

# Pressemitteilung

---

## **DSLVL zum Kommissionsvorschlag über CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Lkw-Flotten**

### **EU muss sämtliche Optionen zur Emissions-senkung ausschöpfen**

**Berlin, 15. Februar 2023. Mit dem Vorschlag der Europäischen Kommission zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge zeigt sich der DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik nur bedingt zufrieden. Nach den Plänen der Kommission sollen ab dem Jahr 2040 neu zugelassene schwere Lkw 90 Prozent weniger Kohlendioxid emittieren als 2019. Bis 2030 soll bereits ein Minderungswert von 45 Prozent erreicht werden, der bis 2035 auf 65 Prozent steigen soll. Einen Anrechnungsmechanismus für alternative Kraftstoffe sieht der am 14. Februar 2023 vorgelegte Verordnungsvorschlag nicht vor. Damit werden Nutzfahrzeugflotten mit Verbrennermotoren sukzessive verdrängt – eine klare Abkehr vom Prinzip der Technologieneutralität.**

Hierzu DSLVL-Hauptgeschäftsführer Frank Huster: „Für die Wende zur CO<sub>2</sub>-freien Logistik erhöht die Kommission den Druck auf Mitgliedstaaten und Wirtschaft. Mit ihrem ambitionierten Verordnungsvorschlag schafft die Brüsseler Behörde zwar Planungsleitplanken für den Straßengüterverkehrssektor, gleichzeitig verbaut sie aber Alternativen zur Emissionsreduzierung.“

Speditionshäuser und Logistikdienstleister tragen durch konstante Prozessoptimierungen und die verkehrsträgerübergreifende Organisation effizienter Lieferketten längst zur Emissionsvermeidung bei. Hierfür setzen sie die beste verfügbare Technologie ein. Aus der Perspektive der Logistik sind für den Betrieb von Lkw-Flotten neben dem echten Umweltvorteil und den Total Costs of Ownership das Vorhandensein flächendeckender europäischer Auflade- und Betankungsinfrastrukturen für grüne Energie entscheidend – völlig unabhängig von der dahinterstehenden Antriebstechnologie.

„Wenn die europäischen CO<sub>2</sub>-Minderungsziele Realität werden sollen, müssen Kommission, EU-Parlament und -Rat die Wechselwirkungen ihrer Entscheidungen im Auge behalten. Die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Nutzfahrzeuge muss zwingend mit dem Ausbauhochlauf für ein leistungsfähiges Lkw-Ladenetz in sämtlichen Mitgliedstaaten synchronisiert werden. Brüssel muss

#### **Pressekontakt:**

Markus Wolters  
Referent Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

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

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

deshalb konsequent die Vorgaben der EU-Verordnung über Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe (AFIR) durchsetzen. Gleichzeitig müssen Förderprogramme für die Anschaffung alternativ angetriebener Nutzfahrzeuge und für den Aufbau der korrespondierenden Betankungsmöglichkeiten deutlich ausgeweitet werden“, fordert Huster.

Dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die überwiegende Mehrheit der Fahrzeuge im gewerblichen Straßengüterverkehr heute nicht an öffentlichen Tankstellen betankt wird, sondern im nicht-öffentlichen Sektor, d. h. an Abgabestellen auf Betriebshöfen. Für die ökologische Wende des Straßengüterverkehrs wird es deshalb entscheiden sein, ob es gelingt, den privaten Sektor wie Güterverkehrszentren, Terminals, Logistik-Hubs, Warenlager, Umschlaganlagen und Häfen nicht nur mit Ladepunkten für alternative Antriebe um-, bzw. auszurüsten, sondern auch an stabile Energieversorgungsnetze anzuschließen.

Für die Zeit bis zur endgültigen Abwicklung des Verbrennermotors im Jahr 2040 muss Deutschland dem Vorbild vieler europäischer Nachbarstaaten folgen und alternative Kraftstoffe wie HVO100 gesetzlich zulassen, wodurch Diesel-Bestandsflotten weitgehend CO<sub>2</sub>-neutral betrieben werden können. Auch der Einsatz von eFuels bietet nach wie vor CO<sub>2</sub>-Minderungspotential.

Huster: „Die Wirtschaftsprognosen sind verhalten optimistisch, das heißt, dass das Güterverkehrsmengenwachstum nicht abreißen wird. Um diesen Trend ökologisch kompensieren zu können, kommt es am Ende darauf an, sämtliche Optionen zur Emissionsreduzierung auszuschöpfen. Hierzu gehören auch Verlagerungsanreize und massive Investitionen in die Infrastruktur der Systeme Schiene und Wasserstraßen, ohne den Hauptlastträger des Güterverkehrs, das Straßennetz, zu vernachlässigen. Denn auch wasserstoff- und elektrisch betriebene Lkw benötigen eine ausgebaute Infrastruktur.“

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLVL 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 DSLVL 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 DSLVL 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.