

PRESSEMELDUNG

Runder Tisch unterstreicht den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe im Straßengüterverkehr

Berlin, 11. Oktober 2023: Die CO₂-Flottenregulierung schwerer Nutzfahrzeuge beschäftigt weiterhin die europäischen Gesetzgeber. Nach dem im Februar veröffentlichten Kommissionsvorschlag und einer Verschärfung der Emissionsreduktionsziele, diskutierten heute Vertreter der Industrie mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments über den All-Electric-Ansatz der Kommission. Organisatoren des Events waren die Abgeordneten Jens Gieseke (EPP) sowie Pietro Fiocchi (ECR).

Die Zukunft schwerer Nutzfahrzeuge sowie die der Logistikbranche waren Mittelpunkt der Diskussionen. Vertreter der eFuel Alliance, des französischen Verbands für Straßentransporte (FNTR), des LKW-Herstellers Iveco-Group sowie des Herstellers erneuerbarer Kraftstoffe, Repsol, machten dabei auf die Notwendigkeit CO₂-neutraler, klimafreundlicher Kraftstoffe und die Einführung eines [Kohlenstoff-Korrektur-Faktors](#) aufmerksam.

Bislang orientiert sich die EU am sogenannten „Tailpipe“-Ansatz. Für den klimapolitischen Wert eines Fahrzeugs entscheiden immer die Emissionen, die am Auspuff entstehen, ungeachtet dessen, wie das Fahrzeug betankt wurde. So zählt ein batterieelektrischer Truck immer als Nullemissions-Fahrzeug, auch wenn dieser mit fossilem Strom fährt. Gleichzeitig gilt ein mit CO₂-neutralen, klimafreundlichen Kraftstoffen betanktes Fahrzeug trotzdem immer als klimaschädlich, obwohl es am Auspuff nur CO₂-Emissionen verursacht, die beim Produktionsprozess von eFuels der Atmosphäre entnommen wurden. Mit der Definition von Fahrzeugen mit Wasserstoff-Verbrennungsmotoren als Null-Emissionsfahrzeugen ist die KOM einen Schritt in die richtige Richtung gegangen aber leider auf halbem Wege stehen geblieben.

Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen sowie die Logistikbranche betonen, dass es neben der Elektromobilität auch andere Wege gibt, die Klimaziele zu erreichen. Dr. Gerrit Marx, CEO der Iveco Gruppe, kommentiert: "Die Strategie der Iveco-Gruppe ist es, technologieneutral vorzugehen und die gesamte Antriebspalette anzubieten. Dadurch haben unsere Kunden die Möglichkeit, für ihren Standort und ihre Infrastruktur die beste Lösung zu wählen. Entsprechend den spezifischen Bedürfnissen können wir so die passende Technologie anbieten, seien es Biokraftstoffe, batterieelektrische Antriebe oder Wasserstoff. Die CO₂-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge ist eine der wichtigsten Voraussetzungen auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Eben deshalb ist es von zentraler Bedeutung, dass die entscheidende Rolle von Biokraftstoffen darin anerkannt wird."

„80 % der Transportunternehmen sind klein- und mittelständische Unternehmen mit geringen Margen. Planungs- und Investitionssicherheiten sind insbesondere für diese Unternehmen grundlegend. Wir unterstützen die Dekarbonisierungsziele der EU im Transportsektor, doch fordern eine faire Umsetzung, die mehr als eine Lösungsoption zulassen. Es ist von entscheidender Bedeutung, einen technologieneutralen Ansatz beizubehalten und einen ‚Well-to-Wheel‘-Ansatz zu verfolgen, der unmittelbare Möglichkeiten zur Dekarbonisierung bietet. Mit kohlenstoffarmen flüssigen Brennstoffen oder Biogas können wir bereits heute 60 % bis 90 % des CO₂ einsparen“, so Isabelle Maître, Delegierte der Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) in Brüssel. FNTR repräsentiert die Interessen von mehr als 5300 Unternehmen und rund 250.000 Jobs in Frankreich.

73 % aller auf dem Landweg beförderten Güter werden in der EU mittels Straßengüterverkehr transportiert. Mehr als 60 % legen dabei Entfernungen zwischen 500 und 1000 Kilometern zurück. Neben der abrupten Antriebsumstellung stehen besonders Speditionen und Logistiker neben dem Erreichen der Klimaziele weiteren Herausforderungen gegenüber, die die Resilienz der Branche gefährden.

Während die Notwendigkeit erneuerbarer Kraftstoffe im Luftfahrtsektor als alternativlos wahrgenommen wird, ignorieren die europäischen Gesetzgeber die Skaleneffekte und Synergiepotenziale, die eine Anwendung von eFuels im Straßenverkehr heben würden. Mit einer breiten Anwendung klimafreundlicher Kraftstoffe, werden entlang der Wertschöpfungskette Planungs- und Investitionssicherheiten geschaffen, meint Juan Abascal Herrero, Executive Managing Director of Industrial Transformation and Circular Economy – Member of the Executive Committee at Repsol:

PRESSEMELDUNG

Während die Notwendigkeit erneuerbarer Kraftstoffe im Luftverkehr als alternativlos angesehen wird, ignorieren die europäischen Gesetzgeber die Skaleneffekte und Synergiepotenziale, die ein Einsatz von eFuels im Straßenverkehr heben würden. Mit einer breiten Anwendung von CO₂-neutralen Kraftstoffen werden entlang der Wertschöpfungskette Planungs- und Investitionssicherheit. Juan Abascal Herrero, Executive Managing Director of Industrial Transformation and Circular Economy - Member of the Executive Committee bei Repsol, kommentiert: "CO₂-neutrale Kraftstoffe tragen effizient zur Dekarbonisierung des Verkehrs bei. Europa muss seine technologischen und industriellen Stärken schützen, um die Energiewende voranzutreiben und die Beschäftigung sowie Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Die Rolle CO₂-neutraler Kraftstoffe in den CO₂-Standards des Straßenverkehrs anzuerkennen, ermöglicht erforderliche Investitionen und verbessert die Effizienz wie Wirtschaftlichkeit der SAF-Produktion. Der Kraftstoffmarkt des Straßenverkehrs ist ideal, um die Technologieentwicklung und Mengenskalisierung zu unterstützen. Im Jahr 2023 ist Repsol einer der Hauptproduzenten von CO₂-neutralen Kraftstoffen in Europa, und wir tragen dazu bei, diese über eine dedizierte Lieferkette an unseren Tankstellen verfügbar zu machen. Dekarbonisierung gelingt nicht nur mittels Elektrifizierung, sie muss auch nachhaltig, sicher und erschwinglich sein."

"Wir drohen die Notwendigkeit und Rolle schwerer Nutzfahrzeuge sowie des gesamten Logistiksektors zu untergraben. All-Electric für den Straßengüterverkehr ist nicht nur aus klimatechnischer Sicht fatal, sondern bringt das Fundament unserer wirtschaftlichen Resilienz ins Wanken", mahnt Dr. Monika Griefahn, Vorsitzende der eFuel Alliance. „Die Revision der CO₂-Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge gibt uns die Gelegenheit, Realismus in die Regulierung einfließen zu lassen und pragmatische sowie bezahlbare Lösungen vorzulegen. Eine ausschließliche Betrachtung der CO₂-Emissionen am Auspuff zeichnet ein falsches Bild von Klimaschutz.“

Über die Einführung eines CCF beraten derweil die verantwortlichen Ausschüsse. Während der Verkehrsausschuss erst kürzlich die Anrechnung erneuerbarer Kraftstoffe unterstützte, wird im Industriausschuss eine pessimistischere Haltung erwartet.

Bereits Anfang des Jahres haben sich in einem [gemeinsamen Brief](#) rund 120 Unterzeichner aus Wirtschaft und mehr als 90 Wissenschaftler an politische Entscheidungsträger der Europäischen Union gewandt um die Einführung eines CCF zu unterstützen.

>>>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 CO₂-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