

# Pressemitteilung

---

## EU-Richtlinie technologieoffen ausgestalten

### CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Lkw-Flotten müssen Kraftstoffalternativen berücksichtigen

**Berlin, 8. Februar 2024.** Ausdrücklich unterstützt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik ein negatives Votum Deutschlands bei der Abstimmung zur Revision der europäischen Richtlinie 2019/1242 über CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für neue schwere Nutzfahrzeuge. Die Abstimmung im EU-Ministerrat soll am morgigen Freitag, 9. Februar 2024 erfolgen. In einem neuen Trilog-Verfahren bestünde die Möglichkeit, der Richtlinie noch den dringend erforderlichen Anrechnungsmechanismus für CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe hinzuzufügen.

Bereits im September 2023 hatte sich der DSLV im Verbund mit mehr als 80 Verbänden und Unternehmen nachdrücklich für eine Anrechnung des CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzials alternativer Kraftstoffe wie HVO100 oder Bio-LNG auf die Lkw-Flottengrenzwerte eingesetzt. Dieser Forderung hatte das Europäische Parlament mehrheitlich zwar entsprochen, im anschließenden Trilog wurde sie aber nicht berücksichtigt.

„Für eine zügige Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrssektors greift eine einseitige Fokussierung auf batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge in der EU-Gesetzgebung viel zu kurz. Noch längst sind die Voraussetzungen für die Antriebswende nicht geschaffen. In den meisten EU-Mitgliedstaaten hinkt der Netzausbau den Bedarfen hinterher, es fehlen die Ladeinfrastrukturen für schwere Nutzfahrzeuge und nach wie vor liegen die Total Costs of Ownership alternativ angetriebener Fahrzeuge weit über denen konventioneller Lkw“, stellt DSLV-Präsident Axel Pläß fest und warnt: „Angesichts des prognostizierten Güterverkehrswachstums auf Europas Straßen sind die Klimaziele, ohne den klimaneutralen Einsatz des Verbrennungsmotor nicht zu erreichen. Es ist deshalb völlig richtig, dass Bundesverkehrsminister Volker Wissing die Diskussion fortführt. Eine Enthaltung in Brüssel wäre keine Blockade, sondern würde zur Versachlichung der Thematik beitragen. Im Mittelpunkt muss das Ergebnis – der CO<sub>2</sub>-freie Güterverkehr – und nicht die Technologie stehen.“

#### Pressekontakt:

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

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

Nicht der Verbrennungsmotor ist das Problem, sondern die Emissionen. Deshalb ist entscheidend, dass die eingesetzte Energie zur CO<sub>2</sub>-Reduktion beiträgt. Das trifft bei grün produziertem Strom für den Batteriebetrieb sicher zu, aber auch bei alternativen Kraftstoffen. Hierfür bedarf es unbedingt eines Anrechnungsmechanismus! Zumindest für den Straßengüterverkehr müssen angesichts des enormen Energiebedarfs alle Technologieoptionen offenbleiben, damit die Dekarbonisierung dieses Sektors funktioniert!

„Möglicherweise wird sich der batteriebetriebene Lkw tatsächlich durchsetzen, sofern die Ladeinfrastruktur steht, diese auch bei Volllast mit grünem Strom gespeist wird und die TCO für den Logistiksektor passen. Aber was ist, wenn nicht?“ fragt Plaß. „Wer den Verbrenner schon jetzt mit einem Enddatum versieht, stoppt seine technologische Weiterentwicklung einschließlich Verbrauchsreduzierung und CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial und schadet dem Klimaschutz mehr, als dass er ihm nützt.“

Das kann nicht im Interesse der Speditions- und Logistikunternehmen sein, die mit der ständigen Optimierung der Logistikprozesse zu den Klimaschutzziele beitragen. Gleichzeitig kämpft die Branche mit wachsenden CO<sub>2</sub>-Abgaben, einem wirtschaftlich schwierigen Marktumfeld und einer tendenziell sinkenden Zahlungsbereitschaft bei Industrie und Handel für die Klimaschutzanstrengungen des Logistiksektors. Plaß: „Was die Wirtschaft jetzt braucht, sind Impulse und keine ideologiegetriebenen Verbote. Deshalb kommt die Eingabe des Bundesverkehrsministers keine Minute zu früh!“

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 610.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von 138 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind (Stand: November 2023). 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.