

## Stellungnahme

# EU-Paket für saubere Mobilität – „Clean Mobility Package III“

Berlin, 08. September 2018

Transparenz-Register ID: 20457441380-38

## **Inhaltsverzeichnis**

Executive summary in English

1. Einleitung

2. Anmerkungen und Forderungen des BDEW

## Executive summary

BDEW welcomes the “Clean Mobility Package”, Part III, published by the European Commission on 17 May 2018 and its aim to significantly promote decarbonization of heavy-duty vehicles (HDV) and improve air quality. Improving the inter-linkage between the heavy duty transport and the energy sector plays a crucial role for reaching the long-term decarbonization targets. By introducing renewable energy sources in the transportation sector, the energy sector is an important driver of clean mobility.

CO<sub>2</sub> emission performance standards and the promotion of low- and zero emission HDV in public procurement are key instruments for accelerating the energy transition in transport and helping to decarbonize the sector.

However, BDEW is convinced that the proposed CO<sub>2</sub> emissions performance standards for heavy duty vehicles lack the necessary ambition to deliver the required contribution of the transport sector for reaching EU climate goals. According to BDEW, the emission performance standards should be based on an emission reduction target of -20% (for newly registered HDV in 2025 -2029) and of at least -40% for newly registered HDV in 2030 onwards.

We welcome the proposed definition of 'zero emission heavy-duty vehicles' (ZEV) as heavy-duty vehicles without an internal combustion engine. However, the definition of a ZEV as a HDV with an internal combustion engine that emits less than 1 g CO<sub>2</sub>/kWh should be reconsidered and aligned with the provisions of the Clean Vehicle Directive. To foster the acceptance of „clean“ or emission-free vehicles on the basis of biomethane (Bio-CNG, Bio-LNG) or synthetic gases within the framework for public procurement, the classification of these cars as emission-free plays a crucial role.

BDEW demands that gas-vehicles, that verifiably contribute to reaching the decarbonization targets for public procurement in the HDV-sector are classified as 'zero emission heavy-duty vehicles' as long as they are operated with biomethane (Bio-CNG, Bio-LNG) or synthetic gases from renewable energy of non-biological origin.

The Commission proposed to define 'low-emission heavy-duty vehicles' (LEV) as heavy-duty vehicles, which are not zero emission heavy-duty vehicles, with specific CO<sub>2</sub> emissions of less than 350 g CO<sub>2</sub>/km. BDEW recommends to bring the definition in line with the provisions on the CO<sub>2</sub> emission reduction, i.e. instead of „g CO<sub>2</sub>/km“ it should be „g CO<sub>2</sub>/tkm“ to include the load capacity. This is essential for LNG-HDV.

Furthermore, BDEW criticizes that the VECTO-Tool does not sufficiently acknowledge LNG as it takes the consumption and CO<sub>2</sub>-emissions of CNG as the basic calculation scheme for Gas-vehicles, which is different to the specifics of LNG. An appropriate differentiation of LNG and CNG should be implemented into the VECTO-Tool.

In addition, BDEW criticizes that the definitions of low- and zero emission HDV are not applicable to LNG-vehicles that are operated with natural gas even though they facilitate short-term reductions of CO<sub>2</sub>-emissions in the transport sector. By using green gases, CO<sub>2</sub>-

emissions can be further reduced. In short, to exclude LNG contradicts other EU-policies to bring down CO<sub>2</sub>-emissions in the transport sector (e.g. AFID, „LNG Blue Corridors“)

Hence, BDEW highly recommends to revise the definition of LEV and ZEV with regard to CNG and LNG as they are able to contribute considerably to the reduction of CO<sub>2</sub>-emissions, as long as Bio-CNG, Bio-LNG, synthetic or hydrogen gases from renewable energy of non – biological origin are involved.

Overall, BDEW wants to point out that any kind of measures that further dilute the level of ambition should be avoided, such as the proposed scheme of emission credits and debts.

BDEW welcomes that the effectiveness of the modalities addressing, in particular, zero- and low-emission vehicles shall be reviewed and reported to the European Parliament and the Council end of 2022. We stress, that thereafter the scope of the regulation should be extended to other types of heavy-duty vehicles.

## 1. Einleitung

Der BDEW begrüßt, dass die EU-Kommission im Rahmen des „Clean Mobility Package“ rasche Fortschritte zur Verbreitung klimaschonender Antriebstechnologien wie der Elektro-, Wasserstoff- und Erdgasmobilität anstrebt. Die Automobilbranche muss stärker in die Verantwortung genommen werden, damit der CO<sub>2</sub>-Ausstoß auch im Verkehrsbereich in den nächsten Jahren signifikant zurückgeht. Während die Energiewirtschaft in Deutschland weiter auf einem guten Weg zur Erreichung ihres 40 Prozent CO<sub>2</sub>-Reduktionsziels für 2020 ist, sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrsbereichs im Vergleich zum Referenzjahr 1990 sogar gestiegen.

Bereits in seinem Positionspapier (2017) „Klimaschutz im Verkehrssektor – Beitrag der Energiewirtschaft“ hat der BDEW deutlich gemacht, dass EU-Flottengrenzwerte ein zentrales Klimaschutzinstrument im Mobilitätssektor sind. In seiner Stellungnahme zum „EU-Paket für saubere Mobilität – Clean Mobility Package (II)“ (2018), weist der BDEW darauf hin, dass auch eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung und die Förderung einer alternativen Lade- und Tankinfrastruktur eine wichtige Rolle in der Verkehrswende spielen. Das wirksamste Instrument zur erfolgreichen Markteinführung klimaschonender Antriebstechnologien sind jedoch ambitionierte CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte.

Am 17.05.2018 hat die EU-Kommission den Legislativvorschlag „**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge**“ (COM(2018) 284) vorgelegt. Der BDEW hat ihn dahingehend geprüft, ob er absehbar ausreicht, den gewünschten Klimaschutzeffekt zu erzielen und die Luftqualität substantiell zu verbessern. Des Weiteren hat der BDEW geprüft, ob in dem Gesetzesvorschlag auch fortschrittliche Antriebstechnologien und nachhaltige gasförmige Kraftstoffe, wie Bio-LNG, Bio-CNG, synthetische Gase oder Wasserstoff, die einen essentiellen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Emissionsenkung leisten können, entsprechend berücksichtigt sind.

Aus Sicht des BDEWs besteht Anpassungsbedarf insbesondere hinsichtlich einer Erhöhung des Ambitionsniveaus der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für neue schwere Nutzfahrzeuge sowie bei der Anerkennung von Bio-LNG, Bio-CNG sowie strombasierten erneuerbaren Kraftstoffen. Im Folgenden nimmt der BDEW zu einzelnen Artikeln des Legislativvorschlags COM(2018) 284 Stellung.

## 2. Anmerkungen und Forderungen des BDEW

### Art. 1 Gegenstand und Ziel

Der Vorschlag der Kommission sieht vor, die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Neuzulassungen von schweren Nutzfahrzeugen vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029 um 15 Prozent und ab dem 1. Januar 2030 um mindestens 30 Prozent zu reduzieren, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 13. Die Zielvorgaben werden als relative Senkung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen der im Referenzjahr 2019 zugelassenen Fahrzeuge festgesetzt. Zweck dieses Vorschlages ist es, durch Emissionssenkungen im Straßenverkehrssektor dazu beizutragen, dass die im Rahmen der Lastenteilungsverordnung erforderlichen CO<sub>2</sub>-Emissionssenkungen erreicht werden.

Der BDEW begrüßt ausdrücklich die Verankerung von Zielvorgaben für die Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen auch bei neuen schweren Nutzfahrzeugen. Das **Ambitionsniveau** ist aus Sicht des BDEW jedoch nicht ausreichend, um die europäischen und nationalen Klimaziele zu erreichen, und muss daher angehoben werden.

#### Forderung des BDEW:

*Zur Erreichung der Klimaschutzziele fordert der BDEW bei den Neuzulassungen 2025 – 2029 ein Reduktionsziel von 20 Prozent und für Neuzulassungen ab 2030 um mindestens 40 Prozent und schließt sich damit den Forderungen von Eurelectric (European Commission proposal for a Regulation setting emission performance standards for new heavy-duty vehicles - Eurelectric amendments, September 2018, S.4) an.*

### Art. 2 Geltungsbereich

Die Verordnung gilt für die vier Fahrzeuggruppen, für die ab dem Jahr 2019 zertifizierte CO<sub>2</sub>-Emissionsdaten vorliegen werden: Dies sind neue Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 (LKW) mit bestimmten Merkmalen sowie die Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 (Busse). Zur Einbeziehung weiterer Klassen siehe Art. 13 „Überprüfung und Berichterstattung“.

#### Forderung des BDEW:

Der Regulierungsrahmen sollte nach der in Art. 13 beschriebenen Überprüfung und Berichterstattung auf die neu zertifizierten Fahrzeugklassen gem. der Zertifizierungsverordnung (EU) 2017/2400 ausgeweitet werden. Der BDEW schließt sich hiermit den Forderungen von Eurelectric an (European Commission proposal for a Regulation setting emission performance standards for new heavy-duty vehicles - Eurelectric amendments, September 2018, S.5).

### Art. 3 j) Begriffsbestimmungen

Laut der im Verordnungsentwurf definierten Begriffsbestimmung ist ein „emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug“ ein schweres Nutzfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, dessen nach der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihren Durchführungsvorschriften bzw. nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsvorschriften bestimmte Emissionen weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/kWh bzw. weniger als 1 g/km betragen.

Der BDEW begrüßt, dass die Verordnung auf schwere Nutzfahrzeuge ohne Verbrennungsmotor Anwendung finden soll. Kritisch zu betrachten ist der 2. Teilsatz der Definition. Aus Sicht des BDEW sollten die Regelungen im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) bei der öffentlichen Beschaffung von Straßenfahrzeugen im Hinblick auf alternative Kraftstoffe stehen. Um die Marktakzeptanz von saubereren bzw. als emissionsfrei zu betrachtenden Fahrzeugen, die ausschließlich auf Basis von Biomethan und synthetischen Gasen betrieben werden, im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe zu fördern, sollten solche Fahrzeuge auch im Rahmen des vorliegenden Legislativvorschlags als emissionsfrei gelten. Bei der Anrechnung von Erdgas-/CNG-Fahrzeugen auf das Erreichen der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf schwere Nutzfahrzeuge wird der ausschließliche Einsatz von Biomethan oder synthetischen Gasen durch einen Vertrag über die Beschaffung von solchen Gasen oder eine andere Art des Zugangs zu solchen Gasen bereits nachgewiesen.

**Forderung des BDEW:**

Mit Gas betriebene Fahrzeuge, die nachweislich als „sauberes Fahrzeug“ zum Erreichen der Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe in Bezug auf schwere Nutzfahrzeuge gemäß der Richtlinie 2009/33/EG beitragen, gelten als emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge, sofern sie ausschließlich mit Biomethan/Bio-CNG, Bio-LNG oder synthetischen Gasen, die aus erneuerbaren Energien nicht biogenen Ursprungs hergestellt wurden, betrieben werden.

### **Art. 3 k) Begriffsbestimmungen**

Laut der im Verordnungsentwurf definierten Begriffsbestimmung ist ein „emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug“ ein schweres Nutzfahrzeug, das kein emissionsfreies Nutzfahrzeug ist und dessen nach Anhang I Nummer 2.1 bestimmte spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen weniger als 350 g CO<sub>2</sub>/km betragen.

Der BDEW ist der Meinung, dass die Definition eines emissionsarmen schweren Nutzfahrzeuges analog der Emissionsminderungsvorgaben nicht auf g CO<sub>2</sub>/km sondern auf g CO<sub>2</sub>/tkm unter Einbeziehung der Nutzlast abstellen sollte, um besonders schwere Nutzfahrzeuge mit hoher Nutzlast nicht zu benachteiligen.<sup>1</sup> So ist für LNG-betriebene LKW die Forde-

---

<sup>1</sup> EU Impact assessment, Chapter 5.3.1: A LEV of 350 g CO<sub>2</sub>/km „would correspond, using the current weighing of VECTO mission profiles, to 30 g CO<sub>2</sub>/tkm“.

rung nach einer gewichtsneutralen Definition (also g/tkm statt g/km) essentiell. Anderenfalls werden Hersteller großer LKW, für die LNG am ehesten in Frage kommt und das Elektrifizierungspotential bisher am geringsten ist, deutlich benachteiligt. Der Wettbewerb sollte für Effizienz innerhalb der Fahrzeug- und Gewichtsklasse bestehen und nicht zwischen verschiedenen Fahrzeugklassen, da sich die einzelnen Nutzungssegmente nicht durch alle Arten von Nutzfahrzeugen bedienen lassen.

Formulierungsvorschlag des BDEW:

„k) „emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug“ ist ein schweres Nutzfahrzeug, das kein emissionsfreies Nutzfahrzeug ist und dessen nach Anhang I Nummer 2.1 bestimmte spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen weniger als 30 g CO<sub>2</sub>/tkm betragen;“

#### **Art. 4 Durchschnittliche spezifische Emissionen eines Herstellers**

Die Kommission bestimmt ab dem Jahr 2020 und anschließend in jedem nachfolgenden Kalenderjahr für jeden Hersteller die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen für das vorangegangene Kalenderjahr in g/tkm. Die durchschnittlichen spezifischen Emissionen werden gemäß Anhang I Nummer 2.7 berechnet. Die Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission sieht eine auf dem Simulationsinstrument VECTO basierende Methodik zur Simulation der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen vor, die es gestattet, die Vielfalt des Sektors der schweren Nutzfahrzeuge und die starke Bedarfsorientierung einzelner Fahrzeuge zu berücksichtigen.

Aus Sicht des BDEW berücksichtigt das VECTO-Tool LNG nur unzureichend, weil es für alle Gasfahrzeuge (NG) für den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen nur die Eigenschaften von CNG zugrunde legt, die sich von LNG unterscheiden.

Forderung des BDEW:

Im VECTO-Tool soll eine sachgerechte Differenzierung zwischen LNG und CNG vorgesehen werden. Die Kraftstoffeigenschaften von LNG und CNG sollen angemessen abgebildet werden.

#### **Art. 5 Emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge**

Um Anreize für die Einführung emissionsfreier und emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge zu geben, werden solche Fahrzeuge bei der Bestimmung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers ab dem Jahr 2019 mehrfach angerechnet. Den Herstellern von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen werden für jedes in Verkehr gebrachte emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeug Begünstigungen gewährt, deren Multiplikationsfaktor von den CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeuges abhängt.

### **Art. 5 (1)**

Der Artikel beschreibt, wie die Kommission für jeden Hersteller den Faktor für ZEV und LEV bestimmt.

Der BDEW erhebt dazu folgende Einwände: Keine der beiden Einstufungen ist für LNG-Fahrzeuge mit fossilem Erdgas erreichbar. Kurzfristige CO<sub>2</sub>-Senkungen sind jedoch auch mit fossilem Erdgas möglich (Beitrag für das Einsparziel 15 % bis 2025). Durch Nutzung grüner Gase können die Emissionen ohne große Systembrüche weiter gesenkt werden. Die Nutzung grüner Gase/Biomethan sollte bei den Emissionszielen daher angerechnet werden. LNG hier auszuschließen widerspricht der EU-Linie in anderen Bereichen, z.B. AFI-Richtlinie, Förderung der „LNG Blue Corridors“.

Forderung des BDEW:

Überprüfung und Anpassung der Definition von LEV und ZEV damit auch LNG-Fahrzeuge einen signifikanten Beitrag zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen leisten können, sofern sie anteilig oder ausschließlich mit Bio-LNG oder synthetischen Gasen, die aus erneuerbaren Energien nicht biogenen Ursprungs hergestellt wurden, betrieben werden.

### **Art. 5 (2)**

Für die Zwecke von Absatz 1 werden emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge wie folgt gezählt:

- (a) ein emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug wird als zwei (2) Fahrzeuge gezählt;
- (b) ein emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug wird – abhängig von einer Funktion seiner spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Emissionsschwellenwerts von 350 g CO<sub>2</sub>/km – als bis zu zwei Fahrzeuge gezählt.

Infolge der oben vorgeschlagenen Anpassung der Definition für ein emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug (siehe Vorschlag zu Artikel 3 k)) auf einen spezifischen Bezug unter Einbeziehung der Nutzlast, ist die Zählung der emissionsarmen Fahrzeuge anzupassen.

Forderung des BDEW:

- b) ein emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug wird – abhängig von einer Funktion seiner spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Emissionsschwellenwerts von 30 g CO<sub>2</sub>/tkm – als bis zu zwei Fahrzeuge gezählt.

### **Art. 7 (1) Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften**

Dieser Artikel beschreibt den Mechanismus des „Banking“ und „Borrowing“. Es wird bestimmt, inwieweit ein Hersteller zur Erfüllung seiner Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen seine Emissionsgutschriften oder Emissionslastschriften mit einander verrechnen kann.

Position des BDEW:

Der BDEW lehnt Mechanismen, die das Anforderungsniveau verringern („Weichmacher“) ab.

**Ansprechpartner:**

Barbara Willich

Tel: +49 30 300199-1075

barbara.willich@bdew.de