

Rahmenbedingungen auf EU-Ebene für einen emissionsfreien Straßengüterverkehr

VCÖ-Fachveranstaltung

Lkw-Hersteller setzen auf emissionsfreie Lkw

OEM	2019 market shares (EU27+UK)	2025 ZEV* sales shares announced	2030 ZEV* sales shares announced
Daimler	22.4 %	No announcement	No announcement
MAN	16.1 %	No announcement	**54 %
Scania	13.5 %	No announcement	50 %
Volvo Trucks	11.9 %	7 %	50 %
DAF	11.0 %	No announcement	No announcement
Iveco	9.9 %	10 %	20 %
Renault Trucks	7.3 %	10 %	35 %
Volkswagen	0.4 %	No announcement	No announcement

Source: T&E analysis, based on 2019 market shares from ACEA, and on OEMs' announcements

* ZEV = zero-emission vehicles

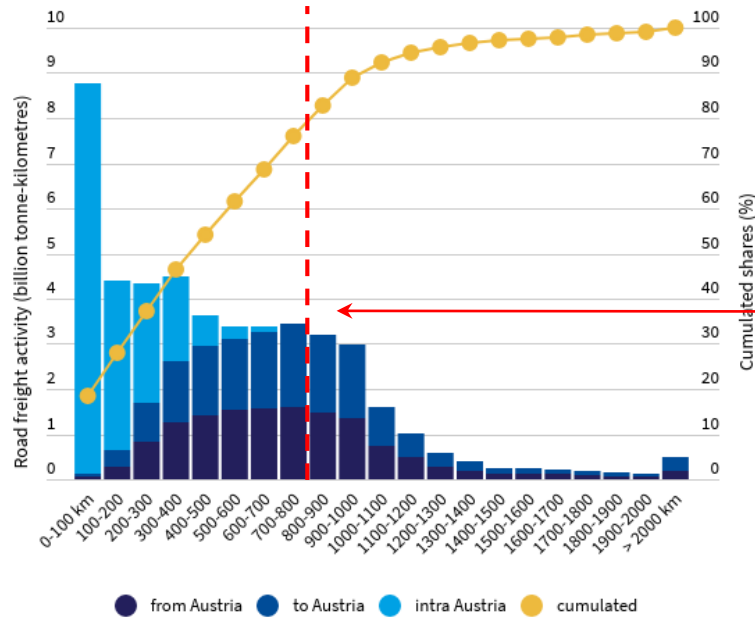
** 70% / 30% split has been assumed to average 60% short and 40% long-haul based on a fleet analysis from TRACCS database (2012)

Markthochlauf in der EU:

- Je nach Szenario:
 - 3 - 9% ZEV-Verkäufe in 2025
 - 25 - 44% ZEV-Verkäufe in 2030
- Fokus zunächst auf batterieelektrischen Lkw für alle Fahrzeugsegmente, inkl. Fernverkehr
- Zweite Hälfte der 2020er Beginn der Serienproduktion von Brennstoffzellen-Lkw

Elektrifizierung des Lkw-Fernverkehrs ist machbar

Güterverkehrsaktivität nach Streckendistanz



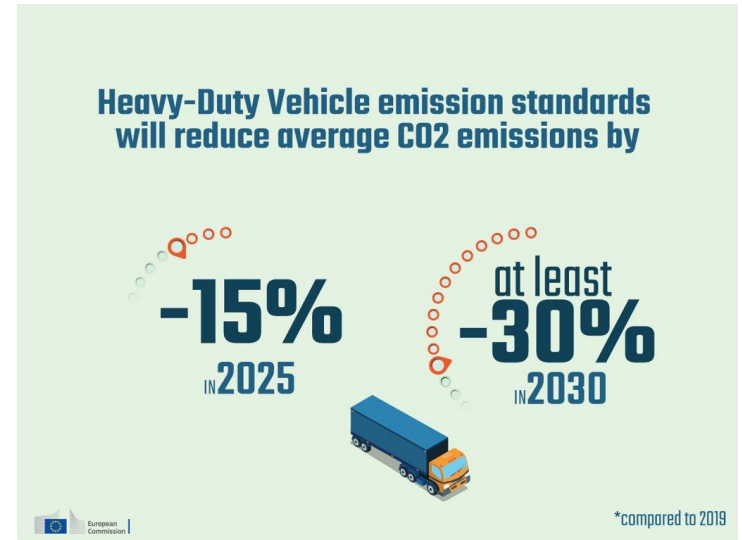
76% der
Tonnenkilometer
auf
Einzelfahrtstrecken
bis 800 km

Notes: Distribution of road freight activity across vehicle trip distance bands in Austria. Trips can last multiple days.

Sources: T&E calculations based on ETISplus (2010) and calibrated based on Eurostat (2018).

Europäische CO2-Emissionsnormen

- **Umfasst:**
 - Hauptsächlich neue Lkw > 16 Tonnen zGG
- **ZLEV-Anreizmechanismus:**
 - Super-credits bis 2024 (Mehrfachzählung)
 - Freiwilliger Benchmark ab 2025 (gedeckelt auf 3%)
- **Änderungen an der EU-Richtlinie über Gewichte und Abmessungen:**
 - 2 Tonnen Zusatzgewicht für ZEVs
 - Ausnahmen bei Längenbeschränkung von Fahrerhäusern
- **Überprüfung in 2022:**
 - Erhöhung des Ziels für 2030, neue Ziele darüber hinaus
 - Erweiterung auf leichte Lkw, Busse und Anhänger
 - Reform des ZLEV-Anreizmechanismus



Eurovignetten-Richtlinie

Stand

Inkrafttreten in 1999, Novellen in 2006 and 2011

Leitgedanke

Verursacher- und Verschmutzerprinzip

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

Verpflichtungen

Mitgliedsstaaten sind grundsätzlich nicht verpflichtet,
Fahrzeuge zu bemaufen.

Wenn Sie es tun, so sind die Vorgaben der Eurovignette zu
erfüllen



Reform

Stand

Kommissionsvorschlag in 2017, Parlamentsposition in 2018, Ratsposition Ende 2020, Trilogie seit Beginn 2021

Ziel

Die Eurovignette zum effektiven Instrument für die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs weiterentwickeln

Wie?

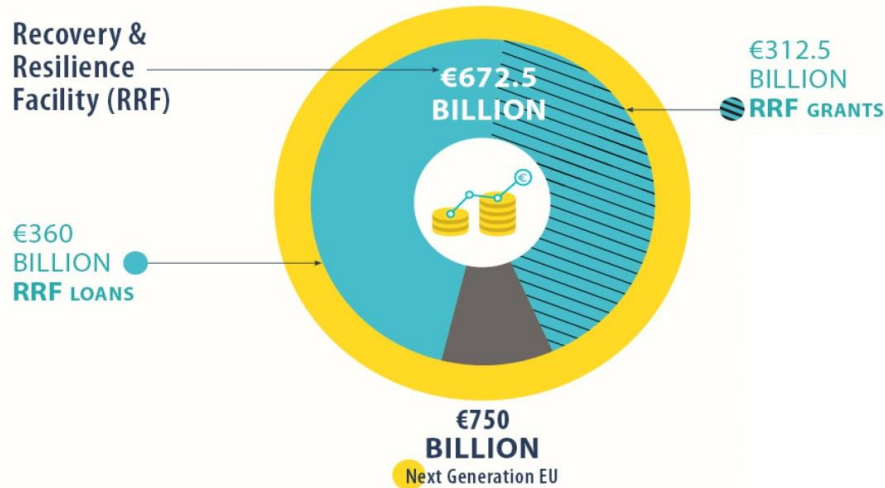
Spreizung der Maut auf Basis des CO₂-Ausstoßes; Erhebung externer Kosten für CO₂; Ausnahmen/Nachlässe für emissionsfreie Lkw

Wann?

CO₂-Spreizung ab April 2023 für regulierte Fahrzeugkategorien (> 70% der CO₂-Emissionen); ab 2024/25 Ausweitung auf alle zertifizierten Fahrzeugkategorien



Investitionsanreize für Fahrzeuge und Infrastruktur



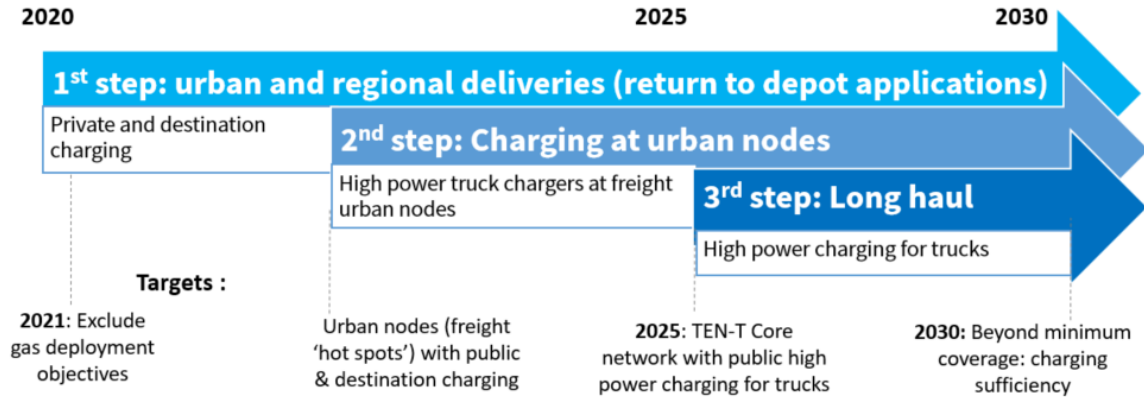
Nationaler Aufbauplan Österreichs:

- Förderung emissionsfreier Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (50 Mio. EUR durch RRF)
- Bis zu 50 000 EUR Förderung pro Fahrzeug
- Bis zu 30 000 EUR Förderung für öffentliche DC-Ladepunkte, 20 000 EUR für private (über 100 kW)
- Mögl. Systemboni bei Kombination von Fahrzeug und Infrastruktur

Was noch fehlt: Planungen für eine Hochleistungs- und Megawatt-Ladeinfrastruktur für Fernverkehr-Lkw



Aufbau einer Ladeinfrastruktur für E-Lkw



Erwarteter Bedarf an (halb)öffentlichen Ladepunkten für E-Lkw in Österreich:

400 Ladepunkte bis 2025

1 450 Ladepunkte bis 2030

(ohne Nacht- und Depot-Ladepunkte)

Vielen Dank

Fedor Unterlöhner
fedor.unterlohner@transportenvironment.org



This presentation includes icons from Flaticon