
Strafzahlungen bis zu 10.000 Euro könnten fällig werden

Das Ringen um Emissionsstandards geht weiter, wenn sich heute gleich 17 Verbände und Interessengruppen plus 27 Unternehmen mit einem offenen Brief an Bundesregierung und Bundestag wenden. Die Logistik- und Busbranche sowie die Kraftstoff-, Nutzfahrzeug- und Zulieferindustrie wollen erreichen, dass die Bundesregierung sich in den anstehenden Verhandlungen im Europäischen Rat für eine technologie neutrale Regelung mit Anerkennung erneuerbarer Kraftstoffe für einen effektiveren und schnelleren Klimaschutz im Verkehrssektor einsetzt.

Das Transportaufkommen im Güter- und Personenverkehr – so der Brief – werde weiter steigen. Trotz laufender Effizienzsteigerungen bei den Fahrzeugen und trotz Bündelung der Verkehre werde das zu einem Anstieg der CO₂-Emissionen führen, weil die meisten Motoren mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden. Als einzigen Ausweg aus dieser Entwicklung nennt der Brief „eine technologie neutrale Ausgestaltung der CO₂-Regulierung für neue schwere Nutzfahrzeuge“.

Nutzfahrzeuge ohne lokale CO₂-Emissionen werden in Zukunft eine wichtige Rolle für den Klimaschutz einnehmen. „Angesichts der nur schrittweisen Marktdurchdringung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, der Unsicherheit über die Marktakzeptanz seitens der Flottenbetreiber und des nur langsamen Aufbaus eines angemessenen Tank- und Ladenetzes“ könnten erneuerbare Kraftstoffe aber bereits heute einen erheblichen Beitrag zur Reduktion verkehrsbedingter CO₂-Emissionen leisten und sollten daher in den Regularien gebührend berücksichtigt werden.

Der Brief verweist auf Studien, die ein erhebliches Mengenpotenzial bei erneuerbaren Kraftstoffen sehen. Aktuell wird der Hochlauf der Produktion europaweit durch Fördermaßnahmen unterstützt. Der aktuelle Vorschlag der EU-Kommission zu CO₂-Emissionsstandards für schwere Nutzfahrzeuge konterkariere diese Bemühungen, meinen die Autoren. Es gelte aber vielmehr, diese Klimaschutzbemühungen durch zusätzliche Anreize weiter zu unterstützen.

Der Regelungsvorschlag der EU-Kommission zur Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/1242 zu CO₂-Emissionsstandards für neue schwere Nutzfahrzeuge ist nicht technologie neutral, stellen die Autoren fest. Er führe zu einer technologischen Festlegung auf batterieelektrische- und brennstoffzellenelektrische Antriebe sowie Wasserstoffmotoren. Fahrzeughersteller und Zulieferer müssen also auf diese Technologien zurückgreifen, wenn sie die Vorschriften erfüllen wollen.

Die technologische Festlegung schränkt die Möglichkeiten von Speditionen, Transport- und Busunternehmen ein, Nutzfahrzeuge mit erneuerbaren Kraftstoffen wie Bio-LNG, eLNG, Bio-CNG, HVO100, B100 und auch mit strombasierten synthetischen Kraftstoffen klimaneutral oder emissionsarm zu betreiben. Die Autoren stellen fest, damit werde auch ein hohes Potenzial zur Einsparung von CO₂-Emissionen bei dem Antrieb von Nebenaggregaten wie Kühlgeräten verhindert. Die Forderung an die Politik. „Damit erneuerbare Kraftstoffe ihre entscheidende Rolle bei der Transformation des Nutzfahrzeugsektors spielen können, muss das für die CO₂-Regulierung notwendige Fahrzeug-Emissionsberechnungstool um einen technologie neutralen Kraftstofffaktor ergänzt werden.“

Zurzeit arbeitet das Tool unter der falschen Annahme, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausschließlich mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden. Das entspricht jedoch nicht der Realität in Europa. In der EU-Datenbank Shares werden die heute im Verkehr eingesetzten Mengen an erneuerbaren Kraftstoffen erfasst. Basierend auf diesen Daten könnte ein Kraftstofffaktor bei der endgültigen Zertifizierung der CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs den tatsächlich geleisteten Emissions-Reduktionsbeitrag dieser Kraftstoffe berücksichtigen.

Als Beispiel werden die Gassorten CNG/LNG genannt: Rund 15 Prozent der in der EU getankten Menge stammen aus biogenen Quellen. Es ist deswegen – so der Brief – nicht nachvollziehbar, „dass dieser Emissions-Reduktionsbeitrag den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren nicht angerechnet wird“. Durch die falsche Annahme eines 100-prozentig fossilen Betriebs können CO₂-Strafzahlungen von bis zu 10.000 Euro pro Fahrzeug fällig werden.

Der Autoren des offenen Briefs: „Wir appellieren daher an die Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene aktiv für die Einführung eines Carbon-Correction-Factors in die Regelung der CO₂-Emissionsstandards für schwere Nutzfahrzeuge einzusetzen“ (aum)

Bilder zum Artikel



Shell-Station mit LKW.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Shell
