und anschließend „2030 bis 2034". Dies würde eine flexible Berechnung ermöglichen, die die Marktentwicklung und mögliche Schwankungen widerspiegelt, ohne dass die CO2-Gesamtemissionen steigen.
2. Beibehaltung des **PHEV-Nutzungsfaktors bei „Euro 6e-bis"**, um den positiven Beitrag von Plug-in-Hybridfahrzeugen auf die Flottenziele zu würdigen. Toyotas Plug-in-Hybride werden in Europa schon heute in erheblichem Umfang im EV-Modus genutzt. Wir gehen davon aus, dass sich dieser Anteil zusammen mit den Rahmenbedingungen (Besteuerung, Ladeinfrastruktur usw.) weiter verbessern wird. Wir sind offen für die Einführung weiterer technischer Maßnahmen, die das Ladeverhalten der Nutzer verbessern.
3. **Klima-neutrale Kraftstoffe** als Kraftstoffe gemäß der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) definieren (und in der Nutzungsphase als CO2-neutral anerkannt sind), einschließlich E-Fuels und Biokraftstoffen, und so **ihren Beitrag zur CO2-Bilanz** anerkennen:
    a. **Fahrzeuge, die ausschließlich mit klima-neutralen Kraftstoffen betrieben werden**, sollten auf der Grundlage robuster, aber praktischer Verifizierungssysteme **als emissionsfreie Fahrzeuge eingestuft werden**, die denen die BEVs und FCEVs entsprechen.
    b. **Anpassung der CO2-Emissionen** von Fahrzeugen proportional zum Beimischungsanteil erneuerbarer Kraftstoffe zu fossilen Kraftstoffen, die auf dem Markt erhältlich sind, durch die Einführung eines **Koeffizienten für erneuerbare Kraftstoffe**, der alle zwei Jahre aktualisiert wird.
4. **Kleine und erschwingliche BEVs** mit einer nutzbaren Batteriekapazität unter einem Schwellenwert von 60 kWh durch **Supercredits** fördern. Diese Fahrzeuge sollten für die CO2-Konformität mit dem Faktor 1,5 angerechnet werden.
5. **Anreize für** OEMs schaffen, in **innovative und effiziente Dekarbonisierungsmaßnahmen** innerhalb und außerhalb ihrer Produktpalette zu investieren. Diese Maßnahmen sollten gezielte Anreize wie Supercredits umfassen
    a. für die **effizientesten BEVs** in der Flotte eines OEMs;
    b. für **Geofencing** (ein OEM-spezifischer Wert, der von der Installation von Geofencing-Technologien in PHEVs abhängt);
    c. für **V2G-(Vehicle-to-Grid) Fähigkeit** (OEM-spezifischer Wert in Abhängigkeit von der Installation von V2G-Technologien im Fahrzeug);
    d. für **wertschöpfungskettenbezogene Flexibilität** (OEM-spezifischer Wert in Abhängigkeit von Dekarbonisierungsmaßnahmen wie z. B. der Verwendung von grünem Stahl oder grünem Aluminium und Investitionen in die CO2-neutrale Kraftstoffproduktion oder CO2-Abscheidung).
6. **Benchmark für emissionsfreie und -arme Fahrzeuge (ZLEV – Zero and low-emission vehicles) anpassen**: auf 15 Prozent bei Pkw und acht Prozent bei leichten Nutzfahrzeugen für den Zeitraum „2025–2029" sowie Verlängerung für den Zeitraum „2030-2034" mit einem Zielwert von 35 Prozent. In beiden Zeiträumen sollte es keine Obergrenze für die Zielentlastung geben.

Spezifischer Ansatz für leichte Nutzfahrzeuge/Transporter (LDVs)

Die Vorschriften für leichte Nutzfahrzeuge sollten von denen für Pkws abgekoppelt werden, um den unterschiedlichen Marktdynamiken (die hauptsächlich von den Gesamtbetriebskosten bestimmt werden) und der (noch) langsameren Verbreitung emissionsfreier Modelle Rechnung zu tragen. Das Paket zusätzlicher Maßnahmen sollte Folgendes umfassen:

1. **Neukalibrierung der Ziele für 2030 und 2035,** um die Marktrealitäten zu berücksichtigen und sie besser an die Rahmenbedingungen anzupassen:

   a. **Für 2030** bedeutet dies eine durchschnittliche CO2-Reduzierung von 30 Prozent gegenüber 2021.
   b. **Für 2035** bedeutet dies eine weitere Reduzierung von 15 Prozent gegenüber 2030.

2. **Einführung zusätzlicher Maßnahmen speziell für Transporter:**

   a. **Streichung des EU-Durchschnittwerts bei der Zielberechnung** – (spezifisches Emissionsziel = (spezifisches Emissionsreferenzziel – (durchschnittliche Ziele – EU-Flottenziel 2025)) x ZLEV-Faktor). Die derzeitige Berechnungsmethode führt zu einer Verzerrung, wodurch die Zielvorgabe für alle OEMs strenger wird, da Elektrofahrzeuge aufgrund ihres höheren Gewichts schwerer sind.
   b. Einbeziehung aller Plug-in-Hybrid-, Brennstoffzellen- und Elektrofahrzeuge der N2-Klasse mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 4,25 Tonnen in die CO2-Konformitätsberechnung, die aufgrund der Elektrifizierung aus der N1-Kategorie herausfallen.

Weitere politische Forderungen:

7. **Änderung der Strafbemessung.** Die Zahlungen sollten weder 95 Euro pro g CO2/km noch den durchschnittlichen ETS1-Preis in einem bestimmten Konformitätsjahr überschreiten – je nachdem, welcher Wert niedriger ist.
8. **Regelmäßige Überprüfung der Rechtsvorschriften** alle zwei Jahre. Durch die schnellen Veränderungen der wirtschaftlichen, marktbezogenen und geopolitischen Rahmenbedingungen sowie der Komplexität dieses Übergangs ist in Zukunft eine strengere Überprüfung und Kontrolle der CO2-Vorschriften erforderlich.

Toyota Motor Europe NV/SA
Bourgetlaan 60
1140 Evere, Belgium

RPR/RPM 0441 571 714 – Ger.Arr.Brussel – Arr.Jud.Bruxelles