

## **Stellungnahme zum Referentenentwurf für ein Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote und Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote**

Clariant ist eines der weltweit führenden Unternehmen für Spezialchemikalien, mit knapp 18.000 Mitarbeitern, davon ein Drittel in Deutschland. Innovation und Nachhaltigkeit sind fest in unserer Unternehmensstrategie verankert und so bieten wir eine Reihe nachhaltiger und innovativer Lösungen für den Mobilitätssektor an: Seit 2012 betreiben wir erfolgreich Deutschlands größte vorkommerzielle Anlage für Zelluloseethanol aus Stroh in Straubing (Bayern). Zurzeit bauen wir eine Anlage im Industriemaßstab in Rumänien und haben weltweit bereits mehrere Lizenzen für unsere sunliquid®-Technologie verkauft. Weiterhin stellen wir Katalysatoren her, die in Power-to-X-Prozessen unerlässlich sind. So beliefern wir beispielsweise die E-Gas-Anlage von Audi in Werlte (Niedersachsen) und sind Partner in dem Charbon2Chem-Projekt.

Diese innovativen Technologien benötigen stabile Rahmenbedingungen, damit die notwendigen Investitionen getätigt werden und benötigte Produktionskapazitäten aufgebaut werden. Verbindliche, getrennte Mindestziele jeweils für fortschrittliche Biokraftstoffe und Power-to-X (eFuels) sind grundsätzlich das richtige Instrument. Allerdings werden die im Referentenentwurf vorgeschlagenen Änderungen nicht ausreichen, um die Ziele des nationalen Klimaschutzgesetzes im Verkehr zu erreichen. Eine dynamische Entwicklung der Ziele wie geplant untergräbt überdies die dringend benötigte Investitionssicherheit und ist kontraproduktiv.

Aufgrund unserer Expertise für fortschrittliche Biokraftstoffe und eFuels beschränkt sich unsere ausführliche Kommentierung auf die dafür unmittelbar relevanten Aspekte. Grundvoraussetzung für diese Überlegungen zur Unterstützung der Markteinführung von fortschrittlichen Biokraftstoffe ist eine restriktive Auslegung der Rohstoffliste im Anhang IX Teil A der REDII.

### **1. Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote**

#### **a) Erhöhung THG-Minderungs-Quote und Erhöhung der Abgabe für Fehlmengen (Art. 1, 3. f) bb) und Art. 1, 5. b) ff))**

Das nationale Klimaschutzgesetz sieht eine deutliche Reduzierung der Emissionsmengen im Verkehrssektor vor: Die Bundesregierung will die Emissionen auf mindestens 95 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr 2030 absenken. Das entspricht einer Minderung von ca. 42 Prozent im Vergleich zu 163,5 Millionen Tonnen im Jahr 2019.<sup>1</sup> Eine weitere Verschärfung dieses Ziels durch Vorgaben des European Green Deal ist aus Sicht der Bundesregierung möglich.

Die vom BDI in Auftrag gegebene BCG/Prognos-Analyse „Klimapfade Verkehr 2030“<sup>2</sup> zeigt, dass zur Erreichung dieses Klimaziels im Verkehr alle verfügbaren Technologien notwendig sind. Bei 7 - 10 Millionen Elektrofahrzeugen im Jahr 2030 wird eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 32 - 37 Millionen Tonnen erreicht – ca. die Hälfte der Zielvorgabe. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass CO<sub>2</sub>-arme und CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe mit einer CO<sub>2</sub>-Einsparung von 19 – 25 Millionen Tonnen zur Erreichung der

<sup>1</sup> <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/bilanz-umweltbundesamt-1730880>

<sup>2</sup> <https://bdi.eu/publikation/news/analyse-der-klimapfade-verkehr-2030/>

Klimaschutzziele in 2030 beitragen müssten. Dies entspräche 19 bis 23 Prozent der Kraftstoffmengen im Jahr 2030 oder etwa einer Vervierfachung der heutigen erneuerbaren Kraftstoffmengen.<sup>3</sup>

Die THG-Minderungsquote ist ein geeignetes Instrument, um CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Verkehrssektor technologieoffen zu realisieren. Daher begrüßen wir grundsätzlich die geplante Erhöhung. Allerdings ist die Anhebung um 1,25% ab 2026 wenig ambitioniert und wird nicht ausreichen, um die Ziele des Klimaschutzgesetzes zu erreichen. Die Vierfachanrechnung von Ladestrom für E-Fahrzeuge reduziert die Quote zusätzlich.

Die Nichterfüllung der Minderungsziele soll von aktuell 470 Euro/ Tonne auf 600 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> angehoben werden. Dadurch wird der Anreiz zur effektiven Senkung der Emissionen verstärkt, was wir begrüßen. Dies kann allerdings nur zusammen mit einer deutlichen Anhebung der THG-Minderungsquote Wirksamkeit entfalten.

**b) Verbindliches Ziel für eFuels im Flugverkehr und Abgabe für Fehlmengen (Art. 1, 2. g) und Art. 1, 5) cc))**

Innovative Technologien benötigen Anreize, um gegen etablierte fossile Energieträger zu bestehen. Die Einführung einer verbindlichen Zielsetzung für Kraftstoff aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs (eFuels) gemeinsam mit der Abgabe für Fehlmengen ist daher eine geeignete Maßnahme, die Planungssicherheit für Investitionen bietet. Allerdings ist die Beschränkung der vorgeschlagenen Mindestquote auf den Flugverkehr nicht gerechtfertigt und sogar kontraproduktiv: eFuels können flexibel eingesetzt werden und auch in anderen Verkehrssegmenten wie z.B. dem PKW- oder Schwerlastverkehr einen wichtigen Beitrag leisten. Hier ergänzen sich Elektromobilität, fortschrittliche Biokraftstoffe und eFuels. Zudem wird der straßengebundene Verkehr mittelfristig erhebliche Abnahmemengen garantieren, die die notwendigen Investitionen rechtfertigen und für Skaleneffekte sorgen.

Der vorliegende Vorschlag für eine Mindestquote im Flugverkehr ist viel zu zaghaft, um Investitionen anzureizen. Daher sollte eine ambitionierte und verbindliche Zielsetzung für eFuels für alle Verkehrssegmente ausgeweitet werden.

**c) Abgabe für Fehlmengen von fortschrittlichen Biokraftstoffen (§37c, Abs. 2, Satz 3 – kein Änderungsvorschlag durch den Referentenentwurf)**

Zur Herstellung von fortschrittlichen Biokraftstoffen werden nachhaltigen und innovative Technologien eingesetzt. Die Investitionskosten sind derzeit noch deutlich höher als bei konventionellen Anlagen, die zum Großteil bereits abgeschrieben sind. Zudem muss vielerorts in den Aufbau der Rohstoffbeschaffung und -logistik investiert werden, was sich auf die Rohstoffkosten und damit auf die Produktionskosten auswirkt. Zu beachten ist weiterhin, dass sich der finanzielle Vorteil, der aus der Abgabe resultiert, auf die gesamte Wertschöpfungskette vom regionalen Bauer über die Logistiker bis hin zur Vermarktung verteilt. Er kommt somit nicht allein dem Hersteller von fortschrittlichen Biokraftstoffen zugute. Die Abgabe von EUR 19/GJ (entspricht EUR 0,4/Liter Ethanol<sup>4</sup>) ist daher nicht ausreichend.

<sup>3</sup> Berechnungen des BDI auf Basis der BCG/Prognos-Analyse „Klimapfade Verkehr 2030“.

<sup>4</sup> Alle folgenden Angaben sind auf Ethanoläquivalente gerechnet.

Auch im internationalen Vergleich ist diese Abgabe vergleichsweise niedrig angesetzt ist. Andere EU Mitgliedstaaten setzten deutlich höhere Abgaben für Fehlmengen von fortschrittlichen Biokraftstoffen an (z.B. Finnland 0,84 EUR/l<sup>5</sup>, Slowakei 1,05 EUR/l<sup>6</sup>, Großbritannien 0,74 EUR/l<sup>7</sup>) was dazu führen könnte, dass die fortschrittlichen Biokraftstoffe primär in diesen Märkten aufgenommen werden. Die Quotenerfüllung in Deutschland könnte dadurch erschwert werden.

Basierend auf unserem Verständnis der Preisbildungsmechanismen und um dem signifikanten Risiko der Marktverzerrung entgegenzuwirken, halten wir eine Abgabe von EUR 0,75/ Liter angemessen. Dies entspräche EUR 35/GJ.

## 2. Entwurf über die Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

### a) **Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe (Art. 1, 13. b) bb))**

Innovative Technologien zur Herstellung von fortschrittlichen Biokraftstoffen benötigen stabile politische Rahmenbedingungen für den Markteintritt. Eine schrittweise ansteigende verbindliche Mindestquote für fortschrittliche Biokraftstoffe ist dafür das richtige Instrument. Daher sind die verbindlichen Zwischenschritte für die Jahre 2026 und 2028 positiv zu bewerten, da sie die Planbarkeit für Investoren und Inverkehrbringer erhöhen.

Die in dem Entwurf enthaltenen Mengen setzen lediglich die Mindestanforderungen der REDII um. Wie oben dargelegt, werden dadurch die nationalen Einsparungsziele im Verkehr nicht erreicht werden können. Daher sollte als Minimum die von der REDII vorgegebene Mindestquote von 3,5% ohne Doppelanrechnung umgesetzt werden und die verbindlichen Zwischenschritte entsprechend nach oben angepasst werden.

### b) **Doppelanrechnung über den Mindestanteil hinaus (Art. 1, 13. d) e))**

Wir gehen davon aus, dass die Doppelanrechnung in Kombination mit einem verbindlichen Mindestziel einen Anreiz für den Einsatz von fortschrittlichen Biokraftstoffen über die Mindestquote hinaus bietet. Eine Begrenzung der Doppelanrechnung ist jedoch nicht nachvollziehbar. Insbesondere die mit 1,75% niedrig angesetzte Obergrenze sendet das falsche Signal an Investoren, da sie nicht genügend Wachstumspotential bietet. Eine Obergrenze für die Doppelanrechnung sollte auf dem nachhaltig vorhandenen Rohstoffpotential basieren. Die ifeu-Studie „Einsatz von Biokraftstoffen im Verkehrssektor bis 2030“ sieht ein Strohpotential von rund 13 Mio t in Deutschland. Das entspräche ca. 3% energetisch für Ethanol, dann mindestens nochmal so viel für den Diesel und Importe aus anderen EU- oder Drittländern dürfen auch nicht vergessen werden. Eine energetische Obergrenze von 9% wäre somit plausibel.<sup>8</sup> Um Investitionssicherheit zu bieten, dürfte die Obergrenze bis 2030 nicht nach unten korrigiert werden.

Stand: 14. Oktober 2020

<sup>5</sup> <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2019/20190419>

<sup>6</sup> <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-309/znenie-20200101>

<sup>7</sup> <https://www.gov.uk/government/collections/renewable-transport-fuels-obligation-rtfo-orders>

<sup>8</sup> Bezugspunkt für diese Angaben: Gesamtenergieverbrauch im Verkehr (ohne Flug) von 2025 PJ bis 2030.