

EW EUROWAG

1996 | 2026

30
YEARS

of driving
together



Was kommt nach Diesel?

Jetzt ist die Zeit, an die Zukunft Ihres Unternehmens
und die Vorteile alternativer Kraftstoffe zu denken.



 **Go far.**
eurowag.com

Inhalt

	Einleitung	3
1	Aktuelle Emissionen des Straßentransportsektors in Europa	5
2	Klimaziele für den Straßentransport	7
3	Herausforderungen und Realitäten der Branche	10
4	Die wichtigsten alternativen Kraftstoffe	12
	Bio-LNG	13
	Electric charging	14
	HVO	15
5	Initiativen und Angebote von Eurowag	16
	eMSP	17
	Biofuel Swap	18



Einleitung

Der gewerbliche Straßentransport in Europa ist ein zentraler wirtschaftlicher Treiber und essenziell für die Bewegung von Gütern in allen Branchen.

Gleichzeitig steht die Branche vor zahlreichen Herausforderungen.

Der Transportsektor befindet sich derzeit in einem raschen und tiefgreifenden Wandel. Geopolitische Herausforderungen, neue regulatorische Anforderungen und sich wandelnde Erwartungen von Kunden und Auftraggebern erfordern eine kontinuierliche Anpassungsfähigkeit und die Bereitschaft, sich mit neuen Themen auseinanderzusetzen.

EU-weite Vorschriften zu CO₂-Emissionen, neue Energiequellen, steigende Dieselpreise und die zunehmende Ambition von Kunden, ihre eigenen Klimaziele zu erreichen – all diese Faktoren schaffen Unsicherheit für Transportunternehmen und werfen Fragen zum zukünftigen Geschäftsmodell des Straßenverkehrs auf.

Dieses E-Book beleuchtet die Herausforderungen und Chancen im Bereich alternativer Kraftstoffe und hilft Transportunternehmen, auch in Zukunft attraktive Anbieter von nationalen und internationalen Transportdienstleistungen zu bleiben.

Eurowag hat das Ziel, einen Überblick über die aktuelle Situation zu geben, zu erklären, was sie für den gewerblichen Straßenverkehr bedeutet und verfügbare Lösungen zur Emissionsreduzierung vorzustellen.



Über Eurowag

Historie und Größe

Die Eurowag Gruppe verfügt über mehr als 30 Jahre Erfahrung und betreut mehr als 30.000 Kunden sowie über 320.000 Fahrzeuge in 23 Ländern.

Leistungsportfolio

Das Unternehmen bietet integrierte Mobilitätslösungen:

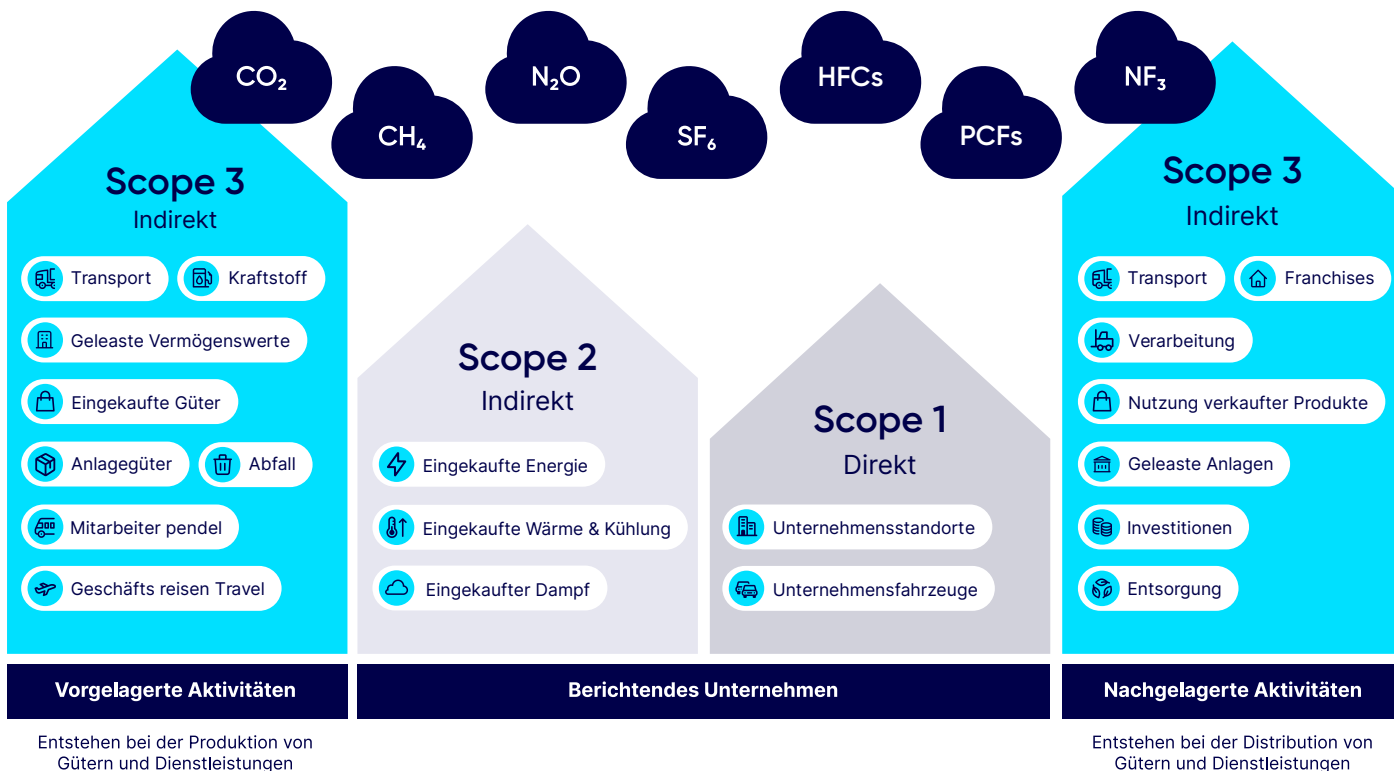
Kraftstoff- und Energieversorgung, Mautzahlung, Flottenmanagement (Fahrzeugverfolgung, Routenplanung) sowie Finanzdienstleistungen (MwSt.- und Mineralölsteuerrückerstattung).

Erfahrung aus erster Hand

Mit rund 2.000 Mitarbeitenden in 23 Ländern arbeitet Eurowag täglich mit Transportunternehmen zusammen und versteht deren Herausforderungen aus erster Hand.

Lasst uns die Buzzwords klären – Worum geht es bei Emissionen?

Emissionen werden in drei „Scopes“ kategorisiert, die von jedem produzierenden und operierenden Unternehmen verursacht werden. Ein Unternehmen produziert immer Emissionen entweder in Scope 1, 2 oder 3.



Dies zeigt, dass Scope-3-Emissionen von Verladern Scope-1-Emissionen ihrer Auftragnehmer sind – Unternehmen mit eigener Flotte, die Güter durch Europa transportieren.

Die Herausforderung, die wir alle sehen, ist die zunehmende Komplexität der regulatorischen Landschaft in der EU. Es gibt verschiedene Regelwerke, die auch den Transportsektor adressieren, um Emissionen zu reduzieren.

1 CO₂-Emissionsstandards für HDV (verabschiedet 2024)

Legt strengere CO₂-Reduktionsziele für neue schwere Nutzfahrzeuge fest (45 % bis 2030, 65 % bis 2035, 90 % bis 2040).

2 AFIR (verabschiedet 2023)

Verpflichtet zu einer Mindestinfrastruktur für das Betanken/Laden von Elektrofahrzeugen in der EU.

3 RED III (verabschiedet 2024)

Legt eine Reduktion der Treibhausgasintensität von Kraftstoffen im Transport um 14,5 % bis 2030 fest oder 29 % erneuerbare Energien am Endenergieverbrauch.

4 ETS II (verabschiedet 2024)

Führt eine CO₂-Bepreisung für Kraftstoffe im Straßentransport ein, einschließlich HDVs; Ziel ist es, emissionsarme Alternativen zu fördern, indem Diesel teurer wird.

1.

Aktuelle Emissionen des Straßentransportsektors in Europa

Im Jahr 2023 wurden in der EU rund **749 Millionen Tonnen Kohlendioxid** durch die Verbrennung von Kraftstoffen im Straßentransport ausgestoßen. Schwere Nutzfahrzeuge und Busse machten 27 % aus, während leichte Nutzfahrzeuge weitere 12 % beitrugen.

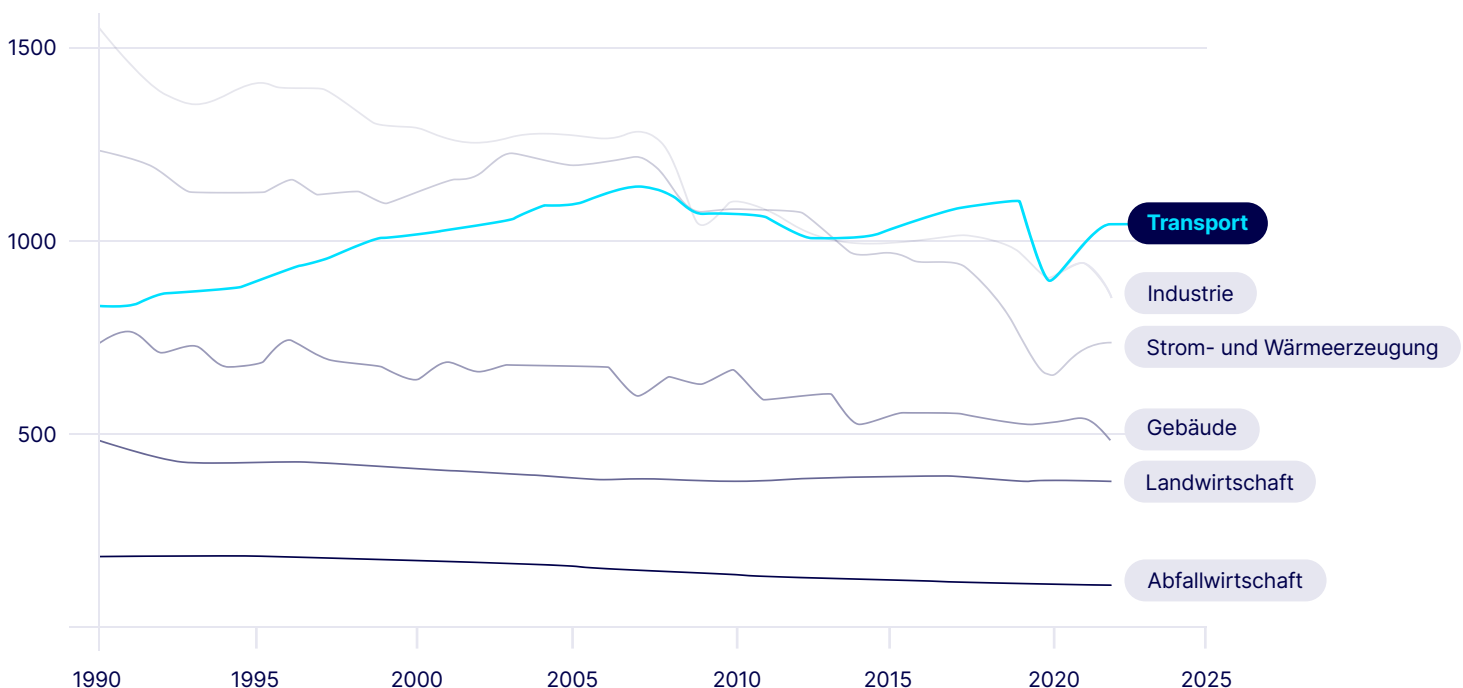
Insgesamt sind die CO₂-Emissionen des Straßentransports seit 1990 um 23 % gestiegen. Der stärkste Anstieg zwischen 1990 und 2023 erfolgte bei leichten Nutzfahrzeugen (+53 %). Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen und Bussen

stiegen um 24 %, während PKW um 18 % zunahmen.

Dadurch ist der Transportsektor zur größten Quelle von Treibhausgasemissionen in der EU geworden und überschreitet 1 Gigatonne CO₂-Äquivalent.

Verbesserte Motor- und Abgast Technologien sowie die Nutzung neuer Kraftstoffe (wie E10) sollen helfen, Schadstoffemissionen zu reduzieren. Aufgrund des allgemeinen Verkehrswachstums werden diese Effekte jedoch wieder teilweise aufgehoben.¹

Der Verkehrssektor ist die größte Emissionsquelle in der EU Treibhausgasemissionen nach Sektor (MtCO₂e)



Quelle: UNFCCC-Treibhausgasinventare, EEA, Stratas Advisors. Der Verkehrssektor umfasst Emissionen aus dem internationalen Luft- und Seeverkehr.

CO₂ Ausstoß in der EU 2023 je Straßentransportart

749mln Tonnen

61%



PKW

27%



LKW und Busse

12%



Kleintransporter

Quelle: Statistisches Bundesamt, 2025

Wenn man speziell den Anteil des LKW-Verkehrs betrachtet, gab es in der EU seit 1995 einen Anstieg von 70 %. Im Vergleich zu 1995, als der Straßengüterverkehr 69 % des Binnenverkehrs ausmachte, stieg dieser Anteil bis 2025 auf 78 %. Dieser Anstieg übertrifft deutlich den von Schienen- und Binnenschifffahrt.

Aufgrund des hohen Anteils der CO₂-Emissionen aus dem LKW-Transport sind Hersteller verpflichtet, die CO₂-Emissionen neuer Fahrzeuge bis 2030 um 45 % zu reduzieren. Bis 2040 sollen diese sogar um bis zu 90 % gesenkt werden.

Trotz dieser hohen Standards, die bereits heute weitgehend umgesetzt werden, sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich, um die Klimaziele zu erreichen. Ein zentraler Bestandteil dieser Ziele sind elektrisch betriebene LKW. Diese sind derzeit noch teurer als Diesel-LKW, aber die Preise sinken stetig und es gibt keine Einschränkungen im täglichen Betrieb. Der einzige wesentliche Unterschied zum traditionellen Diesel-LKW ist die geringere Reichweite, die typischerweise zwischen 400 und 500 km pro Ladung liegt. Aber auch diese Einschränkung wird durch den technologischen Fortschritt immer geringer.

Dies macht einen schnellen und großflächigen Ausbau der Ladeinfrastruktur für LKW erforderlich. Große europäische Flottenbetreiber müssen emissionsarme Fahrzeuge wie Elektro-, Bio-LNG- oder Wasserstoff-LKW in großer Zahl einsetzen, damit Investitionen in Infrastruktur und Produktion gerechtfertigt werden können. Die Beschleunigung beider Seiten dieser Entwicklung kann einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Transportsektors leisten.



Klimaziele für den Straßentransport



Das EU-Klimagesetz legt ein verbindliches Ziel der Treibhausgasneutralität für die Europäische Union bis 2050 fest.

Mit dem Europäischen Green Deal wurde das Klimaziel der EU für 2030 auf mindestens eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 55 % im Vergleich zu 1990 erhöht.

Die Effort Sharing Regulation ist die europäische Verordnung, die nationale Ziele zur Reduktion von Treibhausgasemissionen definiert, einschließlich im Transportsektor. Sie gilt für den Zeitraum 2021–2030 und zielt darauf ab, die Emissionen in diesen Bereichen um 50 % im Vergleich zu 2005 zu reduzieren.

Im Transportsektor wurde der kontinuierliche Anstieg der Treibhausgasemissionen, der über Jahrzehnte zu beobachten war, seit etwa dem Jahr 2000 eingebremst, trotz weiterhin wachsender Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr.¹



Fokus Österreich

Treibhausgasemissionen des gesamten Transportsektors in Österreich:

- 2024 vs. 1990: +45 %
- 2024 vs. 2005: -19 %
- 2024 vs. 2023: -2 %²

Der Masterplan Güterverkehr 2030 (MGV) basiert auf drei zentralen Prinzipien:

Vermeiden, Verlagern, Verbessern.

Die Vermeidung ist im gewerblichen Straßentransport nur eingeschränkt möglich und könnte sich potenziell negativ auf das europäische Wirtschaftswachstum auswirken.

Der Plan beschreibt neben der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene auch Möglichkeiten zur Förderung der Binnenschifffahrt. Beide Sektoren könnten aufgrund ihrer hohen Energieeffizienz weiterhin zum Güterverkehr beitragen, selbst bei begrenzten Energieressourcen. Für Eurowag als Dienstleister im erfolgreichen gewerblichen Straßentransport ist jedoch die Verbesserung des Straßengüterverkehrs der wichtigste Aspekt. Der hohe Marktanteil dieses Sektors (nahezu 70 %) macht ihn zu einem der wichtigsten Bausteine zur Erreichung der Klimaneutralität.

Die Dekarbonisierung dieses Marktes ist sowohl lokal als auch international entscheidend für einen sauberen Transport.

Dieser Transport lässt sich weder vermeiden noch auf andere Verkehrsträger verlagern. Er braucht daher emissionsfreie Antriebstechnologien und breit verfügbare alternative Kraftstoffe, um die ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen.

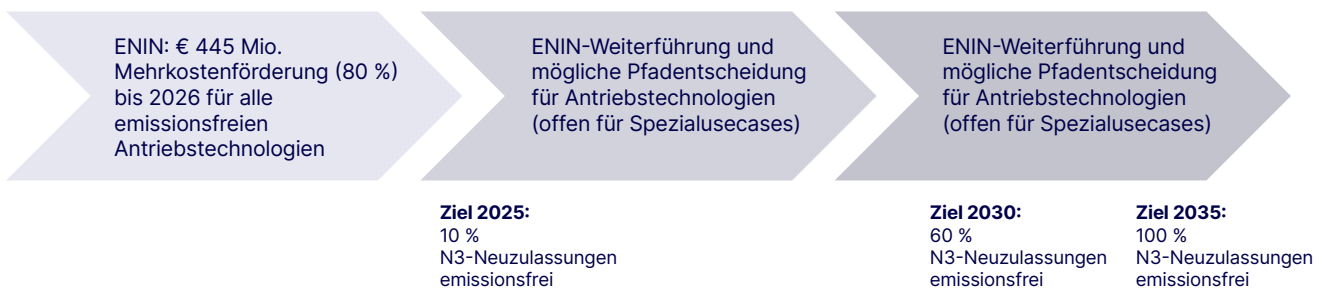
Diese Antriebssysteme und Kraftstoffe erfordern Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur. Die Klimaziele sehen vor, den Anteil emissionsfreier Neuzulassungen bis 2030 auf 60 % zu erhöhen.

Emissionsarme LKW bieten auch in Österreich mehrere Vorteile. Vollelektrische LKW sind von der NOVA befreit und unterliegen nicht der motorbezogenen Steuer (Klassen N2, N3).

Elektro- und Wasserstoff-LKW können zudem bis zu 70 % der Mautkosten einsparen, da sie in die Emissionsklasse 5 eingestuft sind. Im Vergleich zu etwa 0,5 € pro km für einen EURO6-LKW zahlen emissionsfreie LKW etwa 0,11 € pro km.

Fahrplan für einen emissionsfreien Straßengüterverkehr

Fahrzeughochlauf



Infrastrukturaufbau



Regulatorischer Rahmen



2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 langfristig



Fokus Deutschland

Treibhausgasemissionen des gesamten Transportsektors in Deutschland:

- 2024 vs. 1990: -14 %
- 2024 vs. 2005: -12 %
- 2024 vs. 2023: +1 %³

In Deutschland macht der Transportsektor 20 % der nationalen Emissionen aus.

Das Bundes-Klimaschutzgesetz definiert ein Klimaziel für 2030 sowie jährliche Emissionsbudgets bis 2030 und setzt damit europäische Klimaziele um. Das Gesetz wurde 2021 weiter verschärft.

Zusätzlich hat die Bundesregierung das Klimaschutzprogramm 2030 im Rahmen des Klimaschutzplans 2050 entwickelt. Dieses umfasst sektorspezifische Maßnahmen sowie übergreifende Anforderungen zur Erreichung der Klimaziele für 2030.

Ein Zwischenziel für 2030 sieht vor, die Treibhausgasemissionen im Transportsektor auf 95 bis 98 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente zu reduzieren. Da die Fahrleistung weiter steigt – bei LKW um über 25 % zwischen 2010 und 2030 – müssen Emissionsreduktionen pro Kilometer erreicht werden.

Schwere Nutzfahrzeuge werden deutliche Effizienzsteigerungen durch verbesserte Motoren und Getriebe, die Verbreitung hybrider Antriebstechnologien, Optimierung der Aerodynamik und Fahreigenschaften, Anpassung von Fahrzeugkomponenten und Bauweise sowie durch den verstärkten Einsatz alternativer Kraftstoffe wie Bio-LNG oder Wasserstoff erzielen.

Je nach Fahrzeugtyp und Einsatz sind Emissionsreduktionen von bis zu 30 % pro Fahrzeugkilometer zu erwarten. Weitere Reduktionen werden durch vollelektrische LKW erzielt.

In Deutschland können vollelektrische LKW zudem die Betriebskosten senken, da sie bis 2031 von der Maut befreit sind.





Herausforderungen und Realitäten der Branche

Die Erreichung der Klimaziele und die nachhaltige Reduktion von Treibhausgasemissionen erfordern eine tiefgreifende Transformation der gesamten Branche.

Neue CO₂-neutrale Antriebskonzepte und effizientere Transportprozesse erfordern hohe Investitionen in Entwicklung, Produktion und Logistik sowie in den Aufbau neuer Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur und die Bereitstellung CO₂-neutraler Kraftstoffe für Fahrzeugflotten.

Die europaweiten Klimaziele und die steigenden Anforderungen an emissionsarme Transportarten bedeuten auch wachsende Herausforderungen für Transportunternehmen, von reinen Diesel-Fahrzeugen auf alternative Antriebssysteme umzusteigen.

Einige Kommunen, Städte und Länder planen bereits Verbote für Diesel-Fahrzeuge. Gleichzeitig ist oft unklar, welcher Antrieb oder Kraftstoff stattdessen eingesetzt werden soll.

Viele Unternehmen warten daher ab und riskieren, ins Hintertreffen zu geraten und Transportaufträge zu verlieren, da große

Produzenten und Verlager bereits strenge CO₂-Grenzen von Transportunternehmen verlangen, die mit reinem Dieselbetrieb nicht erreicht werden können.

Wenn zusätzlich weitere Industrien steigende Mengen an alternativen Energieträgern wie Wasserstoff, LNG oder Strom benötigen, stehen einzelne Länder vor der Herausforderung, große Mengen erneuerbarer Energie zu produzieren, um die zukünftige Nachfrage zu decken.

Mehrere OEMs testen bereits neue Generationen von LKW mit fortschrittlichen Technologien wie Wasserstoffantrieb und bringen diese auf den Markt. Dies ist ein sehr positives Signal für eine schnellere und stärkere Zusammenarbeit, die Investitionen in ganz Europa beschleunigen wird.

Kurze nationale Strecken und „Last-Mile“-Lieferungen können bereits heute mit verfügbaren Technologien umgesetzt werden. Mit der Weiterentwicklung von Elektro-Lkw hinsichtlich Technologie und Reichweite werden immer mehr lokale Strecken wirtschaftlich betreibbar. Dennoch bleiben der Ausbau öffentlicher Ladestationen und die Einrichtung von Ladeinfrastruktur in Depots nahe urbaner Zentren notwendig.

Auch Ladezeiten müssen im Kontext der Arbeits- und Lenkzeiten von Fahrern berücksichtigt werden.

Die elektrische Antriebstechnologie ist bereits verfügbar und könnte den nationalen Transport erheblich dekarbonisieren. In Zukunft könnte Wasserstoffantrieb zusätzliche Vorteile bieten, da Tankzeiten deutlich kürzer sind. Eine flächendeckende Nutzung dieser Technologie ist jedoch derzeit noch nicht absehbar.

Derzeit variiert die Situation für erneuerbare Kraftstoffe wie HVO oder Bio-LNG je nach Land und Markt. Große Kraftstoffproduzenten investieren zunehmend in die Produktion und Versorgung mit HVO und Bio-LNG, wodurch diese in Europa schneller und breiter verfügbar sein werden.

Diese Entwicklungen zeigen die Vorteile emissionsarmer LKW heute und in Zukunft. Flottenbetreiber können ihre eigenen Emissionen reduzieren, Betriebskosten auf europäischen Strecken senken und gleichzeitig ein attraktiverer Dienstleister für die Industrie werden. Da die Preise für emissionsarme LKW weiter sinken werden, werden auch finanzielle Hürden für eine langfristige Energietransformationsstrategie abnehmen.





4.

Die wichtigsten alternativen Kraftstoffe

	BioLNG	Elektrischer Antrieb	HVO
Status	Derzeit eine kosteneffiziente Alternative, sehr gut entwickelt; Mittelfristig die beste Option, um Ausschreibungen mit begrenzten Emissionsgrenzwerten zu sichern oder zu gewinnen	Stand der Technik Effektiv und realistisch für den lokalen Transport Nachhaltig und zukunftssicher bei Nutzung erneuerbarer Energie	Sofortige CO ₂ -Reduktion und erste Schritte in Richtung Nachhaltigkeit
Vorteile	Große Reichweite (ca. 1.800 km) Wachsendes Tankstellennetz, europäische Produktion krisenresistenter als andere Kraftstoffe Einsparungen von bis zu 30.000 € pro Jahr bei Kraftstoffkosten	leiser Betrieb geringer Wartungsaufwand Vorteile bei Maut und Parken Als emissionsfreie Technologie klassifiziert Zukunftssicher für den urbanen Einsatz	Voll kompatibel mit modernen Dieselmotoren als Drop-in-Lösung Keine zusätzliche Infrastruktur erforderlich
Nachteile	Hohe Anschaffungskosten der Fahrzeuge, Begrenzte Infrastruktur in Osteuropa	Begrenzte Reichweite im Schwerlastverkehr Ladezeiten Kosten für Infrastruktur	Derzeit teurer als fossiler Diesel Begrenzte Verfügbarkeit von Rohstoffen Abhängig von der Diesel Marktsituation

Bio-LNG (Liquefied Natural Gas) LNG / bioLNG

Dies ist verflüssigtes Erdgas, das auf -162 °C gekühlt wird. Dadurch wird sein Volumen reduziert und die Nutzung als Kraftstoff für LKW in speziell isolierten Tanks ermöglicht. Es wird aus organischen Abfällen oder Gülle hergestellt, ist daher erneuerbar und reduziert die CO_2 -Emissionen erheblich.

Die wichtigsten Vorteile von Bio-LNG sind zahlreich:

- Volvo, Scania und IVECO produzieren LNG-LKW (20–30 % teurer)
- Preise sind weniger von geopolitischen Krisen betroffen
- Bio-LNG bietet stabile Preise bei europäischer Produktion
- Bis zu 60 % günstiger im Vergleich zu Diesel
- Negative Emissionen möglich, wenn aus tierischer Gülle hergestellt

LNG / bioLNG

- Im Jahr 2020 haben wir begonnen, LNG zu verkaufen, und Ende 2022 haben wir LNG auf unseren Truck Parks in CZ – Modletice und Kozomin eingeführt.
- Wir decken 60 % des EU-Netzwerks ab, darunter mehr als 150 Standorte, die bereits auf BioLNG umgestellt wurden.



Diese einfache Gegenüberstellung der Kosten einer durchschnittlichen Flotte demonstriert das Einsparungspotential von BioLNG

Kraftstoff	Diesel	bioLNG
Kilometer (monatlich)	10000 Km	10000 Km
Kilometer (jährlich)	120000 Km	120000 Km
Verbrauch (L/100 km; kg/100 km)	26 L/100 Km	26 Kg/100 Km
Preisannahme	1,60 EUR/L	0,60 EUR/Kg
Jährlicher Kraftstoffverbrauch	31200 L	31200 Kg
Jährliche Kraftstoffkosten	49 920 €	18 720 €
EINSPARUNG		31 200 €

Bio-LNG stellt daher eine gute Übergangslösung hin zu emissionsfreiem Transport dar und bietet deutlich höhere Nachhaltigkeit bei nahezu gleicher Reichweite und Flexibilität wie der konventionelle Dieselmotor.

Viele Unternehmen nutzen LNG daher als Mittel zur Reduzierung von Flottenemissionen, mit besserer Praxistauglichkeit im Vergleich zum Volumentransport.

Wie bei anderen alternativen Kraftstoffen bleiben jedoch die flächendeckende Verfügbarkeit von Tankstellen, Anschaffungskosten und Preisentwicklungen Unsicherheitsfaktoren für Transportunternehmen.

An seinen deutschen Standorten bietet Eurowag ausschließlich zertifiziertes Bio-LNG an und sichert Kunden damit alle Vorteile dieses Kraftstoffs.

eMobility

- Im Jahr 2024 wurde Eurowag der erste auf den gewerblichen Straßentransport (CRT) fokussierte eMSP und bietet Zugang zu über 900.000 Ladepunkten in ganz Europa.
- Eurowag erweitert das Ladenetzwerk für den gewerblichen Straßentransport (CRT) und unterstützt Projekte für das Laden an Depotstandorten.



Elektrisches Laden (E-Trucks) eMobility

Die modernste und derzeit sauberste Lösung ist der elektrische LKW.

Diese sind nicht auf flüssige oder gasförmige Kraftstoffe angewiesen, sondern werden durch ihre eigenen Batterien betrieben.

Nahezu alle Hersteller bieten mittlerweile elektrische LKW an, und das Produktportfolio im Schwerlastsegment wächst kontinuierlich.

Ein Unterschied bei elektrischen LKW ist, dass sie aufgrund ihrer Batterien mehrere Tonnen schwerer sind als Diesel- oder LNG-LKW. Daher gelten andere Gewichtsgrenzen. Ein Standard-40-Tonnen-LKW kann künftig bis zu 44 Tonnen wiegen.

Mit verbesserten Batterietechnologien und wachsender Ladeinfrastruktur ist diese Technologie bereits heute eine sinnvolle Alternative zu herkömmlichen LKW und Kraftstoffen. Neben dem emissionsfreien Betrieb profitieren E-LKW von niedrigeren Betriebskosten, beispielsweise bei Steuern und Maut.

Große Flottenbetreiber investieren bereits in eigene Ladeinfrastruktur (Depot Charging), wodurch die Abhängigkeit von öffentlicher Infrastruktur im Kurzstreckenverkehr reduziert wird.

Die tägliche Reichweite verbessert sich kontinuierlich, und es gibt bereits erste Modelle, die mit bis zu 1000 kW geladen werden können.

HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)

Im Jahr 2024 haben wir HVO in unserem Netzwerk eingeführt und den ersten grünen Korridor in Mittel- und Osteuropa geschaffen (verfügbar an 10 Truck Parks in CZ, SK, AT und ES) sowie an über 500 Standorten im Akzeptanznetzwerk.

HVO wird aus 100 % erneuerbaren Rohstoffen hergestellt (bevorzugt gebrauchte Speiseöle) und kann die CO₂-Emissionen im Vergleich zu Diesel um bis zu 90 % reduzieren. Der Kraftstoff wird aus Pflanzenölen, Fetten und deren Abfallprodukten hergestellt.

Da HVO ein Drop-in-Kraftstoff ist und keine Investitionen in neue Fahrzeuge erfordert, ist es der einfachste und schnellste Weg, Emissionen sofort zu reduzieren. Es kann in allen vom Hersteller freigegebenen LKW verwendet werden.

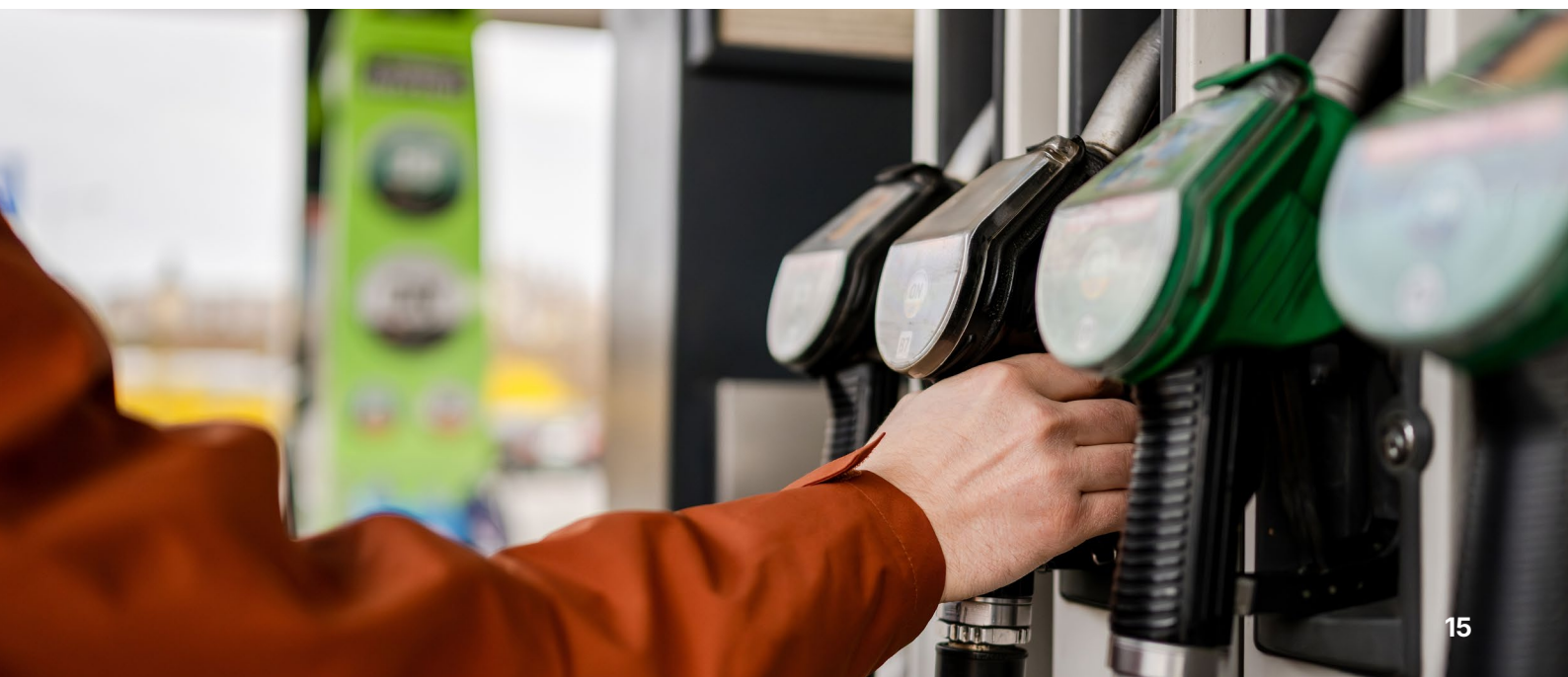
Derzeit ist HVO etwa 10 % bis 15 % teurer als herkömmlicher Diesel, bietet jedoch durch CO₂-Steuerbefreiung dennoch Kostenvorteile.

HVO

- Im Jahr 2024 haben wir HVO in unserem Netzwerk eingeführt und den ersten grünen Korridor in Mittel- und Osteuropa (CEE) mit HVO geschaffen (verfügbar an 10 Truck Parks in CZ, SK, AT und ES) sowie an über 500 Standorten in unserem Akzeptanznetzwerk.

Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe in der EU

Kraftstoff			
Anzahl der Tankstellen im Eurowag Netzwerk			
LNG	HVO	CNG	Elektrisches Laden
268	787	216	900.000+ Ladepunkte



5.

Initiativen und Angebote von Eurowag

Für Eurowag ist die Zugänglichkeit alternativer Kraftstoffe für alle Kunden besonders wichtig.

Unser Netzwerk von Tankstellen in ganz Europa wird kontinuierlich erweitert und bietet ein wachsendes Netz sowie mehr Routen für emissionsärmeren Gütertransport.

Eurowag übernimmt gesellschaftliche und umwelttechnische Verantwortung und Führung in 4 Säulen:

1 Maßnahmen zum Klimaschutz

Wir bieten Produkte und Lösungen, die unseren Kunden den Übergang zu einer kohlenstoffärmeren Zukunft erleichtern. Durch unsere Produkte und Dienstleistungen zur Effizienzsteigerung können wir direkt zur Verbesserung der Emissionsintensität unserer Kunden beitragen und unsere direkten Emissionen reduzieren.

2 Kundenerfolg und Wohlbefinden

Wir entwickeln und verbessern kontinuierlich technologische Lösungen, die unseren Kunden helfen, ihre Arbeit zu vereinfachen und erfolgreicher zu sein. Mit unserer vielfältigen Produktpalette und unseren Initiativen möchten wir ein sicheres Arbeitsumfeld schaffen und das Wohlbefinden von Lkw-Fahrern verbessern.

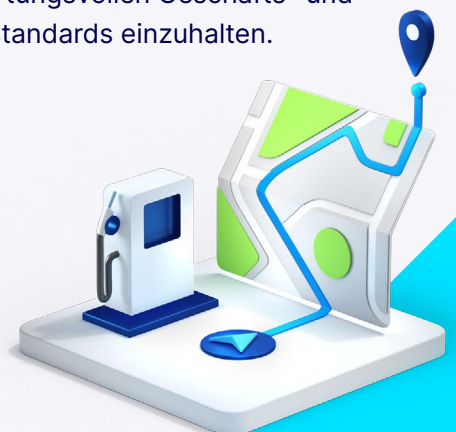
3 Auswirkungen auf die Gemeinschaft

Wir möchten durch gemeinnützige Partnerschaften oder ehrenamtliches Engagement einen positiven sozialen Beitrag in den Gemeinden leisten, in denen wir tätig sind.

- Projekt Philanthropy & You, direkte Partnerschaften und Freiwilligenarbeit
- Stiftung Truck Help und Wohlbefinden der Fahrer
- Freiwilligenarbeit

4 Verantwortungsvolle Unternehmen

Wir sind bestrebt, in unserem täglichen Geschäftsbetrieb die höchsten ethischen und verantwortungsvollen Geschäfts- und Industriestandards einzuhalten.



Ausbau alternativer Kraftstoffe

Eurowag bietet bereits ein starkes Netzwerk von Tankstellen, an denen HVO für den LKW-Transport verfügbar ist. HVO ist an 787 Stationen im Netzwerk verfügbar und stellt die perfekte Drop-in-Lösung für nachhaltigeren Transport dar. Eurowag betreibt 11 Truck Parks, die ebenfalls HVO anbieten.

Die Eurowag Tankkarte wird an über 400 LNG-Stationen in ganz Europa akzeptiert, von denen 40 % Bio-LNG anbieten.

LNG ist von Helsinki (FI) bis Sizilien (IT) verfügbar und damit die am weitesten verbreitete Alternative zu Diesel.

Eurowag betreibt zwei LNG-Stationen in der Tschechischen Republik und bietet Kunden Bio-LNG an, um den Weg für klimaneutralen gewerblichen Straßentransport zu ebnen.

eMobility (eMSP)

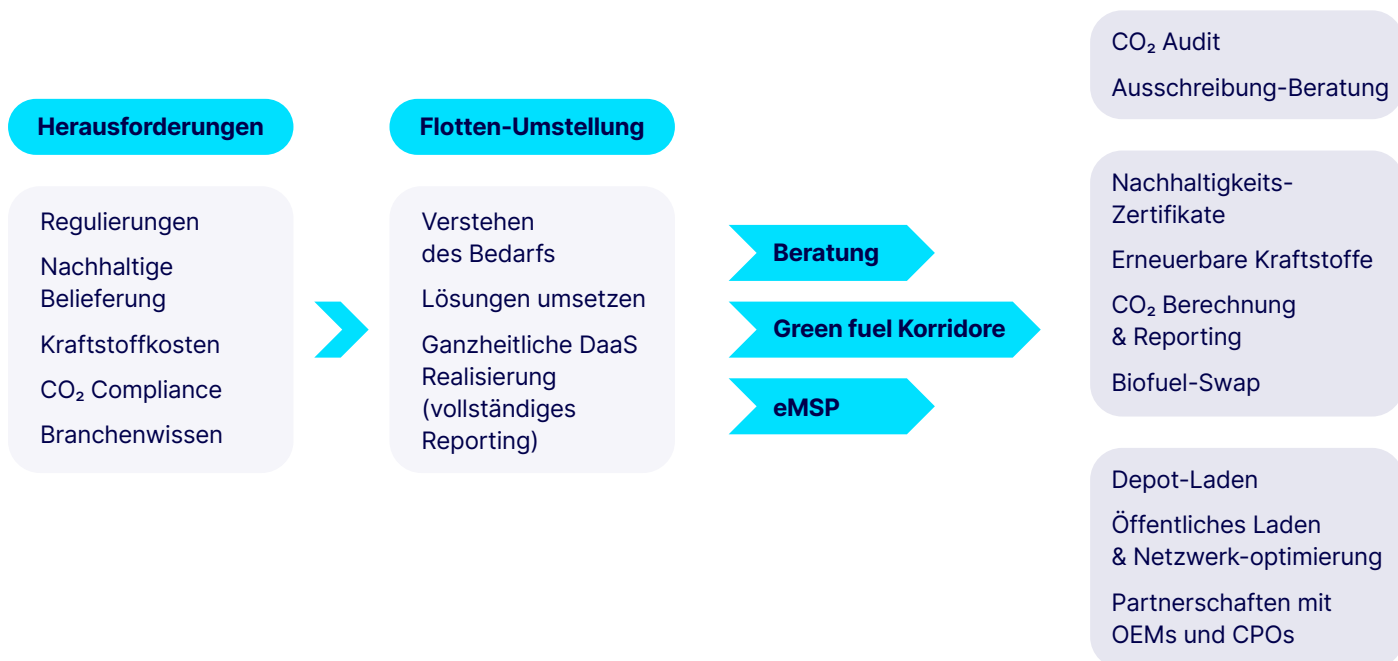
Die geschaffene neue Abteilung zur Unterstützung der Energietransformation und Sicherung zukünftiger Geschäftsmöglichkeiten.

Im Jahr 2024 wurde Eurowag der erste eMobility Service Provider in Europa, der sich ausschließlich auf den gewerblichen Straßentransport konzentriert.

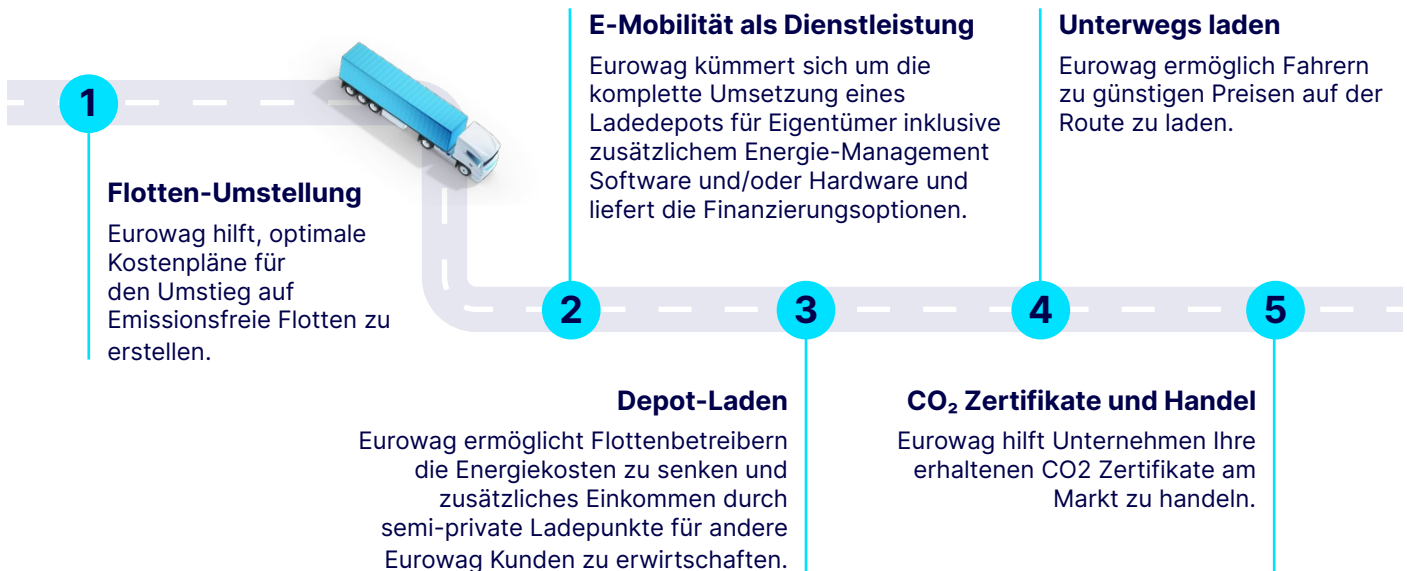
Wir erleichtern das Laden unterwegs, indem wir Zugang zu mehr als 900.000 Ladepunkten für leichte Nutzfahrzeuge in ganz Europa bieten und das Netzwerk für schwere Nutzfahrzeuge weiter ausbauen.

Wir nennen das „Dekarbonisierung als Dienstleistung“.

Dekarbonisierung als Dienstleistung von Eurowag



Diese Dienstleistung begleitet Transportunternehmen auf der Dekarbonisierungsreise. Gemeinsam wird das Potential der Flotte erhoben und mögliche Wege erarbeitet, die Klimaziele des eigenen Unternehmens und die Vorgaben für Ausschreibungen zu erfüllen.



Elektrisches Laden spielt auf dieser Reise eine immer wichtigere Rolle. Aktuell gibt es zwei Ansätze, die Eurowag gemeinsam mit Transportunternehmen erarbeitet.

Eurowag Biofuel Swap – Profitieren Sie von CO₂-Zertifikaten

Depot / Semi-öffentliches Laden

- 1** Laden als Dienstleistung: A bis Z Projektrealisierung & Wartung (pay-per-use, Finanzierung)
- 2** OPEX Optimierung durch Eurowag Kostenoptimierung (mehr laden, weniger zahlen)
- 3** Umsatz-Generierung durch Eurowag semi-öffentliche Ladestationen (CPO als Dienstleistung)

Höherer Nutzen, höhere Profitabilität, mehr Ladepunkte (win-win-win)

Öffentliches Laden

- 1** Zugang zu 900.000+ Ladepunkten in 22 Ländern und sichere Abrechnung mit Eurowag Karten (RFID)
- 2** Eigene Filter im Netzwerk für Schwertransporter & POI Funktion, vorausschauender Navigation
- 3** Rabatte für maßgeschneiderte Nutzung bei ausgewählten Stationen und garantierten Lade-Slots (erweiterte CPO Partnerschaft)

Viele Unternehmen glauben, dass sie nicht aktiv an der Energiewende teilnehmen können. Hohe Investitionskosten für neue LKW, Infrastrukturanforderungen und administrative Komplexität verhindern häufig eine Beteiligung. Dadurch riskieren viele Unternehmen, zukünftige Aufträge zu verlieren.

Eurowag ermöglicht es Kunden, ihr Geschäft zukunftssicher zu machen. Biofuel Swap ist eine hervorragende Lösung, die exklusiv von Eurowag angeboten wird. Sie ermöglicht es Unternehmen, von Biokraftstoffen zu profitieren, auch ohne direkten Zugang.

Die Vorteile des Biofuel Swap

➤ Ortsunabhängig

Reduzieren von CO₂ Emissionen, auch wenn HVO auf der Route nicht verfügbar ist.

➤ Kosten sparen

Profitieren von Standard-Preisen für eingetauschte Volumen oder attraktive Preise an Eurowag Truck Parks.

➤ Zertifiziert

Erfüllen von ESG und Anforderungen bei Ausschreibungen durch auditierte Zertifikate.

➤ Einsparungen nachvollziehen

Zugang zu zertifizierten CO₂ Daten für internes oder öffentliches Reporting (ISCC zertifiziert).

➤ Europaweit

15.000 Stationen und uneingeschränkter Zugriff auf internationalen Routen.

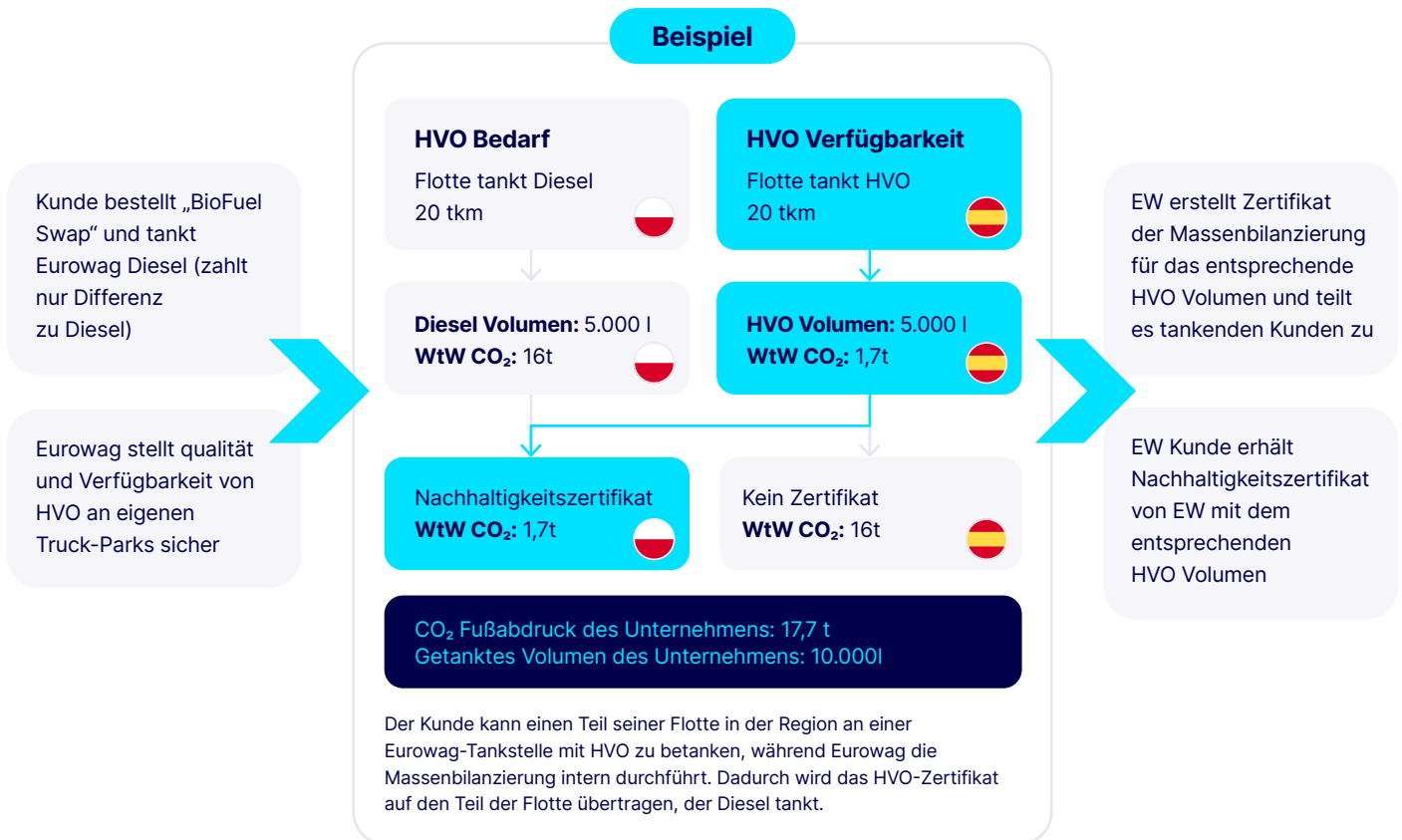
➤ Ausschreibungen sichern

Zertifizierte CO₂ Einsparungen helfen Emissionsvorgaben von Kunden zu erreichen.

Wie genau funktioniert der Biofuel Swap

- ➊ Kunde bestellt „BioFuel Swap“ und tankt Eurowag Diesel (zahlt nur Differenz zu Eurowag Diesel)
- ➋ Eurowag stellt sicher, dass das entsprechende Volumen in das Netzwerk eingespeist wird
- ➌ Unsere Partner speist das HVO Volumen in das Diesel-Lager ein (in DE oder NL)
- ➍a Partner verkauft das HVO Volumen an Kunden als regulären Diesel
- ➍b Partner teilt die gesparten CO₂ Emissionen dem Eurowag Netzwerk zu
- ➎ DEKRA auditiert den Prozess und erstellt das Zertifikat
- ➏ Unser Partner erstellt das Transaktionszertifikat (=virtuelle Tank-Rechnung)
- ➐ Eurowag erstellt Nachhaltigkeitszertifikat für das HVO Volumen und verbindet es mit dem getankten Diesel Volumen
- ➑ Eurowag Kunde erhält Nachhaltigkeitszertifikat von Eurowag, entsprechend dem gekauften HVO Volumen

Der Mass-Balance-Prozess



1 Verfügbar auf allen Eurowag Truck Parks

HVO Mass Balancing ist auf allen unseren Truck Parks in AT, CZ, SK und ESP verfügbar.

2 Erreichen Sie den besten Preis

Tanken Sie dort, wo der beste Preis für Ihre Flotte verfügbar ist, und vollziehen Sie den Wechsel.

3 Verifizierte Nachhaltigkeit

Vollständige Rückverfolgbarkeit und Zertifizierung zur Erfüllung von Nachhaltigkeitszielen und ESG-Anforderungen.



Die Vorteile von Biofuel Swap

➤ Umfangreiches Akzeptanznetz

Der HVO Biofuel swap von Eurowag ist an über 16.000 Tankstellen im Eurowag-Netzwerk verfügbar.

➤ Flexible Routenplanung

Keine Änderung der Tankrouten erforderlich; Unternehmen können weiterhin Diesel tanken und gleichzeitig verifizierte Emissionsreduktionen erzielen.

➤ Wettbewerbsfähige Preise

Erstellen Sie transparente und detaillierte Berichte in mehreren Formaten zur Vereinfachung von Prüfungen und Compliance-Prozessen.

➤ Verifizierte Nachhaltigkeit

Vollständige Rückverfolgbarkeit mit DEKRA & ISCC zur Unterstützung Ihrer Nachhaltigkeitsziele und ESG-Verpflichtungen.



EW EUROWAG **30** YEARS of driving together
1996 | 2026

 **Go far.**
eurowag.com