

► Inhalt

- 1 – Klima
- 2 – Sozialpolitik | Umwelt
- 3 – Unternehmen | Energiepolitik
- 4 – Verkehrspolitik



## EU-Strategiepapier: Ehrgeizige CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung für Lkw und Busse

Nach der bereits verabschiedeten CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge hat die EU-Kommission im Mai 2014 ihre Strategie zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Lkw und Bussen vorgestellt – mit sehr ambitionierten Zielen.

In Europa fahren seit jeher die effizientesten und saubersten Lkw und Busse der Welt: Kraftstoffeffizienz ist das entscheidende Kaufkriterium, denn gut 30 Prozent der Gesamtbetriebskosten eines Lkw sind Kraftstoffkosten. Für Nutzfahrzeughersteller ist die Entwicklung Kraftstoff sparender und damit CO<sub>2</sub>-ärmerer Fahrzeuge per se ureigenes Interesse, um sich im weltweiten Wettbewerb behaupten zu können. Hersteller und EU-Kommission erarbeiten derzeit eine allen zugängliche Quantifizierung und verbindliche Deklaration der CO<sub>2</sub>-Fahrzeugwerte, um die Transparenz und damit den Marktdruck noch weiter zu erhöhen.

Im Strategiepapier der Kommission werden gesetzlich vorgeschriebene CO<sub>2</sub>-Grenzwerte als eine von mehreren Möglichkeiten genannt, den Kraftstoffverbrauch und damit die

CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge zu reduzieren. Alternativ werden der Aufbau einer EU-weiten Tankstelleninfrastruktur für alternative Kraftstoffe, die Erhebung von intelligenten Mautgebühren, eine effektive Besteuerung oder weitere marktorientierte Mechanismen diskutiert. Bevor sich die EU auf eine Option festlegt, soll zunächst eine Folgeabschätzung durchgeführt werden, um die „kosteneffizienteste Lösung“ zu identifizieren.

Maximal zulässige CO<sub>2</sub>-Grenzwerte wie bei Pkw und Transportern lassen sich angesichts der enormen Variantenvielfalt und des mehrstufigen Fertigungsprozesses nicht auf Nutzfahrzeuge übertragen – die Einhaltung eines starren Grenzwertes ist damit unmöglich. MAN plädiert für einen Ansatz, der das Gesamtfahrzeug – einschließlich diverser Anhänger und Aufbauten – erfasst und öffentlich zertifiziert. Damit werden die Marktkräfte zur kontinuierlichen Optimierung des Kraftstoffverbrauchs weiter gestärkt und die CO<sub>2</sub>-Reduzierung zur ganzheitlichen Aufgabe. Erhebliche Potenziale zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßengüterverkehr sind mit alternativen Kraftstoffen, zukünftigen Fahrzeugneugestaltungen sowie Fahrerschulungen zu heben.

► Sozialpolitik

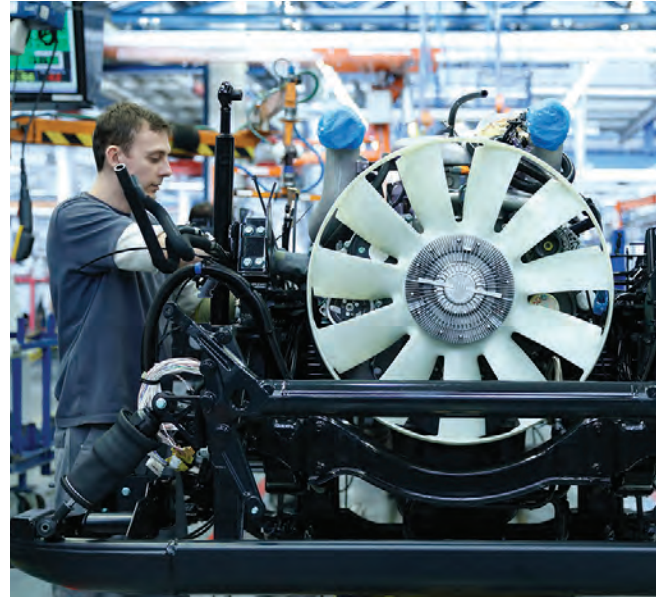
## Mindestlohn: Gleichbehandlung aller Studierenden

Die Einführung eines allgemein verbindlichen Mindestlohns als angemessenen Mindestschutz für Arbeitnehmer ist ein zentrales Ziel des Koalitionsvertrags. Anfang April hat das Bundeskabinett den von Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles vorgelegten Gesetzentwurf zur Stärkung der Tarifautonomie beschlossen. Ab 1. Januar 2015 soll demnach im gesamten Bundesgebiet ein flächendeckender gesetzlicher Mindestlohn von 8,50 Euro brutto verpflichtend werden.

Auch wenn MAN mit seinen Entgeltstrukturen im Kern vom Mindestlohn nicht betroffen ist, sieht der Gesetzentwurf eine aus bildungspolitischer Sicht weitreichende Ausnahmeregelung für Praktika vor. Dem Gesetzentwurf zufolge sind Pflichtpraktika von der Regelung befreit, freiwillige Praktika von mehr als sechs Wochen hingegen nicht.

Mehr als die Hälfte aller Praktikanten absolvieren in der Automobilindustrie jedoch ein freiwilliges Praktikum – mit angemessener Entlohnung, wenn auch unterhalb des vorgesehenen gesetzlichen Mindestlohns. Aus Industriesicht steht dabei der bildungspolitische Auftrag im Fokus und die Möglichkeit,

Theorie und Praxis frühzeitig miteinander zu verzahnen. Eine Verlängerung der Ausnahmeregelung für freiwillige Praktika von derzeit sechs Wochen auf sechs Monate ist daher im Sinne einer Gleichbehandlung der Studierenden dringend erforderlich.



► Umwelt

## IMO beschließt strengere Abgasrichtlinien für die Seeschifffahrt

Nach langen Verhandlungen hat sich die International Maritime Organization IMO auf strengere Abgasvorschriften geeinigt. MAN Diesel & Turbo konnte die technology-readiness seiner Motoren bereits unter Beweis stellen.

In ihrer jüngsten Sitzung hat das Maritime Environmental Protection Committee der International Maritime Organization (IMO) strengere Abgasvorschriften für die internationale Seeschifffahrt beschlossen. Die Emissionsnorm IMO Tier III schreibt

eine Reduzierung von Stickoxiden in definierten küstennahen Gebieten um 75 Prozent gegenüber den heute geltenden Grenzwerten vor. Dies bedeutet, dass neue Seeschiffe ab dem Jahr 2016 nur noch dann in die NO<sub>x</sub> Emission Controlled Areas (NECAs) wie die Küste Nordamerikas einfahren dürfen, wenn sie diese strengeren Normen erfüllen. Die neuen Grenzwerte würden auch für eventuelle zukünftige NECAs wie beispielsweise die Ostsee gelten. Nach langen Verhandlungen garantiert dieser IMO-Beschluss nun einen verlässlichen Regulierungsrahmen für alle beteiligten Stakeholder.

MAN Diesel & Turbo als weltweit führender Anbieter von Schiffsdieseln begrüßt daher den Beschluss der IMO, durch den ein regulativer Flickenteppich vermieden wird. Das Unternehmen hat sich dieser Herausforderung rechtzeitig gestellt und konnte dank seines technologischen Know-hows bereits seit 2012 erste Motorenlösungen anbieten, die mit Hilfe der Selektiven Katalytischen Reduktion oder einer Abgasrückführung die strengere Tier III Norm erfüllen. Zudem bieten die neuen Dual-Fuel-Motoren von MAN Diesel & Turbo, die sowohl mit flüssigen als auch gasförmigen Kraftstoffen betrieben werden können, eine innovative Alternative.







» Unternehmen

## IAA 2014 ganz im Zeichen von Effizienz

Vom 25. September bis 2. Oktober 2014 findet in Hannover mit der 65. Internationalen Automobil-Ausstellung IAA die weltweite Leitmesse rund um das Nutzfahrzeug statt. Die diesjährige Veranstaltung steht unter dem Motto „Zukunft bewegen“ – entsprechend präsentiert MAN in Halle 12 auf Effizienz und Nachhaltigkeit fokussierte Lkw, Stadt- und Reisebusse, neue Technologien und Services. Dabei wird die Veranstaltung geprägt sein von den derzeit laufenden Gesetzgebungsverfahren zu CO<sub>2</sub> und Maßen und Gewichten von Nutzfahrzeugen.

Wenn Sie einen persönlichen Gesprächstermin auf der IAA 2014 in Hannover wünschen, schicken Sie bitte eine E-Mail an [publicaffairs@man.eu](mailto:publicaffairs@man.eu).

» Energiepolitik

## Power-to-Gas braucht politische und regulative Unterstützung

**Die Regierungskoalition bekennt sich ausdrücklich zu Power-to-Gas als nachhaltiger Energiespeicherlösung. Allerdings müssen jetzt auch die nötigen regulativen Weichenstellungen erfolgen.**

Die Zunahme von volatilem Strom durch die Erneuerbaren Energien verlangt nach innovativen Speicherkonzepten, um Angebot und Nachfrage auszugleichen. Beim Audi „e-gas“-Konzept wird beispielsweise überschüssige Windenergie sinnvoll genutzt: Mittels Elektrolyse wird Wasser in Sauerstoff und Wasserstoff zerlegt. Der so gewonnene Wasserstoff reagiert danach im Methanisierungsreaktor von MAN Diesel & Turbo mit Kohlendioxid zu synthetischem Erdgas.

Dieses und andere Power-to-Gas-Projekte können aber nur erfolgreich sein, wenn die regulativen Rahmenbedingungen so angepasst werden, dass sich auch ein tragfähiges Geschäftsmodell dafür entwickeln lässt. Aktuell muss etwa auf die überschüssige zu speichernde Energie die volle EEG-Umlage gezahlt werden, wenn sie aus dem Netz bezogen wird. Gleiches gilt für die Stromsteuer, die nur dann entfällt, wenn eine Rückverstromung erfolgt. Dies schränkt allerdings die vielfältige Nutzung von „e-gas“ ein, das auch als Kraftstoff im Nfz- und Pkw-Bereich eine intelligente Verwendung finden könnte. Die Politik ist daher aufgefordert, ihren Beitrag zu leisten und regulatorische Hürden abzubauen, um so dieser innovativen Speichertechnologie ein Stück weit den Weg zu ebnet.



► Verkehrspolitik



## Ziel neuer Maße und Gewichte von Nutzfahrzeugen überdenken

**Mit der Revision der Richtlinie 96/53/EG will die EU Kommission den Weg zum aerodynamischen und noch sparsameren Nutzfahrzeug ebnen. Doch nicht jedes europäische Ziel lässt sich so durchsetzen.**

Lkw sollen in Zukunft aerodynamischer und sicherer werden – so der Vorschlag zur Revision der Richtlinie 96/53/EG, den die EU-Kommission in 2013 vorgelegt, das EU-Parlament mit Änderungen im April 2014 verabschiedet und der Rat Anfang Juni 2014 behandelt hat. Demzufolge soll künftig durch abgerundete Fahrerhausformen und dem Anbringen von Luftleiteinrichtungen am Heck die Aerodynamik eines Fahrzeugs verbessert werden. Gleichzeitig soll damit das Sichtfeld des Fahrers zur Erhöhung der Sicherheit erweitert werden. Außerdem strebt der Gesetzgeber die Erhöhung des Gesamtgewichts für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien um bis zu einer Tonne an.

Die europäischen Nutzfahrzeugindustrie befürwortet das Ziel der Revision, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Beschlüsse der Kommission und des EU-Parlaments tragen allerdings nur bedingt dazu bei: So dürfen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

nicht automatisch mit der in der Richtlinie 96/53/EG vorgesehenen Neugestaltung der Fahrerkabine verbunden werden, sondern sind über die allgemeinen EU-Sicherheitsvorschriften (EC 661/2007) und gemeinsam mit den Vereinten Nationen (UNECE) zu regeln. Auch eine vereinfachte Fokussierung auf „windschnittige Lkw“, die im Widerspruch zu den geltenden Vorschriften zur Typgenehmigung steht, ist kritisch zu hinterfragen.

Die europäische Nutzfahrzeugbranche setzt daher auf die Einsicht der europäischen Institutionen bei den anstehenden Trilog-Verhandlungen – denn eine weitere Anpassung der Richtlinie mit Blick auf die Länge und damit den Bauraum der Fahrzeuge ist für eine praxisgerechte Regelung unumgänglich. Nur ein flexibel nutzbarer Bauraum lässt die Integration verbrauchsreduzierender Antriebe zu und die damit zwangsläufig verbundene aerodynamische Fahrzeugoptimierung bietet weitaus größere CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenziale als die alleinige Konzentration auf Aerodynamik durch den Anbau von „Plastikteilen“. Ersteres hätte die Entwicklung vollständig neuer Fahrzeugkonzepte zur Folge. Angesichts der langjährigen Lebenszyklen im Nutzfahrzeuggeschäft ist damit ein entsprechend langer zeitlicher Verlauf der Umsetzung der Richtlinie 96/53/EG zu veranschlagen.

### Kontakt

MAN SE · Unternehmenskommunikation  
Ungererstraße 69 · 80805 München  
Telefon +49 89 36098-111  
Telefax +49 89 36098-382  
E-Mail: [presse@man.eu](mailto:presse@man.eu) · [www.man.eu](http://www.man.eu)

### Impressum

Herausgeber: MAN SE  
Stefan Klatt · Leiter Regierungs- und Politikbeziehungen  
E-Mail: [stefan.klatt@man.eu](mailto:stefan.klatt@man.eu)  
Redaktion: Dr. Kirsten Broecheler