
en2x-POSITION zum EU-Automobilpaket

VEEF-Kategorie im EU-Automobilpaket verankern: Eine langfristige Perspektive ist Voraussetzung für substanzielle Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe

Die Kohlenwasserstoffwirtschaft steht vor großen Aufgaben: Sie muss wettbewerbsfähig bleiben, Versorgung sichern und ihre Standorte sowie Infrastrukturen zukunftsfest machen. Erneuerbare flüssige und gasförmige Energieträger müssen einen entscheidenden Beitrag zum Erreichen der deutschen und europäischen Klimaziele in Ergänzung zur Elektrifizierung leisten – auch im Straßenverkehr. Gerade flüssige Energieträger und Rohstoffe sind für eine krisensichere und resiliente Energieversorgung langfristig unerlässlich. Sie können diesen Beitrag nur leisten, wenn es gelingt, die notwendigen substanziellen Investitionen in CO₂-neutrale bzw. CO₂-arme Kohlenwasserstoffe auszulösen.

Für die Erfüllung der Treibhausgas (THG)-Minderungsziele im Straßenverkehr werden erhebliche Mengen erneuerbarer Kohlenwasserstoffe benötigt. Das Ambitionsniveau der in Deutschland beschlossenen THG-Quote steigt bereits kurzfristig deutlich an. Wenn es jedoch bei der bisherigen Regelung bliebe, dass Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor, selbst wenn sie mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben würden, ab 2035 nicht mehr zugelassen werden dürfen, fehlt die notwendige langfristige Perspektive für die erforderlichen Investitionen in fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe.

Die Schaffung einer Fahrzeugkategorie mit Verbrennungsmotor, die innerhalb der CO₂-Flottenregulierung Elektrofahrzeugen gleichgestellt ist, kann einen wichtigen Investitionspfad eröffnen. Voraussetzung ist, dass diese Fahrzeuge ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, die die Anforderungen der RED erfüllen (*VEEF: Vehicles Exclusively running on Eligible Fuels*). Neben der Anerkennung der Rolle, die recycelte und CO₂-arme Kraftstoffe bei der Verringerung der Emissionen der Bestandsflotte spielen können, trägt die Einführung einer *VEEF*-Kategorie für Neufahrzeuge wesentlich zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr bei.

Aus diesem Grund ist aus unserer Sicht die Einführung einer *Vehicles Exclusively running on Eligible Fuels (VEEF)*-Kategorie in der Flottenregulierung unerlässlich.

Weiterhin lehnen wir die Einführung einer zusätzlichen Vorgabe für die Elektrifizierung von Unternehmensflotten (Corporate Fleets Regulation) ab, da diese mit erheblicher zusätzlicher Bürokratie verbunden ist.

Wichtige Aspekte zur Ausgestaltung der neuen Fahrzeugkategorie: Vehicles Exclusively running on Eligible Fuels (VEEF)

- (1) *VEEF* als neue Fahrzeugkategorie schnellstmöglich sowohl in der Flottenregulierung für PKW und leichte Nutzfahrzeuge als auch für LKW einführen; eine Einführung erst ab 2035 käme zu spät.
- (2) *VEEF* sollten bei der Flottenkonformität wie batterieelektrische Fahrzeuge und Wasserstofffahrzeuge mit 0 g CO₂/km angerechnet werden.
- (3) Alle Kraftstoffe, die die Anforderungen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) erfüllen, sollen als zugelassene *Eligible Fuels* für *VEEF* anerkannt werden; diese Anforderungen werden ausschließlich in der RED definiert.

Erneuerbare Kraftstoffe werden bereits heute nach europäischen Mindestanforderungen zertifiziert. Ihre Nachhaltigkeit wird geprüft und ihre Klimawirkung dokumentiert. Deshalb sollten die Anforderungen an die

Kraftstoffe in der Flottenregulierung ausschließlich auf die RED verweisen. Das schafft Konsistenz, vermeidet Doppelregulierung und nutzt bestehende Nachweissysteme.

- (4) Die für *VEEF* in Verkehr gebrachten Kraftstoffe sind auf die nationalen Vorgaben zur Umsetzung der RED-Ziele im Straßenverkehr anrechenbar – in Deutschland also auf die Treibhausgasminderungsverpflichtung (THG-Quote) und die zugehörigen Unterquoten
- (5) Zumindest in der Hochlaufphase muss analog der üblichen Regelung im Gasnetz eine bilanzielle Einspeisung (Inverkehrbringung) entsprechender Mengen erneuerbarer Kraftstoffe möglich sein

In der Hochlaufphase sollte zunächst eine bilanzielle Bereitstellung erneuerbarer Kraftstoffe möglich sein. Das vermeidet hohe Zusatzkosten für separate Tank- und Lagerlogistik, solange die Nachfrage noch gering ist. Die erforderlichen Mengen würden in den Markt gebracht und nachgewiesen. Eine lückenlose Dokumentation und Überwachung der Erfüllung der

Vorgaben wird möglich sein. Mit wachsender Marktdurchdringung kann später festgelegt werden, ob eine physische Bereitstellung verpflichtend wird. Je nach Kraftstoff ist aufgrund von technischen und ökonomischen Grundlagen eine bilanzielle Erfüllung alternativlos. Kraftstoffanbieter sollten weiterhin freiwillig in eine *VEEF*-konforme Infrastruktur investieren können.

- (6) Für einen erfolgreichen Markthochlauf müssen *VEEF* und die Verfügbarkeit der eingesetzten Kraftstoffe bedarfsgerecht miteinander gekoppelt sein

Für einen erfolgreichen Markthochlauf müssen Fahrzeugangebot und Kraftstoffangebot zusammenpassen. In einem massenbilanzierten Modell braucht es deshalb klare Regeln. Sie müssen sicherstellen, dass die Nachfrage nach *Eligible Fuels* nicht über die RED-Verpflichtungen der

Kraftstofflieferanten hinausgeht und den Markt nicht überfordert. Bei einer physischen Bereitstellung ist dieses Risiko geringer. Dann können Kraftstofflieferanten die Nachfrage über Preissignale steuern und die Kosten der getrennten Infrastruktur direkt abbilden.

- (7) Erneuerbare Kraftstoffe über einen *Fuel Credits Mechanism* berücksichtigen und dabei Doppelanrechnung von *Eligible Fuels* vermeiden

Da RED-konforme Kraftstoffe bereits 2024 einen Marktanteil von 7,5 % erreichen, wäre die von der Kommission vorgeschlagene Obergrenze von 3 % deutlich restriktiver als die Marktrealität. Die Emissionswerte der Fahrzeughersteller sollten daher um den tatsächlich verfügbaren Anteil nachhaltiger Kraftstoffe korrigiert werden, wobei künftige Entwicklungen im Rahmen der RED und ihrer Überarbeitung angemessen berücksichtigt werden

sollten. Gleichzeitig muss eine Doppelanrechnung erneuerbarer Kraftstoffe ausgeschlossen werden, indem Emissionsminderungen dieser Kraftstoffe nur einmal in der Flottenregulierung berücksichtigt werden. Wird ein *VEEF*-Fahrzeug in der Flottenregulierung als emissionsfrei behandelt, darf die vertankte Menge an *Eligible Fuels* nicht zusätzlich in einem weiteren Mechanismus (*Fuel Credits Mechanism*) derselben Regulierung angerechnet werden.