

Grundsatzpapier zu dem Vorschlag der überarbeiteten Renewable Energy Directive II (RED II) in Bezug auf den Straßenverkehr

Kontext

Der Aussenhandelsverband für Mineralöl und Energie (AFM+E) vertritt als Mitgliedsverband im Dachverband Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland (MEW) die Interessen unabhängiger, mittelständischer Händler von Kraftstoff- und Heizstoffen. Wir und unsere Mitgliedsunternehmen sind entschlossen, unseren Teil zur Energiewende und den Klimaschutz-zielen beizutragen, um eine nachhaltige Energieversorgung in Deutschland zu realisieren.

Der Verkehrssektor bildet ein zentrales Element im Hinblick auf die ambitionierten Klimaschutzziele und ist zudem auch ein Kerngeschäftsbereich der mittelständischen Energiewirtschaft, in dem unsere Mitgliedsunternehmen jahrzehntelange Erfahrung in der Bereitstellung von Energie und Kraftstoffen besitzen. Diese Expertise wollen wir nutzen und nachhaltige, flüssige Kraftstoffe für den Verkehrssektor zur Verfügung stellen, die entweder biogenen Ursprungs sind oder synthetisch hergestellt werden (sog. E-Fuels).

Die Renewable Energy Directive II (RED II) wird derzeit überarbeitet, und die ersten Vorschläge dazu wurden im Juli 2021 publiziert. Diese geben uns Grund zur Sorge, da sie in der vorliegenden Form nicht dazu beitragen, die Verbreitung CO₂ neutraler, nachhaltiger Kraftstoffe zu fördern. Vielmehr ist vorgesehen, die Vielfalt der als CO₂ neutral geltenden Kraftstoffe weiter einzuschränken. Dies bedingt u.a. die Gefahr, dass die Nachfrage nach diesen Komponenten das Angebot weit übersteigen wird, so dass die Preise für diese Kraftstoffe extrem ansteigen würden, zudem vermehrt Anreize zur Spekulation entstehen, und die geforderten Beimischungsquoten von nachhaltigen Kraftstoffen nicht mehr erreicht werden können, sondern ein Regime von Pönalen resultieren würde. All dies ist dem Ziel, die CO₂ Emissionen im Straßenverkehr zu senken, nicht förderlich. Ferner ist das in Deutschland bestehende Regelwerk in vielen Punkten nicht stimmig mit den Vorschlägen der EU-Kommission, welches dem Harmonisierungsgedanken entgegensteht und zudem Probleme beim innereuropäischen Handel erwarten lässt.

Forderungen und Positionen des MEW

- Die Überarbeitung der RED II sieht EU-weit niedrigere Ziele vor als die für Deutschland bereits heute eingeführten. Wünschenswert wäre hingegen die EU-weite Harmonisierung der Minderungsziele auf Basis der deutschen Zielvorgaben, da das deutsche System stimmig ist, funktioniert und Anreize für die Verbreitung fortschrittlicher Kraftstoffe bietet.
- Wir gehen davon aus, dass die Verschärfung der Grenzwerte und Zielsetzungen im Rahmen der Überarbeitung der RED II nicht zum Anlass genommen wird, wiederum die bereits sehr ambitionierten deutschen Zielvorgaben und Grenzwerte ebenfalls nach oben zu revidieren. Die deutschen Ambitionen rangieren bereits deutlich über den auf EU-

Ebene angedachten Zielen, so dass eine weitere Verschärfung realistisch kaum umsetzbar wäre und zudem Marktverzerrungen innerhalb Europas bedingen würde.

- Die in der deutschen Gesetzgebung verankerte Doppelanrechnung bei Übererfüllung der Mindestquoten ist essentiell für die Erreichung des 25% THG-Minderungsziels bis zum Jahr 2030, sofern nicht die Beimischungsgrenzen angehoben werden, und die Kraftstoffnormen sowie die 10. BImSchV entsprechend angepasst werden. Daher sollten die Doppelanrechnungen in Deutschland dringend beibehalten werden. Anderenfalls wäre das THG-Ziel für Deutschland realistisch nicht zu erreichen, und anstelle der physischen Beimischung von Biokomponenten würden die Abgaben nach § 37c BImSchG weiterbelastet werden. Dieses wäre dem Schutz des Klimas nicht dienlich, und zudem würde der Kraftstoffmarkt durch Spekulationen geprägt werden.
- Die vorgesehene Absenkung des Mindestanteils von fortschrittlichen Biokraftstoffen von 3,5 % auf 2,2 %, also unter den deutschen Grenzwert von 2,5 %, ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, da dies dem THG Minderungsziel zuwiderläuft. Daher empfehlen wir, die Mindestanteile von 3,5% beizubehalten oder zumindest ein vergleichbares Anreizsystem der deutschen Regelung der optionalen Doppelanrechnung (§ 14 Absatz 4 der 38. BImSchV) zu schaffen.
- Wir bitten um Ihre Unterstützung dafür, dass schnellstmöglich die Regelungen für die Anrechnung von Co-Processing von Biomasse und synthetischen Komponenten festgelegt und in nationales Recht umgesetzt werden. Die aktuelle deutsche Rechtslage führt dazu, dass die Inverkehrbringer in Deutschland trotz der im europäischen Vergleich hohen THG-Quoten nicht alle Erfüllungsoptionen zur Verfügung stehen. Auf dem europäischen Markt wird bereits Dieselkraftstoff angeboten, der in dem CO-Processing Verfahren in Raffinerien aus fortschrittlicher Biomasse hergestellt wird. Außerdem blockiert die fehlende Regelung die Umsetzung von entsprechenden deutschen Projekten insbesondere zur Produktion synthetischer Kraftstoffe im CO-Processing Verfahren.
- Das ambitionierte Ziel zum Einsatz von RFNBOs von mind. 2,6% ist begrüßenswert und sollte ebenfalls für den Straßentransport übernommen werden, um sicherzustellen, dass E-Fuels nicht ausschließlich im Flug- und Schiffsverkehr eingesetzt werden. Auf diese Weise würde außerdem ein Anreiz für Investitionen in den Aufbau zusätzlicher Produktionskapazitäten von E-Fuels geschaffen werden.
- Es sollte darauf hingewirkt werden, dass der europäische Grenzwert von energetisch 7 % für konventioneller Biokraftstoffe (1. Generation) eliminiert wird, da auf Grund der Regelung veränderter Landnutzung (ILUC) sowie den strengen Nachhaltigkeitskriterien diese Beschränkung überflüssig ist. Sie schränkt allerdings wiederum den Erfüllungsspielraum für die Wirtschaft unnötiger Weise ein. Das betrifft gleichermaßen den europäischen Grenzwert von 1,7 % (energetisch) für Kraftstoffe aus gebrauchtem Speiseöl und tierischen Ölen/Fetten.
- Der Ausbau von Produktionskapazitäten für erneuerbaren Wasserstoff und erneuerbaren Strom schnell und massiv vorangetrieben werden, um damit die Grundlage für die Herstellung von synthetischen Kraftstoffen zu legen. Der vorliegende Vorschlag der EU-Kommission, der die Kriterien für erneuerbaren Wasserstoff definieren soll (Delegated Act

Art. 25 RED II), beinhaltet jedoch derartig strikte Regularien, dass der schnelle Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft verhindert würde. Die in der RED II bislang vorgesehenen Kriterien hinsichtlich Zusätzlichkeit und Synchronität sollten daher unbedingt herausgenommen bzw. für deren Anwendung längere Übergangszeiten vorgesehen werden.