



Berlin, 24. Oktober 2023

Pressemitteilung

Neue Studie unterstreicht: CO₂-Emissionen von Fahrzeugen müssen klimagerecht bilanziert werden!

Auf EU-Ebene laufen derzeit Verhandlungen zur zukünftigen Regulierung von CO₂-Emissionen von Pkw- und Lkw-Neufahrzeugen. UNITI setzt sich dafür ein, diese Emissionen zukünftig über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs zu betrachten, statt wie bisher nur „am Auspuff“, sprich während der Nutzungsphase. Gestützt wird diese Position von einer neuen Studie.

Die reale Klimabilanz eines Fahrzeugs hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, wie beispielsweise der CO₂-Intensität des zum Antrieb genutzten Strom- oder Kraftstoffmixes oder den CO₂-Emissionen für die Herstellung der Fahrzeugkomponenten wie etwa der Batterie. Die aktuell auf europäischer und damit auch auf nationaler Ebene geltende Regulierung bilanziert jedoch nur CO₂-Emissionen während des Fahrbetriebs. Die Erfassung erfolgt am Auspuff, die Bilanzierung wird daher als „Tailpipe“-Ansatz (engl. für Auspuff) bezeichnet. „Klimapolitisch sinnvoller wäre aber eine ganzheitliche Betrachtung der CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs“, so UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn. Eine solche ganzheitliche Bilanzierung („Life cycle assessment“-Ansatz bzw. LCA) bildet in der EU-Gesetzgebung bereits für viele Produkte den Normalfall.

UNITI: „Tailpipe-Ansatz verhindert echten Klimaschutz“

Das EU-Parlament hatte die federführende EU-Kommission bereits im Jahr 2019 aufgefordert, eine ganzheitliche CO₂-Betrachtung in die Regulierung einzubringen.¹ Mit der in diesem Jahr vorgenommenen Änderung der Pkw-Flottenregulierung wurde die EU-Kommission erneut aufgefordert, bis 2025 eine entsprechende Methodik zu erarbeiten.² Elmar Kühn von UNITI: „Bislang hält die EU-Kommission aber starr am „Tailpipe“-Ansatz fest und verhindert damit echten Klimaschutz.“ Denn nur bei Nutzung einer ganzheitlichen Betrachtung werden „versteckte“ Emissionen etwa bei der Herstellung des Ladestroms oder bei der Produktion von Batterien von Elektrofahrzeugen bilanziell erfasst. Gleichzeitig würde die Klimaschutzwirkung von synthetischen Kraftstoffen wie CO₂-armem HVO oder CO₂-neutralen grünstrombasierten E-Fuels anerkannt, was ihren Markthochlauf jeweils anreizen und in der Folge die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs absenken würde.

Studie zeigt: Keine Antriebslösung ist aus Klimasicht per se die vorteilhafteste

Unterstützung erfährt der LCA-Ansatz durch eine neue Studie, die Frontier Economics im Auftrag der UNITI erstellt hat.³ So zeigt diese anhand einer beispielhaften Berechnung der CO₂-Bilanz zweier Antriebsarten eindrücklich, dass die Klimawirksamkeit einer Antriebstechnologie vom Einzelfall abhängt. Keine Antriebslösung ist aus Klimasicht per se die vorteilhafteste, sondern es kommt maßgeblich auf Faktoren wie etwa den CO₂-Abdruck der Herstellung, die Fahrzeuggröße oder die

¹ Vgl. Verordnung (EU) 2019/631, Erwägungsgrund 50

² Vgl. Verordnung (EU) 2023/851

³ https://www.uniti.de/fileadmin/user_upload/RPT-Frontier-UNITI_LCA_Studie-18-08-2023_stc_neu.pdf

Nutzungsdauer an. Je nach Fall kann sich somit ein Fahrzeug mit batterieelektrischem Antrieb oder eines mit einem Verbrennungsmotor als vorteilhafter bezüglich der CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus erweisen.

Wirksamer Klimaschutz setzt ehrliche Emissionsbilanzierung voraus

UNITI sieht die europäische Politik und die Bundesregierung als Mitgesetzgeber gefordert, die in der Pkw-Flottenregulierung enthaltene Forderung nach Einführung des LCA-Ansatzes gegenüber der EU-Kommission durchzusetzen und möglichst zeitnah eine realistische Betrachtung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen einzuführen. UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn: „Bilanzierungstricks wie beim „Tailpipe“-Ansatz helfen dem Klima nicht. Wirksamer Klimaschutz im Straßenverkehr setzt vielmehr eine ehrliche Erfassung aller Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs voraus.“

Über UNITI:

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert rund 90 Prozent des Energiemittelstands in Deutschland und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen. Rund 70 Prozent der freien Tankstellen und rund 40 Prozent der Straßentankstellen sind bei UNITI organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit festen, flüssigen und gasförmigen Energieträgern im Wärmemarkt. Ebenso zum Verband zählen die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Pressekontakt:

Alexander Vorbau, M.A.

Leiter Kommunikation

Tel.: (030) 755 414-520

E-Mail: vorbau@uniti.de

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V.