

Pressemitteilung

17. Februar 2023

Kommentar des bft zu den CO2-Emissionsstandards für schwere Nutzfahrzeuge und Busse

Am 15. Februar 2023 hat die EU-Kommission den Entwurf der CO2-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge und Busse veröffentlicht. Der bft kritisiert, dass erneuerbare flüssige Kraftstoffe keinen angemessenen Platz im Entwurf der EU-Kommission finden.

Am 15. Februar 2023 hat die EU-Kommission den Entwurf der CO2-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge und Busse veröffentlicht. Dieser sieht vor, dass bei neuen schweren Nutzfahrzeugen die CO2-Emissionen um 45 Prozent ab 2030, um 65 Prozent ab 2035 und um 90 Prozent ab 2040 im Vergleich zu 2019 gesenkt werden müssen. Eine Ausnahme gilt für Spezialfahrzeuge, Geländefahrzeuge und Arbeitsmaschinen. Neue Busse im städtischen Betrieb sollen bereits ab 2030 frei von CO2-Emissionen sein, wobei Ausnahmeregelungen für Mitgliedsstaaten möglich sind.

Ebenso wie in der am 14. Februar 2023 beschlossenen Verordnung über die CO2-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge finden erneuerbare flüssige Kraftstoffe keinen angemessenen Platz im Entwurf der EU-Kommission. Dieser enthält weder einen CO2-Korrekturfaktor noch ein Crediting System oder einen anderen Mechanismus, der klimaneutrale Kraftstoffe zuließe. Stattdessen setzt das EU-Organ auf Elektromobilität als Lösungsweg und scheint dabei die hohen Anforderungen an die Infrastruktur zu ignorieren. Bis 2030 sollen nach Plänen der Bundesregierung allein in Deutschland mindestens 15 Millionen batteriebetriebene Pkw zugelassen sein, für die zunächst eine entsprechende Ladeinfrastruktur aufgebaut werden muss. Dieses Ziel ist schon sehr ambitioniert. Um die Pläne der EU-Kommission für schwere Nutzfahrzeuge und Busse umsetzen zu können, muss das Ladenetz zusätzlich vergrößert und an die speziellen Anforderungen dieser Fahrzeugklasse angepasst werden. Hier stehen wir erst ganz am Anfang – nicht nur in Deutschland, sondern in den meisten Ländern der EU. Auch

das Netz von Wasserstofftankstellen muss entsprechend wachsen. Zudem ist fraglich, wie schnell sich die Technologie bei Lkw und Bussen entwickelt und vor allem, wie teuer diese Fahrzeuge sein werden. Laut Experten kosten batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Lkw in absehbarer Zukunft immer noch das zwei- bis fünffache eines Lkw mit Verbrennungsmotor. Ebenfalls berücksichtigt werden muss, dass bei diesen Fahrzeugen erst dann von einer CO₂-Emissionsreduktion die Rede sein kann, wenn ausreichend grüner Strom beziehungsweise Wasserstoff zur Verfügung steht. Das ist aktuell nicht der Fall.

Umso wichtiger ist es aus unserer Sicht, alle verfügbaren Optionen zur Senkung der CO₂-Emissionen zu nutzen. Dazu gehören neben Strom und Wasserstoff flüssige synthetische Kraftstoffe. Mit Hydrotreated Vegetable Oils (HVO), hergestellt aus Abfallstoffen wie zum Beispiel benutztem Pflanzenfett, steht bereits jetzt eine Möglichkeit zur Verfügung, mit der CO₂-Emissionen um bis zu 90 Prozent gesenkt werden können. Dafür sind weder der Aufbau einer neuen Infrastruktur noch der Austausch des Fahrzeugbestands notwendig. Der Kraftstoff erfüllt die Anforderungen der Norm DIN EN 15940 und kann somit in allen Dieselfahrzeugen mit Herstellerfreigabe getankt werden. Bei einem entsprechenden Markthochlauf können auch Power-to-Liquid-Kraftstoffe, hergestellt aus grünem Strom in sonnen- und windreichen Regionen dieser Erde, einen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele leisten.

Eine Überprüfung des Gesetzes ist für 2028 vorgesehen. Der Entwurf wird gemäß dem vorgesehenen Gesetzgebungsprozess an den Rat der Europäischen Union und das EU-Parlament weitergeleitet. Wir werden die Zeit nutzen, um uns weiterhin gemeinsam mit unseren Dachverbänden Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland (MEW) und UPEI – The voice of Europe's independent fuel suppliers für klimaneutrale Kraftstoffe als Erfüllungsoption einzusetzen.

Die nachfolgenden Links führen Sie zu dem [Entwurf](#), den [Anhängen](#) und der [Folgenabschätzung](#).

Stephan Zieger

Geschäftsführer

Tel.: 0228 / 910 29 - 44

stephan.zieger@bft.de

Das Sprachrohr der freien Tankstellen

Der Bundesverband freier Tankstellen e. V. (bft) zählt über 520 unabhängige mittelständische Unternehmen aus den Bereichen Tankstelle, Mineralöl- und Heizölhandel. Zusammen betreiben die Mitglieder mehr als 2.760 Stationen und damit fast jede fünfte Tankstelle im deutschen Netz. Die Mitglieder führen vielfach das bft-Warenzeichen und dokumentieren damit ihre Zugehörigkeit zum Verband und einen starken Auftritt an der Straße. Der bft und seine Mitgliedsunternehmen verstehen sich als Teil der Lösung auf dem Weg zur treibhausgasneutralen Mobilität und sehen die Tankstelle daher als modernen Anbieter für bestehende und erneuerbare Energien, zu denen unter anderem (grüner) Strom und Wasserstoff sowie nachhaltig biogene und synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) gehören. In diesem Zuge hat der bft federführend gemeinsam mit dem Dachverband Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland (MEW) die Initiative eFuel-Today ins Leben gerufen, die sich für den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen stark macht (www.efuel-today.com).