Von: [redacted]
Gesendet: Freitag, Oktober 10, 2025 6:14 PM
An: [redacted]
Betreff: Herzlichen Dank für Ihren Besuch im LKW-Werk in Wörth

Sehr geehrter [redacted]

wir bedanken uns nochmals herzlich für Ihren Besuch Anfang September im LKW-Werk in Wörth und Ihr Interesse am Nutzfahrzeug.

Die Transformation zur Klimaneutralität haben wir bei Daimler Truck zum Leitmotiv gemacht und diese in den letzten Jahren mit batterieelektrischen und wasserstoffbetriebenen Mercedes-Benz Lkw und Bussen vorangebracht. Der Markthochlauf hängt heute nicht mehr von der Fahrzeugverfügbarkeit ab, sondern zum Erfolg bedarf es einer Lade- und Wasserstoff Infrastruktur und einem gesetzlichen Rahmen, der Innovation und Investitionen in Europa ermöglicht.

Diese Phase des tiefgreifenden Wandels muss von Politik und Wirtschaft gemeinsam gestaltet werden – insbesondere um die internationale Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen abzusichern. Seit dem Start des EU Green Deal im Jahr 2021 sehen wir einen erheblichen Anstieg neuer Gesetzgebungen - insbesondere beim Sekundärrecht in Form delegierter Rechtsakte. Der Umsetzungsprozess dauert oftmals mehrere Jahre, was die ohnehin knappen Vorlaufzeiten für die Industrie zusätzlich verkürzt. Für die Unternehmen selbst bedeutet das eine erhebliche Bindung von Ressourcen, die an anderer Stelle, etwa für Innovationen im internationalen Wettbewerb, dringend benötigt werden.

Deutschland sollte eine deutliche Reduzierung solcher Rechtsakte anstreben und - wenn unvermeidbar - eine führende Rolle in der Beschlussfassung selbiger einnehmen, wofür ein intensiver und kontinuierlicher Austausch zwischen Politik und Industrie notwendig ist. Der auf EU-Ebene geplante Automotive Omnibus ist die Gelegenheit, diese Problematik konkret zu adressieren.

Nachfolgend eine Aufzählung der aus unserer Sicht drängendsten Themen – eine inhaltliche Vertiefung finden Sie im Anhang:

- **CO2:** Sehr ambitionierte Ziele aber mangelhafte Rahmenbedingungen – insbesondere auf EU-Ebene:
  - CO_2-Maut ist bislang lediglich auf 15 % der relevanten Mautstraßen in den EU-Mitgliedstaaten umgesetzt.
  - Die Höhe der Strafzahlungen ist existentiell gefährdend, insbesondere, weil die CO2- Zielerreichung weder an eine ausreichende Infrastruktur noch

an die Transformation begünstigende Wirtschaftlichkeitsbedingungen gekoppelt ist.

- Die schon zu geringen AFIR-Infrastrukturziele für 2025 weit verfehlt, für 2030 schon jetzt unerreichbar.
- **Euro-7:** Fülle an delegierten Rechtsakten mit teils drastischen Auswirkungen:
  - Beispiel Bremsemissionen NFZ: <1% Anteil an urbanen Emissionen aber erheblicher Aufwand.
- **RED III:** Ansatz richtig aber ambitionierte RFNBO Unterquote (z.B. 1% in 2030) für Straßenverkehr fehlt.

Wir danken Ihnen für Ihre Unterstützung in dieser Angelegenheit.

Mit besten Grüßen,

[redacted]

Daimler Truck AG
D – 70771 Leinfelden-Echterdingen

[redacted]

Daimler Truck AG, Stuttgart, Germany
Sitz/Domicile: Stuttgart, Registergericht/Court of Registry: AG Stuttgart, HRB - Nr./Commercial Register No.: 762884
Vorsitzender des Aufsichtsrats/Chairman of the Supervisory Board: Joe Kaeser
Vorstand/Board of Management: Karin Rådström, Vorsitzende/Chairwoman; Karl Deppen, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Achim Puchert, Eva Scherer

*** Anhang ***

CO2:

Die Zielvorgaben für das Jahr 2030 erfordern eine Verzehnfachung der Verkaufszahlen von Fahrzeugen mit Null-Emissionen (ZEV) gegenüber dem Stand von 2025. Dies setzt einen massiven Ausbau der infrastrukturellen Rahmenbedingungen voraus, der bislang nur unzureichend erfolgt ist.

Die Einführung der CO_2-Maut ist bislang lediglich in 15 % der Mitgliedstaaten entlang des TEN-T-Kernnetzes erfolgt. In 85 % der Staaten ist bis über das Jahr 2030 hinaus keine entsprechende Maßnahme absehbar. Die mangelnde Harmonisierung und Umsetzung der Eurovignette sowie die schleppende Entwicklung der Ladeinfrastruktur und die teils ideologisch geführte Diskussion zu Wasserstoff-Infrastruktur gefährden die Erreichung der gesetzten Klimaziele.

Zudem zeigt die aktuelle Kostenstruktur, dass trotz teilweiser Kostenvorteile bei Betriebskosten ein großflächiger Wechsel zu batterie- oder wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen bislang nicht feststellbar ist. Die Gründe hierfür liegen unter anderem in der

unzureichenden Infrastruktur und fehlenden Mautvorteilen außerhalb Deutschlands.

Vor diesem Hintergrund möchten wir folgende Handlungsempfehlungen an die Politik richten:

1. **Flexibilisierung der Zielerreichung** durch Entfall der starren Trajektorie und Einführung eines Banking-Systems analog zum PKW-Bereich (absolute CO2 Reduktion bleibt gleich).
2. **Anpassung der Strafzahlungen**, da die derzeitigen Sanktionen für Nutzfahrzeuge im Vergleich zu PKW unverhältnismäßig hoch sind und die Wettbewerbsfähigkeit gefährden. 10% Zielverfehlung führen bei MB Truck zu einer Strafzahlung von [redacted] €, weit mehr als das gesamte Geschäft in Europa an Gewinn beiträgt.
3. **Differenzierte Zielsetzung für Reisebusse**, etwa durch eine Absenkung des Reduktionsziels von –43 % auf –20 %.
4. **Sicherstellung der AFIR-Konformität** durch zentrale Planung und Koordination sowie durch die Finanzierung und Ausschreibung der Ladeinfrastruktur durch den Bund (z.T. erfolgt).

Euro-7 – Beispiel Bremsemissionen:

Die Regelung zu Bremsemissionen ist ein klassisches Beispiel der Überregulierung: Der Anteil von PM2,5 Partikelemissionen aus Nutzfahrzeugbremsen in der städtischen Luft ist mit weniger als einem Prozent vernachlässigbar klein, während die technischen Maßnahmen zur Einhaltung der erwarteten Grenzwerte mit sehr hohen Kosten verbunden wären und in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen stehen. Darüber hinaus ist der vorgesehene Zeitplan kaum realisierbar. Die Definition der Grenzwerte soll verspätet bis zum 31. Dezember 2027 erfolgen, das Inkrafttreten aber bereits am 1. Januar 2030. Damit bleibt keine ausreichende Vorlaufzeit für die Entwicklung technischer Lösungen. Sinnvoll wäre es daher, ab 2030 zunächst eine Monitoringphase einzuleiten, um eine fundierte Kosten-Nutzen-Bewertung vornehmen zu können und erst für die anvisierte zweite Phase der Regulierung ab 2035 über Grenzwerte zu entscheiden.

Wir bitten Sie, diese Aspekte in den weiteren Beratungen zur europäischen Regulierung zu berücksichtigen. Nur klare, verhältnismäßige und in der Praxis umsetzbare Vorgaben schaffen die Voraussetzungen, um die Ziele des Umwelt- und Klimaschutzes mit der Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Industrie in Einklang zu bringen.

RED III (Erneuerbare Energien Direktive III):

Der vorliegende Referentenentwurf zur Umsetzung der RED III im Verkehrssektor ist ein wichtiger Schritt, da er langfristige Zielpfade aufzeigt und erstmals alle Verkehrsträger einbezieht. Dennoch sehen wir dringenden Handlungsbedarf, um die nationalen Klimaschutzziele sicher zu erreichen. Nach Berechnungen des DBFZ sind dafür bis 2030 mindestens 30 % und bis 2035 mindestens 50 % THG-Minderung erforderlich – deutlich mehr als im Entwurf vorgesehen. Besonders entscheidend ist der rechtzeitige und erfolgreiche Markthochlauf von erneuerbaren, strombasierten Kraftstoffen (RFNBO). Hierfür muss die vorgesehene Unterquote deutlich ambitionierter ausgestaltet werden.

Andernfalls führt die hohe Mehrfachanrechnung im Luft- und Seeverkehr dazu, dass für den Straßenverkehr kaum RFNBO verfügbar bleibt. Bereits heute ist absehbar, dass die bestehende Unterquote im Wesentlichen durch die Bedarfe aus ReFuel EU Aviation und FuelEU Maritime gebunden wird. Zudem besteht das Risiko, dass große Teile der RFNBO-Mengen in Raffinerien gebunden und lediglich als Zwischenprodukt in konventionellen Kraftstoffen angerechnet werden. Dies verhindert, dass ausreichend RFNBO tatsächlich direkt im Verkehrssektor eingesetzt werden. Eine separate RFNBO-Unterquote für den Straßenverkehr ist daher notwendig, um die erforderlichen Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge auszulösen. Alternativ könnte ein abgesenkter Anrechnungsfaktor für RFNBO auf den Faktor 0,6 in Raffinerien eingeführt werden.

Darüber hinaus bitten wir um eine differenzierte Handhabung der Mehrfachanrechnung: Für Strom sollte sie spätestens 2030 auslaufen, da der Markt bereits etabliert ist; für RFNBO sollte sie bis 2040 fortgeführt werden, um den Investoren die erforderliche Planungssicherheit zu geben. Ebenso ist es unerlässlich, die Strafzahlungen bei Nichterfüllung der RFNBO-Quote deutlich zu erhöhen. Nur wenn diese die realen Produktionskosten abbilden, kann ein wirksamer Investitionsanreiz geschaffen werden.

Wir möchten Sie daher eindringlich bitten, im weiteren Gesetzgebungsprozess auf eine ambitionierte Anpassung der Quoten, die Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen ohne Bevorteilung von Luft- und Seeverkehr, die Reduzierung der Anrechenbarkeit von RFNBO in Raffinerien sowie eine wirksame Sanktionierung hinzuwirken. Dies ist entscheidend, um die Klimaziele zu erreichen und gleichzeitig den Markthochlauf von Wasserstoff und anderen klimaneutralen Antrieben zu sichern.
Die erfolgreiche Umsetzung der RED III und der CO_2-Ziele im Verkehrssektor erfordert eine realistische und praktikable Ausgestaltung der regulatorischen Rahmenbedingungen. Nur durch klare, verhältnismäßige und umsetzbare Vorgaben kann die Transformation der Branche gelingen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gewahrt bleiben.

Wir bitten Sie daher eindringlich, diese Aspekte in den weiteren Beratungen zur europäischen Regulierung zu berücksichtigen und sich für eine zielgerichtete und industrienahe Umsetzung einzusetzen.