

EU-Flottenregulierung für Pkw

## Optionen für Klimaschutz erweitern – alternative Kraftstoffe anerkennen

**Der Einsatz CO<sub>2</sub>-neutraler Kraftstoffe muss in der EU-Flottenregulierung als Klimaschutzoption für Pkw anerkannt werden – gleichgestellt mit Strom für batteriebetriebene Fahrzeuge. Das fordert der en2x –Wirtschaftsverband Fuels und Energie anlässlich der IAA Mobility in München. „Dem schnellen Hochlauf der E-Mobilität kommt eine enorm wichtige Rolle zu, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen. Das wird aber keineswegs ausreichen“, so en2x-Hauptgeschäftsführer Prof. Christian Küchen. „Darum ist jetzt bei der Revision der Flottenregulierung die Einführung einer Kategorie für Fahrzeuge notwendig, die ausschließlich CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe (Carbon Neutral Fuels, CNF) tanken und die vergleichbar zu E-Fahrzeugen als Null-Emissionsfahrzeuge in dieser Regulierung bewertet werden.“**

Bislang lässt die EU-Flottenregulierung für Pkw den Einsatz solcher klimaschonenden Fuels außen vor. „Das ist kontraproduktiv“, kritisiert Küchen. Die Basis für Klimaschutzoptionen müsse erweitert werden. „Wichtig ist dabei, dass die Kraftstoffe für diese neue Fahrzeugkategorie in der Flottenregulierung zusätzlich zu den bestehenden Treibhausgasminderungsvorgaben der Kraftstofflieferanten in Verkehr gebracht werden. Denn beim Vorschlag geht es nicht darum, eine Langfristperspektive für fossile Kraftstoffe zu schaffen, sondern darum, eine zusätzliche echte Klimaschutzoption zu ermöglichen. Die Option dieser Fahrzeugkategorie könnte insbesondere auch für neue Plug-in-Hybrid- oder Range-Extender-Fahrzeuge langfristig attraktiv sein, die verhältnismäßig selten Kraftstoffe benötigen, da sie meist im Elektrobetrieb gefahren werden können.“

Darüber hinaus gibt es ein weiteres wichtiges Argument, diese Öffnung zu ermöglichen: Im heutigen Pkw-Bestand Deutschlands haben 96 Prozent der Fahrzeuge einen Verbrennungsmotor und es werden voraussichtlich noch viele Millionen in den nächsten Jahren dazukommen. Auch wenn der Bestand dieser Fahrzeuge langsam zurückgehen wird, werden hier große Mengen erneuerbarer Kraftstoffe benötigt. Die Investitionen in den Hochlauf fortschrittlicher Kraftstoffe wird es jedoch kaum im notwendigen Umfang geben, wenn keine Langfristperspektive in diesem Markt gegeben ist. Diese Perspektive könnte durch eine entsprechende Anpassung der Flottenregulierung geschaffen werden.

„Um die Betankung solcher CNF-Fahrzeuge einfach und flächendeckend zu ermöglichen, ist keine getrennte Kraftstofflogistik erforderlich. Diese würde nur unnötig den logistischen Aufwand und damit die Emissionen und Kosten für diese Lösung steigen lassen“, so Küchen. Es müsse nur sichergestellt werden, dass die in diese Fahrzeuge getankten Kraftstoffmengen erfasst werden – unabhängig davon, welcher Kraftstoff genau in den Tank fließt – und dass diese Mengen auch zusätzlich zu bestehenden Quotenverpflichtungen in den Markt kommen. Selbstverständlich hätten für die klimaschonenden Kraftstoffe die Nachhaltigkeitskriterien der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED zu gelten. „Kraftstoffe, die die Vorgaben der RED erfüllen, müssen auch für diese Fahrzeugkategorie nutzbar sein.“