

LEGISLATURPERIODE 2021 BIS 2025: en2x-Kernanliegen

Berlin/Hamburg, November 2021

Mit Beginn der neuen Legislaturperiode stehen Politik und Wirtschaft mit Blick auf den Klimaschutz vor weitreichenden Entscheidungen. Bundesregierung und Bundestag werden vor dem Hintergrund der ambitionierten nationalen und europäischen Klimaschutzziele für 2030 den bestehenden Regulierungsrahmen nochmals anpassen müssen.

Unsere Mitglieder unterstützen die deutschen und europäischen Klimaziele und möchten ihren Beitrag leisten, indem sie Deutschland entscheidende Elemente für das Erreichen des Ziels der Klimaneutralität liefern:

- Durch die Produktion und den Import großer Mengen hochwertiger zunehmend treibhausgasneutraler Energieträger und
- durch das Know-how bei Logistik und großtechnischen, anspruchsvollen Projekten für treibhausgasneutrale Energieträger.
- Damit Luftfahrt, Schifffahrt, Teile des Schwerlastverkehrs und der Chemieproduktion dekarbonisiert werden können und
- Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren und Heizungen zukünftig treibhausgasneutral betankt werden können.
- Durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge z.B. an Tankstellen.

Ein klug verzahnter europäischer und nationaler Klimaschutz bietet große Chancen für Umwelt und Wirtschaft

Die Europäische Kommission hat mit dem „Fit for 55 Package“ kürzlich umfangreiche Vorschläge zur Erreichung der europäischen Klimaziele vorgelegt. Im weiteren Verfahren sollten das Europaparlament und die nationalen Regierungen die Chance nutzen, die notwendigen Verbesserungen einzubringen. Dabei kommt einer neuen Bundesregierung eine besondere Verantwortung zu. Es gilt die Ziele zu erreichen, ohne industrielle Wertschöpfung in erheblichem Umfang ins Ausland abwandern zu lassen. Das Abfedern sozialer Härten ist ein weiteres wichtiges Element, da viele der Vorschläge zu steigenden Kosten führen werden.

Im Verkehrssektor kann und wird der Ausbau der Elektromobilität einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten. Dies wird allerdings nicht ausreichen, um das ambitionierte Ziel der Emissionsreduktion im Verkehr bis zum Ende der Dekade umzusetzen. Denn nicht alle Mobilitätslösungen lassen sich ohne weiteres elektrifizieren und auch der Fahrzeugbestand muss im Blick behalten werden. Dies gilt ebenso für den Wärmemarkt. Hinzu kommen Rohstoffe aus der Mineralölindustrie als wichtige Vorprodukte der chemischen Industrie und damit als unverzichtbarer Teil der industriellen Wertschöpfungsketten in Deutschland.

Für unser gemeinsames Ziel einer klimaneutralen Gesellschaft werden klimaneutrale Energieimporte unverzichtbar sein. Dafür bieten sich neben Wasserstoff alternative flüssige Energieträger an, die ebenso einfach zu speichern und zu transportieren sind wie z. B. das heute importierte fossile Rohöl. Diese können dann zu den benötigten Kraft- oder Brennstoffen, aber auch zu den erforderlichen Rohstoffen für die chemische Industrie oder zu Schmierstoffen in Deutschland weiterverarbeitet werden. Infrastruktur und Anwendungsoptionen mit hoher Kundenakzeptanz sind dafür in vollem Umfang vorhanden.

Auch wenn bis 2030 rund 14 Millionen E-Autos (BEV, Plug-In-Hybride) auf unseren Straßen unterwegs sind, werden dann noch mehr als 30 Millionen Pkw mit konventionellem Antrieb fahren. Diese müssen neben den Plug-In-Hybriden ebenfalls einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Flüssige Energieträger aus erneuerbaren Quellen - zusätzlich zur direkten Elektrifizierung - sind dafür unverzichtbar. Eine Gefahr durch Lock-In-Effekte oder Stranded Investments besteht durch einen Markthochlauf nicht. Da flüssige erneuerbare Energieträger flexibel einsetzbar sind, finden sie auch bei einem kontinuierlichen Rückgang

des Bestands von Verbrennerfahrzeugen weiterhin Verwendung; Sie werden auch langfristig dringend in der Luft- und Seeschifffahrt sowie in der chemischen Industrie benötigt.

Mobilität und Kraftstoffe: Energiesteuer muss Klimawirkung berücksichtigen

Die heutige Besteuerung von Kraftstoffen in Form der bestehenden Energiesteuer ist unter Klimaschutzaspekten nicht mehr zeitgemäß. Seit jeher wird sie nach der Menge (Gewicht, Volumen) der zum Verbrauch gelangenden Energieerzeugnisse bemessen. Da die Klimawirkung der besteuerten Kraftstoffe heute völlig unberücksichtigt bleibt, gehen von dieser Besteuerung keine ausreichenden Impulse für mehr Klimaschutz im Verkehr aus. Daher sollte sich eine künftige Energiebesteuerung an der Klimawirkung der besteuerten Kraftstoffe orientieren und CO₂-arme und -freie Kraftstoffe nicht oder deutlich geringer besteuern als fossile Kraftstoffe. Erneuerbare Kraftstoffe würden damit, trotz höherer Produktionskosten, perspektivisch preislich wettbewerbsfähig. Damit wäre ein wirksamer Anreiz zur Markteinführung erneuerbarer Kraftstoffe geschaffen, ob als Reinkraftstoff oder als anteilige Beimischung.

Aus diesen Gründen unterstützen wir ausdrücklich den **Vorschlag der EU-Kommission für eine grundlegende Reform der EU-Energiesteuerrichtlinie (ETD)**. Es kommt jetzt darauf an, dass der Vorschlag nicht in den anstehenden Beratungen verwässert wird und schnell sowohl eine Beschlussfassung auf europäischer Ebene als auch im Anschluss eine umgehende nationale Umsetzung erfolgt. Wenn eine Reform der Energiesteuer noch zu substanziellen Investitionen in fortschrittliche alternative Kraftstoffe führen soll, damit diese dann noch zur THG-Minderung in 2030 wesentliche Beiträge liefern können, muss sehr schnell Klarheit über alle wesentlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Weitere politische und wirtschaftliche Synergien durch geeignete EU-Regulierung

Die **EU-Flottenregulierung** für die Fahrzeughersteller berücksichtigt auch in den derzeitigen Entwürfen keine Unterschiede bei den Kraftstoffen. Der Verbrennungsmotor wird in der Regulierung so behandelt, als wären die Kraftstoffe zu 100 % fossil. Im Rahmen der Novellierung der Flottengrenzwerte sollten daher künftig auch CO₂-neutrale bzw. CO₂-reduzierte Kraftstoffe als eine Erfüllungsoption anerkannt werden.

Der Vorschlag der EU-Kommission zur Novellierung der **Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED III)** weist bei der Treibhausgasreduzierung durch erneuerbare Kraftstoffe bei dem für die Klimaschutzziele im Verkehr entscheidenden Fahrzeugbestand ein hohes Ambitionsniveau auf. Die in den Entwürfen enthaltene Unterquote für strombasierte Kraftstoffe (RFNBO – Renewable fuels of non-biological origin) macht deutlich, dass die Kommission die Bedeutung dieser Energieträger erkannt hat. Am wichtigsten ist nun eine schnelle Umsetzung in den Mitgliedsstaaten inklusive verbindlicher Festlegung der Ausgestaltungsdetails, sodass Investitionen schnellstmöglich getätigt werden können und bis 2030 genug Zeit bleibt, um die ambitionierten Ziele auch realisieren zu können.

Eine zügige und pragmatische **Umsetzung des Delegated Act zum Strombezug von Elektrolyseuren (Art. 27 RED II)** ist notwendig, um Investitionen in Anlagen zur Elektrolyse auszulösen.

Der geplante **EU-weite Emissionshandel für die Sektoren Wärme und Verkehr** sollte zumindest zu Anfang gegenüber dem bestehenden EU-ETS aufgrund der unterschiedlichen CO₂-Vermeidungskosten in den Sektoren als ein separates System ausgeführt werden. Eine Anerkennung von laut RED nachhaltigen CO₂-armen und -freien Kraftstoffen sollte gewährleistet werden.

Bei der EU-Richtlinie zum **Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)** sollte ein Level-playingfield für alle CO₂-armen und -freien Kraftstoffarten geschaffen werden. Darüber hinaus sollte über entsprechende freiwillige Anreize und einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Verteilnetzen der Anschluss und Ausbau von Ladesäulen an Tankstellen beschleunigt werden.

Nach Einschätzung vieler Experten werden Quoten-Vorgaben möglicherweise nicht ausreichen, die erforderlichen Milliarden-Investitionen in Wasserstoff und PtX-Produkte auszulösen. Daher sind **zusätzlich Ausschreibungen für PtX-Mengen** z. B. über 15 Jahre unterstützend notwendig, wie sie z. B. im H₂-Global Fördermechanismus vorgesehen sind. Wenn dabei vor allem Mengen an klimaneutralen Vorprodukten wie grünes Methanol oder synthetisches Rohöl ausgeschrieben werden, die dann in Deutschland in Raffinerien oder der chemischen Industrie weiterverarbeitet werden, kann gleichzeitig **Wertschöpfung in Deutschland gehalten** werden.

Der durch die genannten Maßnahmen entstehende Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe wäre für den Erfolg der Wasserstoff-Initiativen auf deutscher und europäischer Ebene auch industriepolitisch überaus relevant. Durch die entstehenden neuen Märkte für klimaneutralen Wasserstoff sowie deren Folgeprodukte wie synthetische Kraftstoffe kann der Maschinen- und Anlagenbau in Deutschland seine Technologieführerschaft in diesem Bereich ausbauen und damit eine führende Rolle auf dem Weltmarkt einnehmen.

Kurz & Knapp zur Mobilität

- Klimaschonende Kraftstoffe sollten künftig nicht mehr oder deutlich geringer besteuert werden als fossile Kraftstoffe. Damit würde ein signifikanter Anreiz für den Markthochlauf alternativer Kraftstoffe geschaffen werden. Der Vorschlag der EU-Kommission zur Überarbeitung der EU-Energiesteuer-Richtlinie bietet dafür eine sehr gute Grundlage.
- Die Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED sollte zügig umgesetzt werden, sodass Investitionen schnellstmöglich getätigt werden können.
- Der Delegated Act zum Strombezug von Elektrolyseuren (Art. 27 RED II) sollte pragmatisch umgesetzt werden, um Investitionen in Anlagen zur Elektrolyse auszulösen
- Für eine Förderung des Hochlaufs von Wasserstoff und PtX sind unterstützend Ausschreibungen wie z. B. durch den H₂-Global Fördermechanismus notwendig.
- Synthetische Kraftstoffe sollten in der EU-Flottenregulierung als Erfüllungsoption anerkannt werden, um alle wesentlichen Klimaschutzoptionen zu nutzen.
- Weiterentwicklung von E10 zum Standardkraftstoff, um das Klimaschutzpotenzial besser auszuschöpfen.
- Paraffinischer Diesel aus nachhaltigen Rohstoffquellen sollte in der 10. BImSchV als regulärer Kraftstoff anerkannt werden.
- Der geplante EU-weite Emissionshandel für die Sektoren Wärme und Verkehr sollte gegenüber dem EU-ETS zu Anfang aufgrund der unterschiedlichen CO₂-Vermeidungskosten als ein separates System ausgeführt werden.
- Durch freiwillige Anreize und einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Verteilnetzen sollte der Anschluss und Ausbau von Ladesäulen an Tankstellen beschleunigt werden.

Raffinerien als Treiber CO₂-armer Technologien weiterentwickeln

Die Vision der Raffinerie von morgen unterscheidet sich deutlich von den heutigen Anlagen. Schrittweise wird fossiles Rohöl durch erneuerbare Rohstoffe ersetzt, um in wachsendem Umfang treibhausgasarme Produkte herzustellen. Zu den neuen Ressourcen zählen Biomasse, die Nutzung von CO₂ als Rohstoff und „grüner“ Wasserstoff sowie Rest- und Abfallstoffe.

Schon heute sind die deutschen Raffinerien in industrielle Wertschöpfungsketten als wichtiges Glied integriert. Sie können auch in Zukunft zu einer branchenübergreifenden Zusammenarbeit beitragen, in deren Mittelpunkt die Entwicklung und Anwendung CO₂-armer Technologien stehen. Über die Kraftstoffversorgung hinaus liefern die Raffinerien mehr als 70 Prozent der Grundstoffe für die organische che-

mische Industrie. Vernetzte Strukturen wie die Chemie-Dreiecke in Bayern (Raffinerie-Standort Burghausen), in Mitteldeutschland (Raffinerie-Standort Leuna) oder im Rhein/Ruhrgebiet (Raffineriestandorte Gelsenkirchen/Marl und Köln-Wesseling) zeigen beispielhaft die wichtige Rolle der Raffinerien für die industriellen Wertschöpfungsketten. Der Aufbau von Wasserstoffnetzen zur Versorgung dieser Industrien ist eine wichtige Aufgabe für die kommenden Jahre und muss so gestaltet werden, dass die Klimaziele erreichbar sind.

Die Transformation erfordert hohe Investitionen über mehrere Jahrzehnte. Dafür ist ein politischer Rahmen notwendig, der den Investoren Planungs- und Investitionssicherheit gewährleistet. Raffinerien stehen als Teil eines internationalen Marktsystems unter hohem Wettbewerbsdruck und sind damit besonders Carbon Leakage gefährdet. Perspektivisch nimmt diese Gefahr durch ansteigende Kosten des EU-Emissionshandels infolge der abschmelzenden freien Zuteilung und Strompreiskompensation erheblich zu. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Raffinerien zu erhalten und die Transformation zu ermöglichen, müssen bestehende Entlastungen von strommarktbedingten Umlagen sowie der Carbon Leakage Schutz im Emissionshandel langfristig weiterentwickelt werden, solange ein globales Level playing field bei den Umwelt- und Klimaschutzanforderungen nicht erreicht ist.

Beim schrittweisen Übergang von fossilen zu alternativen Rohstoffen und zur Stärkung der Kreislaufwirtschaft sollte im Rahmen der nationalen Umsetzung der RED das **Co-Processing als eine Schlüsseltechnologie** zum ökologischen Umbau von Raffinerien und Kraftstoffmarkt anerkannt werden.

Bei der Einführung des **EU-weiten Emissionshandels für die Sektoren Wärme und Verkehr** sollte für Raffinerien eine Anrechenbarkeit der CO₂-Minderung in den Kraft- und Brennstoffen durch den Einsatz von CO₂-armem Wasserstoff und von CCU/CCS ermöglicht werden, Doppelanrechnungen mit dem bestehenden EU-ETS sind dabei auszuschließen.

Kurz & Knapp zu Raffinerien

- Die Vision der Raffinerie von morgen ist, dass sie Teil einer ökologischen Kreislaufwirtschaft sowie Impulsgeber und Anwender für neue, umwelt- und klimaschonende Technologien sein kann.
- Raffinerien sind Kernbausteine regionaler Wertschöpfungsketten und ermöglichen branchenübergreifende Klimaschutzlösungen.
- Der Anschluss von Raffinerien an die ein europäisches Wasserstoffnetz ist eine wichtige Voraussetzung für die Transformation zur Klimaneutralität
- Voraussetzung zur Transformation ist dabei der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit, auch durch die dauerhafte Entlastung von strommarktbedingten Umlagen (z.B. EEG, KWKG, Netzentgelte).
- Der abschmelzende Carbon Leakage Schutz im Emissionshandel muss langfristig weiterentwickelt werden.
- Das EU-Beihilferecht sollte einen neuen Fokus auf Investitions- und Innovationsförderungen in Schlüsseltechnologien legen.
- Die Kreislaufwirtschaft stärken durch die Anerkennung des Co-Processing in Raffinerien bei der nationalen Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED.
- Beim geplanten EU-Emissionshandel für Wärme und Verkehr sollte eine Anrechenbarkeit der CO₂-Minderung in den Kraft- und Brennstoffen durch den Einsatz von CO₂-armem Wasserstoff und von CCU/CCS ermöglicht werden.

Importe flüssiger Energieträger und Tanklager: Eckpfeiler der Versorgungssicherheit

Auch in Zukunft wird Energieimporten eine Schlüsselrolle zukommen, da Deutschland auch langfristig weiterhin Energie importieren müssen. In einem zunehmend treibhausgasneutralen Energiesystem werden Importe erneuerbarer Energien in Form von strombasierten flüssigen Energieträgern oder grünem Wasserstoff aus wind- und sonnenreichen Ländern eine wichtige Rolle spielen.

Flüssige Energieträger sind im Vergleich zu anderen Energieträgern sehr gut transportier- und lagerbar. Die dafür notwendigen Infrastrukturen und Logistikketten sind national wie international zuverlässig und bewährt und in Deutschland geprägt von mittelständisch strukturierten Unternehmen. So stellen über 100 Tanklager in Deutschland diese Infrastruktur zuverlässig für Produzenten und Handel bereit. Zudem lagern sie strategische Bevorratungsmengen für Krisenzeiten und leisten so einen wesentlichen Beitrag zur Versorgungssicherheit.

Internationale Handelsplattformen mit staatlicher Unterstützung wie „H₂ Global“ sollten - neben Quoten-Vorgaben und einer an der Klimawirkung orientierten Energiebesteuerung - stärker ausgebaut werden, da sie einen wichtigen Baustein bei der Beschaffung und damit für den Markthochlauf von strombasierten erneuerbaren Energieträgern darstellen.

Kurz & Knapp zu Importen und Tanklagern

- Anerkennung des Beitrags von Energieimporten und Tanklagern zur Sicherung einer funktionierenden Energieversorgung auch im Rahmen der Energiewende durch technologieoffene Rahmenbedingungen.
- Bestehende Infrastrukturen zur Sicherstellung einer kosteneffizienten Versorgung mit zunehmend treibhausgasneutralen flüssigen Energieträgern erhalten.
- Internationale Handelsplattformen mit staatlicher Unterstützung wie „H₂ Global“ stärken und ausbauen.

Wärme: Mit Effizienz, Hybridisierung und erneuerbaren Fuels die Klimaziele erreichen

Ölbeheizte Gebäude können die Klimaziele auch mit flüssigen Energieträgern erreichen durch einen Dreiklang aus Effizienzsteigerung (Heizungsmodernisierung mit Brennwerttechnik sowie Dämmmaßnahmen), Hybridisierung (Direkte Einbindung erneuerbarer Energie in Hybridsysteme) und den Einsatz CO₂-reduzierter Brennstoffe aus Biomasse und strombasierten Power-to-Liquids. 20 Millionen Menschen in Deutschland bieten die rund 5,4 Millionen Ölheizungen, vorwiegend im Bestand in Ein- und Zweifamilienhäusern im ländlichen Raum heute eine sichere und zuverlässige Wärmeversorgung. Diese Menschen brauchen effiziente und sozialverträgliche Lösungen, um die Treibhausgasemissionen dieser Gebäude nachhaltig zu reduzieren.

Einbau- und Technologieverbote für Gas- und Ölheizungen verunsichern modernisierungswillige Hauseigentümer und führen oft zu einem Weiterbetrieb ineffizienter Altanlagen. Um technisch sinnvolle und bezahlbare Lösungen mit einer hohen Akzeptanz für die heterogenen Gebäude- und Nutzerstrukturen zur Verfügung zu stellen, braucht es bundeseinheitlich eine große Bandbreite technologieoffener Erfüllungsoptionen. Maßstab für alle Erfüllungsoptionen sollten dabei nicht ideologische Vorfestlegungen sein, sondern allein die erreichbare CO₂-Minderung. Dabei sind Beimischungen erneuerbarer flüssiger Brennstoffe gleichberechtigt anzuerkennen.

Kurz & Knapp zum Wärmemarkt

- Einbau- und Technologieverbote für Gas- und Ölheizungen verunsichern modernisierungswillige Hauseigentümer und führen oft zu einem Weiterbetrieb ineffizienter Altanlagen. Daher sollte der Neueinbau einer Gas- oder Ölheizung in Verbindung mit dem Einsatz von erneuerbaren Energien weiter möglich bleiben.
- Kein Landeswärmegesetz-Flickenteppich: Anstatt dessen sollte das Gebäudeenergiegesetz bundeseinheitlich die Einbindung von anteiliger EE-Nutzung im Modernisierungsfall verpflichtend machen (für Öl/Gas-Hybridsysteme).
- Erneuerbare Beimischungen biomasse- und strombasierter synthetischer flüssiger Brennstoffe im Heizöl sollten zu einer Regel-Erfüllungsoption im Gebäudeenergiegesetz werden. Die Höhe der Beimischung sollte sich an der CO₂-Minderung anderer Minderungsoptionen wie z.B. der Solarthermie orientieren. Eine massenbilanzielle Anrechnung sollte ermöglicht werden.
- Der Vorschlag der EU-Kommission zur Reform der EU-Energiesteuerrichtlinie sieht deutlich niedrigere Sätze für Heizstoffe im Vergleich zu Kraftstoffen vor. Aus sozialen Erwägungen wird dieser Ansatz unterstützt.
- In der 1. BImSchV sollte dem Stand der Technik bei erneuerbaren Brennstoffen Rechnung getragen werden durch einen Bezug auf den aktuellen Normungsstand bei flüssigen Energieträgern.



**Wirtschaftsverband Fuels
und Energie e.V.**