

Newsletter

Juli – August 2020

I.	Integration des Energiesystems und Wasserstoffstrategie	1
II.	Überblick: Revision der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe	2
III.	ENVI: RDE und NOx-Grenzwerte	3
IV.	Öffentliche Konsultation: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität	3
V.	TRAN: Besuch des deutschen Verkehrsministers	4
VI.	Bericht über das Emissionsinventar der Europäischen Union für den Zeitraum 1990-2018	4
VII.	Kalender	6



Integration des Energiesystems und Wasserstoffstrategie

Am 8. Juli 2020 stellten Frans Timmermans, Exekutiv-Vizepräsident für den Europäischen Grünen Deal, und Kadri Simson, Kommissarin für Energie, die EU-Strategie zur Integration des Energiesystems sowie die EU-Wasserstoffstrategie vor. Prinzipiell kann man sagen, dass die Wasserstoffstrategie ein Teil der EU-Strategie zur Integration des Energiesystems ist. Unter Integration des Energiesystems versteht man generell das System als ein Ganzes, das unter Vernetzung verschiedener Energieträger, Infrastrukturen und Verbrauchssektoren geplant und betrieben wird. Dieses vernetzte und flexible System soll im Idealfall effizienter sein und die Kosten für die Gesellschaft senken. Die EU-Strategie bildet dabei den Rahmen für die Energiewende. Mit dem derzeitigen Modell, bei dem der Energieverbrauch im Verkehr, in der Industrie, im Gas- und im Gebäudesektor in „Silos“ mit jeweils getrennten Wertschöpfungsketten, Vorschriften, Infrastruktur, Planung und Betrieb erfolgt, kann Klimaneutralität bis 2050 nicht auf kosteneffiziente Weise erreicht werden.

Die Strategie zur Integration des Energiesystems definiert drei Säulen: (a) einem stärker „kreislauforientierten“ Energiesystem; (b) der direkten Elektrifizierung der Endverbrauchssektoren; (c) saubererer Brennstoffe, z. B. von erneuerbarem Wasserstoff, nachhaltigen Biokraftstoffen und Biogas in Sektoren, in denen eine Elektrifizierung schwierig ist.

Die Wasserstoffstrategie ist also konkret Teil der dritten Säule. Wasserstoff kann Sektoren mit Energie versorgen, die nicht für die Elektrifizierung geeignet sind, und die Energie speichern, um variable Energieflüsse aus erneuerbaren Energieträgern auszugleichen. In einem integrierten Energiesystem kann Wasserstoff die Dekarbonisierung von Industrie, Verkehr, Stromerzeugung und Gebäuden in ganz Europa unterstützen. Die Wasserstoffstrategie der EU befasst sich damit, wie dieses Potenzial

durch Investitionen, Regulierung, Schaffung von Märkten sowie Forschung und Innovation ausgeschöpft werden kann.

Herr Timmermans räumte ein, dass zwar bis 2030 40 Gigawatt erneuerbare Wasserstoff-Elektrolyseure in Europa installiert werden sollen, dass es aber eine Übergangszeit geben wird, in der die EU die kohlenstoffarme Wasserstoffproduktion vorübergehend weiter unterstützen muss.

Der stufenweise Ansatz wird bedeuten, dass die EU von 2020 bis 2024 die Installation von mindestens sechs Gigawatt erneuerbarer Wasserstoff-Elektrolyseure in der EU und die Produktion von bis zu einer Million Tonnen erneuerbarem Wasserstoff unterstützen wird.

Von 2025 bis 2030 muss Wasserstoff zu einem festen Bestandteil des integrierten Energiesystems werden, mit mindestens 40 Gigawatt erneuerbaren Wasserstoff-Elektrolyseuren und der Produktion von bis zu zehn Millionen Tonnen erneuerbarem Wasserstoff in der EU.

Von 2030 bis 2050 sollten die erneuerbaren Wasserstofftechnologien ausgereift sein und in großem Maßstab in allen schwer zu dekarbonisierenden Sektoren eingesetzt werden. Die beiden Strategien sollen den Weg zu einem effizienteren und stärker vernetzten Energiesektor ebnen. Sie beinhalten im Einklang mit dem Aufbaupaket NextGenerationEU der Kommission und dem Europäischen Grünen Deal eine neue Investitionsagenda für saubere Energie.

Die Signifikanz von Wasserstofftechnologien im Verkehrssektor wurde auch von der Industrie erkannt und eine Förderung sowie der konkrete Ausbau einer Wasserstoffinfrastruktur gefordert. So hatte beispielsweise der Europäische Automobilherstellerverband (ACEA), Hydrogen Europe und die International Road Transport Union (IRU) Ende letzten Jahres einen gemeinsamen Aufruf für den beschleunigten Aufbau der Wasserstoffbetankungsinfrastruktur in der gesamten EU veröffentlicht. Vor dem Hintergrund des allgemeinen Ziels der Dekarbonisierung des Verkehrs betonten die drei

Verbände, dass Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge einen positiven Beitrag leisten können. Ebenso fungiert die Wasserstofftechnologie als Brücke zwischen dem Energie- und dem Verkehrssektor (sektorale Integration) und bietet Lösungen für eine bessere Integration überschüssiger erneuerbarer Energien wie Wind und Sonne („Power to hydrogen“). Die wachsende Nachfrage nach erneuerbarem und kohlenstoffarmem Wasserstoff in vielen Branchen wird das Angebot erhöhen und die Kosten senken. Ebenso heben die Verbände hervor, dass eine Förderung der Wasserstoffindustrie Europas Wettbewerbsfähigkeit langfristig stärken würde und dies auch Wachstum und Arbeitsplätze bedeuten würde.

Weitere Links:

- [Strategie zur Integration des Energiesystems \(EN\)](#)
- [Wasserstoffstrategie \(EN\)](#)

Überblick: Revision der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe wurde 2014 verabschiedet, um die Entwicklung von Tankstellen und Ladestationen für alternative Kraftstoffe in den EU-Ländern zu fördern, und forderte die Mitgliedstaaten auf, Entwicklungspläne für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe aufzustellen.

2017 ließ die Kommission eine Bewertung der bisherigen Implementierung der Richtlinie anfertigen. Die Kommission stellte zwar fest, dass der Aufbau der Infrastruktur Fahrt aufgenommen hatte, wies jedoch darauf hin, dass die Entwicklung der Infrastruktur entlang des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und in städtischen und vorstädtischen Gebieten beschleunigt werden muss. Darüber hinaus seien die Pläne unterschiedlich vollständig und ehrgeizig und bieten keine langfristige Marktsicherheit.

Seitdem sprach die Kommission immer wieder über eine geplante Überarbeitung der Richtlinie, handelte jedoch bisher nur zögerlich. Zuletzt kündigte die Kommission in ihrer Mitteilung vom Dezember 2019 zum Europäischen Grünen Deal an, die Infrastrukturrichtlinie für alternative Kraftstoffe zu überarbeiten.

Autohersteller und Hersteller alternativer Kraftstoffe, Befürworter sauberer Energie und das Europäische Parlament hatten schon lange eine Überarbeitung der Richtlinie gefordert, um sicherzustellen, dass eine ausreichende Infrastruktur im Einklang mit den Bemühungen um eine Verringerung der Emissionen im Verkehrssektor vorhanden ist und dazu beiträgt, die im Pariser Abkommen und im Grünen Deal festgelegten Klima- und Umweltziele zu erreichen. Der Schritt dies nun im Europäischen Grünen Deal zu verankern, wurde durchweg begrüßt.

Das Vorhaben wurde noch einmal im Corona-Konjunkturplan NextGenerationEU, welcher am 27. Mai 2020 vorgestellt wurde, bekräftigt. In ihm betont die Kommission die Signifikanz der Förderung und Entwicklung ausreichender Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, Elektrofahrzeuge, Wasserstofftechnologie und erneuerbare Energien.

Am 4. April 2020 wurde eine öffentliche Konsultation zur Bewertung der Wirksamkeit der Richtlinie eingeleitet, mit dem Ziel, 2021 eine Überarbeitung vorzuschlagen. Der Fahrplan im Anhang zum Grünen Deal sieht ebenfalls eine Überarbeitung der Richtlinie im Jahr 2021 vor. Ein von der Kommission eingerichtetes Forum für nachhaltigen Verkehr, das sich aus Interessenvertretern und nationalen Experten zusammensetzt, erstellte im November 2019 einen Bericht, der in die Bewertung der Richtlinie einfließen soll.

Weitere Links:

- [Briefing des Europäischen Parlaments \(EN\)](#)
- [Richtlinie 2014/94/EU](#)

ENVI: RDE und NOx-Grenzwerte

Am 13. und 14. Juli 2020 stimmte der Umweltausschuss (ENVI) des Europäischen Parlaments über den Bericht über den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der geltenden Regelung für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) ab (eine genaue Erläuterung der Thematik findet sich im Newsletter Januar-März 2020).

In ihrem Vorschlag hatte sich die Kommission für die Wiedereinführung der Konformitätsfaktoren ausgesprochen, die in einem Urteil des Gerichts für nichtig erklärt wurden. Es wurden 11 Kompromissänderungsanträge ausgehandelt, die eine Einigung über einen niedrigeren Wert für den Konformitätsfaktor und seine schrittweise Senkung durch jährliche Korrekturen nach unten auf der Grundlage von Bewertungen durch die Gemeinsame Forschungsstelle vorsehen. Die Kompromisse sehen auch vor, dass der Konformitätsfaktor bis zum 30. September 2022 nicht mehr gelten soll.

Eine weitere Änderung wurde eingeführt, um die Europäische Kommission zu beauftragen, bis spätestens 1. Juni 2021 delegierte Rechtsakte zu verabschieden, die die tatsächlichen Fahremissionen unter normalen Nutzungsbedingungen angemessen berücksichtigen.

Der Ausschuss betonte zudem die Frage der Emissionsgrenzwertnormen im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Post-Euro-6-Vorschlag. So sollte die Kommission gegebenenfalls einen Legislativvorschlag vorlegen. Bei der Umsetzung der Post-Euro-6-Normen sollten keine Konformitätsfaktoren verwendet werden.

Der Bericht muss im September die Unterstützung des Plenums gewinnen, bevor die Trilog-Verhandlungen mit dem Europäischen Rat und der Europäischen Kommission beginnen können.

Weitere Links:

- [ENVI: Anpassungen](#)
- [Technischer Bericht des GFS \(EN\)](#)
- [Information der Europäischen Kommission zum Sachverhalt](#)

Öffentliche Konsultation: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität

Am 1. Juli 2020 veröffentlichte die Europäische Kommission eine öffentliche Konsultation über ihren Fahrplan für eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. Kommentare können bis zum 23. September 2020 eingereicht werden. Die Kommission arbeitet an einer umfassenden Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Sektor beabsichtigt die Strategie, einen Weg für den Sektor zu nachhaltigen und digitalen Übergängen zu schaffen und ein widerstandsfähiges und krisenfestes Verkehrssystem aufzubauen. Sie zielt darauf ab, die im Europäischen Grünen Deal festgelegten Ziele (die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90% zu reduzieren) zu erreichen und sicherzustellen, dass der europäische Verkehrssektor auf die saubere, digitale und moderne Zukunft vorbereitet ist. Zu den Zielen gehören: (a) Erhöhung des Einsatzes emissionsfreier Fahrzeuge; (b) der Öffentlichkeit und den Unternehmen nachhaltige Alternativlösungen zur Verfügung stellen; (c) Unterstützung der Digitalisierung und Automatisierung; und (d) Verbesserung der Konnektivität und des Zugangs.

In diesem Zusammenhang versucht die öffentliche Konsultation, die Meinungen der Bürger und Interessenvertreter zu den Elementen der Strategie einzuholen. Der Fragebogen geht auch der Frage nach, wie der derzeitige, im Weißbuch von 2011 festgelegte Rahmen bisher funktioniert hat.

Weitere Links:

- [Öffentliche Konsultation](#)

TRAN: Besuch des deutschen Verkehrsministers

Da Deutschland momentan die EU-Ratspräsidentschaft innehat, wurde der deutsche Verkehrsminister Andreas Scheuer zu einem Meinungsaustausch mit den Mitgliedern des europäischen Verkehrsausschusses (TRAN) über das Programm der deutschen Ratspräsidentschaft im Verkehrsbereich eingeladen.

Zentrales Gesprächsthema war selbstverständlich die Corona-Krise bzw. die Erholung von den Auswirkungen der Krise, insbesondere bei der transeuropäischen Verkehrs- und Notfallplanung für den Güterverkehr und zuverlässigen Versorgungsketten.

Ebenso wurde über die Entwicklung eines neuen Mobilitätsansatzes im Rahmen der bevorstehenden Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität gesprochen. Im speziellen wurde über die Förderung digitaler Lösungen und die Erleichterung des Datenaustauschs, um die Effizienz bei der Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu steigern, diskutiert. Zur Unterstützung autonomer Fahrzeugtechnologien wurde daran anschließend auch über die Entwicklung und Modernisierung der TEN-T-Korridore und den Ausbau der Kommunikationsinfrastruktur gesprochen.

Der dritte große Themenkomplex war die Förderung klimafreundlicher Mobilität auf der Grundlage eines EU-weiten Einsatzes alternativer Kraftstoffinfrastrukturen, Anreize für die Flottenerneuerung durch Instrumente wie Straßenbenutzungsgebühren (Eurovignetten-Richtlinie) und Innovationen im Luft- und Seeverkehr.

Darüber hinaus betonte der Minister im Gespräch, dass der deutsche Vorsitz Fortschritte

in den Verhandlungen über die Eurovignetten-Richtlinie anstrebt.

Die Redner betonten die Notwendigkeit, die verkehrsbedingten Emissionen zu reduzieren, den Einsatz alternativer Kraftstofftechnologien, einschließlich Wasserstoff, für alle Verkehrsträger zu beschleunigen und das Emissionshandelssystem auf den Verkehrssektor auszuweiten. Die Redner forderten außerdem Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsverlagerung im Fernverkehr im Rahmen einer europäischen Eisenbahnstrategie und die (Neu-)Entwicklung von Nachtzugverbindungen. Im Hinblick auf die aus der Pandemie zu ziehenden Lehren betonten die Mitglieder, wie wichtig es sei, die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrssektors zu stärken und soziale Aspekte anzugehen, die noch nicht ausreichend berücksichtigt werden.

Ein informeller Verkehrsrat ist für den 29. bis 30. Oktober geplant, formelle Verkehrsratssitzungen sind für den 28. September und 8. Dezember 2020 vorgesehen.

Bericht über das Emissionsinventar der Europäischen Union für den Zeitraum 1990-2018

Am 23. Juli 2020 veröffentlichte die Europäische Umweltagentur (EUA) den jährlichen Bericht über das Emissionsinventar der Europäischen Union für den Zeitraum 1990-2018 im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen.

Der Bericht zeigt, dass die Emissionen der wichtigsten Luftschadstoffe seit 1990 zurückgegangen sind, wenn auch in unterschiedlichem Maße.

Der Straßenverkehrssektor hat die Emissionen von CO und flüchtigen organischen Verbindungen (NMVOC) seit 1990 verringert, und seit 1992 sind auch die NOX-Emissionen weiter zurückgegangen. Laut des Berichts hat der Sektor dies in erster Linie durch gesetzgeberische Maßnahmen erreicht, die eine Verringerung der Abgasemissionen von Fahrzeugen verlangen. Die europäische Gesetzgebung legt schrittweise

strengere Emissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe von Personen- und Lieferwagen, Lastkraftwagen und Omnibussen fest, die als Euro-Normen bekannt sind. Die Normen gelten für Auspuffemissionen von NO_x, die durch laborgestützte Tests ermittelt werden. Diese offiziellen Tests messen nicht die tatsächliche Höhe der Emissionen, die Fahrzeuge unter realen Fahrbedingungen produzieren, d.h. die NO_x-Emissionen sind höher als die EU-Grenzwerte erlauben. Dies hat erheblich zu Überschreitungen des Tagesgrenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) in der Luftqualität an städtischen Verkehrsstationen beigetragen. Neue Tests unter realen Fahrbedingungen ergänzen nun die laborgestützten Tests. Solche Tests wurden ab September 2019 für alle neuen Pkw und Kleintransporter obligatorisch.

Die Emissionen von primären PM₁₀, PM_{2,5} und BC sind um 29 %, 32 % bzw. 46 % zurückgegangen (seit 2000).

Diese Rückgänge sollen laut des Berichts hauptsächlich der Einführung oder Verbesserung von Minderungsmaßnahmen in den Bereichen Energie, Straßenverkehr und Industrie zu verdanken sein.

Der Bericht zeigt, dass im Jahr 2018 NO_x-Emissionen aus dem Straßenverkehr und dem nicht straßengebundenen Verkehr rund 50 % der Gesamtemissionen ausmachen, während PM aus denselben Sektoren 12-13 % und Kohlenmonoxid 22 % beitragen.

Figure ES.1 EU-28 emission trends for the main air pollutants

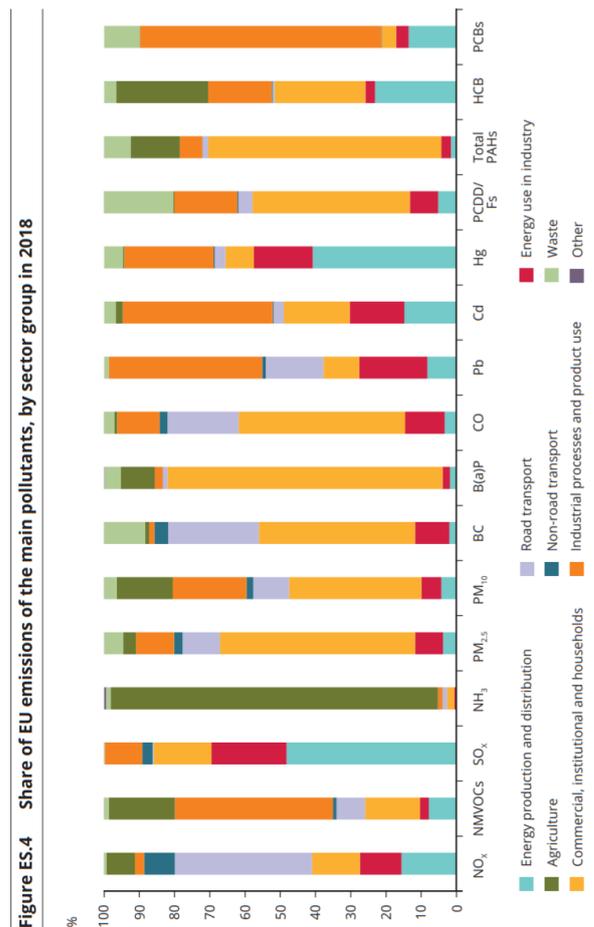
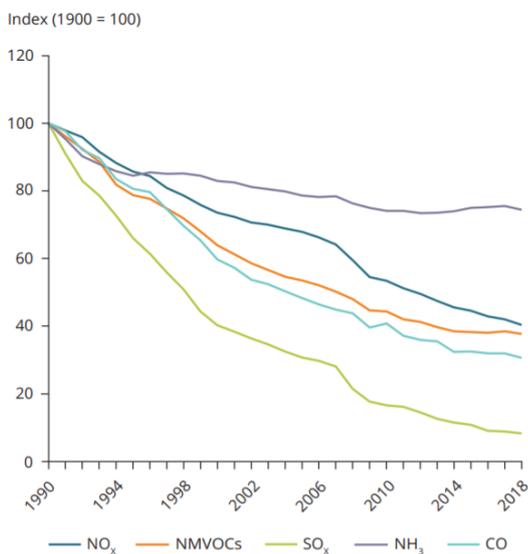


Figure ES.4 Share of EU emissions of the main pollutants, by sector group in 2018

Weitere Links:

- [European Union emission inventory report 1990-2018](#)

Sitzungsdaten

Rat

Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie 28/09/2020

Rat für Wettbewerb 24/09/2020

Rat für Justiz und Inneres 08/10/2020

Rat für Umwelt 23/10/2020

Plenum

08-10/07/2020 (Agenda)

Ausschüsse

Umwelt (ENVI) 02-03/09/2020 (Agenda, tba)

Binnenmarkt / Verbraucher (IMCO) 02-03/09/2020 (Agenda, tba)

Justiz / Inneres (LIBE) 02-03/09/2020 (Agenda, tba)

Verkehr (TRAN) 02-03/09/2020 (Agenda)

Veranstaltungen (Brüssel)

14/09/2020 AutoSensMatch

23/09/2020 High Level Conference - Skills and transformation of the EU's automotive sector