



Frankfurt, 1.11.2023

## **Zu den aktuellen EU-Regulierungsvorhaben im Bereich schwerer Nutzfahrzeuge und zu Perspektiven der Nutzfahrzeugindustrie in Deutschland**

*Kurzposition der AG Nutzfahrzeuge beim Vorstand der IG Metall*

Die Einführung von Nullemissionsfahrzeugen in die europäischen Güterverkehrsflotten hat begonnen. Das ist einer der wichtigsten und größten Hebel des Klimaschutzes im Verkehr, denn LKW und Straßengüterverkehr verursachen rund ein Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs in Europa. Dieser Bereich könnte zu einer der großen Erfolgsgeschichten klimafreundlicher Technologie werden – vorausgesetzt die Rahmenbedingungen stimmen.

Die Debatte in den europäischen Institutionen zur neuen Flottengrenzwertregulierung für schwere Nutzfahrzeuge nähert sich dem abschließenden Trilog-Verfahren. Grundlage ist der Vorschlag der EU-Kommission von Februar 2023. Danach sollen die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Reduktionen in der Flotte neu verkaufter LKW eines Herstellers bis zum Jahr 2030 um 45% reduziert werden (gegenüber dem Stand von 2019). Bis 2035 sollen 65% reduziert werden, bis 2040 dann 90%. Der Rat schloss sich am 16.10. im Wesentlichen dem Kommissionsvorschlag an, der Umweltausschuss des Europäischen Parlamentes forderte am 24.10. für das Zwischenziel 2035 eine höhere Reduktion von 70%. Der Umweltausschuss fordert auch eine Ausweitung auf so genannte Arbeitsfahrzeuge (z. B. Müllwagen, Baufahrzeuge) und Kleinlastwagen, die im Regelungsbereich bislang nicht erfasst sind. Das Anliegen Italiens, über einen Korrekturfaktor den Einsatz von eFuels zu incentivieren, fand weder im Rat noch im Parlament Unterstützung. Für Stadtbusse fordern die EU-Kommission und der Umweltausschuss des EU-Parlamentes eine 100% Reduktion bis 2030, der Rat fordert dies erst im Jahr 2035. Nach der Abstimmung im EP-Plenum (vermutlich am 21./22. November) kann der informelle Trilog mit dem Rat und der Kommission beginnen.



Die IG Metall hält die von der EU-Kommission gesteckten Ziele für schwere Nutzfahrzeuge und Stadtbusse im Grundsatz für erreichbar. Allerdings müsste dafür eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt sein:

- Eine ausreichende Ladeinfrastruktur für batterieelektrische (BEV) LKW muss sehr schnell europaweit aufgebaut werden. Zehntausende Ladepunkte entlang der zentralen Routen sind nötig. Laut dem europäischen Automobilverband ACEA werden 40.000 bis 50.000 öffentlich zugängliche Ladesäulen bis 2030 benötigt, um die Verschärfung der Grenzwerte des EU-KOM-Vorschlags erfüllen zu können. Daimler Truck, Volvo und Traton wollen bis 2027 selbst 1700 davon aufbauen, doch das wird nicht ausreichen.
- Für Langstrecken LKW braucht es ein europaweites Netz an Wasserstoff-Tankstellen.
- Es braucht eine europaweit ausreichende Versorgung mit erneuerbarer Energie und eine geeignete Infrastruktur aus Strom- und Verteilnetzen.
- Die Anschaffung der neuen Fahrzeuge muss für eine Übergangszeit noch stark gefördert werden, da ihre Anschaffungskosten noch deutlich höher sind als bei vergleichbaren Dieselfahrzeugen. Bei den Gesamtkosten (Total Cost of Ownership, TCO) könnte eine Kostenparität allerdings schon in den kommenden Jahren bis 2030 erreicht werden, wenn die hier genannten Rahmenbedingungen erfüllt sind, die Strompreise niedrig sind und der CO2 Preis hoch.
- Die IG Metall begrüßt die CO2 orientierte Reform der LKW-Maut zum 1. Dezember. Die Erhöhung der LKW-Maut auf 200 € je Tonne CO2 wird den Austausch der Fahrzeuge durch die neuen Modelle begünstigen. Eine ähnliche CO2-Bepreisung analog zu Deutschland ist auch in anderen Mitgliedstaaten wünschenswert, um die Kostenparität zu Dieselfahrzeugen zu erreichen.
- Ebenso müssen politische Anstrengungen unternommen werden, um sogenannte „Leerfahrten“ und „Leerkilometer“ zu regulieren. Der Anteil der Leerfahrten im Straßengüterverkehr in Deutschland lag im Jahr 2022 bei rund 37,9%, er ist in den vergangenen vier Jahren kontinuierlich gestiegen. Zwar sind Leerfahrten eine natürliche Folge von Güterströmen, die sich aufgrund wechselnder und ungleich



verteilter Nachfragen ergeben, jedoch bietet die Digitalisierung die derzeit wohl größte Chance, um dieses alte Problem zu lösen. Ein digitales und zentrales Logistikkonzept, welches in der ganzen EU Anwendung findet, kann die Anzahl an Leerfahrten und Leerkilometern deutlich reduzieren und so erheblich zur CO<sub>2</sub>-Reduktion des Nutzfahrzeugsektors beitragen.

- Für die absehbaren negativen Beschäftigungseffekte durch den Antriebswechsel in der Nutzfahrzeugindustrie braucht es eine aktive arbeitsmarkt- und weiterbildungspolitische Begleitung.
- Um neue Wertschöpfung und Beschäftigung zu sichern, braucht es eine aktive Industriepolitik für Ansiedlungen und Investitionen in Zukunftstechnologien, etwa in den Bereichen Batterie und Wasserstoff.
- Die Sicherung der Versorgung mit kritischen Rohstoffen der Elektromobilität muss mit Hochdruck weiterverfolgt werden.

Die Ziele für Überlandbusse/Reisebusse wurden überzogen. Dieser Bereich wurde durch Corona in eine existentielle Krise gestürzt. Hier sind 20% Reduktion bis 2030, 45% bis 2035 und 70% bis 2040 erreichbar.

Die technologische Entwicklung ist stürmisch, batterieelektrische und auch H<sub>2</sub>-Brennstoffzellen-betriebene LKW sind serienreif. Wären die genannten Voraussetzungen erfüllt, hält die IG Metall die 90% Reduktion sogar bereits im Jahre 2035 für erreichbar. Batterieelektrisch angetriebene Trucks sind nicht nur umweltfreundlicher, sondern wegen der weit geringeren Energiekosten auch wirtschaftlicher. Stimmen Infrastruktur und Rahmenbedingungen, werden die Kunden in BEV Trucks investieren. Leider ist die Entwicklung derzeit nicht befriedigend.

- So kommt der Aufbau des initialen Ladenetzes viel zu langsam in Gang, es gibt ernste Zweifel, dass eine ausreichende Finanzierung der Förderung durch die Bundesregierung gewährleistet ist.
- Auch beim KSNI Programm der Kaufförderung für die Spediteure gibt es ernste Zweifel, ob es für die kommenden Jahre ausreichend finanziert ist. Wir hoffen,



dass der Ankündigung der Ampel-Koalitionäre vom 16.10., die Fördermittel zu erhöhen, nun schnell Taten folgen.

- Auch ein Wasserstoff-Tankstellennetz ist bisher noch nicht in Sicht.

Der von der spanischen Ratspräsidentschaft vorgelegte Kompromissvorschlag für die neue EURO7-Regulierung ist ein Fortschritt gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag der EU-Kommission vom vergangenen Jahr. Bei Eintrittsdaten, Grenzwerten und Testrandbedingungen gibt es deutliche Verbesserungen. Noch immer aber erfordern die neuen Grenzwerte und die neuen Testverfahren massive Investitionen und es ist nicht gewährleistet, dass die Fristen realistisch umsetzbar sind. Hier besteht noch Verbesserungsbedarf. Im Sinne der Planungssicherheit wäre es zu begrüßen, wenn die Trilog-Verhandlungen nach der endgültigen Positionierung des Europäischen Parlaments zu einem zügigen Abschluss kämen. Ein weiterer Schritt für saubere Luft in Europa könnte durch (Einfahr-)Verbote für veraltete Fahrzeuge erreicht werden. Diese sollten durch gezielte Flottenerneuerungsprogramme nationaler Regierungen incentiviert werden. (In Europa sind heute noch etwa 1,75 Millionen LKW über 7,5 Tonnen mit den Emissionsklassen I-IV zugelassen.)

Mit der Wende zu klimafreundlichen Antrieben steht die Nutzfahrzeugindustrie vor einer fundamentalen Transformation. Leit-Technologie ist auch im Nutzfahrzeugbereich der batterieelektrische Antrieb. Unter den oben genannten Voraussetzungen könnte der Hochlauf dieser Fahrzeuge zu einer Erfolgsgeschichte des Klimaschutzes und der industriellen Transformation werden.

Anders als im PKW-Bereich gibt es aber bei den schweren Nutzfahrzeugen noch andere sinnvoll nutzbare Optionen. So ist auch der Wasserstoff-Brennstoffzellen-LKW auf der Langstrecke (über rund 500 km) eine sinnvolle Option. Serienreife Fahrzeuge sind für die zweite Hälfte des Jahrzehntes geplant. Auch hier wird sich ohne ausreichendes Tankstellennetz und substantielle Kaufförderung zu wenig tun. Die Gesamtkosten der Wasserstoff-Brennstoffzellen-LKW werden allerdings noch länger über denen vergleichbarer BEV und Dieselfahrzeuge liegen.



Auch der Wasserstoffverbrennungsmotor kann eine sinnvolle Ergänzung werden, insbesondere im Langstreckenverkehr und bei Off-Highway-Anwendungen bzw. Sonderfahrzeugen wie Löschfahrzeuge, Betonmischer, Landwirtschaft, Bergbau etc. Es ist insofern erfreulich, dass diese Antriebsform im Regulierungsvorschlag der EU-Kommission für die Flottengrenzwerte als ZEV eingestuft wird. Dafür darf es allerdings keine Beimischung von Diesel mehr geben.

Im Bereich der Spezialfahrzeuge, Landmaschinen, Baustellenfahrzeuge etc. können auch die viel diskutierten alternativen Kraftstoffe eine Rolle spielen. Denn für diese Fahrzeuge ist die Batterietechnologie aufgrund der Gewichts- und Lastproblematik nicht gut geeignet. Für den breiten, massenhaften Einsatz von E-Fuels im LKW-Bereich sieht die IG Metall allerdings aufgrund der Probleme bei Effizienz und Kosten der Bereitstellung keine Perspektive.

Für alle Wasserstoffanwendungen und die Weiterverarbeitung zu synthetischen Kraftstoffen gilt es zu beachten, dass die Kosten des erneuerbar produzierten, grünen Wasserstoffs voraussichtlich hoch bleiben werden. Bisher gibt es grünen Wasserstoff nur in sehr kleinen Mengen, die Kosten der Pilotprojekte steigen, gleichzeitig gibt es Kostensenkungspotentiale bei der Erzeugung. Die Prognosen über die zukünftigen Preise variieren sehr stark. Wie groß die Importpotentiale aus sonnen- oder windreichen Gebieten wirklich sind, ist unklar. Klar ist: Der Energieeinsatz ist beträchtlich und die Nutzungskonkurrenz für grünen Wasserstoff sehr groß. Die IG Metall weiß um die hohen Wasserstoff-Bedarfe für die Dekarbonisierung der Grundstoffindustrie und für die Produktion erneuerbarer Kraftstoffe in den Bereichen des Luft- und Seeverkehrs. Aufgrund des Mangels an klimafreundlichen Alternativen in diesen Sektoren sind diese Bedarfe von hoher Priorität, die Hebelwirkung der Reduktion von CO<sub>2</sub> ist dort sehr hoch.

Die IG Metall fordert, dass möglichst viele Komponenten der emissionsfreien Antriebe hier in Deutschland und Europa entwickelt und produziert werden. Das reicht von der Batterie und der Batteriezelle über den Elektromotor und die eAchse bis hin zu vielen weiteren Komponenten. Mit eigenen Lösungen haben wir ein Differenzierungsmerkmal gegenüber den Wettbewerbern und können viele Arbeitsplätze, die durch den Wegfall



des Dieselantriebs gefährdet sind, sichern. Dafür brauchen wir eine aktive Industriepolitik für die Ansiedlung neuer Wertschöpfungsketten.

Die IG Metall fordert auf europäischer Ebene einen politischen Rahmen, der gewährleistet, dass Schritte zur Klimaneutralität in einer für die Arbeitnehmer gerechten Weise gegangen werden. Dazu gehört die Bereitstellung angemessener Mittel zur Unterstützung von Regionen, denen die Dekarbonisierungs-Agenda Schwierigkeiten bereitet. Das betrifft auch Regionen und Industriecluster, die heute nicht strukturschwach sind und in denen es um den Erhalt von Industriestrukturen geht. Veränderungen auf allen Ebenen (Standorte, Unternehmen, Regionen und Branchen) müssen durch gemeinsam mit den Sozialpartnern ausgearbeitete Pläne antizipiert werden. Politik und Unternehmen müssen sich für die Qualifizierung und Weiterbildung von Arbeitnehmern einsetzen.