

eFUEL ALLIANCE – POSITIONSPAPIER

„ÄNDERUNG DER VERORDNUNG ZUR FESTLEGUNG DER CO₂-EMISSIONSNORMEN FÜR NEUE PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE“

Die Einschätzung der Europäischen Kommission, dass alle Branchen ihre Anstrengungen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen (THG) erheblich verstärken müssen, um bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, wird von der eFuel Alliance voll und ganz unterstützt. Insbesondere der Straßenverkehr muss dabei eine Schlüsselrolle spielen, da er für ein Fünftel der heutigen Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich ist. Angesichts des enormen Potenzials vielversprechender Klimaschutztechnologien wie dem erneuerbaren Wasserstoff und seinen Derivaten, das noch nicht ausgeschöpft wurde, glauben wir, dass der Straßenverkehr einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung fossiler Brennstoffe in Europa leisten kann.

Ein Instrument zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor ist die Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Wir sind davon überzeugt, dass ein ausgewogener Mix aus strengen, aber erreichbaren CO₂-Emissionsnormen und gleichen Bedingungen für alle Technologien zur Emissionsreduzierung die positivsten Auswirkungen auf unser Klima haben wird. Um den tatsächlichen Beitrag einer Technologie zum Klimaschutz zu ermitteln, muss die CO₂-Bilanz eines Fahrzeugs idealerweise auf Basis seines gesamten Lebenszyklus bewertet werden. Die Berücksichtigung von erneuerbaren Kraftstoffen in den CO₂-Emissionsnormen ist ein erster Schritt zu einem ganzheitlicheren und integrativen Klimaansatz im Verkehr.

Gerade vor dem Hintergrund des Plans der Kommission, die Ziele der CO₂-Emissionsnormen auf -50 % im Jahr 2030 und -100 % für 2035 anzuheben, ist es umso wichtiger, ein breites Spektrum an Technologien in die CO₂-Emissionsnormen einfließen zu lassen und den CO₂-Fußabdruck entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu berücksichtigen. Wenn erneuerbare Kraftstoffe in den CO₂-Emissionsnormen nicht berücksichtigt werden, ist der Elektroantrieb die einzige Lösung, was zu einer äußerst riskanten Strategie für die Klimaziele und einer einseitigen Politik für die Kunden führt. Eine Berücksichtigung von erneuerbaren Kraftstoffen ist nur durch die Einführung eines freiwilligen Anrechnungssystems für erneuerbare Kraftstoffe möglich, das im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums entwickelt wurde.

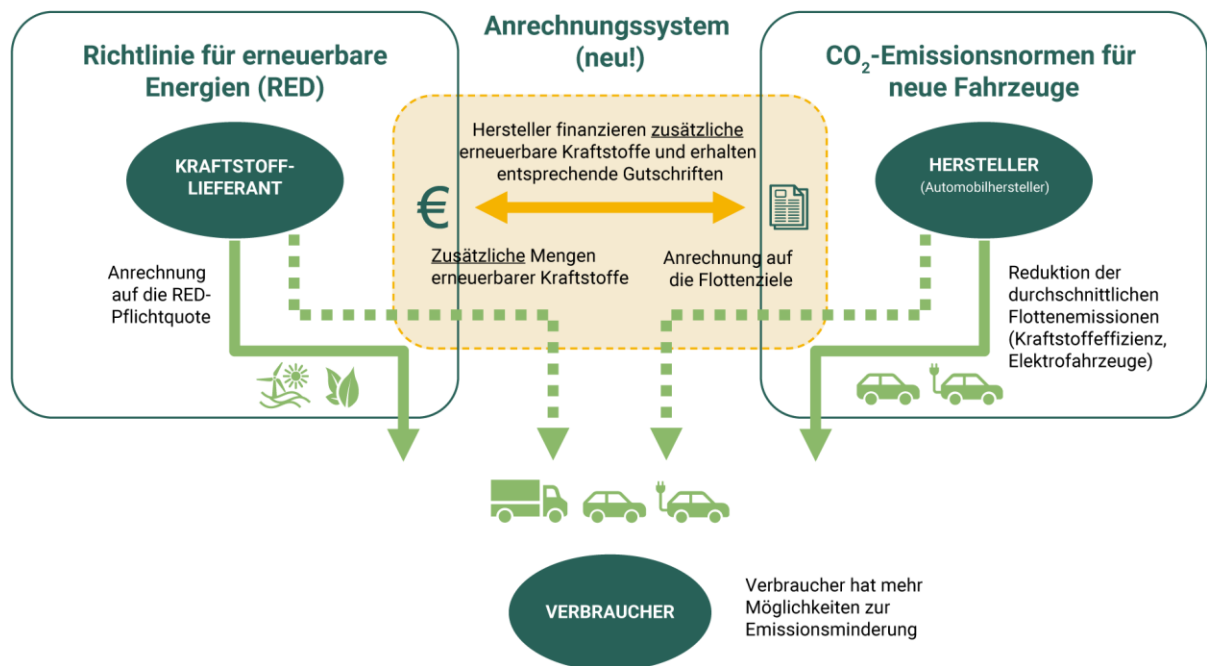
EMPFEHLUNGEN

- ▶ **Einführung eines freiwilligen Anrechnungssystems für erneuerbare Kraftstoffe, das**
 - ...mehr klimaneutrale Wahlmöglichkeiten für Kunden bietet, wie z. B. Hybridfahrzeuge,*
 - ...zu einer höheren CO₂-Reduktion im Vergleich zu reinen Elektrofahrzeugen führt,*
 - ...ein erster Schritt hin zu einer ganzheitlichen Lebenszyklusanalyse ist,*
 - ...die Effektivität und Effizienz nicht untergraben kann, da es freiwillig ist,*
 - ...ausschließlich zusätzliche Mengen an erneuerbaren Kraftstoffen berücksichtigt,*
 - ...die Verantwortlichkeiten, Beschränkungen und Nachhaltigkeitskriterien der Kraftstoffindustrie einhält,*
 - ...etablierte Verfahren und offizielle Stellen zur Überprüfung der Kraftstoffmengen nutzt,*
 - ...mehr Lösungen und Flexibilität für die Automobilbranche bietet.*

HANDLUNGSBEDARF: EINFÜHRUNG EINES ANRECHNUNGSSYSTEMS FÜR ERNEUERBARE KRAFTSTOFFE

Um dies zu erreichen, würde die Einführung eines Anrechnungssystems für erneuerbare Kraftstoffe gleiche Bedingungen für die verschiedenen Klimaschutztechnologien schaffen, die dazu beitragen können, die Emissionen im Straßenverkehr effektiv und effizient zu senken. Gleichzeitig würde es den Automobilherstellern eine zusätzliche und freiwillige klimawirksame Option zur Einhaltung der CO₂-Emissionsnormen bieten und die Verbreitung synthetischer Kraftstoffe fördern. Das Klima würde von klimaneutralen synthetischen Kraftstoffen profitieren, die aus erneuerbaren Energiequellen hergestellt werden und im Gegensatz zu herkömmlichen Kraftstoffen kein zusätzliches CO₂ freisetzen. Die Verbraucher würden von einem größeren Angebot an sauberen Technologien und potenziellen örtlichen Vorteilen für als emissionsfrei bzw. emissionsarm gekennzeichnete Autos profitieren. Dies würde die Nachfrage nach eFuels stärken und dafür sorgen, dass zusätzliche Mengen an synthetischen Kraftstoffen auf dem Markt verkauft werden.

Für die praktische Umsetzung eines solchen Anrechnungssystems gibt es bereits praktikable Vorschläge, insbesondere den Bericht „Crediting System for Renewable Fuels in EU Emission Standards for Road Transport (Anrechnungssystem für erneuerbare Kraftstoffe im Rahmen der EU-Emissionsnormen für den Straßenverkehr)“¹ der Beratung, Frontier Economics, und der Anwaltskanzlei, Flick Gocke Schaumburg, vom Mai 2020, der im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) erstellt wurde.



Die eFuel Alliance unterstützt einen solchen Mechanismus nachdrücklich und fordert das Europäische Parlament und die Mitgliedstaaten im Europäischen Rat auf, das Anrechnungssystem für erneuerbare Kraftstoffe in die geänderte Verordnung zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für Pkw und Kleintransporter aufzunehmen (ein entsprechender Änderungsantrag wurde im Auftrag des BMWi entwickelt).

WARUM DIE EU-KOMMISSION DAS ANRECHNUNGSSYSTEM ABGELEHNT HAT

Obwohl der EU-Kommission das Anrechnungssystem für erneuerbare Kraftstoffe mehrfach ausführlich erläutert wurde, hat sie die Berücksichtigung von erneuerbaren Kraftstoffen in ihrem am 14. Juli 2021 veröffentlichten Vorschlag zur Überarbeitung der CO₂-Normen für neue Pkw und leichte

¹ Weitere Informationen unter: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/C-D/crediting-system-for-renewable-fuels.html>

Nutzfahrzeuge abgelehnt. Die Kommission argumentiert, dass ein solches Anrechnungssystem (1) die Verantwortlichkeiten verwischen, (2) die Effektivität und Effizienz untergraben und (3) den Verwaltungsaufwand und die Komplexität erhöhen würde.

Erstens berücksichtigt das vorgeschlagene Anrechnungssystem nur zusätzliche Mengen an erneuerbaren Kraftstoffen, die nicht zur Erfüllung der Ziele der Kraftstoffindustrie (Richtlinie für erneuerbare Energien 2018/2001/EU) verwendet werden. Es besteht daher eine klare Abgrenzung und Definition der Zuständigkeiten zwischen beiden Verordnungen. Wenn wir jedoch ganzheitliche Lösungen zur Bekämpfung des Klimawandels wollen, brauchen wir eine regulative Offenheit, um verschiedene Branchen miteinander zu verbinden. Sektoren-übergreifende Technologien wie eFuels brauchen politische Brücken zwischen dem Kraftstoff- und dem Fahrzeugsektor. Das Anrechnungssystem ist ein erster logischer Schritt zu einer ganzheitlichen Lebenszyklusanalyse.

Zweitens hat die Kommission nicht verstanden, dass ein freiwilliges System aus logischen Gründen die Wirksamkeit nicht untergraben kann. Wenn eFuels teurer sind als Elektrofahrzeuge, wird niemand eFuels als Erfüllungsoption nutzen. Aus diesem Grund ist die Kostenanalyse in der Folgenabschätzung irreführend und letztlich irrelevant. Darüber hinaus wird die Kostenanalyse nur im Vergleich zu Elektroautos und nicht zu den Strafzahlungen durchgeführt wurden. Andere wichtige Faktoren wie unterschiedliche Kundenbedürfnisse oder infrastrukturelle Anforderungen werden überhaupt nicht diskutiert.

Drittens bedient sich das vorgeschlagene System, das auch rechtlich im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums ausgearbeitet wurde, lediglich bestehender Verfahren und Zertifizierungsinstitute, die in der Kraftstoffindustrie bereits etabliert sind. Darüber hinaus entwickelt die Kommission eine *Unionsdatenbank* für erneuerbare Kraftstoffe, um die Mengen an erneuerbaren Kraftstoffen in einem harmonisierten europäischen System zu erfassen und zu verifizieren. Deshalb sehen wir hier weder Komplexität noch einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand.

Unserer Ansicht nach ist dies wahrscheinlich eher eine politische als eine wissenschaftlich begründete Ablehnung des Anrechnungssystems. Die Kommission möchte eine vollständige Elektrifizierung von Neufahrzeugen ab 2035. Die Berücksichtigung von erneuerbaren Kraftstoffen würde einen nicht gewünschten Weg eröffnen. Damit ignoriert die Kommission zentrale Prinzipien des europäischen Binnenmarktes und die Wahlfreiheit der Kunden. Niemand weiß, wie sich die Technologien entwickeln werden. Wie hoch ist der Batterie- oder Strompreis im Jahr 2030? Wie wird sich die Ladeinfrastruktur in Osteuropa entwickeln? Werden wir bei den Batteriematerialien von China abhängig sein? Ist das Problem des Recyclings gelöst? Und schließlich: Wird der Kunde eine „vollelektrische“ Welt akzeptieren? **Es ist eine äußerst riskante Strategie, alles auf eine Karte zu setzen und auf die Elektromobilität als einzige Lösung zu bauen.** Aus diesen Gründen fordern wir die Mitglieder des Parlaments und des Europäischen Rates dringend auf, den Vorschlag der Kommission durch Einführung eines Anrechnungssystems für erneuerbare Kraftstoffe zu korrigieren.

HAUPTVORTEILE UND GRUNDSÄTZE EINES ANRECHNUNGSSYSTEMS

Die Beteiligung der Automobilhersteller an einem solchen System wäre freiwillig. Die Teilnehmer könnten bestimmte Mengen an alternativen Kraftstoffen kaufen, die zusätzlich zu den bestehenden Mengen erworben werden müssen und die Nachhaltigkeitskriterien der Richtlinie für erneuerbare Energien (2018/2001/EU) erfüllen müssen. Die Kraftstofflieferanten sind letztendlich für die Lieferung dieser Kraftstoffe an den Endkunden verantwortlich. Es wird gewährleistet, dass die Menge an erneuerbaren Kraftstoffen, die den beim Kauf der erneuerbaren Kraftstoffe generierten Gutschriften entspricht, tatsächlich auf den Markt gebracht wird und somit einen tatsächlichen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor leistet.

Das vorgeschlagene Anrechnungssystem steht im Einklang mit den bestehenden Vorschriften für die Automobil- und Kraftstoffbranche und beruht auf deren positivem Beitrag zum Klimaschutz. Es ist daher wichtig zu betonen, dass **dieses System keine Doppelanrechnung zulässt, d.h. dass Gutschriften nur entweder auf den Anteil erneuerbarer Energien im Rahmen der Richtlinie für erneuerbare Energien (2018/2001/EU) oder auf die Flottenziele im Rahmen der EU-Verordnung über CO₂-Emissionsnormen angerechnet werden können.** Dies bedeutet, dass die Produzenten

von erneuerbaren Kraftstoffen und die Automobilhersteller entscheiden müssen, auf welche Ziele die Kraftstoffe angerechnet werden. Das Anrechnungssystem sorgt so für wirksame Klimaschutzmaßnahmen, erschließt zusätzliche Mengen an erneuerbaren Kraftstoffen und damit zusätzliche CO₂-Minderungen im Verkehrssektor.

Weitere Klimavorteile können durch die Einführung eines „Front-Loadings“ erzielt werden. In diesem Fall muss der Hersteller garantieren, dass die gesamte Menge an erneuerbaren Kraftstoffen zum Zeitpunkt der Zulassung des neuen Fahrzeugs in den Markt gebracht wurde. Dadurch wird die durchschnittliche CO₂-Reduktion über die gesamte Lebensdauer um ca. 5 bis 7 Jahre vorgezogen. Das hilft den Mitgliedstaaten, kurzfristige Klimaziele zu erreichen und ermöglicht sofortige Investitionen.

Die Gewährleistung erschwinglicher individueller Mobilität ist ebenfalls ein sehr wichtiger Punkt bei der Überarbeitung der EU-Verkehrsgesetzgebung. Mehr Möglichkeiten, die Anforderungen der CO₂-Emissionsnormen zu erfüllen, werden sich in allen EU-Mitgliedstaaten auch positiv auf die Kosten für die Endkunden auswirken und einen gerechten Übergang zu einer CO₂-neutralen Mobilität ermöglichen. Mobilitätskonzepte wie effiziente Plug-In-Hybridfahrzeuge sind auch nach 2035 noch möglich, wenn der Kraftstoffverbrauch durch Anwendung des Anrechnungssystems vollständig kompensiert wird. Erneuerbare Kraftstoffe können effektiv und kostengünstig zu einer deutlichen Reduktion von Treibhausgasen beitragen – bis hin zur Klimaneutralität. Da den konventionellen Kraftstoffen größere Mengen an eFuels schrittweise (dank ihrer Drop-in-Fähigkeit) beigemischt werden und aufgrund von Skaleneffekten die Produktionskosten sinken, wären eFuels in jeder Phase für die Verbraucher und auch für schwer zugängliche Sektoren wie die Luft- und Schifffahrt erschwinglich.

Mögliche Befürchtungen, dass ein Anrechnungssystem Herstellern weniger Anreize zur weiteren Investition in Effizienzverbesserungen geben könnte, sind unberechtigt. Die Elektromobilität ist eine vielversprechende Lösung, die eine Vielzahl von Mobilitätsbedürfnissen erfüllt. **Die Einführung eines Anrechnungssystems wird mehr klimaneutrale Wahlmöglichkeiten schaffen, ohne dass es zu einem Entweder-Oder in der europäischen Klimaschutzpolitik kommt.** Die Schaffung von Investitionssicherheit und einer Perspektive für die Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe wird auch weitere Entwicklungen im Hinblick auf die Effizienz des verwendeten Antriebs fördern. Effizienz ist nicht nur wichtig, um den gesamten CO₂-Fußabdruck über die Lebensdauer zu verringern, sondern auch im Hinblick auf die Akzeptanz der Verbraucher und die Senkung der Gesamtbetriebskosten.

GANZHEITLICHERE BEWERTUNG DES CO₂-FUSSABDRUCKS ERFORDERLICH

In ihrer Folgenabschätzung stellt die Europäische Kommission fest, dass eine höhere Verbreitung von emissionsfreien Fahrzeugen erforderlich ist und dass notwendige Investitionen in die Wege geleitet werden müssen, um die Verbreitung zu steigern. **Wir unterstützen die Förderung batteriebetriebener Elektrofahrzeuge als eine Möglichkeit zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen.** Eine enge Fokussierung auf „emissionsfreie Fahrzeuge“ in der derzeitigen Definition wird jedoch nicht zu den bestmöglichen Ergebnissen für unser Klima führen.

Da „Null-Emissionen“ derzeit vom „Tank bis zum Rad“ gemessen werden, wird bei der Messung der THG-Emissionen nur ein bestimmter und begrenzter Teil des Lebenszyklus eines Fahrzeugs berücksichtigt. Es werden nur die Emissionen berücksichtigt, die aus dem Auspuffrohr kommen, während die Emissionen, die in früheren oder späteren Phasen entstehen, d. h. bei der Herstellung des Fahrzeugs oder bei der Erzeugung und Bereitstellung seiner Antriebsenergie, außer Acht gelassen werden. Für den Klimaschutz ist es unerheblich, in welcher Phase des Lebenszyklus eines Fahrzeugs CO₂-Emissionen entstehen. Politische Entscheidungen sollten idealerweise auf der Grundlage eines Lebenszyklusansatzes getroffen werden.

Dies wird auch in Erwägungsgrund 50 der Verordnung (EU) 2019/631 anerkannt:

„Es ist wichtig, die Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus auf Unionsebene zu bewerten. Zu diesem Zweck sollte die Kommission bis spätestens 2023 die Möglichkeit der Entwicklung einer gemeinsamen Unionsmethodik zur Bewertung der CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus solcher auf dem Unionsmarkt in Verkehr

gebrachter Fahrzeuge und einer einheitlichen Datenmeldung prüfen. Die Kommission sollte Folgemaßnahmen ergreifen und gegebenenfalls auch Legislativvorschläge annehmen.

SCHAFFUNG VON ‚REGULATORISCHEN BRÜCKEN‘ FÜR EINEN GANZHEITLICHEREN ANSATZ

Ein erster wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem ganzheitlicheren Ansatz besteht darin, **eine Brücke zwischen der Kraftstoffverordnung und der Fahrzeugverordnung zu schlagen**. Der effektivste Weg zur Klimaneutralität ist das Schaffen gleicher Bedingungen für alle Lösungen zur Emissionsreduzierung, wobei auf bestehenden Rechtsvorschriften aufgebaut und diese koordiniert werden (Erneuerbare Energierichtlinie – Angebotsseite; und CO₂-Emissionsnormen – Nachfrageseite). Ein System zur Anrechnung von erneuerbaren Kraftstoffen auf die CO₂-Emissionsnormen für Neufahrzeuge würde eine solche regulatorische Brücke darstellen.

In Zukunft könnten weitere „regulatorische Brücken“ zu einem stärker vernetzten und ganzheitlichen politischen Rahmen führen, der zu einem effektiveren Klimaschutz führt. So könnten beispielsweise klimafreundlicher Stahl oder klimafreundliche Logistik eine zusätzliche Option auch für die Automobilindustrie sein. Auf diesem Weg könnten immer mehr Teile der Wertschöpfungskette einbezogen werden, bis eine vollständige Ökobilanz erreicht ist.

In ihrer Folgenabschätzung macht die Kommission darauf aufmerksam, dass die Kosten der CO₂-Emissionen für die Gesellschaft ausreichend berücksichtigt werden müssen. Wir unterstützen daher die Absicht der Kommission, die Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs zu betrachten. Um die Treibhausgasemissionen insgesamt zu reduzieren, ist ein umfassender Blick auf die tatsächlichen CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs erforderlich.

INVESTITIONSANREIZE ERHÖHEN – TECHNOLOGIEFÜHRERSCHAFT ERHALTEN

Die EU beabsichtigt auch, den derzeitigen Rechtsrahmen zu ändern, um dem Markt langfristige Investitionssicherheit zu geben und die technologische Führung und Wettbewerbsfähigkeit der EU-Automobilwertschöpfungskette zu erhalten. Die eFuel Alliance stimmt mit der Einschätzung der Kommission überein, dass zusätzliche Sicherheit für Investoren notwendig ist, um die europäische Automobilwertschöpfungskette zu stärken. Eine langfristige Planungsperspektive ist entscheidend, um Investitionen anzuziehen und zu lenken. Dies gilt insbesondere für Wasserstoff und seine Derivate, weshalb sich die Schaffung von zusätzlicher Sicherheit nicht nur auf eine Klimaschutztechnologie beschränken sollte. Allein durch den Export von Maschinen und Ausrüstungen zur Herstellung synthetischer Energieträger auf Strombasis könnten 1,2 Millionen neue Arbeitsplätze geschaffen werden.²

Wenn sich Europa zu sehr auf die Förderung von Elektrofahrzeugen konzentriert, wird es wahrscheinlich seine technologische Führungsrolle in Bereichen verlieren, in denen es im letzten Jahrhundert bei Innovationen vorherrschend war. Ein freiwilliges Anrechnungssystem würde der Automobilindustrie eine zusätzliche, klimawirksame Option zur Reduzierung der CO₂-Emissionen ihrer Flotten bieten. Ein fairer Wettbewerb zwischen den Technologien zur Emissionsreduzierung ist unerlässlich. Gerade dort, wo die Verbreitung der Elektromobilität vor Herausforderungen und Schwierigkeiten steht, müssen andere klimaneutrale Optionen zur Verfügung stehen.

eFUELS – EINE LÖSUNG, DIE IN DER GANZEN EU EINGESETZT WERDEN KANN

Um die ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen, brauchen wir Lösungen, die überall funktionieren, unabhängig von der Wirtschaftskraft, der Geografie oder den technischen Voraussetzungen eines Landes. Wenn Lösungen zur Emissionsreduzierung nur in einigen wenigen Mitgliedstaaten verwendbar sind, die sich einen vollständigen Austausch des derzeitigen Fuhrparks und der Infrastruktur leisten können, verpasst die EU eine große Chance zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor. Ein Mix aus Elektromobilität, nachhaltigen und fortschrittlichen Biokraftstoffen, eFuels, Brennstoffzellen und potenziell anderen Technologien zur

² Siehe https://www.efuel-alliance.eu/fileadmin/Downloads/2021-02-25_Synthetische_Kraftstoffe_EN_Final_update_IW_.pdf

Emissionsreduzierung wird nicht nur die Treibhausgasemissionen wirksam reduzieren, sondern auch dazu beitragen, den Binnenmarkt für Fahrzeuge zu sichern.

Wir müssen bedenken, dass die Energiewende erschwinglich sein muss und die europäischen Bürger nicht überfordern darf, insbesondere Menschen mit geringem Einkommen oder solche, die in ländlichen oder wirtschaftlich schwächeren Regionen leben. Wenn die Klimaschutzmaßnahmen keine breite Unterstützung bei den europäischen Bürgern finden, läuft die EU Gefahr, die ehrgeizigen Klimaziele zu verfehlen.

Der in der ersten Folgenabschätzung der EU-Kommission erwähnte Gebrauchtwagenmarkt ist in diesem Zusammenhang ebenfalls sehr wichtig. In vielen europäischen Ländern können es sich die Verbraucher einfach nicht leisten, ihr (möglicherweise älteres) Auto durch ein neues zu ersetzen. Da eFuels dazu beitragen, den Fahrzeugbestand von fossilen Brennstoffen zu befreien, ohne dass das aktuelle Auto oder die Infrastruktur ersetzt werden müssen, kann die Energiewende für alle Menschen erschwinglich werden. Daher ist eine baldige Einführung klimaneutraler Kraftstoffe erforderlich. Die Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge könnte eine der wichtigsten Triebfedern für eine solche Markteinführung sein.

BERÜCKSICHTIGUNG DER INTERNATIONALEN DIMENSION

Ein Thema, das im Zusammenhang mit eFuels häufig diskutiert wird, ist deren Effizienz. Es wird behauptet, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge durch die direkte Nutzung elektrischer Energie immer einen höheren Wirkungsgrad haben werden. Diese Sichtweise lässt jedoch die internationale Dimension der Produktion von Wasserstoff und eFuels unberücksichtigt und ist daher irreführend. Die Effizienz der Endnutzung des Stroms ist nicht das einzige Kriterium zur Bewertung der tatsächlichen Effizienz. Es kommt auch darauf an, wie effizient Strom aus erneuerbaren Energien erzeugt und dann nutzbar gemacht werden kann.³ Ein Windrad in Patagonien erzeugt zum Beispiel viermal mehr Strom als ein Windrad in Deutschland. Der bessere Kapazitätsfaktor (Auslastung der erneuerbaren Energieanlagen) in geeigneten Regionen kompensiert den größten Teil der Effizienzverluste der eFuel-Produktion. Um eine globale Energiewende zu erreichen und das Potenzial von Regionen, in denen große Mengen klimaneutralen Stroms zur Verfügung stehen, zu nutzen, sind internationale Kooperationen und eine Importstrategie auf globaler Ebene notwendig.

FAZIT UND ÄNDERUNGSANTRAG

Als CO₂-neutrale Alternative zu herkömmlichen fossilen Energieträgern können eFuels einen entscheidenden Beitrag zur globalen Energiewende leisten. Da die Verordnung über die CO₂-Emissionsnormen eine der entscheidenden Regelungen zur Förderung oder Verhinderung des Einsatzes von erneuerbaren Kraftstoffen ist, sollte die EU die Gelegenheit nutzen, ein Anrechnungssystem für erneuerbare Kraftstoffe in die Flottenzielverordnung aufzunehmen. Dazu ist die folgende Änderung notwendig, die von der Beratung, Frontier Economics, und der Anwaltskanzlei, Flick Gocke Schaumburg, im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums erarbeitet wurde:

New article 11a:

Use of synthetic and alternative fuels

(1) Upon application by a manufacturer, CO₂ savings achieved through the use of synthetic and advanced alternative fuels (hereinafter “alternative fuels”) shall be considered in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article.

The total contribution of this use to reducing the average specific emissions of CO₂ of a manufacturer may be up to [tbd] g/km.

³ Weitere Informationen unter: ‚Comprehensive efficiency of technologies in the transport sector (Gesamteffizienz der Technologien im Verkehrssektor)‘, Studie von Frontier Economics, Oktober 2020. https://www.frontier-economics.com/media/4297/rpt-frontier-unity_mvw_effizienz-antriebssysteme_26-10-2020-stc.pdf. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass, wenn eFuels aus Regionen kommen, die reich an Sonne und Wind sind, die Nutzungseffizienz batteriegetriebener Elektrofahrzeuge fast genauso hoch ist wie die der mit eFuels betriebenen Fahrzeuge.

The Commission is empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 17 in order to amend this Regulation by adjusting the cap referred to in the second subparagraph of this paragraph with effect from 2025 onwards to take into account technological developments while ensuring a balanced proportion of the level of that cap in relation to the average specific emissions of CO₂ of manufacturers.

(2) Instead of being included in a manufacturer's average specific CO₂ emissions as referred to in paragraph 1 of this Article, CO₂ savings achieved through the use of alternative fuels may be allocated to individual vehicles which are technically capable of using the credited alternative fuel in accordance with Regulation (EC) 715/2007.

(3) Each Member State shall record for each calendar year the quantities of alternative fuels placed on the market by a manufacturer, or the quantities of alternative fuels allocated to a manufacturer, and shall provide appropriate certification of these quantities and the resulting CO₂ savings by correspondingly applying the certification and documentation procedure laid down in Directive (EU) 2018/2001.

The Member States shall decide which of the fuels listed in Articles 2(27), (28) and (33) to (37) of Directive (EU) 2018/2001 may be allocated and for which of these fuels to issue credits. The Member States shall ensure that credits are issued only for quantities that meet the requirements of Directive (EU) 2018/2001 and where it is ensured that no simultaneous allocation takes place against the reduction targets set out in Article 25(1) of Directive (EU) 2018/2001.

The credits must indicate the issuing Member State, their period of validity, and the quantity and type of alternative fuel for which they were issued. The credits must be tradable.

With a view to minimising the risk of single quantities being claimed more than once in the Union, Member States and the Commission shall strengthen cooperation among national systems, including, where appropriate, the exchange of data. Where the competent authority of one Member State suspects or detects a fraud, it shall, where appropriate, inform the other Member States.

(4) The amount of the savings referred to in paragraphs 1 and 2 shall be calculated in accordance with Annex I, Part C.

New Annex Part C:

Calculation of the CO₂ savings achieved through the use of alternative fuels pursuant to art. 11a

The total (origin) of all CO₂ savings credits ($credit_{total}$) in g in year t pursuant to Art. 11a shall be calculated using the formula:

$$credit_{total,t} = \sum_k (fuel_{k,t} \times CO2_{ref} \times CO2savings_k) + banking_{t-1}$$

The total (usage) of all CO₂ savings credits is also calculated using the formula:

$$credit_{total,t} = credit_{fleet,t} + \sum_j credit_{vehicle,j,t} + banking_t$$

The CO₂ reduction amount in g credited in year t to the specific average emissions in accordance with Article 11a(1) ($reduction_{fleet}$) shall be calculated using the formula:

$$reduction_{fleet,t} = \frac{credit_{fleet,t}}{mileage \times vehicles_t}$$

The CO₂ reduction amount credited in year t to an individual vehicle "j" in accordance with Article 11a(2) ($reduction_{vehicle,j,t}$) shall be calculated using the formula:

$$\text{reduction amount}_{\text{vehicle},j,t} = \frac{\text{credit}_{\text{vehicle},j,t}}{\text{mileage}}$$

Where:

$\sum_k(\cdot)$	<i>Total of all alternative fuels placed on the market across all fuel types</i>
$\sum_j(\cdot)$	<i>Total of all CO₂ reductions credited to individual vehicles pursuant to Article 11a(2)</i>
$\text{fuel}_{k,t}$	<i>Contributed or allocated quantity in MJ of an alternative fuel k placed on the market in year t</i>
$\text{CO}_{2\text{ref}}$	<i>CO₂ emission comparator for fossil fuels in g/MJ pursuant to Annex V of Directive (EU) 2018/2001</i>
$\text{CO}_{2\text{saving}_k}$	<i>Greenhouse gas emissions saving of each alternative fuel pursuant to Annex V of Directive (EU) 2018/2001 in comparison to fossil fuels in %</i>
banking_t	<i>SAAF credits not used and transferred by a manufacturer in year t</i>
$\text{credit}_{\text{fleet},t}$	<i>Total emission reduction credits in g CO₂ credited in year t pursuant to Article 11a(1)</i>
$\text{credit}_{\text{vehicle},j,t}$	<i>Emission reductions in g CO₂ credited to vehicle j in year t pursuant to Article 11a(2)</i>
mileage	<i>Average expected lifetime distance driven in km of a manufacturer's newly registered vehicles that can use the fuels placed on the market pursuant to Article 11a(2). The Commission shall adopt, by means of implementing acts, provisions for the calculation of the average lifetime mileage of new vehicles in accordance with the examination procedure referred to in Article 16(2).</i>
vehicles_t	<i>Number of vehicles registered by a manufacturer in year t</i>

ÜBER DIE eFUEL ALLIANCE

Die eFuel Alliance ist eine Interessengemeinschaft, die sich für die politische und gesellschaftliche Akzeptanz von eFuels und für deren Zulassung einsetzt. Wir vertreten mehr als 150 Unternehmen und Verbände entlang der Wertschöpfungskette der eFuel-Produktion. Wir stehen für einen fairen Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle relevanten Emissionsminderungslösungen. Wir bekennen uns klar zu mehr Klimaschutz und wollen erreichen, dass der bedeutende Beitrag von eFuels zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz breiter anerkannt wird. Unser Ziel ist es, die industrielle Produktion und breite Nutzung von CO₂-neutralen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen zu ermöglichen.