

Berlin, 08.11.2018

**UNITI-Stellungnahme** zum  
**Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur erstmaligen Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge (2018/0143 (COD)) vom 17. Mai 2018**

Sehr geehrte Frau Sahler,

bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 24. Oktober 2018 nehmen wir im Rahmen der laufenden „*schriftlichen Verbändeanhörung über den VO-Vorschlag für erstmalige CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge*“ gerne Stellung.

**UNITI-Position**

- UNITI begrüßt, dass die Europäische Kommission ihren Vorschlag zur Festlegung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge zur Diskussion gestellt hat. Dieser knüpft das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich auch für schwere Nutzfahrzeuge erstmalig an konkrete und verbindliche Zielvorgaben.
- Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei schweren Nutzfahrzeugen schnell und effizient zu reduzieren, ist die **Anrechenbarkeit von flüssigen synthetischen Kraftstoffen** aus erneuerbaren Energien – sogenannte **E-Fuels** – **auf die Flottenemissionen** zwingend erforderlich.
- Im Kommissionsvorschlag ist eine solche Anrechenbarkeit bisher nicht vorgesehen. Dabei **wirken** nur E-Fuels **im gesamten Bestand der Fahrzeugflotten**. Im Pkw-Segment wirke eine Einsparung von 1g CO<sub>2</sub> im Fahrzeugbestand durch die Beimischung von synthetischen Kraftstoffen beispielsweise ebenso effektiv, wie eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkw-Neuwagen um 20 g. Das verdeutlicht die große **Hebelwirkung** von E-Fuels auch **bei schweren Nutzfahrzeugen**, um **kosteneffizient** und **effektiv** CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken sowie die Klimaschutzziele zu erreichen.

➤ Wir rufen die Bundesregierung daher dazu auf, sich für einen **technologieoffenen Ansatz** und für die **Anrechenbarkeit von synthetischen Kraftstoffen** (sogenannten E-Fuels) auf die EU-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge einzusetzen.

## Begründung im Detail

- Gemäß Art. 1 des Verordnungsentwurfs (vgl. 2018/0143 (COD), S. 23) schlägt die Europäische Kommission konkret vor, die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge (Lkw über 3,5 Tonnen) gegenüber dem Referenzjahr 2019 wie folgt zu senken:
  - a) im Zeitraum 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029 um 15 %,
  - b) ab dem 1. Januar 2030 um mindestens 30 %.In einem zweiten Schritt könnten dann 2022 auch andere schwere Nutzfahrzeuge wie kleinere Lkw, Busse und Anhänger folgen (vgl. Erwägungsgrund 34, S. 22).
- Um diese anspruchsvollen CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele bei neuen schweren Nutzfahrzeugen zu erreichen, bedarf es Instrumenten, die bereits heute zur Verfügung stehen, eine möglichst **große Hebelwirkung** zur effektiven CO<sub>2</sub>-Verringerung besitzen und dabei **kosteneffizient** sind. Ein **technologieoffener Ansatz** ist hierfür essenziell. Außerdem sollten die Emissionen von Kraftstoffen nicht nur am Fahrzeug (Tank-to-Wheel) sondern entlang ihres Produktionsprozesses gewertet werden (**Well-to-Wheel**), um die Emissionen nicht in andere Wirtschaftssektoren zu verschieben.
- Alle Prognosen sehen eine hohe **Zunahme des Verkehrsaufkommens** auf der Straße. Auch die EU-Kommission erwartet, dass ohne weitere Maßnahmen „die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus schweren Nutzfahrzeugen im Zeitraum 2010–2030 wegen des wachsenden Verkehrsaufkommens voraussichtlich um 9 % steigen“ werden (vgl. S. 1). Daher sollten unserer Auffassung nach alle Maßnahmen ergriffen werden, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von schweren Nutzfahrzeugen schnell und nachhaltig reduzieren. Dabei werden synthetische Kraftstoffe, die aus Wasser, Kohlenstoffdioxid und erneuerbarem Strom hergestellt werden – sogenannte E-Fuels –, eine tragende Rolle spielen müssen. Mehrere **neue Studien** (dena, Prognos, Frontier Economics) haben gezeigt, dass **ohne E-Fuels die Klimaschutzziele im Verkehr nicht erreichbar** sind.
- Denn der größte Vorteil von E-Fuels ist, dass sie **im gesamten Fahrzeugbestand wirken**. Diese hochmodernen **treibhausgasneutralen** Kraftstoffe haben damit eine deutlich größere Hebelwirkung als Lösungen, die sich nur auf die Emissionen von Neufahrzeugen konzentrieren. Im Pkw-Segment wirke beispielsweise eine Einsparung von 1g CO<sub>2</sub> im Fahrzeugbestand durch die Beimischung von synthetischen Kraftstoffen ebenso effektiv, wie eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen um 20g. **Bei schweren Nutzfahrzeugen** können E-Fuels damit einen **deutlichen Beitrag zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** beitragen.

- Darüber besitzen haben synthetische Kraftstoffe die gleichen Vorteile herkömmlicher Kraftstoffe: Sie haben eine **hohe Energiedichte**, sind **gut speicherbar** und **leicht transportierbar**. Deshalb ist eine **hohe Akzeptanz bei Verbrauchern** zu erwarten, denen teure **Technologieumstellungen erspart bleiben**. Zudem kann die etablierte, **verlässliche Infrastruktur** (Raffinerien und Tankstellen) weiter genutzt werden. Und mittelfristig werden die Herstellungskosten synthetischer Kraftstoffe laut mehrerer aktueller Studien auch bei ca. 1 Euro je Liter liegen. Flüssige Kraftstoffe bleiben damit **bezahlbar**.
- Auch aus industriepolitischer Sicht spricht vieles für E-Fuels: **In Schlüsseltechnologien für die Herstellung synthetischer Kraftstoffe sind europäische Firmen und Hochschulen weltweit führend**. Zahlreiche wissenschaftliche Einrichtungen und Industrieunternehmen befassen sich mit der Schaffung der Grundlagen für eine schnellstmögliche Markteinführung von synthetischen Kraftstoffen. Gleichzeitig ergeben sich damit auch bedeutende Exportchancen für den europäischen Maschinen- und Anlagenbau. Synthetische Kraftstoffe verhindern einen massiven Abbau von hochqualifizierten Arbeitsplätzen in der europäischen Automobilindustrie, der durch einen politisch forcierten Übergang zur batterieelektrischen Mobilität und eine Abkehr vom Verbrennungsmotor zu befürchten steht. **Aktuelle Untersuchungen des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW)** in Kooperation mit **Frontier Economics** von September 2018 sowie des **Weltenergieerates** von Oktober 2018 zeigen das hohe wirtschaftliche Potenzial für Deutschland.
- E-Fuels verbrennen auch deutlich sauberer als herkömmliche Kraftstoffe, sodass verkehrsbedingte Luftschadstoffemissionen wie **NO<sub>x</sub>- und Feinstaub effektiv gesenkt** werden – ein zentrales Anliegen des Kommissionsentwurfs (vgl. S. 16).
- Letztlich unterstützt die Anrechenbarkeit von E-Fuels auf die Flottengrenzwerte auch die europäischen **KMU und Kleinstunternehmen**, die die Europäische Kommission mit ihrem Verordnungsentwurf schützen und in ihrer Wettbewerbsfähigkeit stärken will (vgl. S. 1-2). Viele dieser Unternehmen können sich eine Modernisierung ihres Fuhrparks nur in sehr begrenztem Maße leisten. Die **Alternativen zum Diesel-Lkw** sind auf absehbare Zeit mit **deutlich höheren Anschaffungskosten** verbunden. Nach der gängigen Nutzungsdauer eines Diesel-Lkw von mehreren Jahren, werden diese zumeist über den **Zweitverwertungsmarkt** ins Ausland veräußert, um neue Lkw zu finanzieren. Insbesondere für LNG- oder batteriebetriebene Lkw **fehlt zumeist die Ladeinfrastruktur** in den Abnehmerländern, sodass der Weiterverkauf der Fahrzeuge und damit die **Finanzierung neuer moderner Lkw für KMU deutlich erschwert** würden.

Aus den oben genannten Gründen bedarf es einer Anerkennung erneuerbarer synthetischer flüssiger Kraftstoffe bzw. deren **Anrechenbarkeit auf die Flottengrenzwerte** sowie eines **technologieoffenen Ansatzes** in der Regulierung, um die Treibhausgasemissionen schwerer Nutzfahrzeuge schnell und effizient zu reduzieren.

Wir fordern daher die Bundesregierung auf, sich bei den anstehenden Verhandlungen auf EU-Ebene für die Anrechenbarkeit von synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) auf die CO<sub>2</sub>-Flottenziele für neue schwere Nutzfahrzeuge einzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen



RA Elmar Kühn  
Hauptgeschäftsführer

**Kontakt:**  
UNITI e.V.  
Jägerstraße 6  
10117 Berlin  
Tel.: 030/755 414-300  
E-Mail: [info@uniti.de](mailto:info@uniti.de)



### Über UNITI

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des Mineralölmittelstandes in Deutschland. Die etwa 1.100 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Täglich kommen etwa 4,5 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben rund 6.000 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent.