

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare
Sicherheit
Frau Gertrud Sahler
Leiterin der Abteilung IG
11055 Berlin

Johanssen + Kretschmer
Berliner Freiheit 2
D-10785 Berlin

Fon +49 (0) 30 520 00 57 – 801
Mail ptx-allianz@jk-kom.de

www.ptx-allianz.de

Stellungnahme der Power to X Allianz

Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur erstmaligen Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge

15. November 2019

(2018/0143 (COD)) vom 17. Mai 2018

Die Power to X Allianz ist eine Kooperation von Unternehmen und Verbänden, die Power-to-Gas, Power-to-Liquid- oder Power-to-Chemicals-Anlagen herstellen oder Power-to-X-Produkte wie z.B. grünen Wasserstoff, synthetisches Methan und synthetische Kraftstoffe nutzen wollen bzw. an der Nutzung und dem Ausbau von Energiespeichern, Energienetzen und Anlagen für diese Produkte aus erneuerbarem Strom interessiert sind.

Die Positionen der Power to X Allianz im Überblick:

- Die Power to X Allianz begrüßt, dass die Europäische Kommission ihren Vorschlag zur Festlegung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge zur Diskussion gestellt hat. Damit wird das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich auch für schwere Nutzfahrzeuge erstmalig an konkrete und verbindliche Zielvorgaben geknüpft. Um diese anspruchsvollen CO₂-Reduktionsziele zu erreichen, bedarf es Instrumenten, die bereits heute zur Verfügung stehen und mit möglichst niedrigen CO₂-Vermeidungskosten verbunden sind.
- Die Power to X Allianz begrüßt die positive Würdigung der LNG-Technologien zur Erreichung der Emissionssenkung für schwere

Nutzfahrzeuge. Bereits herkömmliches CNG und LNG tragen heute zur Senkung der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) bei.

- Um die CO₂-Emissionen bei schweren Nutzfahrzeugen schnell und effizient zu reduzieren, ist eine Anerkennung gasförmiger und flüssiger synthetischer Kraftstoffe bzw. eine optionale Anrechenbarkeit dieser Kraftstoffe auf die Flottenemissionen zwingend erforderlich. Synthetische Kraftstoffe sind gasförmige Kraftstoffe (Biomethan, Bio LNG) aus biogenen Quellen oder grüner Wasserstoff bzw. synthetisches Methan aus Power-to-Gas-Verfahren ebenso wie flüssige aus erneuerbaren Energien mittels Power- oder Biomass-to-Liquid-Verfahren gewonnene Kraftstoffe – sogenannte E-Fuels.
- Im Kommissionsvorschlag ist eine solche Anrechenbarkeit bisher nicht vorgesehen. Dabei wirken nur E-Fuels im gesamten Bestand der Fahrzeugflotten. Im Pkw-Segment wirkt eine Einsparung von 1g CO₂ im Fahrzeugbestand durch die Beimischung von E-Fuels beispielsweise ebenso effektiv, wie eine Reduzierung der CO₂-Emissionen von Pkw-Neuwagen um 20g. Das verdeutlicht die große Hebelwirkung dieser synthetischen Kraftstoffe auch bei schweren Nutzfahrzeugen. Durch ihren Einsatz sinken CO₂-Emissionen erheblich kosteneffizient und effektiv und ermöglichen damit das Erreichen der Klimaschutzziele.
- Wir rufen die Bundesregierung auf, sich für einen technologieoffenen Ansatz und für eine Anrechnung von E-Fuels auf die EU-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge einzusetzen.

Allgemeine Bemerkungen:

Die Europäische Strategie für emissionsarme Mobilität gibt ein klares Ziel vor: Bis Mitte des Jahrhunderts müssen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um mindestens 60 % niedriger sein als im Jahr 1990. Gemeinsam mit der Verordnung zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge bildet der vorliegende Vorschlag für CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge die Reduktionsziele ab, die im Verkehrssektor in den nächsten Jahren zu erreichen sind.

Konkret hat die Europäische Kommission im Mai 2018 vorgeschlagen, die CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge (Lkw über 3,5 Tonnen) gegenüber dem Referenzjahr 2019 wie folgt zu senken:

(a) im Zeitraum 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029 um 15 %

(b) ab dem 1. Januar 2030 um mindestens 30 %

In einem zweiten Schritt könnten dann 2022 auch andere Nutzfahrzeuge wie kleinere Lkw, Omnibusse und Anhänger folgen.

Die Power to X Allianz begrüßt, dass die Europäische Kommission ihren Vorschlag zur Senkung der CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen zur Diskussion stellt. Damit wird das Erreichen von Klimaschutzziele im Verkehrsbereich auch für schwere Nutzfahrzeuge erstmalig an konkrete und verbindliche Zielvorgaben geknüpft. Um diese anspruchsvollen CO₂-Reduktionsziele zu erreichen, bedarf es Instrumenten und Technologien, die bereits heute zur Verfügung stehen und dabei mit möglichst niedrigen CO₂-Vermeidungskosten verbunden sind.

Bewertung durch die Power to X Allianz im Einzelnen

Die Power to X Allianz setzt sich für effektiven Klimaschutz im Mobilitätssektor ein. Von besonderer Bedeutung für die Erreichung und Einhaltung der CO₂-Grenzwerte ist allerdings ein technologieoffener Ansatz. Schon heute trägt herkömmliches CNG und LNG erheblich zur Reduktion von THG-Emissionen im Schwerlastverkehr bei. Bei der Well-to-Wheel-Betrachtung wird eine Emissionsminderung gegenüber den in der Euro VI-Abgasnorm definierten Werten von rund 15 Prozent erreicht. Bei der Tank-to-Wheel-Betrachtung entsteht bei der Verbrennung von Methan rund 25 Prozent weniger CO₂. Entsprechend wird auch der Beitrag zur CO₂-Senkung mittels des Einsatzes von LNG-Technologien im vorliegenden Vorschlag der Europäischen Kommission gewürdigt.

Es ist vorteilhaft, wenn im ersten Schritt emissionsarme konventionelle gasbasierte Kraftstoffe genutzt werden, die dann im zweiten Schritt kontinuierlich durch ihre erneuerbaren Substitute ersetzt werden.

Im Vorschlag der Europäischen Kommission wird hervorgehoben, dass derzeit keine emissionsfreien oder emissionsarmen schweren Nutzfahrzeuge, mit Ausnahme von Bussen, am Markt verfügbar sind. Um die CO₂-Grenzwerte für schwere neue Nutzfahrzeuge erreichen zu können, regt die Power to X Allianz an, den Herstellern geeignete, dem Markt schon heute zur Verfügung stehende Instrumente an die Hand zu geben.

Konkret sollte im Rahmen der Verordnung eine Anrechnung von zusätzlich zu den Verpflichtungen der Mineralölwirtschaft in Verkehr gebrachten Bio-Kraftstoffen der zweiten Generation und gasförmigen sowie flüssigen synthetischen Kraftstoffen auf Basis erneuerbarer Energien auf die CO₂-Flottenemissionen für schwere Nutzfahrzeuge ermöglicht werden. Die

Anrechnung dieser Kraftstoffe soll nur im Umfang ihres tatsächlichen Marktverbrauchs möglich sein. Auf diese Weise wird eine Mehrfachanrechnung der entsprechenden Energie- und Kraftstoffmengen ausgeschlossen.

E-Fuels ermöglichen eine THG-neutrale Mobilität bei Nutzfahrzeugen. Die zur Erzeugung dieser Kraftstoffe notwendigen Technologien sind verfügbar und einsatzbereit. Sie können im gesamten Fahrzeugbestand wirken und können damit einen deutlich höheren Beitrag zur klimaschonenden Mobilität leisten als Lösungen, die sich nur auf die CO₂-Reduktion bei Neufahrzeugen fokussieren.

Dabei sollte zudem beachtet werden, dass in den Staaten der Europäischen Union die Infrastruktur für flüssige und gasförmige Kraftstoffe gut ausgebaut ist. Das Nutzen von bestehenden Tankstellen bei gleichzeitiger kontinuierlicher Steigerung der Abgabe von Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien wirkt also sozialverträglich und akzeptanzfördernd in der Gesellschaft und ist gleichzeitig effektiv hinsichtlich der Wirkung für den Klimaschutz. Darüber hinaus verbrennen synthetische Kraftstoffe deutlich sauberer als herkömmliche Kraftstoffe, sodass verkehrsbedingte Luftschadstoffemissionen wie NO_x- und Feinstaub effektiv gesenkt werden.

Synthetische Kraftstoffe haben dabei die gleichen Vorteile herkömmlicher Kraftstoffe: Sie haben eine hohe Energiedichte, sind gut speicherbar und leicht transportierbar. Auch deshalb ist eine hohe Akzeptanz bei Verbrauchern zu erwarten.

Um THG-Emissionen bei schweren Nutzfahrzeugen schnell und effizient zu reduzieren, ist eine Anerkennung von E-Fuels bzw. deren Anrechenbarkeit auf die Flottenemissionen erforderlich. Hierzu sollten Emissionen von Kraftstoffen nicht nur am Fahrzeug (Tank-to-Wheel), sondern auch entlang ihres Produktionsprozesses gewertet werden (Well-to-Wheel). Eine Anrechenbarkeit dieser Kraftstoffe würde einen Markthochlauf induzieren, der über entsprechende Abnahmeverträge seitens der Nutzfahrzeughersteller abgesichert würde. Damit wäre eine Technologieoffenheit gewährleistet, die Innovationen bei allen alternativen Antriebsoptionen erlaubt.