

Bericht **des Landes Schleswig-Holstein**

zur Verkehrsministerkonferenz am 18./19. Oktober 2018 in Hamburg

TOP	EU-Flottenemissionsverordnung für PKW und leichte Nutzfahrzeuge:
4.5b)	Anrechnung synthetischer Kraftstoffe ermöglichen

Zu Ziffer 1 des Beschlusses:

Die „tank-to-wheel“-Systematik behandelt durch die Fokussierung auf die lokalen Emissionen (den Auspuff) der Fahrzeuge E-Mobile per se als Null-Emissions-Fahrzeuge, auch wenn der verwendete Strom mindestens zu Teilen aus fossiler Erzeugung stammt. Dagegen werden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor selbst dann mit den vollen Emissionen erfasst, wenn sie ausschließlich mit erneuerbarem Kraftstoff betrieben werden und damit effektiv CO₂-neutral sind. Die Fahrzeughersteller können deshalb Strafzahlungen nur vermeiden, wenn sie entweder die Verbrenner weiter optimieren oder aber E-Mobile in hoher Stückzahl verkaufen. Erstgenanntes gilt als technisch weitgehend ausgereizt bei vertretbaren Kosten, zweites hängt stark vom Käuferverhalten und von der Ladeinfrastruktur ab. Im Ergebnis sind die vorliegenden Vorschläge für die Flottenregulierung nicht technologieneutral und führen fast zwangsläufig zu einer Situation, in der die Automobilindustrie hohe Summen als Strafzahlungen nach Brüssel überweisen muss, anstatt sie sinnvoll in die Entwicklung alternativer Antriebe und Kraftstoffe zu investieren.

Zu Ziffer 2 des Beschlusses:

Die Anrechnungsmöglichkeit würde den Automobilherstellern neben den oben genannten beiden eine dritte Möglichkeit eröffnen, ihre Flottenemissionswerte zu senken und damit Strafzahlungen zu entgehen. Vorbild für eine Anrechnung kann Art. 16 („CO₂-vermindernde Faktoren bei Neuwagenflotten durch den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen“) des CO₂-Gesetzes der Schweizer Regierung sein:

„(1): Hersteller und Importeure von Fahrzeugen können beantragen, dass die CO₂-Verminderung, die durch die Verwendung von Treibstoffen erzielt wird, die mittels Elektrizität aus erneuerbaren Energien hergestellt werden (synthetische Treibstoffe), bei der Berechnung der CO₂-Emissionen ihrer Neuwagenflotte berücksichtigt wird. Sie müssen hierfür Nachweise vorlegen, aus denen hervorgeht, welche Menge solcher Treibstoffe ihnen welcher Inverkehrbringer vertraglich zu-rechnet.“

(2): Die CO₂-Verminderung nach Absatz 1 bestimmt sich nach:

- a. der Summe der für das betreffende Jahr vertraglich zurechneten Mengen synthetischer Treibstoffe;
- b. der Anzahl Fahrzeuge in der Neuwagenflotte, für die synthetische Treibstoffe verwendet werden können und
- c. dem Umfang der CO₂-Emissionen, die die Fahrzeuge nach Buchstabe b während ihrer durchschnittlichen Lebensdauer erwartungsgemäß verursachen.“

Ein für die Anrechnung notwendiges Zertifizierungs- und Nachweissystem, das insbesondere Mehrfachanrechnungen von CO₂-Minderungen vermeidet, kann ohne Probleme auf bereits bestehende Systeme und Einrichtungen aufgesetzt werden.

Zu Ziffer 3 des Beschlusses:

Die Automobilindustrie hat für den Industriestandort Deutschland entscheidende Bedeutung, sehr viele gut bezahlte Arbeitsplätze hängen direkt oder indirekt von ihr ab. Insofern ist ein rabiater erzwungener Technologiewechsel zur batterieelektrischen Mobilität mit erheblichen Risiken verbunden. Allein die sehr viel geringere Fertigungstiefe von E-Autos – wesentliche Wertschöpfungsanteile entfallen allein auf die Batterie – macht das deutlich. Ein technologieoffener Ansatz ermöglicht einen sanfteren Übergang, weil er die Verbrennungsmotoren in eine CO₂-freie Zukunft mitnimmt und der Automobilindustrie gleichzeitig Wertschöpfungschancen in alternativen Technologien eröffnet.

Die Anrechnungsmöglichkeit wird unmittelbar eine starke Nachfrage nach synthetischen Kraftstoffen auslösen, die zum Aufbau entsprechender Produktionsstrukturen führen wird. Neben den dadurch geschaffenen, neuen Arbeitsplätzen profitieren dadurch auch die Anbieter von Power-to-X-Technologie, die dank des Einsatzes staatlicher Forschungsförderung (noch) über einen Technologievorsprung verfügen. Ein heimischer Markt würde helfen, diesen Vorsprung zu sichern und den Herstellern eine hervorragende Ausgangsposition erschaffen, um sich Anteile an dem bedeutenden internationalen Markt zu sichern, der sich nach Erwartung vieler Experten in den nächsten Jahren sprunghaft entwickeln wird.

Ausgangsprodukt synthetischer Kraftstoffe ist regelmäßig „grüner“, aus erneuerbarem Strom erzeugter Wasserstoff. Dieser ist nicht nur für die Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor von entscheidender Bedeutung sondern auch z.B. in der Industrie, wo fossil erzeugter Wasserstoff in großen Mengen als Grundstoff verwendet wird oder als chemischer Speicher für den Stromsektor. Eine Anwendungsmöglichkeit bei den Flottenemissionen würde deshalb auch einen entscheidenden Beitrag für den Aufbau der für die Energiewende insgesamt dringend benötigten Wasserstoff-Wirtschaft leisten.

Nicht zuletzt eröffnen synthetische Kraftstoffe neue Chancen für die Erzeuger erneuerbaren Stroms, weil sie z.B. für die Anlagen, die demnächst aus der EEG-Förderung fallen, eine neue wirtschaftliche Betriebsperspektive bieten. Aber auch für die Strommengen, die wegen fehlender Stromnetzkapazitäten durch Abschaltung der Anlagen gar nicht produziert (gleichwohl vom Stromkunden aber bezahlt) werden, ist die Verwendung für die Produktion von grünem Wasserstoff eine sinnvolle und kostensenkende Alternative.