

## PRESSEMELDUNG

# CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung schwerer Nutzfahrzeuge: EU-Kommission ignoriert Klimaschutzbeitrag erneuerbarer Kraftstoffe

Die EU will den emissionsintensiven Güterfernverkehr und seine schweren Nutzfahrzeuge streng regulieren. Eine Anrechnung von erneuerbaren Kraftstoffen wird nicht in Betracht gezogen. Der Kommissionsvorschlag nimmt bewusst Risiken bezüglich der Widerstandsfähigkeit und Flexibilität des Logistiksektors in Kauf.

**Brüssel/Berlin, 14. Februar 2023:** Die Europäische Kommission hat heute ihren Vorschlag zur CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung von schweren Nutzfahrzeugen vorgelegt. Die EntscheiderInnen haben sich dabei auf eine CO<sub>2</sub>-Reduktion von 90 % bis 2040 geeinigt. Als Zwischenziele wurden 45 % für 2030 und 65 % für 2035 gesetzt. Wie beim Pkw wird vorgeschlagen, dass erneuerbare Kraftstoffe wie eFuels in nicht berücksichtigt werden. Damit macht sich die EU-Kommission, wie schon beim PKW und leichten Nutzfahrzeugen, auch beim Schwerlastverkehr auf den Weg zu einem faktischen Verbrennerverbot.

73 % aller auf dem Landweg beförderten Güter und Waren in der EU werden von Lkw transportiert. Damit bildet der Schwerlasttransport das Rückgrat des europäischen Handels. Gleichzeitig ist der Schwerlastverkehr für 27 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr und für 5 % der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU verantwortlich – mehr als Luft- und Schifffahrt zusammen. Eine Abkehr von konventionellen fossilen Kraftstoffen in diesem Sektor ist für die ambitionierten EU-Klimaziele 2030 und 2050 unerlässlich. Erneuerbare Kraftstoffe wie eFuels verfügen genauso wie direktelektrische Anwendungen über ein erhebliches Klimapotenzial, den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen im europäischen Verkehr beschleunigen.

„Der Schwerlastverkehr deckt unterschiedlichste Mobilitätsbedürfnisse von Spediteuren, Logistikunternehmen, Kommunen, Handelsketten und Schwertransporten ab. Hier Handlungsoptionen und Flexibilität einzugrenzen, gefährdet einen effizient funktionierenden Binnenmarkt und damit die Resilienz der europäischen Wirtschaft. Zumal es weiterhin keine befriedigenden Antworten auf Probleme wie mangelnder Megawatt-Ladeparks, die fehlende Wasserstoffinfrastruktur oder die zuverlässige Verfügbarkeit von erneuerbarem Strom gibt – von der Bedeutung steigender Kosten für die Logistikkette und damit für jedes einzelne Produkt, einmal ganz abgesehen. Die Kommission will hier auf einem Fundament aufbauen, das sehr wacklig ist oder zum Teil noch gar nicht besteht“, gibt Ralf Diemer, Geschäftsführer der eFuel Alliance, zu denken.

Die Beurteilung der CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion berücksichtigt nur Emissionen, die am Auspuff entstehen. Damit gelten nur Antriebe als klimafreundlich, die während der Anwendung kein CO<sub>2</sub> ausstoßen. Selbst wenn zu 100% klimaneutrale erneuerbare Kraftstoffe verwendet werden, gelten diese Fahrzeuge als fossil. „Dieser vorgeschlagene Regulierungsansatz untergräbt nicht nur den Grundsatz der Technologieneutralität, sondern schränkt auch die Wahlmöglichkeiten der Logistiker und Spediteure ein und gefährdet einen wirksamen Klimaschutz. Den Ausstieg aus dem Verbrenner im Schwerlastverkehr mit einer Reduktionsquote von 90 % defacto beschließen zu wollen, zieht damit schwer abzuschätzende Folgen nach sich.

„Die Kommission begründet eine Ablehnung der Berücksichtigung von erneuerbaren Kraftstoffen in ihrer Folgenabschätzung hauptsächlich mit Kostennachteilen, hierbei wird allerdings sehr selektiv vorgegangen. So werden für elektrische Lkw Steuervorteile und eine Befreiung der Lkw-Maut angenommen – bei Verbrennern mit nachhaltigen Kraftstoffen nicht“, meint Diemer. „Außerdem müssen die offenen Fragen über die Verfügbarkeit von Batterierohstoffen, neuen politischen Abhängigkeiten, den Kosten der Ladeinfrastruktur, Wasserstofftankstellen und erweitertem Parkraum ebenfalls kritisch diskutiert werden. Nicht zu vernachlässigen sind zudem die Kosten der Energiespeicherung, um erneuerbaren Strom jederzeit und überall verfügbar zu machen, sowie eine Reduktion der Nutzlast von elektrischen Lkw auf Grund des Batteriegewichts. Die Branche steht vor zahlreichen Fragezeichen“.

Dank ihrer Drop-In-Fähigkeit können klimaneutrale eFuels herkömmlichen Kraftstoffen schrittweise beigemischt werden. Durch Größenvorteile sinkender Produktionskosten und damit sinkender Preise an Tankstellen, wären eFuels für Logistikunternehmen in jeder Phase erschwinglich. Das sichert

## PRESSEMELDUNG

Widerstandsfähigkeit sowie Flexibilität und zieht eine sofortige Verringerung der Treibhausgasemissionen nach sich.

Erst kürzlich forderten mehr als 120 Industrievertreter und rund 90 WissenschaftlerInnen in einem [gemeinsamen Brief](#) an die politischen EntscheiderInnen auf EU-Ebene auf, erneuerbare Kraftstoffe in der Regulierung zu berücksichtigen.

### >>>Die eFuel Alliance e.V.<<<

Die eFuel Alliance ist eine Interessengemeinschaft, die sich für die politische und gesellschaftliche Akzeptanz von eFuels und für deren Zulassung einsetzt. Wir vertreten mehr als 170 Unternehmen, Verbände und Verbraucherorganisationen entlang der Wertschöpfungskette der eFuel-Produktion. Wir stehen für einen fairen Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle relevanten Emissionsminderungslösungen. Wir bekennen uns klar zu mehr Klimaschutz und wollen erreichen, dass der bedeutende Beitrag von eFuels zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz breit anerkannt wird. Unser Ziel ist es, die industrielle Produktion und breite Nutzung von CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen zu ermöglichen.

### >>>KONTAKT<<<

eFuel Alliance e.V.  
Leitung Presse und Öffentlichkeitsarbeit  
Jan Wehrhold  
T +49 160 6585763  
E [wehrhold@efuel-alliance.eu](mailto:wehrhold@efuel-alliance.eu)