
Uniti fordert Reform der CO2-Messmethodik

Der Bundesverband Mittelstand Energie, Uniti, hält nichts von dem Vorschlag einiger Fahrzeughersteller die für kommendes Jahr vorgesehene Verschärfung der CO2-Flottengrenzwerte aufzuschieben und fordert stattdessen eine grundsätzliche Reformierung der Pläne.

Die EU will den CO2-Ausstoß von Pkw bis 2035 schrittweise auf null reduzieren. Bei Überschreiten der Flottengrenzwerte drohen Fahrzeugherstellern empfindliche Strafzahlungen. Zur Bilanzierung wird bislang der so genannte Tailpipe-Ansatz (engl. für Auspuff) herangezogen, der ausschließlich den Schadstoffausstoß im Fahrbetrieb betrachtet. Bei dieser Methode bleiben unter anderem die CO2-Emissionen unberücksichtigt, die bei der Produktion eines Fahrzeugs und seiner Komponenten sowie bei der Herstellung der Antriebsenergie – bei Elektroautos also des Ladestroms – entstehen. Die CO2-Minderung durch klimaschonende, erneuerbarer Kraftstoffe, wie grünstrombasierte e-Fuels, spielt in den Betrachtungen keine Rolle. Den Tailpipe-Ansatz sieht Uniti als eines der größten Hemmnisse für den Produktionshochlauf synthetischer Kraftstoffe.

„Statt auf eine Verschiebung der vorgesehenen Verschärfung der Flottengrenzwerte zu setzen, sollten die Fahrzeughersteller, aber auch die Bundesregierung vielmehr auf europäischer Ebene darauf hinwirken, dass die CO2-Minderungswirkung von erneuerbaren Kraftstoffen durch die Einführung des Lebenszyklusansatzes, der die CO2-Bilanz eines Neufahrzeugs und der verwendeten Antriebsenergie in allen Phasen erfasst, endlich in der EU-Flottenregulierung Anerkennung findet“, fordert Uniti-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn. Damit würde Technologieoffenheit hergestellt und Verbrennungsmotoren, die klimaschonend mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, könnten dann in einem fairen Wettbewerb mit alternativen Antriebskonzepten wie der Elektromobilität um die Gunst der Kunden konkurrieren. „Das entspricht den Wünschen der Autofahrer, hilft, die Klimaziele zu erreichen und unterstützt den Automobilstandort Deutschland, dessen Wohl ganz wesentlich auf dem Verbrennungsmotor basiert“, so Kühn.

Bereits in der Flottenregulierung für Pkw aus dem Jahr 2019 wird die EU-Kommission dazu aufgefordert, diesen Ansatz zu prüfen. Dieser Aufforderung ist die Kommission laut Verband bislang nicht nachgekommen. Eine erneute Aufforderung in der Regulierung 2023 besagt, dass die EU-Kommission bis zum Jahr 2025 eine Prüfung vorzunehmen hat. Zudem habe ein Rechtsgutachten jüngst gezeigt, dass „durch die überholte Messmethodik“ des Tailpipe-Ansatzes in der Flottenregulierung EU-Grundrechte und EU-Grundsätze verletzt würden, erklärt Uniti. Dem Gutachten zufolge sei die EU-Kommission des Weiteren für die Erhebung und Vereinnahmung von Strafzahlungen bei Überschreiten der Flottenziele nicht zuständig, wodurch die rechtliche Grundlage für die angedrohten Strafzahlungen fehle. (aum)

Bilder zum Artikel



Einige Autohersteller wie Porsche und Toyota testen e-Fuels bereits im Motorsport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
