



Verbrennerverbot

stoppen!



Freie Fahrt

für E-Fuels!

Warum das Verbrennerverbot  
gestoppt werden muss  
und E-Fuels im Straßenverkehr  
gebraucht werden!



## Warum das Verbrennerverbot gestoppt werden muss!

- Mit regenerativen Kraftstoffen, wie HVO oder grünstrombasierten E-Fuels, lassen sich Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor CO<sub>2</sub>-arm oder CO<sub>2</sub>-neutral betreiben. Es gibt aus Klimaschutzsicht keinen sachlich nachvollziehbaren Grund für ein Verbot des Verbrennungsmotors!
- Die deutschen Automobilhersteller und Zulieferer sind weltweit führend bei Entwicklung und Herstellung moderner, effizienter Verbrennungsmotoren. Rund 600.000 Arbeitsplätze und mehrere hundert Milliarden Euro industrieller Wertschöpfung jährlich hängen in Deutschland vom Verbrennungsmotor ab. Ein pauschales Verbot des Verbrennungsmotors würde die Axt an das Rückgrat unserer Volkswirtschaft legen und damit den Wirtschaftsstandort sowie den Wohlstand in unserem Land massiv gefährden.
- Das EU-Verbot für Neuwagen mit Verbrennungsmotor ab 2035 ist laut einer aktuellen länderübergreifenden Umfrage mit 15.000 Befragten in Frankreich, Polen und Deutschland die unbeliebteste Klimaschutzmaßnahme. Und das in sämtlichen politischen Lagern. Die ungebrochen große Nachfrage nach neuen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zeigt des Weiteren, dass die große Mehrheit der Autofahrer weiterhin an dieser vertrauten Antriebstechnologie festhalten möchte.
- Die regulativ erzwungene Elektromobilität ist für den Staat, Wirtschaft und Verbraucher mit hohen Kosten verbunden und gefährdet die bezahlbare Mobilität: E-Autos sind in der Anschaffung deutlich teurer und es bedarf neuer kostenintensiver Ladeinfrastrukturen. Zudem ist die Vollversorgung des Verkehrs mit Grünstrom nicht sichergestellt.
- Verbrennungsmotoren in verschiedenen Anwendungen und Ausprägungen sind auch zukünftig technisch unverzichtbar, weil sie als einzige den hohen Energiegehalt flüssiger Kraftstoffe nutzen können und damit deutliche Vorteile in der Leistungsfähigkeit haben. Ein EU-Verbot sorgt dafür, dass moderne Verbrennungsmotoren nicht mehr hierzulande entwickelt, gebaut und genutzt werden können, sondern außerhalb Europas. So investiert China in die Weiterentwicklung des Verbrenners. Zudem dominiert das Land sowohl die für die Elektromobilität relevanten Rohstoffmärkte als auch jede Stufe der Lieferketten und damit die Produktion von E-Auto-Akkus. Deutschland drohen daher mit der Elektromobilität neue Abhängigkeiten.



## Warum E-Fuels für den Straßenverkehr gebraucht werden!

- Erneuerbare Kraftstoffe wie E-Fuels stellen die einzige Möglichkeit dar, den Bestand von weltweit rund 1,4 Mrd. und EU-weit etwa 250 Mio. Kraftfahrzeugen sowie die zukünftig neu in den Markt kommenden Kfz mit Verbrennungsmotor in die Bemühungen zum Erreichen der CO<sub>2</sub>-Neutralität einzubeziehen. Allein in Deutschland verfügen rund 98 Prozent der zugelassenen Pkw und Lkw über einen Verbrennungsmotor.
- E-Fuels haben eine hohe Energiedichte und sind leicht speicherbar. Sie ermöglichen es, erneuerbare Energien aus sonnen- und windreichen Regionen der Welt in flüssiger Form zu importieren und nutzbar zu machen.
- E-Fuels sind schnell vielseitig einsetzbar. So lassen sie sich über die bestehende Infrastruktur bis zum Kunden an die Tankstelle bringen. Für ihren Einsatz sowohl als Beimischung als auch in Reinform sind keine technischen Anpassungen an den Fahrzeugen notwendig.
- E-Fuels lassen sich zukünftig für rund einen Euro je Liter herstellen und sorgen so dafür, dass Mobilität für Verbraucher und Unternehmen bezahlbar bleibt.
- Der Import grünstrombasierter Flüssigkraftstoffe für den Verkehr schont das begrenzte Grünstrompotential in Deutschland, welches für Industrie, Gewerbe und Haushalte und bereits elektrifizierte Anwendungen dringend benötigt wird.

# Welche Rahmenbedingungen werden für E-Fuels gebraucht?

## Kein pauschales Verbrennerverbot!

Werden neue Pkw, Lkw und Busse mit Verbrennungsmotor durch die EU zukünftig de facto verboten, fällt mit dem Straßenverkehr ein enormes Einsatzgebiet für E-Fuels weg, womit der Absatzmarkt deutlich schrumpft. Investoren brauchen aber die Investitionssicherheit, E-Fuels im gesamten Verkehr einsetzen zu können! Es gilt, den Hochlauf zu ermöglichen, statt ihn zu deckeln.

## Echten Klimaschutz ermöglichen!

Die europäische Flottenregulierung bilanziert CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen nur am Auspuff. Emissionen in der Herstellung des Fahrzeugs oder bei der Produktion der Antriebsenergie (Strom, Wasserstoff, Kraftstoffe) werden dagegen nicht einbezogen. Einem neuen Gutachten zufolge ist die EU-Flottenregulierung damit rechtswidrig und verhindert Klimaschutz. Eine gute Klimapolitik sollte aber sämtliche Emissionen über den gesamten Lebenszyklus (Life Cycle Assessment) berücksichtigen.

## Energiesteuer auf regenerative Kraftstoffe senken!

National – und noch besser EU-weit – sollte der Einsatz grüner Kraftstoffe mit einem ermäßigten Energiesteuersatz angereizt werden. Dies würde auch einen anfänglichen Kostennachteil gegenüber fossilen Kraftstoffen ausgleichen.

## Investitionsanreize setzen!

Es sind Investitionsanreize zu schaffen, sodass industrielle Produktionsprojekte realisiert werden können. Die E-Fuels-Produktion könnte mit einer ambitionierten nationalen Mindestquote im zu überarbeitenden Bundes-Immissionsschutzgesetz angereizt werden. Die derzeitigen EU-Mindestquoten für E-Fuels im Luftverkehr sind kein ausreichender Investitionsanreiz. Der internationale E-Fuels-Dialog ist fortzuführen und die Roadmap für klimaneutrale Kraftstoffe (siehe Klimaschutzprogramm 2023) sollte zeitnah vorgelegt werden.



## Kein CO<sub>2</sub>-Aufschlag auf Lkw-Maut bei Verwendung grüner Kraftstoffe!

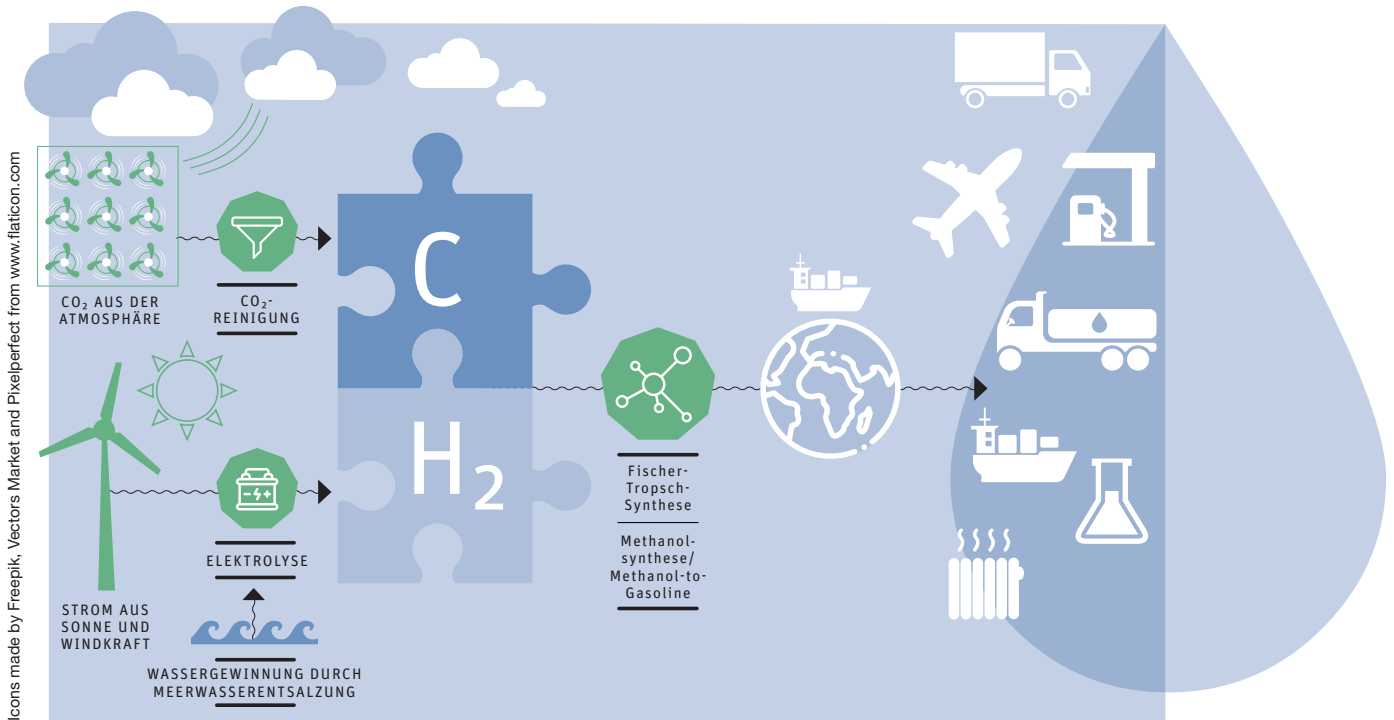
Die nationale Lkw-Maut sollte den Einsatz CO<sub>2</sub>-armer und CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe berücksichtigen, um den Einsatz solcher Kraftstoffe z. B. durch Speditionen anzureizen.

## „Fit for 55“-Regulierungen der EU E-Fuels-tauglich machen!

Pkw- und Lkw-Flottenregulierung, Klassifizierung nachhaltiger Investitionen (Taxonomie), Erneuerbaren-Energien-Richtlinie, Energiesteuerrichtlinie, Euro-Vignettenrichtlinie, EU-Emissionshandel II für Wärme und Verkehr müssen so ausgestaltet werden, dass der E-Fuels-Hochlauf angereizt anstatt verhindert wird!

# Wie werden E-Fuels hergestellt?

Ausschließlich erneuerbar!



## Alles Weitere zu E-Fuels unter

[www.e-fuels.de](http://www.e-fuels.de)

### UNITI-Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4 Millionen Kunden die rund 6.200 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 80 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 50 Prozent die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 80 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: März 2024

