

Berlin, 12. April 2023

**BDEW Bundesverband
der Energie- und
Wasserwirtschaft e.V.**

Reinhardtstraße 32
10117 Berlin

www.bdew.de

Stellungnahme

Anpassung der Verordnung (EU) 2019/1242 zur Festle- gung von CO₂-Emissionsnor- men für neue schwere Nutzf- fahrzeuge

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten über 1.900 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 90 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland. Der BDEW ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung sowie im europäischen Transparenzregister für die Interessenvertretung gegenüber den EU-Institutionen eingetragen. Bei der Interessenvertretung legt er neben dem anerkannten Verhaltenskodex nach § 5 Absatz 3 Satz 1 LobbyRG, dem Verhaltenskodex nach dem Register der Interessenvertreter (europa.eu) auch zusätzlich die BDEW-interne Compliance Richtlinie im Sinne einer professionellen und transparenten Tätigkeit zugrunde. Registereintrag national: R000888. Registereintrag europäisch: 20457441380-38

Inhalt

1	Grundsätzliche Anmerkungen	3
2	Verordnungsentwurf für die CO₂-Grenzwerte schwerer Nutzfahrzeuge.....	4
2.1	Anhebung der Flottenziele	4
2.2	Anrechenbarkeit von erneuerbaren und dekarbonisierten Gasen	5

1 Grundsätzliche Anmerkungen

Die europäischen Vorgaben zu den CO₂-Flottengrenzwerten sind ein **wesentlicher Treiber für die Entwicklung zunehmend emissionsarmer Fahrzeuge**. Im Straßenverkehr sind die Fahrzeuge mit Bio-CNG, Bio-LNG und Brennstoffzellenantrieb besonders im Fern- und Schwerlastverkehr, für Sonderfahrzeuge und im ÖPNV-Segment eine notwendige Ergänzung zu batterieelektrischen Fahrzeugen. Insbesondere in diesen Bereichen des Straßenverkehrs können die genannten Kraftstoffe wesentlich zu einer schnellen und signifikanten Senkung der Treibhausgasemissionen beitragen.

- › Die CO₂-Flottengrenzwerte sind ein wesentlicher Hebel, um die Emissionen des Verkehrssektors zu senken und die Klimaziele im Verkehr erreichen zu können.
- › Der bestehende **Tank-to-Wheel-Ansatz** sollte beibehalten und durch einen Technologiebonus oder ein gleichwertiges Instrument ergänzt werden. Dieses sollte die Möglichkeit bieten, die CO₂-Einsparungen, die sich aus dem Betrieb von Fahrzeugen mit erneuerbaren und CO₂-armen Kraftstoffen (z. B. Biomethan) ergeben, zu berücksichtigen.
- › Es muss sichergestellt werden, dass die **Emissionswerte auf realen Verbräuchen basieren**.
- › Zusätzliche Erfüllungsoptionen müssen immer zu einer Anhebung des Gesamtziels führen, um keine Verwässerung der Ambitionen zu bewirken.
- › Es sollte eine weitere **Unterstützung von Forschung und Entwicklung** für alternative Antriebe wie Elektrofahrzeuge und mit erneuerbaren und dekarbonisierten Gasen und Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen erfolgen. Der Hochlauf emissionsfreier und -armer Mobilität sollte zudem durch Anschaffungsförderungen flankiert werden, um Kostennachteile auszugleichen und Verbraucherinnen und Verbrauchern den Umstieg zu erleichtern. Dadurch wird mittelbar auch der wirtschaftliche Betrieb von Lade- und Tankeinrichtungen unterstützt.
- › Die regulatorischen Rahmenbedingungen müssen im Sinne einer Systemintegration ineinandergreifen. Die novellierte AFIR-Verordnung setzt zum Beispiel Rahmenbedingungen für den Aufbau einer alternativen Tank- und Ladeinfrastruktur, für die sich ein Markt für neue schwere Nutzfahrzeuge entwickeln muss. Das gilt insbesondere für mit gasförmigen Kraftstoffen betriebene LKW, für die in der novellierten Erneuerbaren-Energien-Richtlinie zielkonforme und auf die anderen Instrumente abgestimmte Anteile für fortschrittliche Biokraftstoffe und erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs notwendig sind.

2 Verordnungsentwurf für die CO₂-Grenzwerte schwerer Nutzfahrzeuge

2.1 Anhebung der Flottenziele

Der BDEW begrüßt die Anhebung der CO₂-Flottenziele für neue LKWs (> 5t), Fernbusse (> 7,5t) und Anhänger im EU-Flottendurchschnitt im Vergleich zu 2019 um

- - 45% ab 2030;
- - 65% ab 2035 sowie;
- - 90% ab 2040;

Ambitionierte CO₂-Flottenziele für Neufahrzeuge sind zentraler Innovationstreiber für die Verkehrswende und ein wesentliches Klimaschutzinstrument im Mobilitätssektor. Nur bei einem entsprechend ambitionierten Hochlauf können öffentliche Lade- und Tankeinrichtungen dauerhaft wirtschaftlich betrieben werden und möglichst marktgetrieben weiterwachsen.

Die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors müssen schnell und drastisch sinken. Deshalb sollten gerade bei den schweren Nutzfahrzeugen alle verfügbaren Technologien zur Minderung der Treibhausgasemissionen angewandt werden. Neben batterieelektrischen Antrieben und Brennstoffzellen sind dies auch gasförmige Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen.

Bei der aktuell geltenden Berechnungsgrundlage Tank-to-Wheel (oder tailpipe) werden die CO₂-Einsparungen durch den Einsatz von nachhaltig erzeugtem Biomethan oder anderen aus erneuerbaren Energien nicht biogenen Ursprungs erzeugten gasförmigen Kraftstoffen derzeit nicht angerechnet. Als Folge ist Mobilität auf Basis von Biomethan in der aktuell geltenden Tank-to-wheel-Betrachtung nicht emissionsfrei. Hierbei werden Gasfahrzeuge mit den jeweiligen Tail-pipe-Emissionen angerechnet. Das erhebliche CO₂-Reduktionspotenzial beim Einsatz von Biomethan im Gegensatz zu Diesel- und Benzinantrieben, bleibt dadurch unberücksichtigt. Die Überlegung, ab 2040 fast ausschließlich emissionsfreie Antriebe zuzulassen, würde einem Verbot der Bio-LNG- und Bio-CNG-Mobilität gleichkommen. Infolgedessen würde in bereits vorhandene Tankstellen nicht weiter investiert. Das gefährdet bereits auf kurze Sicht die etablierte Nutzung für Schwerlast- bzw. Güterverkehre.

Der BDEW spricht sich für einen technologieoffenen Ansatz bei der Nutzung alternativer Fahrzeugantriebe und Kraftstoffe im Nutzfahrzeugbereich aus. Aufgrund der vielfältigen Anwendungsfälle im Verkehrssektor (Straße, Schiene, Schiff- und Luftfahrt, Personen- und Güterverkehr, öffentlich und privat) werden alle alternativen Kraftstoffe mit dem Potenzial Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen zu reduzieren (Strom, gasförmige Kraftstoffe aus erneuerbaren und dekarbonisierten Quellen bis hin zu synthetischen Flüssigkraftstoffen für die Luftfahrt (Power-to-Liquid, PtL)) erforderlich sein, um der Herausforderung des Klima- und Umweltschutzes im Verkehrssektor gerecht zu werden und eine kundenorientierte

Produktentwicklung zu ermöglichen. Für eine fundierte Bewertung verschiedener Optionen von alternativer Mobilität sollten auch Parameter wie Entwicklungsstufe, Umsetzungsaufwand und Kostenumfang der jeweiligen Technologie in Entscheidungen mit einbezogen werden. Der BDEW spricht sich deshalb dafür aus, erneuerbare und emissionsniedrige Kraftstoffe auf die Ziele des Sektors mit einem Technologiebonus anrechenbar zu machen. Dies gilt auch für neue Stadtbusse, die nach dem Verordnungsentwurf bereit bis 2030 rein elektrisch angetrieben werden müssen. Eine Antriebsvielfalt dient auch der Resilienz des öffentlichen Nahverkehrs. Die CO₂-Flottengrenzwerte sollten ein attraktives Fahrzeugangebot anreizen, das es kommunalen Unternehmen als ÖPNV-Dienstleistern ermöglicht, die Beschaffungsvorgaben der Clean Vehicles Directive wirtschaftlich darstellbar umzusetzen.

2.2 Anrechenbarkeit von erneuerbaren und dekarbonisierten Gasen

Als Berechnungsgrundlage für die CO₂-Flottengrenzwerte fordert der BDEW, den bestehenden Tank-to-Wheel-Ansatz durch einen Technologiebonus oder ein gleichwertiges Instrument zu ergänzen. Die EU zieht zur Ermittlung der CO₂-Flottengrenzwerte für Fahrzeughersteller den sogenannten „Tank-to-Wheel“-Ansatz (TTW) heran, d.h. die Emissionen werden ausschließlich vom „Tank bis zum Rad“ ermittelt. Damit wird auf der Herstellerseite der Anreiz zur Entwicklung klimaschonender Antriebsarten gesetzt. Die Berücksichtigung der Klimapotentiale von Biokraftstoffen erfolgt dagegen im Rahmen der Renewable Energy Directive, die bei den Mitgliedstaaten die Verwendung von Biokraftstoffen anreizen soll. Nach dieser Berechnungsgrundlage sind Elektro- und Wasserstoffautos Nullemissionsfahrzeuge – unabhängig von der Herkunft des Wasserstoffs bzw. unabhängig vom eingesetzten Strommix. Für Fahrzeuge, die mit Bio-CNG oder Bio-LNG angetrieben werden, ist dieser Ansatz dagegen negativ, da immer die Emission am Fahrzeug berechnet wird und erzielte CO₂-Reduktionen durch den eingesetzten Kraftstoff nicht berücksichtigt werden. In der Konsequenz bedeutet das geplante Vorgehen der Kommission, dass für Fahrzeughersteller kein Anreiz besteht, klimaschonende Fahrzeuge mit Bio-CNG und Bio-LNG auf Basis von Biogas und erneuerbar erzeugtem Power-to-Gas zu entwickeln.

Deshalb schlägt der BDEW vor, den Tank-to-Wheel-Ansatz um einen Technologiebonus zu ergänzen. Mit einem „Technologiebonus“ soll den Fahrzeugherstellern die Möglichkeit geboten werden, die CO₂-Einsparungen, die sich aus dem Betrieb von Fahrzeugen mit erneuerbaren und CO₂-armen Kraftstoffe (z.B. Biomethan) ergeben, bei der Berechnung ihrer CO₂-Flottendurchschnittswerte geltend machen zu können. Durch diese Kombination des Tank-to-Wheel-Ansatzes mit einem „Technologiebonus“ bleibt aus Sicht des BDEW der Anreiz für die

Fahrzeughersteller erhalten, klimaschonende Fahrzeugantriebe weiterzuentwickeln, in verschiedene Alternativen zu investieren und den unterschiedlichen Bedarf durch ein breites Fahrzeugangebot zu erfüllen. Zugleich werden gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Optionen zur Emissionsminderung und damit zur gleichberechtigten Bewertung der Antriebstechnologien hinsichtlich ihrer Emissionen sichergestellt. Die Möglichkeit einer solchen Anrechnung wäre ein großer Beitrag zur technologieoffenen Bewertung alternativer Antriebskonzepte, da Bio-CNG- und Bio-LNG-Mobilität, wasserstoffbasierte Mobilität und Elektromobilität Lösungen für unterschiedliche Anwenderbedürfnisse bieten können und marktgetrieben jeweils dort genutzt werden können, wo andere klimaschonende Optionen zu teuer oder nicht praktikabel sind.

Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner:

Christiane Kutz

christiane.kutz@bdew.de

Telefon: +49 30 300199-1755

Robert Spanheimer

robert.spanheimer@bdew.de

Telefon: +49 30 300199-1260