

MAN Truck & Bus AG

MAN Truck & Bus AG · Postfach 50 06 20 · 80976 München

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Herrn Bundesminister Andreas Scheuer
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
- Ministerbüro -
Eingang - 1. Nov. 2018
Az.
Frist: 23.11.18 Kopie für
Wv: Kopie vor

Abt./Kürzel: Telefon: Telefax: E-Mail:

München,
30.10.2018

CO₂-Regulierung bei schweren Nutzfahrzeugen / Bitte um Unterstützung

Sehr geehrter Herr Minister Scheuer,

wir wenden uns heute als Vertreter eines der großen Nutzfahrzeughersteller mit zehntausenden Arbeitsplätzen an Sie.

Wir wären Ihnen, sehr geehrter Herr Minister Scheuer, sehr dankbar, wenn Sie unsere diesbezüglichen Sorgen, auch und besonders gegenüber den deutschen Abgeordneten im Europäischen Parlament aufgreifen, die am 14. November im Plenum darüber abstimmen. Darüber hinaus bitten wir Sie, dieses Thema wegen seiner grundsätzlichen Bedeutung für den Standort Deutschland auch gegenüber der Bundesregierung für deren Positionierung im Europäischen Rat zu adressieren.

Uns treibt die Sorge über die geplante europäische CO₂ Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge. Es war für unser Unternehmen immer ein selbstverständliches Ziel, unsere Kraftstoff- und somit CO₂-Effizienz zu verbessern, nicht zuletzt auch deshalb, weil wir dadurch Kundennutzen stiften und unsere Wettbewerbssituation verbessern. Der jetzt in Brüssel diskutierte Vorschlag geht jedoch so weit über das aus unserer Sicht technisch und ökonomisch Leistbare hinaus, dass wir es für erforderlich halten, Sie über möglichen Auswirkungen auf unsere Standorte zu informieren.

Sitz der Gesellschaft: München

Registriergericht: Amtsgericht München · HRB 86 983
USt-IdNr. DE811125281

MAN Truck & Bus AG
Postfach 50 06 20 · 80976 München
Dachauer Straße 687 · 80995 München

Telefon +49 89 1580-0 oder -Durchwahl
Telefax +49 89 1580-1212

Commerzbank Aktiengesellschaft, Dachau · BLZ 700 400 41 · Konto 1450600
IBAN: DE33 7004 0041 0145 0600 00 · BIC: COBADEFFXXX
Stadtsparkasse München · BLZ 701 600 00 · Konto 89104400
IBAN: DE36 7015 0000 0089 1044 00 · BIC: SSKMDEMM

Ein Unternehmen der MAN Gruppe · www.man.eu



Schon der Vorschlag der EU-Kommission vom 17. Mai 2018 für eine Minderung der CO₂-Emissionen um 15 Prozent bis 2025 sowie um 30 Prozent bis 2030 (bezogen jeweils auf das Basisjahr 2019) entspricht einer Verdrei- bis Vervierfachung der bislang durchschnittlich pro Jahr erreichten kontinuierlichen Reduktion von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen. Mit der Abstimmung im Umweltausschuss des Europäischen Parlaments am 17.10.2018 wurde das Minderungsziel für das Jahr 2025 auf 20 % und für das Jahr 2030 noch einmal auf 35 Prozent erhöht und zusätzlich verbindlich festgelegt. Dabei wird die Ausgangsbasis für diese Reduktion voraussichtlich erst Ende 2020 bekannt sein d.h. uns verbleiben vier Jahre, um diese Ziele zu erreichen.

Dieser Überbietungswettbewerb der europäischen Institutionen entbehrt jeder Grundlage im Sinne eines realistischen Umsetzungspfades. Gleichzeitig gefährdet er massiv nicht nur unsere Standorte in Bayern, Niedersachsen, Sachsen und Rheinland-Pfalz, sondern die Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs auf der Straße insgesamt. Die genannten Minderungsziele sind auch mit einer raschen weiteren Optimierung der Dieselschnologie nicht zu erreichen. Bei den dazu notwendigen Alternativen zum konventionellen Antrieb sind technologische Fragen, Fragen der Nutzerakzeptanz und der im Wirtschaftsverkehr zentralen Kosteneffizienz schlicht nicht geklärt. Es ist derzeit überhaupt nicht absehbar, wann kosteneffiziente alternative Antriebe und die dafür notwendige wahrscheinlich für den Lkw-Verkehr eigenständige Infrastruktur tatsächlich im erforderlichen Leistungsumfang bereitstehen und von den Kunden angenommen werden. Unabhängig davon arbeiten unsere Techniker mit Hochdruck daran, schnellstmöglich die erforderlichen Produkte auf den Weg zu bringen. Einen Eindruck dessen, was bereits geleistet wurde, konnten Fachbesucher, Politik und Öffentlichkeit zuletzt auf der IAA in Hannover erhalten.

Umso unverständlicher ist es, wenn trotz der zuletzt in Hannover gezeigten Herausforderungen der Elektrifizierung des Antriebsstrangs seitens der Kommission nur eine Mehrfachanrechnung für Zero- und Low-Emission-Vehicles (ZEV/LEV) mit einem maximalen Faktor von zwei vorgesehen ist – und damit unberücksichtigt bleibt, ob die Reichweite eines solchen E-Trucks 50km oder 400km beträgt. Dies steht im krassen Widerspruch zu der Tatsache, dass derartige Antriebsaggregate um den Faktor 4 bis 5 teurer sind als konventionelle Antriebe. Ein positives Beispiel könnte hier die in den USA bestehende Praxis sein, wo ZEV mit dem Faktor 4,5 und Brennstoffzellenfahrzeuge sogar mit dem Faktor 5,5 angerechnet werden. Je nach Reichweite der ZEV hielten wir eine Anrechnung mit dem Faktor 5 (Reichweite größer 400 km), 4 (Reichweite größer 200 km) oder 3 (Reichweite größer 100 km) sowie linear sinkend auf 1,5 für Fahrzeuge mit mindestens 35 Prozent weniger CO₂ gegenüber dem Basisjahr 2019 für sinnvoll. Ein Cap für solche Supercredits sollte mit Blick auf eine realistische Anlaufzeit nicht vor dem Jahr 2030 und dann mit 10 Prozent statt 3 Prozent greifen.



Auch das sogenannte „Banking and borrowing system“ sollte realitätsnah und nicht zu eng angelegt werden. Credits sollten im gesamten Zeitraum (2019-2030) gelten, und den Herstellern sollte es erlaubt sein, diese innerhalb von fünf Jahren zu nutzen, wobei ein Ausgleich von Überschreitungen innerhalb von drei Jahren erfolgen kann. Eine Übererfüllung der Grenzwerte sollte ebenfalls analog der Regelung in den USA zu Credits führen. .

Nicht zuletzt ist die Höhe der Strafen bei Grenzwertüberschreitungen mit 6.800 Euro je g/tkm etwa 70 mal höher als bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, was völlig disproportional zu den vergleichbaren technologischen Vermeidungskosten ist. Dieser aus dem Pkw über die Laufleistung einfach hochgerechnete Wert beträgt 570 €/pro Fahrzeug und gefahrenem Kilometer multipliziert mit einem durchschnittlichen Zuladungsgewicht von 12 Tonnen. Würde ein Hersteller von 50.000 Fahrzeugen das Ziel um 10% verfehlen (betrachtet man die Verbesserungsmöglichkeiten in dem kurzen zur Verfügung stehenden Zeitrahmen, so ist diese Verfehlung durchaus denkbar), so würde bei ihm eine Strafzahlung von 2 Mrd. Euro entstehen – das steht in keinem Verhältnis zu den in Europa erzielten Gewinnen. Wir würden deswegen eine Strafzahlung von 570 Euro je g/tkm vorschlagen, die immer noch um das 6-fache über den PKW Strafzahlungen liegt.

Die geplante Regulierung findet zu einem Zeitpunkt statt, wo die Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen mit stagnierenden, zum Teil sogar deutlich sinkenden Zulassungszahlen in Europa konfrontiert sind. Sie entbehrt zudem jeder ernsthaften Folgenabschätzung, die die Variantenvielfalt sowie den Einsatzzweck der Nutzfahrzeuge berücksichtigt und gefährdet im Falle einer Umsetzung ernsthaft die Zukunft unserer Standorte und somit vieler Tausend Arbeitsplätze.

Gern stehen wir Ihnen und Ihren Mitarbeitern für weitere Erläuterungen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Gesamtbetriebsratsvorsitzender MAN Truck & Bus AG
Konzernbetriebsratsvorsitzender TRATON AG

Vorstandsvorsitzender MAN Truck & Bus AG
Vorstandsmitglied TRATON AG