

Stellungnahme der Deutsche Post AG zum Referentenentwurf eines „Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“ und „Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“

Deutsche Post DHL Group ist der weltweit führende Anbieter für Logistik mit einem internationalen Serviceportfolio aus Brief- und Paketversand, Expressversand, Frachttransport, Supply-Chain-Management und E-Commerce-Lösungen. Unsere Leistungen erbringen wir verkehrsträgerneutral auf Straße und Schiene, zu Wasser und in der Luft; alleine unsere eigene Flotte umfasst rund 103.000 Fahrzeuge und 260 dedizierte Flugzeuge. Bis 2050 haben wir uns zum Ziel gesetzt, alle logistikbezogenen Emissionen auf null zu reduzieren.

Vor diesem Hintergrund betrachten wir die Umsetzung der Renewable Energy-Directive II und die Weiterentwicklung des Treibhausgasquotenhandels als einen wichtigen Schritt, den Transportsektor klimafreundlicher zu gestalten. Die Erweiterung des Spektrums nachhaltiger Kraftstoffe, die am THG-Quotenhandel teilnehmen können, um grünen Wasserstoff und mit Erneuerbaren Energien hergestellten flüssigen Kraftstoffen begrüßen wir.

Luftverkehr

Gerade der Luftverkehr wird bis 2050 darauf angewiesen sein, seine CO₂-Emissionen durch den Einsatz von nachhaltigen Flüssigkraftstoffen (Sustainable Aviation Fuels, SAF) zu reduzieren. Eine wie in §37a, Abs. 4a BlmschG vorgeschlagene **Beimischquote** kann ein geeignetes Instrument sein, um Anreize für einen Markthochlauf für strombasierte Kraftstoffe zu setzen. Problematisch empfinden wir aber das Ansinnen, eine Beimischquote rein national einzuführen. Luftverkehrsunternehmen befinden sich in einem intensiven internationalen Wettbewerb, in dem es durch nationale Alleingänge schnell zu Verzerrungen und Carbon Leakage kommt. Wir plädieren daher dafür, eine Beimischquote mindestens europäisch, besser noch international einzuführen. Durch eine globale Betrachtung und unter Berücksichtigung der weltweiten Produktionspotenziale könnte ggf. sogar ein höheres Ambitionslevel angestrebt werden. Auch macht es aus unserer Sicht grundsätzlich Sinn, die Beimischquote erst ab 2026 einzusetzen. Bis dahin sollte aber die freiwillige Vertankung von SAF im THG-Quotenhandel belohnt werden.

Wir begrüßen die gezielte Förderung von strombasierten Flugkraftstoffen, um deren Produktionsaufbau anzustoßen. Bis strombasierte Flugkraftstoffe in ausreichender Menge verfügbar sind, sollten aber, um auch zeitnah schon Emissionsreduzierungen zu erzielen, **andere Optionen** für nachhaltige Kraftstoffe nicht ausgeschlossen werden. Ein Weg könnte ein Opt-in über die PtL-Quote für Luftkraftstoffe hinaus sein, mit attraktiven Multiplikatoren für andere, auch biogene Technologien mit hoher Nachhaltigkeit (z.B. Waste-to-Liquid). Eine Bevorzugung fortschrittlicher Biokraftstoffe ist dabei in unserem Sinne.

Aus Nutzer-Perspektive ist es wichtig, regulatorisch Anreize zu schaffen, die die Mehrkosten für nachhaltige Flugkraftstoffe möglichst gering halten bzw. kompensieren. Nur so können Flug-

Deutsche Post AG
Charles-de-Gaulle-Str. 20
53113 Bonn

Datum 27.10.2020

Vorstand
Dr. Frank Appel
Vorsitzender
Ken Allen
Oscar de Bok
Melanie Kreis
Dr. Tobias Meyer
Dr. Thomas Ogilvie
John Pearson
Tim Scharwath

Vorsitzender des
Aufsichtsrats
Dr. Nikolaus
von Bomhard

Sitz Bonn
Registergericht Bonn
HRB 6792
USt-IdNr.
DE 169 838 187

gesellschaften trotz der Mehrkosten für SAF international wettbewerbsfähig bleiben. Hierbei muss bei der Produktion und der Nutzung angesetzt werden und es sollten auch die Einnahmen aus dem EU-ETS für den Luftverkehr herangezogen werden. Wir schlagen vor:

- Die durch die Beimischung von nachhaltigen Flugkraftstoffen eingekauften Emissions-Reduzierungen sollten im Rahmen von EU-ETS gegengerechnet werden können. Das würde allerdings voraussetzen, dass die Hersteller den Kunden verbindlich min. einmal im Jahr **Auskunft** über die Emissions-Reduzierungen geben und nicht nur an die zuständigen staatlichen Stellen berichten, wie zurzeit vorgesehen (§ 37c BImSchG).
- Wünschenswert ist auch die Einführung von **Book & Claim-Verfahren** ähnlich des Zertifikatehandels im Stromsektor. Solche Verfahren vermeiden unnötige Transportwege bei der Versorgung mit strombasierten Kraftstoffen im Luftverkehr, indem Kraftstoffe per Zertifikat gehandelt und nicht an jedem Ort tatsächlich vertankt werden müssen. Fehlentwicklungen, wie beispielsweise Doppelanrechnungen, muss vorgebeugt werden, z. B. durch ein „end-to-end tracing“ („registry“), um den Einsatz von Sustainable Aviation Fuels nachvollziehbar und nutzerfreundlich zu dokumentieren.
- Der regulatorische Rahmen für die SAF-Produktion sollte international **koordiniert** und vorangetrieben werden. Insbesondere empfehlen wir ein abgestimmtes Vorgehen mit Blick auf die legislative „ReFuelEU Aviation“-Initiative der EU-Kommission (DG MOVE), die ebenfalls auf einen Markthochlauf von SAF abzielt und deren Veröffentlichung schon Anfang 2021 erwartet wird. Zudem gestatten wir uns den Hinweis, dass innerhalb der EU-Kommission parallel Arbeiten an der Energiesteuer-Richtlinie, zur ETS/CORSIA- Implementierung sowie zur Überarbeitung der RED II stattfinden. Wir bitten die Bundesregierung hier um große Aufmerksamkeit und etwaige Koordinierung, um den SAF-Hochlauf zielführend voranzutreiben, ohne dem Sektor durch unabhingestimmte Maßnahmen wichtige Investitionsmittel z.B. durch Abgaben zu entziehen.

Straßenverkehr

Anders als in der Luftfahrt, stehen im Straßenverkehr zahlreiche Technologien zur Emissionsreduktion im Raum. Welche Option zum Einsatz kommt, hängt aus Nutzerperspektive stark an Fahrzeuggewicht und zu leistender Distanz.

So haben sich in den letzten Jahren batterieelektrische Fahrzeuge als optimal für leichte Nutzfahrzeuge auf kurzen Strecken bewährt. Zur Unterstützung des weiteren Ausbaus der Elektromobilität begrüßen wir, dass Betreiber von öffentlichen und nichtöffentlichen **Ladepunkten** in den THG-Quotenhandel einbezogen werden sollen (§5, Abs. 1 BImSchV) und die Anrechenbarkeit von Strom realistischer ausgestaltet wird. Sowohl die direkte Stromnutzung aus EE-Erzeugungsanlagen als auch die stärker auf den individuellen Anwendungsfall ausgelegten Schätzwerte für anrechenbaren Strom bei Batterie-E-Fahrzeugen je nach Fahrzeugart sind eine gute Unterstützung, um Investitionen in Ladepunkte (und Elektromobilität) rentabler zu machen.

Da Batterieelektrik für den Schwerlastverkehr auf der Langstrecke derzeit wenig aussichtsreich erscheint, wird in den nächsten Jahren in diesem Transportfeld ein Mix verschiedener Technologien notwendig bleiben. Die vorgeschlagenen THG-Quoten für Benzin und Diesel (§37a, Abs. 4 BImSchG) sollten aus unserer Sicht **ambitionierter** sein, um hierüber Fortschritte zu erzielen. Die Anrechenbarkeit auch von grünem Wasserstoff und strombasierten Kraftstoffen sind grundsätzlich hilfreich. Bis allerdings auf dem Markt insbesondere die aussichtsreichen H2-LKW (direkte Nutzung und Brennstoffzelle) serienreif verfügbar sind und der Langstreckenverkehr so elektrifiziert werden kann, sollte auch die Nutzung von Biokraftstoffen, insbesondere Bio-LNG, als Brückentechnologie inzentiviert werden.