

EU-Richtlinien zum Güterverkehr

Welche Möglichkeiten haben
die Mitgliedsstaaten?

EU Wegekostenrichtlinie

Leitgedanke

Anwendung des Verursacher- und Verschmutzerprinzips

Internalisierung externer Kosten und diskriminierungsfreie
Infrastruktur-Bepreisung im EU-Binnenmarkt

Prinzip

Grundsätzlich keine Verpflichtung zur Bemautung. Wenn
Mitgliedstaaten bemauten, so haben sie die Richtlinie zu erfüllen

Ziel der Revision

Weitere Internalisierung externer Kosten (Stau, CO₂) sowie
Beitrag zur Dekarbonisierung des Schwerlastverkehrs





Neue Pflichten für EU-Staaten

CO2-basierte Maut

CO2-Spreizung
Infrastrukturabgabe und/oder
CO2-Aufschlag

Externe Kosten Luft

Erhebung externer Kosten für
Luftverschmutzung

Ausphasung Vignette

distanzbasierte Bemaufung auf
dem TEN-T Kernnetz

Bemaufung kleiner Lkw

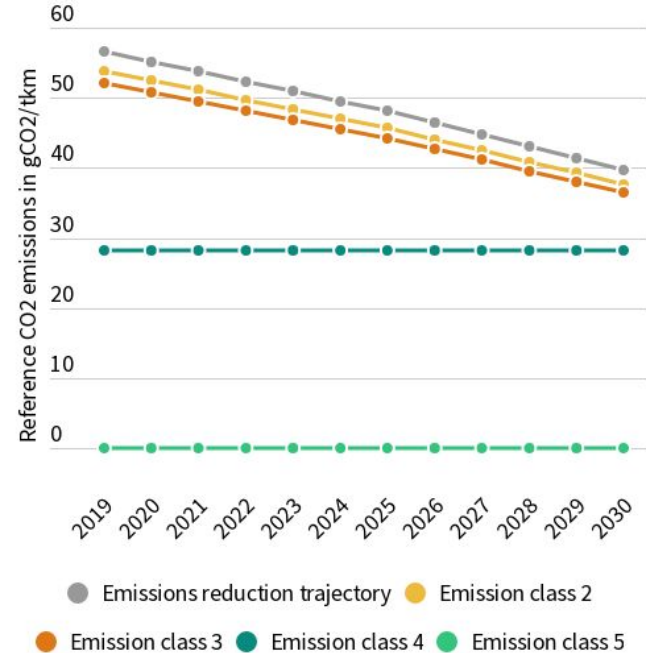
Bemaufung aller Lkw ab 3,5 t





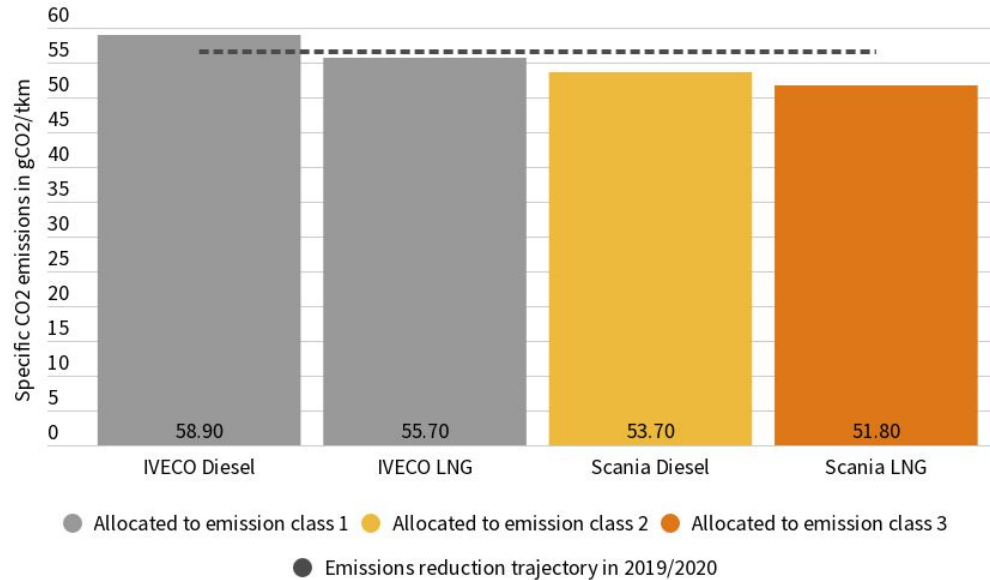
Wie die CO₂-Spreizung funktioniert

CO ₂ emission class	Definition
Class 1	Not belonging to any other class
Class 2	CO ₂ emissions more than 5% but not more than 8% below the emissions reduction trajectory
Class 3	CO ₂ emissions more than 8% but not more than 50% below the emissions reduction trajectory
Class 4	LEVs
Class 5	ZEVs



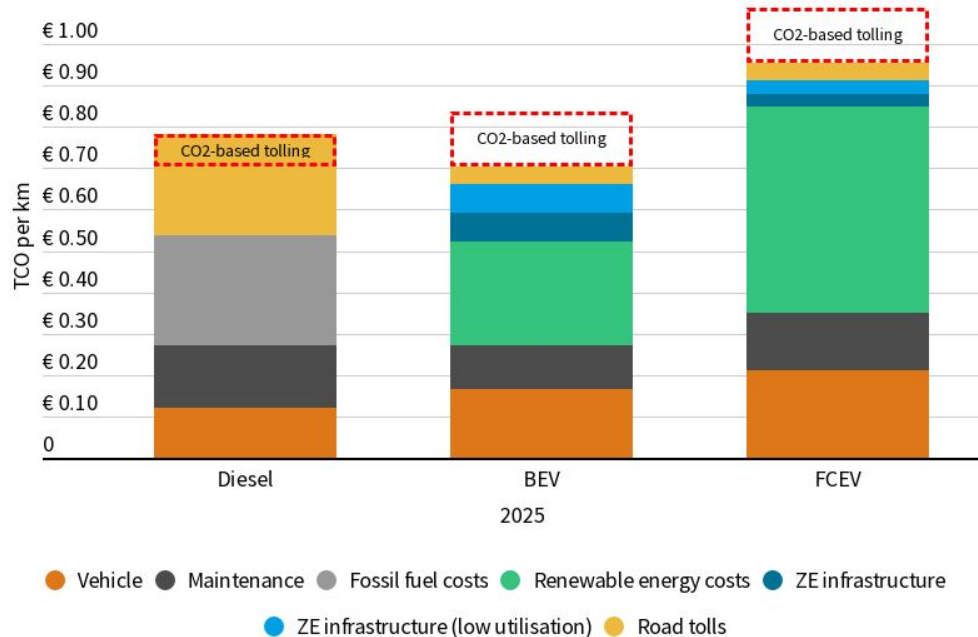
Welche Lkw-Antriebe profitieren werden

	Class 2	Class 3	Class 4	Class 5
Reduction compared to class 1	5 - 15%	15 - 30%	30 - 50%	50 - 75% (100% until '25)



TCO im Fernverkehr mit CO2-Maut in 2025

Deutschland | 40 Tonnen zGG | 500 km Reichweite | Emissionsfreie Antriebe mit 100% erneuerbarer Energie | Bemautung nach Eurovignette



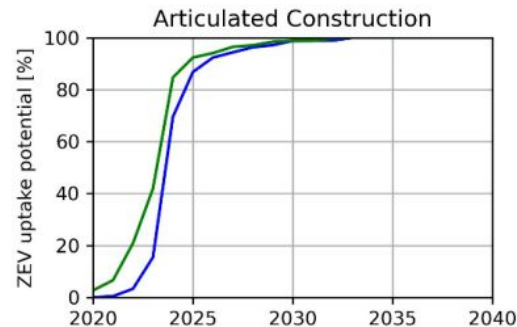
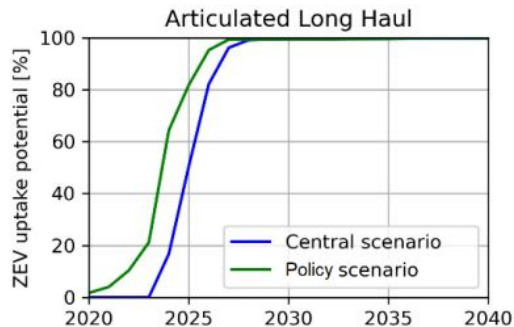
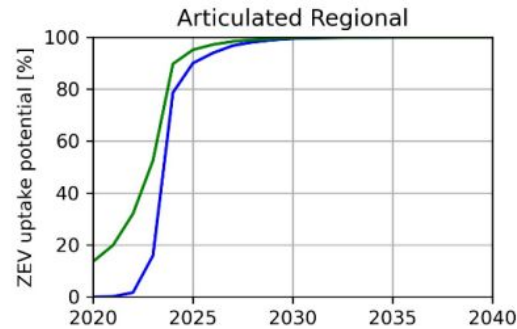
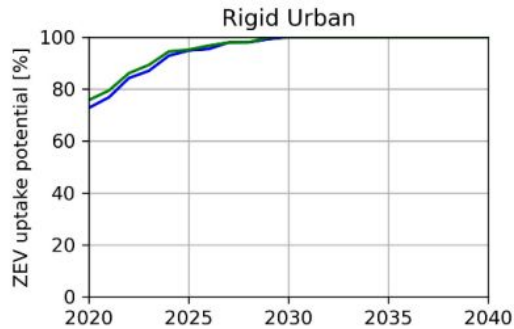
Effekt durch CO2-Spreizung + CO2-Aufschlag

- Energiekosten und Mautkosten machen den Großteil des TCO aus → größter Hebel
- Anschaffungskosten und Wartungskosten weitere relevante Kostenfaktoren
- Infrastrukturkosten und Kfz-Steuer zweitrangig

Quelle: T&E Berechnungen

CO2-Maut beschleunigt Markthochlauf von emissionsfreien Lkw

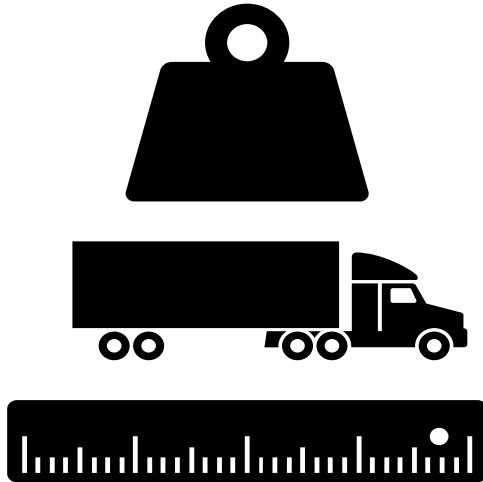
Policy analysis: Tolling



- CO2-Spreizung der Infrastrukturabgabe und zusätzl. CO2-Aufschlag am effektivsten, um TCO-Parität von ZEVs vorzuziehen
- Auswirkungen insbesondere im Fernverkehr am größten aufgrund der hohen Laufleistungen
- Studie schätzt mind. 1-3 Jahre früheren Markthochlauf durch CO2-Maut

Quelle: TNO (2023)

EU Gewichte und Abmessungen Richtlinie



Leitgedanke

- Freien Warenverkehr und einen fairen Wettbewerb gewährleisten
- Straßenverkehrssicherheit und Verhinderung von Schäden an der Straßeninfrastruktur
- Unterstützung der Einführung emissionsfreier Fahrzeuge und energieeffizienter Lösungen

Relevante Ziele der Revision

- Beseitigung regulatorischer und technischer Hindernisse und Schaffung stärkerer Anreize für emissionsfreie Technologien;
- Erleichterung des intermodalen Betriebs.



Gewichtsfreigabe für emissionsfreie Lkw

Vorschlag der Kommission: 4t-Gewichtsfreigrenze für emissionsfreie Lkw (ermöglicht längere Strecken) wird negiert

Wie? Die 4t Zulassung für emissionsfreie Lkw fällt in wichtigen Anwendungsfällen weg:

- Wo es eine interne 44t-Grenze für Diesel-Lkw gibt (FR, BE, etc.), müssen 44t-Diesel-Lkw aus dem Ausland zugelassen werden
- 44t wird dann als Maximum festgelegt, unabhängig von Emissionen

⇒ Emissionsfreie Lkw würden bis zu 4 t Nutzlast gegenüber Diesel verlieren und damit nicht konkurrenzfähig sein

T&E-Lösung: Wenn MS bilateral vereinbaren, 40 - 44t Diesel-Lkw zuzulassen, müssen sie 4t für ZEV und intermodalen Verkehr garantieren



Antriebsachsen von emissionsfreien Lkw

KOM-Vorschlag: 1t schwerere Antriebsachse für ZE (von 11,5t auf 12,5t max);

Problem:

- übermäßiger **Straßenverschleiß** (~45% Erhöhung)
- kein Anreiz für **clean sheet design** (leichtere Lkw)

T&E-Lösungen:

- **12t max** + 2029 Auslaufklausel für Lkw
- Obligatorische Sicherheitsvorkehrungen für:
 - a) Art der zu verwendenden Reifen
 - b) Reifendrucküberwachung
 - c) Beschleunigungsbegrenzung

