

Berlin, 23. Juli 2018

UNITI-Position

zur EU-Verordnung für die CO₂-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

**Klimaschutzziele sicher erreichen – Wohlstand, Arbeitsplätze und Mobilität sichern:
Anrechenbarkeit von E-Fuels in die Verordnung für die CO₂-Flottenregulierung für Pkw
und leichte Nutzfahrzeuge aufnehmen**

Unsere Forderung:

Um das Klimaschutzpotenzial voll auszuschöpfen und die mit der Energiewende verbundenen Ziele

1. Erhalt der Versorgungssicherheit und Mobilität in Europa,
2. Bezahlbarkeit von Energie und Sozialverträglichkeit,
3. Akzeptanz der europäischen Klimapolitik in der Bevölkerung,

zu erreichen, bedarf es des Grundsatzes der Technologieoffenheit. Dieser ist auch in der Verordnung zur CO₂-Flottenregulierung zu wahren.

⇒ **Aufgrund ihres enormen Klimaschutzpotenzials und ihrer damit einhergehenden Bedeutung müssen E-Fuels in der neuen Verordnung zu CO₂-Grenzwerten durch die Anrechenbarkeit der Treibhausgas-Einsparung auf die EU-Flottenziele für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge berücksichtigt werden.**

Für einen in Zukunft klimaneutralen Verkehrssektor müssen alle Maßnahmen anerkannt werden, die den CO₂-Ausstoß von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen nachhaltig reduzieren können, zugleich wirtschaftlich umsetzbar und für die Menschen akzeptabel sind. Eine tragende Säule spielen dabei E-Fuels.

Die Anerkennung von E-Fuels ist dringend und umgehend in den energie- und klimapolitischen Rahmenbedingungen auf EU-Ebene zu berücksichtigen.

Begründung:

Synthetische Kraftstoffe („E-Fuels“) werden künftig in Europa und weltweit eine tragende Säule beim Klimaschutz bilden. Aktuelle Studien bestätigen:

1. Die heutige **weltweit außerordentliche Marktdominanz flüssiger Energieträger** ist auf ihre **hervorragenden chemisch-physikalischen Eigenschaften** und ihre **hohe technische Zuverlässigkeit** in den Anwendungssektoren zurückzuführen.
2. Flüssige Energieträger sind mit ihrer **hohen Energiedichte** sehr gut **speicherbar** und zudem leicht **transportierbar**.
3. In vielen Bereichen sind flüssige Energieträger auf absehbare Zeit **unentbehrlich** (Beispiele: Luftfahrt, Schiffsverkehr, internationale Gütertransporte auf der Straße, mobile Technik mit hohen Arbeits- und Antriebsleistungen, z. B. Bau-, Landwirtschafts-, Militärfahrzeuge).
4. Eine **Beimischung** von E-Fuels zu konventionellen Kraft- und Brennstoffen gewährleistet einen **nachhaltigen Markthochlauf in allen Verkehrsträgerbereichen** und so zunehmend und nachhaltig Klimaschutz. Übergangsweise lassen sich moderne Biokraftstoffe zur CO₂-Reduzierung einsetzen. [1]
5. Dieser Markthochlauf hat im gesamten Fahrzeugbestand einen enormen und sofort wirksamen Effekt: Werden bei der europa- oder weltweiten **Bestandsflotte die CO₂-Emissionen um 1 Gramm CO₂ pro Kilometer** reduziert (z. B. durch Beimischung von E-Fuels zu konventionellen Kraftstoffen), stellt sich **der gleiche Effekt ein wie bei einer Verbesserung der Neuwagenflotte um 20 Gramm CO₂ pro Kilometer**. [2]
6. **Hunderte Millionen Verbrauchern** in Europa und **hunderttausenden Unternehmen bleiben teure technologische Umstellungen erspart**, da ausnahmslos alle Fahrzeuge im Bestand mit E-Fuels weiter betrieben werden können. Das sind 252 Millionen Pkw, 31 Millionen leichte Nutzfahrzeuge, 6 Millionen Lkw und 725.000 Busse in der EU (ACEA 2017).
7. Die für die Verbraucher **verlässlichen und gewohnten Versorgungsstrukturen** mit flüssigen Energieträgern bis einschließlich in die letzte Versorgungsmeile können erhalten bleiben. Es sind praktisch **keine Umrüstungsinvestitionen** bei einem Wechsel von konventionellen flüssigen Energieträgern zu E-Fuels erforderlich.

8. E-Fuels werden laut mehrerer aktueller Studien **bezahlbar sein**. Nach heutigen Erkenntnissen liegen die **Herstellungskosten im Jahr 2050 bei ca. 1 Euro je Liter**. [1] [3] [4]
9. Auf dem Weg zur Treibhausgasneutralität ist das **Technologiemixszenario weit kostengünstiger als das Elektrifizierungsszenario**. [5]
10. Die Einführung von E-Fuels führt zu **neuen Wertschöpfungsnetzwerken**. **Da heute wirtschaftlich eher wenig entwickelten Regionen** der Welt hervorragende geografisch-klimatische Voraussetzungen für eine **äußerst kostengünstige EE-Stromerzeugung** als Basis zur E-Fuel-Produktion bieten, ergeben sich dort **völlig neue Entwicklungsperspektiven**. E-Fuels werden somit einen Beitrag zur **Bekämpfung von Armut und Migration** leisten. [1]
11. Bei E-Fuels sind deutsche und europäische Firmen und Hochschulen weltweit führend. Zahlreiche **wissenschaftliche Einrichtungen und Industrieunternehmen** befassen sich mit der Schaffung der **Grundlagen für eine schnellstmögliche Markteinführung** von E-Fuels. Gleichzeitig ergeben sich damit auch bedeutende **Exportchancen für den europäischen Maschinen- und Anlagenbau**. [6]

Aus all diesen Gründen wird den E-Fuels als alternativen Kraft- und Brennstoff eine **Schlüsselfunktion bei der Reduzierung von CO₂-Emissionen zukommen**. Dafür muss die Politik entsprechende Rahmenbedingungen schaffen. Übergangsweise sollten moderne Biokraftstoffe anerkannt werden, da sie sofort zu CO₂-Reduzierungen im Markt führen.

An dieser Stelle erlauben wir uns den Hinweis, dass die Wirtschaftsministerkonferenz der Länder mit Beschluss vom 27./28. Juni 2018 am Bostalsee die Bundesregierung aufgefordert hat, *„im laufenden Gesetzgebungsverfahren für die CO₂-Flottenregulierung auf eine ergänzende Regelung zu drängen, die es den Automobilherstellern erlaubt, durch innovative erneuerbare Kraftstoffe (innovative biofuels und strombasierte Kraftstoffe) erzielte Verminderungen der THG-Emissionen auf ihre jeweiligen Flottenverbrauchswerte anzurechnen, wenn diese Reduktionen zweifelsfrei zusätzlich zu den von der RED geforderten THG-Minderungsmengen erreicht werden.“*

Europäische Klimapolitik muss im Interesse Europas weiter gedacht werden!

Für die heute weltweit führende europäische Automobilindustrie ergibt sich mit E-Fuels die Chance, die in Europa besonders ambitionierten CO₂-Ziele verlässlicher und robuster zu erreichen.

Das ermöglicht im Mobilitätssektor eine Transformation mit einem hohen Maß an **Sicherheit für Millionen Arbeitsplätze** nicht nur bei den **Automobilherstellern**, sondern auch bei **Dienstleistern** und in den **gewaltigen Zulieferbereichen**. Die **Standortsicherung einer Schlüsselindustrie in Europa** und die damit verbundene **Sicherung der sozialen Lebensverhältnisse der Menschen in Europa** darf bei klimapolitischen Entscheidungen **keinesfalls aus dem Blickfeld** geraten.

Bei einer **alleinigen Orientierung auf E-Mobilität** sind bei der Anschaffung eines Neuwagens mit einem effizienten Verbrennungsmotor nach aktueller Fassung der Verordnung **hohe Preissteigerungen** zu erwarten.

Die Folgen sind programmiert:

- Allen europäischen Privathaushalten entstehen empfindliche finanzielle Mehrbelastungen. Neben der Mittelschicht trifft es am stärksten Haushalte mit ohnehin sozial angespannten Verhältnissen.
- Kaufkraft und Wohlstand sinken.
- Die Akzeptanz für die Klimapolitik der Europäischen Union in der Bevölkerung nimmt ab.

Enge Technologievorgaben, empfindliche Kostensteigerungen und die massive Gefährdung von Arbeitsplätzen in einer heute führenden Schlüsselindustrie in Europa wären ein fatales Signal für alle Bürger in den EU-Mitgliedstaaten. Insofern kommt einer ambitionierten, gleichzeitig aber auch ausgewogenen und technologieoffenen europäischen Klimapolitik eine große Bedeutung zu.

Für Rückfragen oder weitere Gespräche stehen Ihnen die Ansprechpartner jederzeit gern zur Verfügung.

Ihre Ansprechpartner:

RA Elmar Kühn
Hauptgeschäftsführer

kuehn@uniti.de

Dirk Arne Kuhr
Geschäftsführer

kuhrt@uniti.de

Quellen:

[1] Prognos AG, Fraunhofer UMSICHT, Deutsches Biomasseforschungszentrum, *Status und Perspektiven flüssiger Energieträger in der Energiewende*, Juni 2018, abrufbar unter <https://www.prognos.com/publikationen/alle-publikationen/816/show/5bdf1146a5ce34591f175b9dcb2c57e8/>

[2] Verband der Automobilindustrie, *VDA-Politikbrief 01/2018*

[3] Agora Verkehrswende, Agora Energiewende und Frontier Economics, *Die zukünftigen Kosten strombasierter synthetischer Brennstoffe*, Juli 2018, abrufbar unter https://www.agora-energiawende.de/fileadmin/Projekte/2017/SynKost_2050/Agora_SynCost-Studie_WEB.pdf

[4] Deutsche Energieagentur, Ludwig-Bölkow-Systemtechnik GmbH, *“E-Fuels – The potential of electricity based fuels for low emission transport in the EU”*, November 2017, abrufbar unter <https://www.dena.de/themen-projekte/projekte/mobilitaet/e-fuels-the-potential-of-electricity-based-fuels-for-low-emission-transport-in-the-eu>

[5] Deutsche Energieagentur, *dena-Leitstudie Integrierte Energiewende*, Juni 2018, abrufbar unter <https://www.dena.de/de/integrierte-energiawende/>

[6] J. Pabst, *Neue Energie – E-Fuels. Ein Streifzug durch Forschung und Entwicklung*, energie+MITTELSTAND 3-2017, S. 18–25