



Berlin, 15.10.2020

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

Betroffenheit der UNITI-Mitgliedsunternehmen

Mitgliedsunternehmen aus dem Bereich des mittelständischen Mineralölhandels mit Otto- und Dieselmotorkraftstoffen sind verpflichtet, als Inverkehrbringer dieser Kraftstoffe die regulativen Vorgaben zur Erfüllung der Treibhausgasminderungsquote einzuhalten. Sie leisten damit einen Beitrag zur Integration erneuerbarer Energien in den Verkehrssektor und damit zum Klimaschutz. Die vorgesehenen Änderungen am Bundesimmissionsschutzgesetz und an den Verordnungen betreffen die Mitgliedsunternehmen direkt.

Zu den Entwürfen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) nimmt der **UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V.** wie folgt Stellung:

Hinführung: RED II ermöglicht verschiedene Lösungen zur Reduzierung von Treibhausgasen (THG)

- Die Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (EU-Richtlinie 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen, genannt RED II), gibt den EU-Mitgliedsstaaten eine legislative Grundlage, wie zukünftig durch die Förderung der Verwendung erneuerbarer Energien u. a. im Verkehrssektor, herkömmliche fossile Energieträger zunehmend durch Treibhausgas-arme und -neutrale Energieträger zu ersetzen sind: *„Fortschrittliche Biokraftstoffe sowie andere Biokraftstoffe und Biogas, die aus den in einem Anhang zu dieser Richtlinie aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe für den Verkehr nicht biogenen Ursprungs und die Nutzung erneuerbarer Elektrizität im Verkehrssektor können zu geringen*

CO₂-Emissionen, und damit zu einer kosteneffizienten Dekarbonisierung des Verkehrssektors der Union beitragen, und, unter anderem, die Förderung von Innovation, Wachstum und Beschäftigung in der Wirtschaft der Union, die Verringerung der Abhängigkeit von Energieeinfuhren und die Diversifizierung der Energieversorgung in diesem Bereich vorantreiben“ (Erwägungsgrund 85 der Richtlinie).

- Als Interessenverband der mittelständischen Mineralölunternehmen begrüßen wir daher die Vorlage der Entwürfe zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 38. Bundes-Immissionsschutzverordnung (38. BImSchVO) zur möglichst zeitnahen Umsetzung der Artikel 25 bis 28 der RED II.
- Wir begrüßen ebenso, dass der Gesetzentwurf durch die Nennung **verschiedener Erfüllungsoptionen** (Entwurf §37a, Absatz 5 BImSchG) wie beispielsweise flüssiger erneuerbarer Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs, wie E-Fuels oder Wasserstoff, den technologieoffenen Charakter der EU-Regulierung widerspiegelt. Damit erhalten Produzenten und Inverkehrbringer von Otto- und Dieselmotoren grundsätzlich die Möglichkeit, mit Hilfe verschiedener Lösungsoptionen einen Beitrag zur THG-Minderung zu leisten.

Manche dieser Lösungsoptionen stehen bislang nur in geringer Menge zur Verfügung oder befinden sich erst in der Hochlaufphase. So formuliert die deutsche Bundesregierung in der Nationalen Wasserstoffstrategie (NWS) das Ziel, Anreize für erneuerbaren **Wasserstoff** oder dessen Folgeprodukte, wie **wasserstoffbasierte flüssige Kraftstoffe**, als Kraftstoffalternativen im Verkehr schaffen zu wollen. Durch eine ambitionierte Weiterentwicklung der THG-Quote soll zudem der Mindestanteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors im Jahr 2030 signifikant über die EU-Vorgaben hinaus erhöht werden¹. Die Umsetzung der RED II wurde von der Bundesregierung als geeignete Gelegenheit benannt, diese Ziele umzusetzen.

Diese politische Festlegung geschah vor dem Hintergrund der im nationalen Klimaschutzplan 2050 vorgesehenen Reduzierung der Treibhausgasemissionen von 40 bis 42 Prozent für das Jahr 2030 gegenüber 1990 im Verkehrssektor. Außerdem ist im

¹ BMWI (2020): Nationale Wasserstoffstrategie, Maßnahme 5.

Integrierten Nationalen Energie- und Klimaschutzplan² der Bundesregierung 2020 ein sektoraler Zielpfad von 27 Prozent für den Anteil erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch für den Verkehrssektor vorgesehen.

Vor diesem Hintergrund gelangen wir zu folgender Bewertung der vorliegenden Entwürfe:

Angesichts der ehrgeizigen CO₂-Minderungsziele im Verkehrssektor werden die Entwürfe den von der Bundesregierung selbst gesteckten Klimaschutzziele nicht gerecht. Der Entwurf zur Änderung der Verordnung beinhaltet nur ein wenig ambitioniertes Mindestziel von 14 Prozent Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor bis 2030 (Entwurf §1, Absatz 2 BImSchVO). Dies entspricht exakt der Höhe des von der EU vorgegebenen Mindestziels (Artikel 25 RED II). Der Entwurf zur Gesetzesänderung sieht dementsprechend nur eine niedrige Steigerung der THG-Quote von 7,25 Prozent erst ab dem Jahr 2026 vor (Entwurf §37a, Absatz 4, Satz 2 BImSchG). Über das Jahr 2030 hinaus werden keinerlei Rahmenbedingungen festgelegt.

Die vorliegenden Entwürfe verhindern einen in der RED II vorgezeichneten technologieoffenen Lösungspfad und auch einen Hochlauf von klimaneutralen Wasserstoffprodukten aus mehreren Gründen:

- **Fehlende Zielquote verursacht Investitionshemmnisse:**

Eine fehlende Zielquote über das Jahr 2030 hinaus bedeutet für Produzenten und für Verpflichtete eine große Planungsunsicherheit und ein Hemmnis für Investitionen in Anlagen zur Erzeugung von Wasserstoff und wasserstoffbasierten Folgeprodukten, wenn deren Einsatz über 2030 hinaus nicht absehbar reguliert ist.

² BMWI (2020): Integrierter Nationaler Energie- und Klimaplan

- **Mehrfachanrechnung Ladestrom verdrängt andere Lösungsoptionen:**

Abweichend vom ursprünglichen Regulierungsziel der fossilen Kraftstoff-Substitution wird nur die **Direktstromnutzung durch die batterieelektrische Mobilität** als attraktive Erfüllungsoption etabliert. Eine niedrige THG-Zielquote in Kombination mit einer vierfachen Anrechenbarkeit von Ladestrom (Entwurf §1, Absatz 2 BImSchVO) werden den Hochlauf anderer nachhaltiger, klimaneutraler Energieerzeugnisse wie Wasserstoff und Wasserstoffprodukten deutlich abbremsen und dringend benötigte Investitionen in nationale wie internationale Produktionskapazitäten verhindern.

- Erste Berechnungen zur Erfüllung der THG-Quote auf Grundlage der BMU-Entwürfe zeigen, dass bei einem möglichen Hochlauf der staatlich hochsubventionierten batterieelektrischen Mobilität, Grünstromzertifikate den größten Anteil bis hin zur vollständigen Quotenerfüllung im Markt stellen. Unter Berücksichtigung von Mindestvorgaben können damit andere vollständig klimaneutrale Erfüllungsoptionen nur sehr geringe Beiträge beisteuern. Dies führt zu einer großen Investitionsunsicherheit, wenn die Verwendung solcher innovativen Energieerzeugnisse nicht gesichert ist. Wasserstoff und wasserstoffbasierte Folgeprodukte als zukünftiger Ersatz herkömmlicher Kraftstoffe benötigen jedoch ein wirtschaftlich attraktives Umfeld, um deren Produktion anzureizen und deren Verwendung planbar und bezahlbar zu machen.
- Verpflichtete Inverkehrbringer von Mineralölprodukten werden mit der Direktstromanrechenbarkeit und damit verbundenen Quotenhandel in einen Erfüllungsbereich gedrängt, der nichts mehr mit der eigenen Wirtschaftstätigkeit zu tun hat. Es besteht die Gefahr der Marktverzerrung, wenn einzelne Quotenverpflichtete zur Erfüllung der Quote große Marktanteile von Stromzertifikaten erwerben und damit andere Marktteilnehmer auf wenig verfügbare Erfüllungsoptionen ausweichen zu müssen.
- Es wird ignoriert, dass der Anteil Grünstrom am genutzten Ladestrom bereits im Energiebereich angerechnet wird. Zusätzliche Treibhausgasreduzierungen im Verkehrsbereich werden mit einer künstlichen Anteilserhöhung von Ladestrom nicht erreicht.

- Verschiedene Studien zeigen, dass der Austausch der Fahrzeugflotten mit Umstellung auf Elektrifizierung keinen ausreichenden Beitrag zur Erfüllung der CO₂-Minderungsziele im Verkehrsbereich leistet und bis 2030 eine beträchtliche CO₂-Lücke bestehen wird. Damit drohen im Sinne der EU Effort Sharing-Systematik teure Strafzahlungen. Die Nutzung synthetischer Kraftstoffe ermöglicht eine klimaneutrale Nutzung sämtlicher Bestands- und Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, die laut Marktprognosen auch im Jahr 2030 noch über 70 Prozent der Verkehrsleistung erbringen werden.
- Die Anrechenbarkeit des Ladestroms dieser Fahrzeuge kann als weiterer regulatorischer Versuch bewertet werden, batteriebetriebene Antriebslösungen wegen einer vermeintlichen Nullemissionsbilanz³ als einzige Klimaschutzlösung im Straßenverkehr zu etablieren und regenerative Kraftstoffe wie Wasserstoff und wasserstoffbasierte synthetische Kraftstoffe für den Fahrzeugbestand zu verhindern.

Synthetische Kraftstoffe gerade auf Strombasis haben den enormen Vorteil global in Regionen mit hohem erneuerbaren Energiepotenzialen hergestellt werden zu können. Sie sind damit nicht auf eine absehbar begrenzt verfügbare Menge regenerativen Stroms in Deutschland angewiesen. Im Gegensatz zu Strom, der am Ort der Erzeugung genutzt werden muss und nicht transportabel ist, können regenerative Energien in Form von strombasierten synthetisch hergestellten flüssigen Energieträgern gespeichert werden. Erneuerbare Energien sind damit lagerbar und transportabel. Die gewonnen Kraftstoffe verfügen über einen hohen Energiegehalt, bieten eine große Zuverlässigkeit in der Anwendung und können global über bereits bestehende Verteilinfrastrukturen genutzt werden. So können große Mengen strombasierter synthetischer Kraftstoffe in den Markt gebracht werden. Mit zunehmender Produktionsmenge lassen sich Skaleneffekte generieren. Synthetische flüssige Energieträger sollten daher in die von der

³ Auf Grundlage der Tank-to-Wheel-Betrachtung. Eine umfassende Lebenszyklusanalyse zeigt dagegen, dass bei Betrachtung aller vorhandenen Abschnitte, von der Produktion über die Nutzung bis zum Recycling des Fahrzeugs, auch batteriebetriebene E-Autos erhebliche CO₂-Bilanzen aufweisen und nicht als Nullemissionsfahrzeuge angesehen werden können.

Bundesregierung avisierten Importstrategie von Wasserstoff und Wasserstofffolgeprodukten integriert werden.

- **Mindestquote führt zu keinem Markthochlauf strombasierter flüssiger Kraftstoffe:**

Die verpflichtende nationale Mindestquote von 2 Prozent im Jahr 2030 für synthetisches **Kerosin** (Entwurf § 37a, Absatz 4a BImSchG) durch die Nutzung strombasierter flüssiger Kraftstoffe (Power-to-Liquid, PtL) ist nicht ausreichend, um Investitionen und damit einen Produktionshochlauf dieser Kraftstoffe anzureizen. Damit wird zukünftig durch fehlende Skaleneffekte keine preisgünstigen Alternativen zu herkömmlichem Kerosin zur Verfügung stehen. Zudem ist zu bedenken, dass es im Flugverkehr Ausweichmöglichkeiten gibt, außerhalb des nationalen Regulierungsbereiches Kerosin zu beziehen, das international mit geringen Steuern versehen ist.

Technisch gesehen ist die reine Herstellung synthetischen Kerosins durch die prozessbedingte Kuppelproduktion nicht möglich, es fallen bei der Produktion von Kerosin immer auch andere Produkte wie Diesel und Benzin an. Die geplante Regelung würde den Preis für Kerosin zusätzlich erhöhen.

Nur der breite Einsatz klimaneutraler Kraftstoffe über alle Verkehrsträger hinweg wird deren Produktion wirtschaftlich rentabel gestalten, sodass der Preis, als Resultat von Skaleneffekten, deutlich sinken wird. Hierfür wird insbesondere der Einsatz klimaneutraler synthetischer Kraftstoffe im Straßenverkehr notwendig sein, da hier auch mit Blick auf die Zahlungsbereitschaft das größte Potenzial liegt.

- **Fehlende Regulierungsgrundlage für Produktion grünen Wasserstoffs und seiner Folgeprodukte:**

Eine wesentliche Grundlage für die nationale Erzeugung und damit Nutzung von Wasserstoff und dessen Folgeprodukten ist die Ausgestaltung der Kriterien bei Nutzung von Netzstrom. Gemäß Artikel 27 der RED II sollen diese Kriterien durch einen delegierten Rechtsaktes der europäischen Kommission Mitte 2021 festgelegt werden. Um die nationale Umsetzung der RED II hinsichtlich der Anwendung von Wasserstoff nicht zu verzögern,

sollten die Strombezugskriterien im Rahmen einer nationalen Rechtsverordnung gemäß § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 BImSchG erlassen werden. Die Verordnung verliert mit der Verabschiedung des delegierten Rechtsaktes durch die EU-Kommission ihre Gültigkeit.

- **Die Verwendung von Biokraftstoffen wird deutlich erschwert:**

Nachhaltige Biokraftstoffe der 1. Generation sind derzeit für Verpflichtete die maßgebliche marktreife Erfüllungsoption zur Einhaltung der THG-Quoten. Erneuerbare Kraftstoffe aus Ackerpflanzen leisten daher einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und für den Ersatz fossiler Kraftstoffe. Laut Entwurf zur Änderung der 38. BImSchVO soll der Anteil der Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen von 3,2 Prozent ab 2022 auf 3 Prozent ab 2024 und auf 2,7 Prozent ab 2026 begrenzt werden (Entwurf §13, Absatz 1 BImSchV). Ihr Mengenpotenzial sollte jedoch gemäß RED II-Vorgabe vollständig ausgeschöpft werden. Dies sieht auch die Bundesregierung im nationalen Energie- und Klimaplan vor.

In beiden Entwürfen ist eine nur geringe Erhöhung des Mindestanteils von **fortschrittlichen Biokraftstoffen** vorgesehen ab 2026 (Entwurf §14 38. BImSchV und §37c, Absatz 2 BImSchG). Diese besitzen das Potenzial, einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung auch ambitionierterer THG-Minderungsziele zu leisten. Der weitere Aufbau und Hochlauf dieser Biokraftstoffe ist eine dafür notwendige Voraussetzung.

- **Fehlender Rechtssicherheit für Co-Processing:**

Bei der Herstellung von Kraft- und Brennstoffen besteht in Raffinerien die technische Möglichkeit, fossile Rohstoffe durch die Verarbeitung erneuerbarer Rohstoffe, wie Abfall- und Reststoffen, synthetisch erzeugte Produkte oder Biomasse zu ersetzen und damit die Dekarbonisierung des Kraftstoffbereichs voranzubringen. Eine Rechtsgrundlage besteht bislang nicht und wird auch mit dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht geschaffen. Die in Aussicht gestellte Anpassung der 37. Bundes-Immissionsschutzverordnung sollte möglichst zeitnah erfolgen, um geeignete Investitionsbedingungen für Co-Processing zu schaffen.

Auf Grundlage dieser Bewertung erheben wir folgende Forderungen:

1. Wir fordern eine **deutliche Anhebung der THQ-Quote** im Sinne der Klimaschutzziele, damit mehr THG-neutrale Energien in den Kraftstoffbereich einbezogen und unterschiedliche klimaneutrale Lösungsoptionen zur Anwendung kommen können. Mit einer deutlich ambitionierten THG-Quote wäre auch eine Erreichung der europäischen Mindestvorgabe von 14 Prozent Anteil erneuerbaren Energien im Verkehrsbereich noch vor 2030 möglich, sodass sich Deutschland als Vorreiter im Klimaschutz einen höheren Anteil bis 2030 vornehmen könnte.
2. UNITI fordert zudem einen **Verzicht der Anrechnung von Ladestrom** und stattdessen eine **Mehrfachanrechnung von Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs**, die in sämtlichen Verkehrsbereichen zum Einsatz kommen sollen, um deren Produktion anzureizen. Auch die Möglichkeit der Vorgabe absoluter Mengen⁴ oder einer Mindestquote sollte das BMU in Erwägung ziehen, um ein wirtschaftlich attraktives Umfeld für Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs zu generieren. Die Bundesregierung sollte sich im Rahmen der anstehenden REDII-Novellierung dafür einsetzen, dass auf EU-Ebene alle erforderlichen Regulierungsgrundlagen dafür geschaffen werden.
3. Die Mengenpotenziale im Bereich der **Biokraftstoffe** sollten vollständig und ambitioniert ausgenutzt bzw. angereizt werden, um Quotenverpflichteten bereits etablierte und zukünftige Erfüllungsoptionen zu gewähren.
4. Wir fordern dazu auf, dass der Gesetzgeber in einen **offenen Austausch mit Produzenten und Anwendern von regenerativen Kraftstoffen**, wie Biokraftstoffen und synthetisch hergestellten Kraftstoffen, tritt, um zukünftige Mengenpotenziale und Beiträge verschiedener Kraftstoffalternativen mit der Praxis zu erörtern. Auf dieser Grundlage sollte die weitere Entwicklung der Regulierung basieren.

⁴ Beispielsweise fordert der Verband der Automobilindustrie einen tatsächlichen Anteil von 23% erneuerbaren Kraftstoffen bis zum Jahr 2030.

5. Es werden neben der RED II weitere **Markt- und Regulierungsanreize** für den Hochlauf von Wasserstoff und wasserstoffbasierten Folgeprodukten benötigt:
- Anpassung der europäischen Energiesteuerrichtlinie im Rahmen des European Green Deals, indem Energiesteuern zukünftig anhand des CO₂-Ausstoßes des Energieträgers ausgerichtet werden. Klimaneutrale Kraftstoffe könnten gerade zu Beginn ihrer Nutzung hier vollständig von der Energiesteuer befreit werden, um einen Kostenvorteil gegenüber fossilen Kraftstoffen zu generieren. Bereits bis zum Inkrafttreten einer revidierten Energiesteuerrichtlinie sollte die Bundesregierung eine Ausnahme für synthetische strombasierte Kraftstoffe gemäß Art. 19 EU-Energiesteuerrichtlinie beantragen.
 - Ein Markteinführungsprogramm zur Förderung von Investitionskosten von Anlagen zur Wasserstoffherstellung, sprich Elektrolyseuren, im industriellen Maßstab. Hier verweisen wir auf den Vorschlag der Power-to-X-Allianz⁵.
 - Möglichkeit der vollständigen Anrechnung klimaneutraler Kraftstoffe auf die EU-Flottenregulierung.
 - Umgestaltung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG), indem Inverkehrbringer von Kraftstoffen einen Entlastungsanreiz erhalten, wenn sie in die Produktion klimaneutraler Kraftstoffe investieren.

⁵ Power -to-X-Allianz (2019): Ein Markteinführungsprogramm für Power to X-Technologien.



Zu UNITI:

Unsere Verbandsmitglieder im Bereich Kraftstoffe betreiben fast 6.100 Straßentankstellen, was über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes entspricht. Etwa 3.700 freie Tankstellen und damit 75 Prozent der freien Tankstellen sind bei UNITI organisiert. Mitgliedsunternehmen beliefern zudem 115 Bundesautobahntankstellen. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom gehören zu ihrem Sortiment. Überdies betreiben die Mitglieder flächendeckend Tanklager in Deutschland und tragen so zur Versorgungssicherheit bei.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent. Mit ihren hochwertigen Automotive-, Kühl- und Industrie-Schmierstoffen sind die UNITI-Mitglieder unentbehrliche Partner der produzierenden Industrie und sichern den hohen Technologiestandard in Deutschland. UNITI repräsentiert auch einen großen Teil der mittelständischen Erzeuger und Vertreiber von Additiven. Mit deren Produkten lassen sich die vielfältigen Anforderungen an moderne Kraft-, Brenn- und Schmierstoffe am besten erfüllen.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.



UNITI Bundesverband
mittelständischer
Mineralölunternehmen e.V.

UNITI-Stellungnahme

Kontakt:

RA

██████████
Hauptgeschäftsführer

██
Leiter Politik

E-Mail: ██████████

Tel.: ████████████████████

E-Mail: ██████████

Tel.: ████████████████████

**UNITI Bundesverband mittelständischer
Mineralölunternehmen e. V.**

Jägerstraße 6
10117 Berlin