

Pressemitteilung

Offener Brief der Verkehrs- und Energiebranche

Erneuerbare Kraftstoffe für Lkw-Flottengrenzwerte anerkennen

Berlin, 28. September 2023. Im Schwerlastverkehr kann der Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe erheblich zum Klimaschutz beitragen. Bei den weiteren Verhandlungen über zukünftige CO₂-Emissionsstandards für schwere Nutzfahrzeuge muss sich Deutschland auf EU-Ebene deshalb für die Einführung eines Carbon-Correction-Factor einsetzen. Mehr als 60 Unternehmen und Verbände der Verkehrsbranchen sowie der Kraftstoff-, Nutzfahrzeug- und Zulieferindustrie haben die Bundesregierung und den Bundestag hierzu in einem offenen Brief aufgefordert. Nur so kann EU-Recht sämtliche Optionen zur CO₂-Vermeidung im Verkehrssektor berücksichtigen.

Bei schweren Nutzfahrzeugen stellt die Transformation zur Klimaneutralität eine besonders große Herausforderung dar. Insbesondere der Aufbau leistungsfähiger Initialnetze für Strom und Wasserstoff wird noch einige Jahre benötigen. Sämtliche Prognosen gehen von einem kontinuierlichen Verkehrswachstum auf der Straße aus. Umso wichtiger werden wirksame Maßnahmen und die Verbreiterung des Handlungsfelds zur Reduzierung der CO₂-Emissionen. Neben Batterie- und Wasserstoff-Fahrzeugen können auch konventionelle Lkw mit Verbrennungsmotor einen großen Beitrag leisten, sofern sie mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden. Hier muss dringend nachgeschärft werden, indem die der geplanten Regulierung zugrundeliegende Emissionsberechnung um einen technologieneutralen Kraftstofffaktor, den Carbon-Correction-Factor, ergänzt wird.

Der Entwurf für die Novellierung der CO₂-Emissionsstandards für neue schwere Nutzfahrzeuge (Verordnung (EU) 2019/1242) benachteiligt schwere Lkw mit Verbrennungsmotoren, indem eine Bewertung unter der Annahme erfolgt, diese würden ausschließlich mit fossilen Kraftstoffen betrieben. Heute stammen bereits 15 Prozent der in der EU getankten CNG- und LNG-Mengen aus erneuerbaren Quellen. Dies muss bei der Berechnung der CO₂-Emissionswerte von Neufahrzeugen berücksichtigt werden.

Hersteller und Verbände plädieren in ihrem offenen Brief dafür, die für die CO₂-Regulierung notwendige Emissionsberechnung von

Pressekontakt:

Telefon: +49 (0) 30 40 50 228-12
Telefax: +49 (0) 30 40 50 228-88
E-Mail: Presse@dslv.spediteure.de

www.dslv.org
[linkedin.com/company/spediteure](https://www.linkedin.com/company/spediteure)

Neufahrzeugen um einen technologieneutralen Kraftstofffaktor, den sogenannten Carbon-Correction-Factor, zu ergänzen.

„Der Logistiksektor hat zur CO₂-Reduzierung heute noch zu wenig Alternativen. Der EU-Verordnungsentwurf 2023/0042 (COD) legt ausschließlich den Tank-to-Wheel-Ansatz zugrunde und rechnet dadurch die tatsächlichen CO₂-Emissionen der Nutzfahrzeugflotten nicht an. Wenn die durch den Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen in Verbrennungsmotoren heute schon realisierbaren Klimaschutzenerfolge gesetzestechnisch nicht berücksichtigt werden, verleiht Brüssel eine große Chance“, warnt Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik.

„Die Einführung des Carbon-Correction-Factor wäre ein wichtiger erster Schritt, um den Klimaschutz mit erneuerbaren Kraftstoffen im Schwerlastverkehr voranzubringen. Jedoch muss die Politik darüber hinaus dringend noch weitere Maßnahmen ergreifen, um Investitionen in die Produktion solcher Fuels voranzubringen“, betont Prof. Christian Küchen, Hauptgeschäftsführer en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie. So sei es dringend erforderlich, die von der EU-Kommission vor mehr als 2 Jahren vorgeschlagene Reform der EU-Energiesteuerrichtlinie endlich umzusetzen.

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVB durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetriebe, die mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 135 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: Juli 2022). Die Mitgliederstruktur des DSLVB reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über größere, inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten. Der DSLVB ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.