PRESSEINFORMATION

Anrechnung von eFuels bei CO_2-Flottengrenzwerten:
Neue Studie der eFuel Alliance vorgestellt

Berlin, 11. November 2021 - Nicht nur in Brüssel und Glasgow, sondern auch in Berlin wird eine Frage intensiv diskutiert: Wie geht es weiter mit der individuellen Mobilität? Soll der Verbrennungsmotor faktisch verboten werden, wie es die EU-Kommission ab 2035 vorgeschlagen hat. Oder sollten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor weiter zugelassen werden können, wenn sie mit eFuels nachweislich CO_2-neutral betrieben werden, wie es im Sondierungspapier einer möglichen deutschen Ampelkoalition angedeutet ist? Und wie soll das gehen und nachgewiesen werden?

Darüber und wie die Klimaziele innerhalb der europäischen CO_2-Flottenregulierung erreicht werden können, diskutierten in einer digitalen Fachtagung der eFuel Alliance zahlreiche Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Industrie und Medien. Frontier Economics präsentierte dabei die Ergebnisse einer von der eFuel Alliance, CLEPA, NGVA und dem VDMA in Auftrag gegebenen Studie. „Wir müssen handeln und möglichst viel erneuerbare Energie in die Wirtschaft, in alle möglichen Sequenzen und Abläufe, einbringen. Jeder investierte Euro in erneuerbare Energie wird zum Gewinn für Klimaschutz.“, sagte Monika Griefahn, Sprecherin der eFuel Alliance. Weltweit sind immer noch 1,4 Milliarden Pkws mit einem Verbrenner ausgestattet, die weiterfahren werden und dass, möglichst klimaneutral. „Das geht nur mit synthetischen Fuels.“, so Griefahn in ihren einführenden Worten.

Jens Gieseke, Mitglied des Europäischen Parlamentes und Schattenberichterstatter der EVP-Fraktion für die CO_2-Flottenregulierung für Pkw und Vans sprach sich in seinem Statement gegen Technologieverbote aus. Entscheidend sei, dass die Regulierung so viele Marktanreize wie möglich schaffe und technologieoffen bleibe. “Die EVP-Fraktion ist offen für ein Anrechnungssystem von eFuels in der CO_2-Flottenregulierung. Wenn nachgewiesen werden kann, dass auch ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor klimaneutral betrieben werden kann, dann sollte der Gesetzgeber das fördern, und nicht verhindern. In der Vergangenheit entstand vor allem durch den Wettbewerb der Technologien Innovation, nicht durch Technologieverbote.”, so der niedersächsische CDU-Abgeordnete.

„Um die CO_2 Ziele zu erreichen, müssen wir aus allen Rohren, die wir haben, auch feuern. Das beginnt bei der reinen Elektromobilität, aber auch über alle Arten von hybrider Antriebstechnik hin bis zu wasserstofforientierten und verbrennungsorientierten Antriebsformen, auch von synthetischen Kraftstoffen.“, sagte Dr. Martin Berger, Vice President Corporate Research and Advanced Engineering bei Mahle. „Die synthetischen Kraftstoffe sind nicht nur ein hervorragender Speicher für irgendwo auf der Welt erzeugte Energie, sondern auch eine großartige Hilfe, direkt CO_2 Vermeidung zu betreiben.“

Michael Zähringer von Frontier Economics fasste die Ergebnisse der Studie so zusammen: „Um die Klimaziele zu erreichen, müssen wir in ein System wechseln, dass die CO_2-Emissionen eines Fahrzeugs über die gesamte Lebensdauer erfasst, und nicht nur die, die aus dem Auspuff kommen. Der Fokus auf die Auspuffemission reicht nicht aus.“ Ein Anrechnungssystem für erneuerbare Kraftstoffe wäre ein erster Schritt in diese Richtung, welches allerdings von der EU-Kommission abgelehnt worden ist. **Die neue Studie untersucht die Begründung der EU-Kommission zur Ablehnung der Anrechnung von erneuerbaren Kraftstoffen und entdeckt signifikante methodische und inhaltliche Fehler.** Eines der wichtigsten Argumente der Kommission ist, dass ein E-Auto bei den Gesamtkosten immer deutlich günstiger ist als ein Verbrenner mit eFuels. Hier pauschalisiert die EU-Kommission und berücksichtigt nicht unterschiedliche Kundenansprüche z.B. Langstrecke. Viel wichtiger als ein Vergleich zum E-Auto wäre darüber hinaus ein Vergleich zu den Kosten bei Nichterfüllung der

Regulierung z.B., wenn eine entsprechende Ladeinfrastruktur in ganz Europa nicht rechtzeitig zur Verfügung steht. Aktuell steht die Automobilindustrie ohne Alternative da und musste im letzten Jahr bereits 2 Milliarden Euro an Strafzahlungen an die EU oder Konkurrenten überweisen. Ein solcher Vergleich fehlt in der „wissenschaftlichen“ Folgeabschätzung der Kommission. Am Ende muss auch erwähnt werden, dass die Anrechnung von erneuerbaren Kraftstoffen auf Freiwilligkeit beruht. Wenn also die Elektromobilität überall und in allen Anwendungen die beste Lösung für die Kunden darstellt, dann wird keiner einen Verbrenner mit eFuels zulassen müssen. Eine freiwillige Maßnahme kann nie zu Nachteilen führen, denn dann würde diese Option nicht genutzt werden.

Fazit: Eine Ablehnung des „Anrechnungsmodells für erneuerbare Kraftstoffe“ durch die EU-Kommission ist unbegründet. Ein freiwilliges Konzept kann nicht zu Nachteilen führen, da es nicht genutzt werden würde, wenn die Elektromobilität in allen Fällen – wie die EU-Kommission behauptet – vorteilhafter ist. Das Anrechnungsmodell baut ebenfalls auf etablierte Prozesse und Institute der Kraftstoffindustrie auf. Der bürokratische Aufwand ist entsprechend gering.

>>> KONTAKT <<<

eFuel Alliance e.V.
Presseteam: Anja Baer, Claudia Bender
T +49 30 9700 5030
E presse@efuels-alliance.eu
www.efuel-alliance.eu