



UNITI Bundesverband
mittelständischer
Mineralölunternehmen e. V.

Berlin, 08. November 2022

Pressemitteilung

EU-Gesetzgeber rechnet CO₂-Bilanz der Elektromobilität schön und schadet damit dem Klimaschutz

E-Autos werden vom EU-Gesetzgeber selbst dann als CO₂-neutral eingestuft, wenn sie mit Ladestrom auch aus fossilen Quellen angetrieben werden, was im deutschen Strommix die Realität darstellt. Grund dafür ist, dass in der Regulatorik lediglich die CO₂-Emissionen am Auspuff eines Fahrzeugs betrachtet werden. UNITI e.V. kritisiert, dass so die CO₂-Bilanz der Elektromobilität schöngerechnet und dem Klimaschutz geschadet wird.

Eine realitätsgetreue Abbildung der CO₂-Bilanzen von Kraftfahrzeugen ist nur möglich, wenn diese sämtliche Emissionen über den gesamten Lebenszyklus umfasst. Denn für das Klima ist es unerheblich, wann im Fahrzeubleben CO₂ emittiert wird – ob zum Beispiel bei der Erzeugung des Ladestroms eines batterieelektrischen Autos (BEV) oder im Betrieb eines verbrennungsmotorisch angetriebenen Fahrzeugs (ICEV) – entscheidend ist ausschließlich die Gesamtbilanz!

Für den Gesetzgeber zählen dagegen in der bei den CO₂-Flottengrenzwerten für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge angewandten „tailpipe“ („Auspuff“)-Betrachtung ausschließlich die Emissionen bei der Nutzung der Fahrzeuge. Reale CO₂-Emissionen, die während der Herstellung sowie späteren Entsorgung des Fahrzeugs und insbesondere seines Akkus aber auch bei der Produktion des Ladestroms entstehen, werden in diesem Ansatz nicht erfasst. UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn: „BEV werden bewusst bevorzugt – zum Leidwesen des Klimas.“ Denn, so Kühn weiter: „Für eine faire Evaluation der Klimabilanzen verschiedener Antriebskonzepte sind Daten über die gesamten CO₂-Emissionen notwendig.“ UNITI fordert daher, dass die EU-Kommission zeitnah eine europaweite Methode zur Erfassung der Emissionen über den gesamten Lebenszyklus („life cycle assessment“ bzw. „LCA“) bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen vorschlägt.

Bilanzierungstricks bei Elektromobilität behindern Innovationen für Klimaschutz

Eine absurde Folge der Schönrechnerei des Gesetzgebers zugunsten der E-Mobilität: Verbrennerfahrzeuge, die mit E-Fuels real CO₂-neutral unterwegs sind, werden im System der Flottengrenzwerte behandelt, als würden sie herkömmlichen, fossilen Kraftstoff nutzen. So wird ein wichtiger Lösungspfad für den Klimaschutz im Straßenverkehr verbaut. UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn: „Bilanzierungstricks des Gesetzgebers zugunsten der Elektromobilität behindern den Markthochlauf innovativer Technologien wie E-Fuels, obwohl diese einen deutlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten könnten.“ Daher sollte der Gesetzgeber in der Regulierung bzgl. Pkw und leichten

Nutzfahrzeugen die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus betrachten. Hier liegen BEV und E-Fuels betriebene ICEV auf einem ähnlichen Niveau.¹

Über UNITI:

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V. repräsentiert rund 90 Prozent des Mineralölmittelstandes in Deutschland und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen. Rund 70 Prozent der freien Tankstellen und rund 40 Prozent der Straßentankstellen sind bei UNITI organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Ebenso zum Verband zählen die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Pressekontakt:

Alexander Vorbau, M.A.

Leiter Kommunikation

Tel.: (030) 755 414-520

E-Mail: vorbau@uniti.de

UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V.

¹ vgl. [Die CO₂-Gesamtbilanz für Antriebstechnologien im Individualverkehr heute und in Zukunft](#), Frontier Economics, 2019