

CO2- Regulierung Schwere Nutzfahrzeuge

(Lkw und Busse ab 5 to zul. Gesamtgewicht)

Sachverhalt:

- Lkw-Hersteller unterstützen weiterhin die 2025er Ziele (-15% in 2025 ggü. 2019) – erfordert Zulassung von ca. 4000 – 5000 ZE-Trucks jährlich für Daimler Truck.
- Lkw-Hersteller haben durchgängig Milliarden investiert, um elektrische Antriebe in Serie zu entwickeln. Das Produkt limitiert nicht mehr den Hochlauf.
- 2030er Ziele (-45% ggü. 2019) sind mit der momentanen Geschwindigkeit des Infrastrukturaufbaus nicht zu schaffen. Infrastruktur wird zum Flaschenhals der Dekarbonisierung.
- Selbst DE ist weit weg von einem ausreichenden Ausbau der Infrastruktur: Nationale Leitstelle plant nur 40% der notwendigen Ladeinfrastruktur, gegenwärtig keinerlei Pläne für Wasserstoff-Tankstellen bekannt.
- Eine Infrastruktur mit sowohl elektrischem Laden als auch Wasserstoff ist im Zielbild schneller umsetzbar und weniger kapitalintensiv.
- Gleichzeitig haben bis jetzt nur Deutschland u. Österreich CO2 in die Maut substantiell integriert; gegen 16 Mitgliedsstaaten hat die COM kürzlich sogar wg. Nicht-Umsetzung der Eurovignette ein Vertragsverletzungsverfahren eröffnet. Damit ist die Wirtschaftlichkeit für die Kunden ggü Diesel kaum gegeben und wird zum zweiten Flaschenhals.
- Strafen bei etwaiger Nicht-Erfüllung der CO2-Zielwerte sind für OEM [REDACTED] 10-fach höher als bei Pkw! Die OEM geraten in ein für sie allein nicht lösbares Dilemma.
- Gegenwärtig ist Review nicht vor Dez. 2027 zu erwarten, mögliche Gesetzesumsetzung dann in 2029.

Vorschlag

- Durchführen des Reviews wenn möglich schon in 2025
- Verknüpfen der CO2-Ziele mit messbarem Ausbau der Lade- und Tankstellen-Infrastruktur sowie der Implementierung von CO2 in die jeweilige länderspezifische Maut
- In jedem Fall Anpassen der Strafzahlungen [REDACTED]

Möglicher Umsetzungsweg

- Rechtliche Prüfungen haben ergeben, dass vermutlich nur Codecision einer möglichen Klage standhalten wird.