15. Oktober 2020

Stellungnahme der Power to X Allianz

Zum „Referentenentwurf für ein Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“ sowie zur „Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“
Gesetz und Verordnung dienen der Umsetzung der EU-Vorgaben und Erreichung der EU-Ziele von Artikel 25 bis 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001 (Erneuerbare-Energien-Richtlinie, „RED II“)

Die Power to X Allianz begrüßt die Möglichkeit, zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Naturschutz, Umwelt und Reaktorsicherheit (BMU) zur Umsetzung der europäischen RED-II-Richtlinie Stellung zu nehmen. Die Ankündigung, die EU-Erneuerbaren-Energien-Richtlinie II (RED II) zeitnah in nationales Recht umzusetzen, ist aus Sicht der Power to X Allianz (PtX-Allianz) ein wichtiger Impuls für den Aufbau einer nationalen und internationalen Wasserstoffwirtschaft.

Vorangestellter Appell der PtX-Allianz:

Dringende Voraussetzung für eine zielführende nationale Umsetzung der RED II ist die doppelte Anrechenbarkeit der Nutzung von grünem Wasserstoff und seiner Folgeprodukte auf die THG-Minderungsquote. Unabdingbare Grundlage hierfür ist die Ausgestaltung der Strombezugskriterien für die Erzeugung von grünem Wasserstoff und strombasierte Kraftstoffe nach Art. 27 der RED II, die in Form eines delegierten Rechtaktes der Europäischen Kommission zu erlassen ist. Damit kann allerdings erst frühestens in der zweiten Hälfte des Jahres 2021 gerechnet werden. Dies würde eine sinnvolle nationale Umsetzung der RED II unnötig verzögern.

Um die Klimaschutzpotentiale von grünem Wasserstoff und seinen Folgeprodukten im Verkehrssektor nutzen zu können, spricht sich die PtX-Allianz dafür aus, die Strombezugskriterien im Rahmen einer Rechtsverordnung der Bundesregierung gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfes – § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 – zu erlassen. Diese Verordnung würde dann zeitgleich mit dem Gesetz zur THG-Minderungsquote in Kraft treten. Diese dann nationalen Strombezugskriterien können im Sinne einer Experimentierklausel ausgestaltet werden und als Blaupause für die Diskussion auf der europäischen Ebene zur konkreten Ausgestaltung des delegierten Rechtsaktes zum Art. 27 RED II dienen. Sie verlieren dann ihre Gültigkeit mit der Verabschiedung des delegierten Rechtsaktes durch die EU-Kommission.

Zur pragmatischen Ausgestaltung der Strombezugskriterien hat die PtX-Allianz einen Vorschlag inkl. eines sog. Scorecard-Modells vorgelegt, den Sie unter folgendem Link einsehen können: https://www.ptx-allianz.de/wp-content/uploads/2020/04/scorecard_modell_red_ii_ptx-allianz.pdf

Prägend für diesen Vorschlag sind die im zeitlichen Verlauf ansteigenden Hürden für die jeweiligen Erfüllungsoptionen.

Die PtX-Allianz steht weiterhin in dieser Angelegenheit gerne als konstruktiver Dialogpartner zur Verfügung.

Stellungnahme der PtX-Allianz zu den oben genannten Referentenentwürfen:

Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor sicher zu erreichen, ist es notwendig, eine Nachfrage nach innovativen Kraftstoffen – insbesondere grünem Wasserstoff und seinen Folgeprodukten – zu ermöglichen. Dies hat die Bundesregierung bereits in der Nationalen Wasserstoffstrategie unter Maßnahme 5 festgeschrieben:

> *Eine ambitionierte THG-Quote steigert den Anteil für erneuerbare Energien im Verkehr und kann in Kombination mit spezifischen Maßnahmen Anreize für Wasserstoff oder dessen Folgeprodukte als Kraftstoffalternativen im Verkehr schaffen. Die Bundesregierung setzt sich daher zum Ziel, den Mindestanteil erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors im Jahr 2030 signifikant über die EU-Vorgaben hinaus zu erhöhen.*

Die Power to X Allianz spricht sich dafür aus, die in der Nationalen Wasserstoffstrategie vorgesehene ambitionierte Umsetzung der RED II zügig und ambitioniert anzugehen und durchzuführen und bereits jetzt klare Zielvorgaben bis mindestens 2030 zu setzen.

Anderenfalls drohen Deutschland in Folge des geringen Ambitionsniveaus des vorliegenden Referentenentwurfs nach 2025 teure Strafzahlungen im Kontext der EU Effort Sharing-Systematik. Außerdem wird so unter anderem die Chance verspielt, Millionen von Bestands- und Neufahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die noch viele Jahre lang auf deutschen und europäischen Straßen unterwegs sein werden, klimaneutral zu betreiben und damit die Emissionen des Verkehrssektors erheblich zu reduzieren.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die PtX-Allianz in den vorliegenden Referentenentwürfen:

- Die vorgesehene ansteigende Mindestquote für PtL-Flugkraftstoffe als ein notwendiges und sinnvolles Instrument, um dem PtL-Kerosin-Hochlauf einen entscheidenden Schub zu verleihen

- Die in der Begründung enthaltenen Überlegungen zur Zweifach-Anrechnung des Einsatzes von grünem Wasserstoff bei der Produktion von konventionellen Kraftstoffen auf die THG-Minderungsquote. Dabei handelt es sich um einen wichtigen und notwendigen Schritt, der, wie oben im vorangestellten Appell beschrieben, zügig in einer Verordnung umgesetzt werden sollte, die auch die Strombezugskriterien für die Produktion von grünem Wasserstoff und strombasierten Kraftstoffen definieren muss.

Dringender Überarbeitungsbedarf besteht aus Sicht der PtX-Allianz bei den folgenden zentralen Bestandteilen der Referentenentwürfe:

1. **Der Referentenentwurf zeigt ein vollkommen unzureichendes Ambitionsniveau hinsichtlich der Klimaschutzvorgaben und der daraus folgenden THG-Minderungsquote:**

    - Die im Entwurf vorgesehene 7,25 Prozent THG Minderungsquote im Jahr 2026 gegenüber dem heutigen Wert von 6 Prozent erschwert angesichts der möglichen Mehrfachanrechnungen der Nutzung diverser Energieträger wie Ladestrom von Batteriefahrzeugen die Entwicklung und Produktion nachhaltiger, klimaneutraler Kraftstoffe in erheblichem Maße. Statt Investitionsanreize für die entsprechenden PtX-Technologien zu geben, führen die vorgesehenen Regelungen zu Attentismus und damit zu verlorener Zeit für Klimaschutz und Konjunkturimpulse in Folge ausbleibender Investitionen.

    - Der Referentenentwurf enthält keine konkrete nationale Vorgabe hinsichtlich der THG-Minderung und des EE-Anteils im Verkehrssektor für 2030 und schafft somit keinerlei Planungssicherheit für Unternehmen und Verbraucher.

    - Die von der EU vorgegebene minimale Zielquote von 14 Prozent Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor 2030 (real sind dies wegen der Möglichkeit der Mehrfachanrechnungen von Ladestrom deutlich unter 10 Prozent EE-Anteil) induziert ein erhebliches Verfehlen der Klimaschutzziele der Bundesregierung. Sie erfüllt überdies bei weitem nicht die Zielmengen aus der Nationalen Wasserstoffstrategie, und es wird damit versäumt, der aktuellen Diskussion um die geplante Anhebung der europäischen Klimaschutzziele im Kontext des „European Green Deal“ Rechnung zu tragen. Es bleibt damit die Chance ungenutzt, ein notwendiges und wichtiges Signal in Richtung Klimaschutz zu setzen.

    - Damit werden Investitionen in wichtige und zukunftsweisende Klimaschutztechnologien, wie grünen Wasserstoff und seine synthetischen Folgeprodukte, verhindert; die Nutzung der vergleichsweise kostengünstig zu hebenden Potenziale im Verkehrssektor könnte perspektivisch Wegbereiter auch für die Dekarbonisierung anderer Sektoren sein, in denen diese Technologien derzeit wegen des internationalen Wettbewerbs und des noch hohen Kostenniveaus nicht zu einer breiten Anwendung kommen.

    - Die PtX-Allianz plädiert dafür, bestehende Infrastrukturen für den Transport, die Speicherung und die Nutzung von Energieträgern und Kraftstoffen als wertvolles Asset zu erhalten und sie im Sinne der Herstellung einer H_2- bzw. PtX-readiness auch in Zukunft nutzbar zu machen. Diese Infrastrukturen können und sollen mittel- und langfristig grünen Wasserstoff und synthetische Energieträger transportieren, speichern und nutzen können.

Die PtX-Allianz setzt sich dafür ein, das Ambitionsniveau für den Anteil der erneuerbaren Energien im Verkehrssektor deutlich anzuheben. Die Mitglieder der PtX-Allianz variieren bezüglich ihrer Einschätzung einer THG-Zielquote für 2030 in einem Spektrum von mindestens 14 Prozent bis 30 Prozent (diese Werte beinhalten die im weiteren Verlauf dieser Stellungnahme vorgeschlagenen Mehrfachanrechnungs-Optionen). Einige Allianzpartner plädieren darüber hinaus für eine Unterquote für synthetische Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien im gesamten

Kraftstoffmarkt in Höhe von 5 Prozent. Es wird insgesamt deutlich, dass sich sämtliche Allianzpartner aus den unterschiedlichsten Branchen und Sparten dafür aussprechen, ein deutlich ambitionierteres Zielniveau und eine erheblich höhere THG-Minderungsquote festzulegen, und es auch für absolut realistisch halten, diese Quoten im Verkehrssektor zu erreichen. Denn schon eine THG-Minderungsquote von 14 Prozent für 2030 weist ein erheblich höheres Ambitionsniveau auf als die vom BMU im Referentenentwurf vorgesehene energetische Quote in gleicher Höhe. Um eine kontinuierliche Entwicklung im Zeitverlauf sicherzustellen und disruptive Effekte zu vermeiden, sind für die einzelnen Jahre bis 2030 Quoten zu definieren, die den technisch realisierbaren progressiven Anstieg widerspiegeln.

Viele Initiativen und Verbände, in denen Mitglieder der PtX-Allianz aktiv sind, haben konkrete Vorschläge für ambitioniertere Quoten im Verkehrs- und Wärmesektor vorgelegt. Gemeinsames Ziel dieser Vorschläge ist neben der Ermöglichung von effektivem, aktivem Klimaschutz die Vermeidung von signifikanten Ausgleichszahlungen der Bundesregierung an andere EU-Länder, die im Rahmen des EU Effort Sharings und der neuen CO_2-Ziele aus dem Green Deal immer wahrscheinlicher werden.

2. **Mehrfachanrechnungen sollten für alle renewable fuels of non-biological origin (RFNBO) nach § 37a Abs. 5 6 gelten:**

    - Die vorliegenden Referentenentwürfe schlagen in ihrer Begründung perspektivisch eine zweifache Anrechnung der Nutzung von Wasserstoff aus erneuerbaren Energien im Rahmen von Raffinerieprozessen zur Herstellung konventioneller Kraftstoffe vor. Dies wird von der PtX-Allianz ausdrücklich begrüßt und sollte kurzfristig in einer Verordnung auch rechtlich verankert werden.

    - Damit die Umsetzung der RED II jedoch zeitnah erfolgen kann, gilt es, schon vor dem delegierten Rechtsakt der Europäischen Kommission eine Verordnung mit Strombezugskriterien für Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe zu erlassen (vgl. Seite 1 dieser Stellungnahme).

    - Auch sehen die Referentenentwürfe die Möglichkeit einer Vierfachanrechnung von erneuerbaren Energien bei deren Nutzung in batterieelektrischen Fahrzeugen vor. Damit wird eine Erfüllungsoption geschaffen, die zu keinen THG-Einsparungen im Verkehrssektor führt, da E-Fahrzeuge ohnehin als Null-Emissionsfahrzeuge gewertet werden. Die Mehrfachanrechenbarkeit führt dazu, dass je höher die Zahl von E-Fahrzeugen ist, desto geringer der Erfüllungsbeitrag durch grünen H_2 und PtX-Kraftstoffe ausfallen muss. Damit wird die Investitionssicherheit für H_2- und PtX-Projekte erheblich reduziert.

Im Sinne einer technologieoffenen Ausrichtung, die die Bundesregierung in der Nationalen Wasserstoffstrategie angelegt hat, spricht sich die PtX-Allianz dafür aus, dass alle Pfade der Wasserstoffnutzung auf Basis erneuerbarer Energien im Verkehrssektor zweifach auf die Erfüllung der THG-Quote angerechnet werden. Wenn also Wasserstoff aus erneuerbaren Energien als Prozessgas für Raffinerien zur Herstellung fossiler Kraftstoffe zweifach angerechnet wird, dann müssen mindestens äquivalente Mehrfachanrechnungen für die Nutzung von strombasierten Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien sowie für die Nutzung von grünem Wasserstoff in Brennstoffzellen-Fahrzeugen gelten.

Für echten zielgerichteten Klimaschutz sollte die Zielquote für den Anteil erneuerbarer Energien in Folge der Mehrfachanrechnung von nachhaltigen Kraftstoffen und erneuerbarem Ladestrom deutlich erhöht werden. Denn durch die Kombination der Vierfachanrechenbarkeit von Ladestrom mit einer sehr niedrig angesetzten Quote wird den Kraftstoffinverkehrbringern jeder Anreiz dazu genommen, strombasierte Kraftstoffe aus EE oder innovative Biofuels zu erzeugen und in den Markt zu bringen. Dies führt weder zu einer realen CO_2-Einsparung, noch wird so der Markthochlauf von synthetischen und anderen nachhaltigen Kraftstoffen ermöglicht.

3. **Die Mindestquote für synthetisches Kerosin in Höhe von 0,5 Prozent im Jahr 2026 und 2 Prozent im Jahr 2030 für die Luftfahrt wird von der PtX-Allianz ausdrücklich begrüßt. Gleichwohl bedarf es eines höheren Ambitionsniveaus im gesamten Kraftstoffsektor, um echte Investitionsanreize zu schaffen und Planungssicherheit zu generieren. Um einen tatsächlichen Marktanreiz für den Aufbau von PtX-Kapazitäten zu schaffen, sind daher noch weitere Maßnahmen erforderlich.**

    - Die PtX-Allianz weist darauf hin, dass bei der Herstellung von synthetischem Kerosin nach den heute bekannten Verfahren auch synthetisches Benzin und Diesel in signifikanten Mengen entstehen (Je nach Verfahren werden Anteile von 30 bis 60 Prozent „Nicht-Kerosin"-Produkte erwartet). Wenn für diese Nebenprodukte keine wirtschaftlich attraktive Verwertung (z. B. durch die vorgeschlagene Doppel-Anrechnung auf die THG-Quote) realisiert werden kann, könnte im Zweifelsfall die Investition in Anlagen zur Herstellung synthetischen Kerosins komplett unterbleiben.
    - Darüber hinaus sieht insbesondere das PtX-Allianzmitglied aireg e. V. sowie weitere Mitglieder der PtX-Allianz es als sinnvoll an, die Mindestquote für RFNBO im Flugverkehr auf 4 Prozent für synthetische Kraftstoffe anzuheben

Fazit:

Der Vorschlag des BMU zur Umsetzung der europäischen RED-II Richtlinie in der jetzigen Fassung setzt keine Anreize für Investitionen in die Substitution fossiler Energieträger und verhindert so die notwendige Investitions- und Planungssicherheit für die Entwicklung innovativer, klimaneutraler Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien. Das Erreichen der nationalen wie internationalen Klimaschutzverpflichtungen ist auf Basis dieses Vorschlages nicht möglich. Die vorhandenen technischen EE-Potentiale würden auf Grundlage dieses Vorschlags nicht gehoben werden und damit auch nicht für die Anwendung innerhalb oder außerhalb des Verkehrssektors zur Verfügung stehen.

Handlungsempfehlungen der PtX-Allianz:

Dringende Voraussetzung für die Umsetzung der RED II ist die Anrechenbarkeit der Nutzung von grünem Wasserstoff auf die THG-Minderungsquote. Damit dies ermöglicht wird, sollte die Bundesregierung zeitgleich zu vorliegenden Referentenentwürfen eine Rechtsverordnung gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfes nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 erlassen, die die Strombezugskriterien zur Produktion von Kraftstoffen festlegt. Diese Rechtsverordnung sollte zeitgleich mit dem Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote in Kraft treten. Darüber hinaus müssen Regelungen zur

gemeinsamen Verarbeitung von synthetischen Produkten mit fossilem Rohöl in Raffinerien (sog. Co-Processing) getroffen werden, da synthetisches Kerosin voraussichtlich über diese Prozesse hergestellt werden wird.

Die PtX-Allianz plädiert dafür, das Zielniveau für den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor deutlich anzuheben. Aus Sicht der Mitglieder ist abhängig von der Ausgestaltung und Anrechnung der verschiedenen Erfüllungsoptionen eine THG-Quote von mindestens 14 Prozent bis 30 Prozent im Jahr 2030 erreichbar.

Die PtX-Allianz plädiert dafür, eine Doppelanrechnung für grünen Wasserstoff und seine synthetischen Folgeprodukte für alle Nutzungspfade im Verkehrssektor zu ermöglichen.

Perspektivisch hält es die PtX-Allianz auch für erforderlich, vergleichbare Regelungen zur THG-Minderung für den Wärmemarkt zu erlassen.

Die Power to X Allianz ist ein branchenübergreifendes Aktionsbündnis aus Unternehmen und Verbänden, das unterschiedliche Kompetenzen rund um Power to X Technologien zusammenführt. Seit ihrer Gründung im Jahr 2017 setzt sich die Power to X Allianz für einen geeigneten Rechtsrahmen für den Betrieb und die Nutzung von PtX-Anlagen und grünen PtX-Produkten aus erneuerbaren Energien ein.