

# WETTBEWERBSGLEICHHEIT UND MARKTCHANCEN FÜR ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE

BESCHLUSSVORLAGE DER MIT-KOMMISSION ENERGIE, UMWELT, BAU UND VERKEHR  
AN DEN BUNDESVORSTAND AM 25. JUNI 2019

Um die Klimaverträglichkeit aller Fahrzeuge und Verkehrsträger objektiv bewerten und daraus politische Entscheidungen abzuleiten zu können, müssen alle CO<sub>2</sub>-Quellen innerhalb der Herstellungs- und Nutzungskette erfasst werden. Die aktuelle Betrachtung, die sich ausschließlich auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Fahrbetrieb konzentriert, begünstigt einseitig Elektromobilität. Sie führt nicht zu CO<sub>2</sub>-Reduzierung im Verkehrssektor, da herstellungsbezogene Emissionen in anderen Sektoren außer Acht gelassen werden. Vielmehr soll eine „Well-to-Wheel“-Berechnung vorgenommen werden, die technologieoffen ist und einen fairen Wettbewerb der Antriebe gewährleistet. Dabei werden alle Emissionen bei der Fahrzeug- und Kraftstoffproduktion in Betracht gezogen.

Ein Hebel, kurzfristig CO<sub>2</sub>-Reduktionspotenziale zu erschließen, ist die Nutzung von alternativen Kraftstoffen. Diese können beispielsweise mit Power-to-Gas/Liquid-Verfahren aus Windstrom erzeugt werden. So können zukünftige Flottenziele bis hin zur CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität auch mit Verbrennungsmotoren erreicht werden. Allerdings werden derzeit die so erzielten Treibhausgasminderungen aufgrund der geltenden EU-Regulation nicht auf den Flottenemissionswert der Fahrzeughersteller angerechnet. Damit entsteht das Dilemma, dass CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe zwar einen realen Klimaschutzbeitrag leisten, dieser aber bei den Flottengrenzwerten keine Berücksichtigung finden. Das nimmt den Anbietern jeglichen Anreiz, die Technologie zur Marktreife zu führen.

Auch wenn sich das Europäische Parlament aktuell gegen eine Anrechnung von synthetischen Kraftstoffen ausgesprochen hat, haben die Mitgliedsstaaten im Umweltrat beschlossen, sich 2023 im Rahmen einer Überprüfung, erneut damit zu befassen.

## **Die MIT fordert:**

Neben der Elektrifizierung der Antriebe muss der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor durch den Einsatz von gasförmigen oder flüssigen synthetischen Kraftstoffen weiter reduziert werden. Für den Nachweis des Inverkehrbringens von synthetischen Kraftstoffen, deren Menge und nachhaltige CO<sub>2</sub>-Reduzierung zweifelsfrei nachweisbar sind, sollte der Hersteller eine CO<sub>2</sub>-Gutschrift für die mit diesen Kraftstoffen versorgten Fahrzeuge erhalten. So sollten die nachweisbar verringerten Emissionswerte direkt auf den Flottenemissionswert der Neufahrzeuge des jeweiligen Herstellers anrechenbar sein. Voraussetzung ist, dass diese Kraftstoffe nicht zur Erfüllung der CO<sub>2</sub>-Minderungsquote der Mineralölhersteller herangezogen werden. Eine solche Anrechnung kann einfach erfolgen, indem die heutige Regulierung zu „Spezifische Emissionszielvorgaben für mit alternativem Kraftstoff betriebenen Fahrzeugen (Artikel 6 der Richtlinie 443/2009, sog. E85-Artikel) modifiziert wird.