

eFuels – Politische Rahmenbedingungen

Ralf Diemer, Geschäftsführer eFuel Alliance e.V.





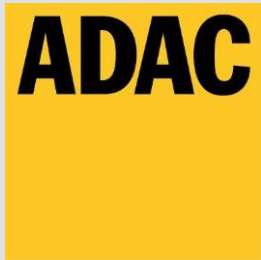
Wer sind wir?

UNSERE MITGLIEDER

MEHR ALS 170 UNTERNEHMEN, VERBÄNDE
UND VERBRAUCHERORGANISATIONEN,
DARUNTER:



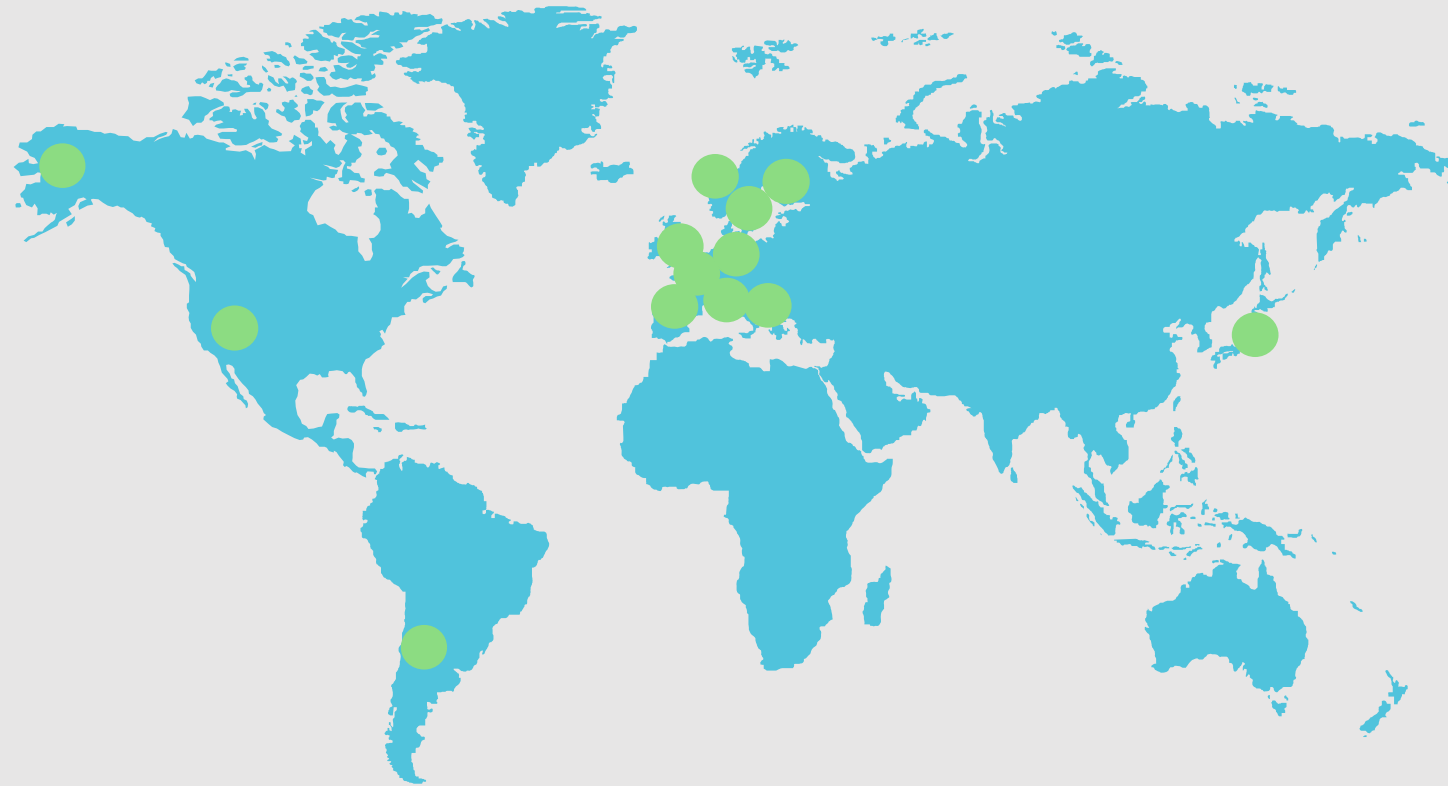
PORSCHE



UNSERE MITGLIEDER



IN WELTWEIT 17 LÄNDERN



eFUEL ALLIANCE – EINE PLATTFORM MIT EINER KLAREN VISION

Wir sind eine **Stakeholder-Initiative**, die den Markthochlauf von eFuels in den nächsten 2-3 Jahren initiieren möchte und die gesamte Wertschöpfungskette von eFuels repräsentiert.

Wir stehen für einen **fairen Wettbewerb und Technologieoffenheit** für alle relevanten Emissionsreduktionslösungen. Wir setzen uns klar für mehr Klimaschutz und für einen Mehrlösungsansatz ein.

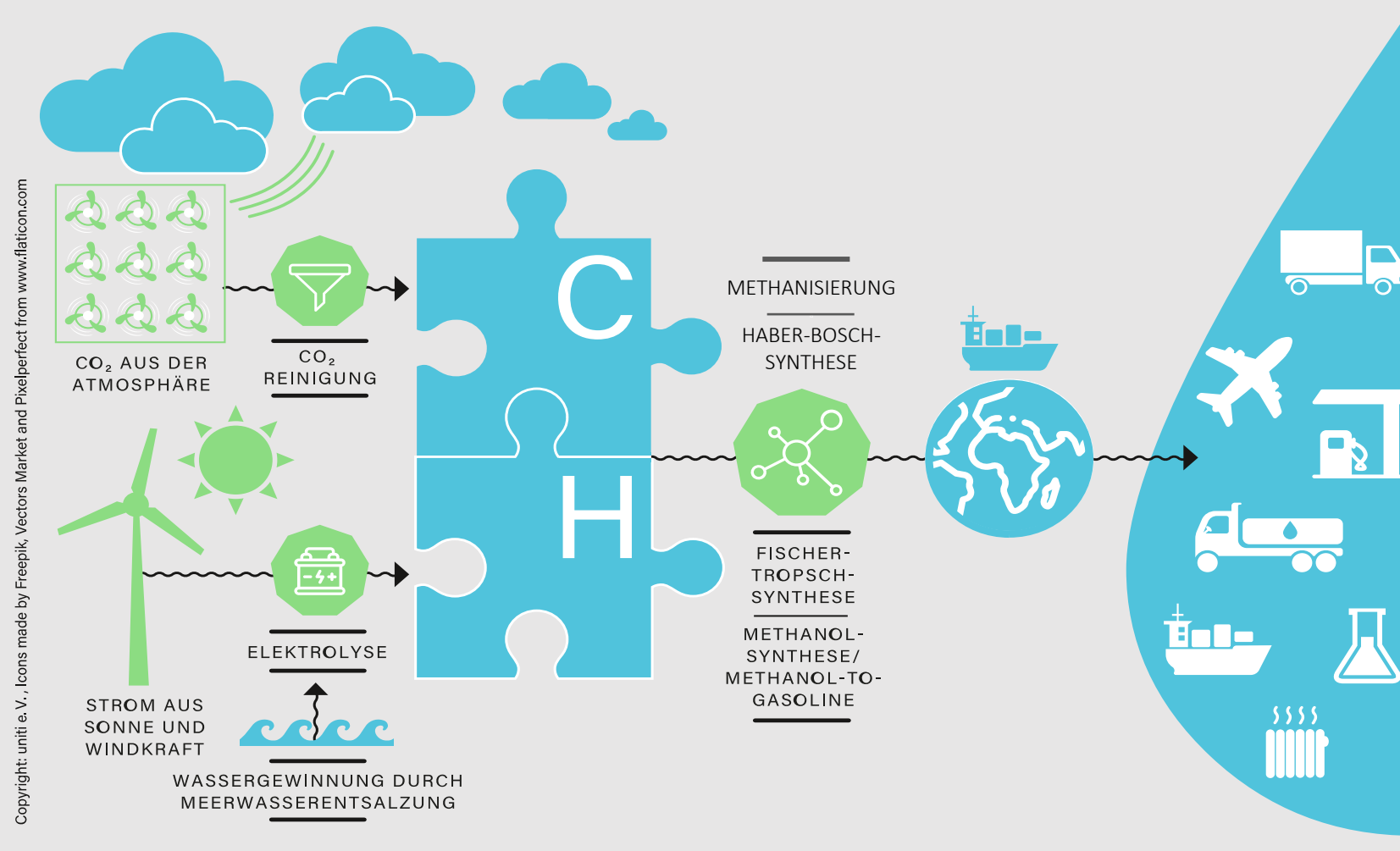
Jetzt oder nie – der **Green Deal** bietet die einmalige Gelegenheit, eine ganzheitliche europäische Klimapolitik auf den Weg zu bringen.

Wir wollen **attraktive Geschäftsmodelle** zur Entwicklung innovativer Kraft- und Brennstofftechnologien in Europa initiieren.



Was sind eFuels?

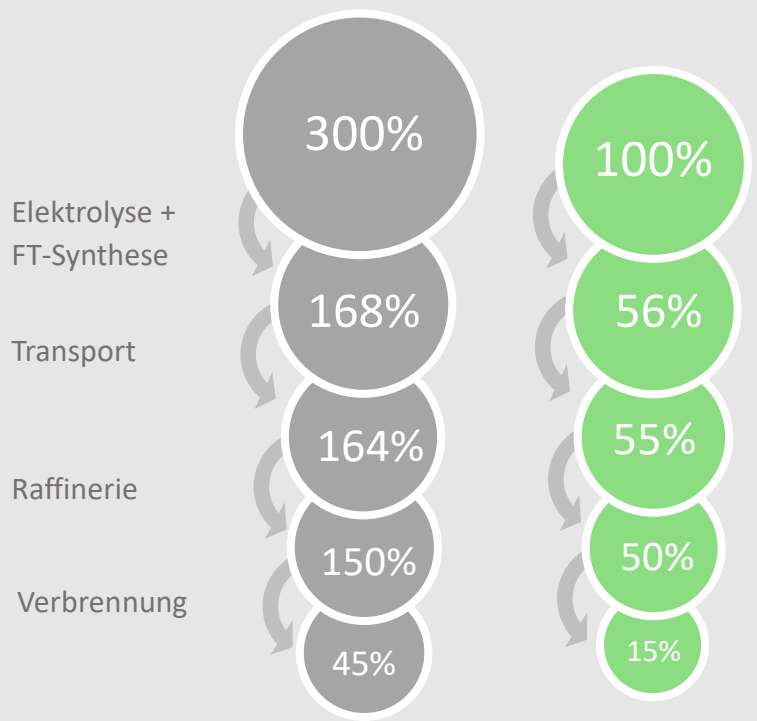
WAS SIND eFUELS?



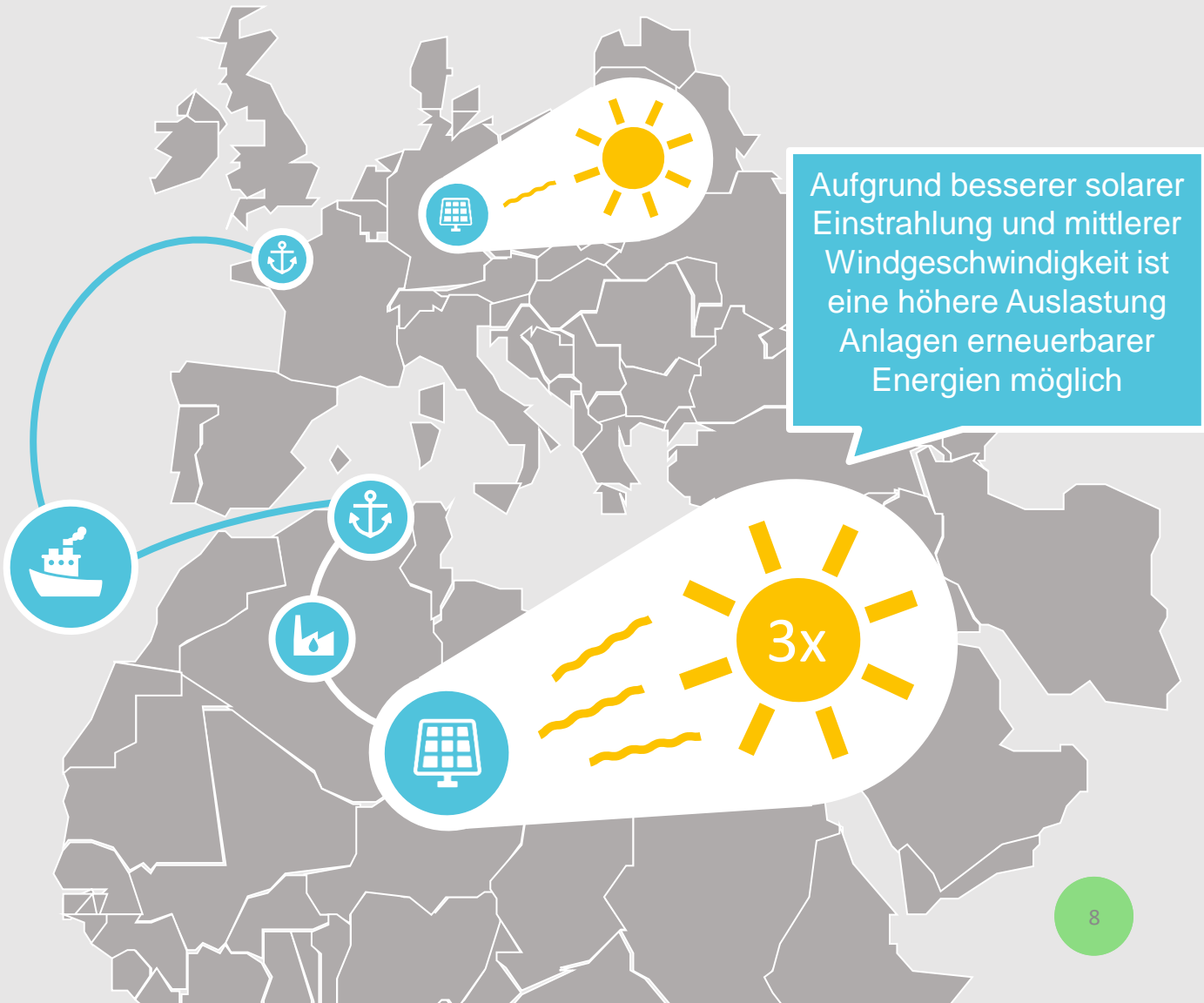
- Gewinnung von Wasserstoff aus Wasser durch Elektrolyse mithilfe von erneuerbarem Strom
- Wasserstoff und CO₂/N werden direkt aus der Atmosphäre gewonnen und in einen flüssigen Energieträger umgewandelt, z. B. durch Fischer-Tropsch-Synthese
- Power-to-X (PtX): Erneuerbarer Strom wird in einen synthetischen Mehrzweckkraftstoff mit Beimischfähigkeit umgewandelt
- Klimaneutraler Prozess: Es werden keine zusätzlichen Treibhausgase erzeugt

EFFIZIENZ IST ABHÄNGIG VOM PRODUKTIONSSTANDORT

Nordafrika vs. Deutschland



Elektromobilität und Brennstoffzelle haben einen Wirkungsgrad von 40-65 % in Abhängigkeit der Außentemperatur und Ladeleistung



Aufgrund besserer solarer Einstrahlung und mittlerer Windgeschwindigkeit ist eine höhere Auslastung Anlagen erneuerbarer Energien möglich



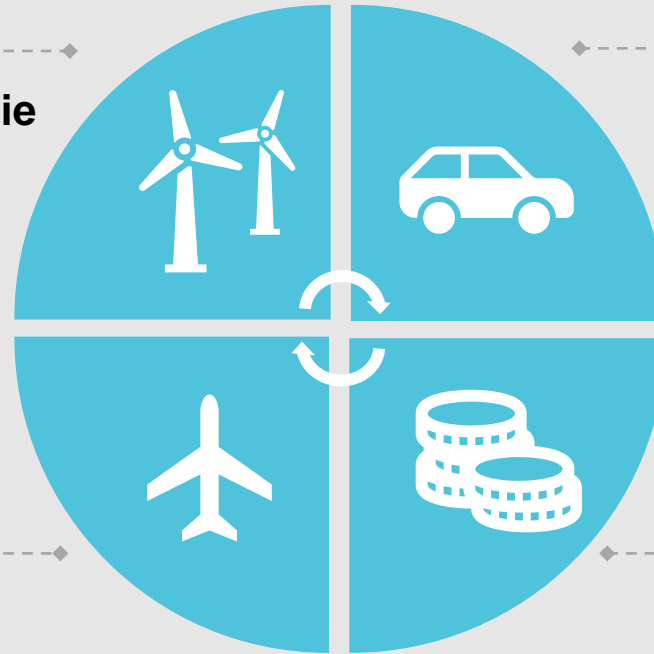
Regulatorisches Umfeld

DIE ZENTRALEN GESETZESINITIATIVEN FÜR eFUELS – UNSERE FORDERUNGEN

ZIEL: THG-REDUKTION VON MINDESTENS 55 % IM JAHR 2030

Ehrgeizige **Erneuerbaren-Energien-Richtlinie**

- Höhere THG-Quote im Verkehrssektor
- Unterquote von 5 % für eFuels für alle Sektoren bis 2030



eFuels in **CO₂ Emissionsnormen für Neufahrzeuge berücksichtigen**

- Lebenszyklusanalyse
- Freiwilliges Anrechnungssystem einführen

Ambitioniertere eFuels Unterquoten in der **ReFuelEU Aviation** und **FuelEU Maritime**

- Langfristige Investitions- und Planungssicherheit

Revision der **Energiebesteuerungsrichtlinie**

- Steuerliche Berücksichtigung des Beitrags zum Klimaschutz, Reduzieren der Differenzkosten
- Zusätzliches Preissignal durch EU-ETS



Erneuerbaren-Energien-Richtlinie



Überblick

- Eine der wichtigsten Gesetzesinitiativen zur **Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energien** in der EU
- Damit soll der **Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen (THG)** erheblich reduziert werden
- **Am 29. März** wurde im Trilog eine Einigung erzielt

Inhalt

- Die Gesamtziele für erneuerbare Energien werden auf **42,5 % im Jahr 2030** angehoben, mit einer zusätzlichen indikativen Steigerung um **2,5 %**, zu der jeder Mitgliedstaat individuell beitragen sollte.
Verkehrssektor: Senkung von THG um **14,5% bis 2030** oder **bis 2030** einen Anteil von **29%** an erneuerbaren Energiequellen erreichen, Quote in Höhe von **1% in 2025** und **5,5% in 2030** (davon 1% nur für RFNBO) für Biokraftstoffe und RFNBO*
- **ABER** aufgrund von Multiplikatoren de-facto 2,75% Gesamtquote und 0,5% RFNBO

Industriesektor: **bis 2030** müssen **42%** und bis **2035 60%** des Wasserstoffverbrauchs aus RFNBO's stammen

- Das entspricht etwa einem prognostizierten Bedarf von **168 TWh im Jahr 2030**
- **Wasserstoff aus Atomkraft** ist hier enthalten
- Dies kann um 20% reduziert werden, wenn
→ Mitgliedsstaaten **in 2030 nicht mehr als 23%** des Wasserstoffs aus fossilen Brennstoffen verwenden und
→ **20% in 2035**
→ oder wenn der nationale Beitrag zum Gesamtziel der EU ihrem erwarteten Beitrag entspricht

* RFNBO - erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs



CO2-Emissionsnormen für neue PKW

Überblick

- Ein Instrument zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor
- CO2-Emissionsminderung von **55% für neue PKW** und von **50% für neue leichte Nutzfahrzeuge von 2030 bis 2034, 100% ab 2035**
- **Am 27. März** wurde die Verordnung angenommen, wobei erklärt wurde, dass die Kommission **eine Lösung für eFuels** vorschlagen wird
- Überprüfung **in 2026**

Nächsten Schritte

- In einem ersten Schritt wird die Kommission **einen Durchführungsrechtsakt für die Typgenehmigung** vorlegen, um ein Verfahren für Fahrzeuge, die mit RFNBO's betankt werden, zu etablieren
- Im Herbst 2023 wird die Kommission einen **delegierten Rechtsakt** vorlegen, in dem festgelegt wird, wie mit eFuels betankte Fahrzeuge zu den Emissionssenkungszielen beitragen würden

- Sollten die Mitgesetzgeber den Vorschlag ablehnen, wird die Kommission einen **anderen Rechtsetzungsweg** beschreiten, zum Beispiel eine Überarbeitung der CO2-Emissionsnormen, um den rechtlichen Inhalt des delegierten Rechtsakts umzusetzen



CO2-Emissionsnormen für neue LKW

Überblick

- Kommissions-Vorschlag **am 14. Februar 2023**
- **Umweltausschuss (ENVI)** federführend
- Berichtersteller: **Yannick Jadot** (Die Grünen/EFA)
- **Sein Standpunkt:** 100% Emissionsminderung ab 2030/2035, 90% bis 2040 unzureichend, Definition von Nullemissionsfahrzeugen sollte auf Elektromobilität beschränkt werden
- Die Position der Grünen wird von **S&D** und **Renew** unterstützt
- Trilog-Verhandlungen werden vrs. im 4.Quartal 2023 beginnen (ES Ratspräsidentschaft)

Inhalt

- **Keine Berücksichtigung** von erneuerbaren Kraftstoffen
- Strengere CO2-Flottenziele: **90% Emissionsminderung ab 2040**
- Ausweitung des Geltungsbereichs auf **alle schweren Nutzfahrzeuge**, einschließlich Passagierbusse und Anhänger
- **Neue Definition von Nullemissionsfahrzeugen:** ein Fahrzeug mit einem CO2-Ausstoß von höchstens 5 g/(t·km) oder 5 g/(p·km), Verbrennung von H2 möglich
- Überprüfung in **2028**

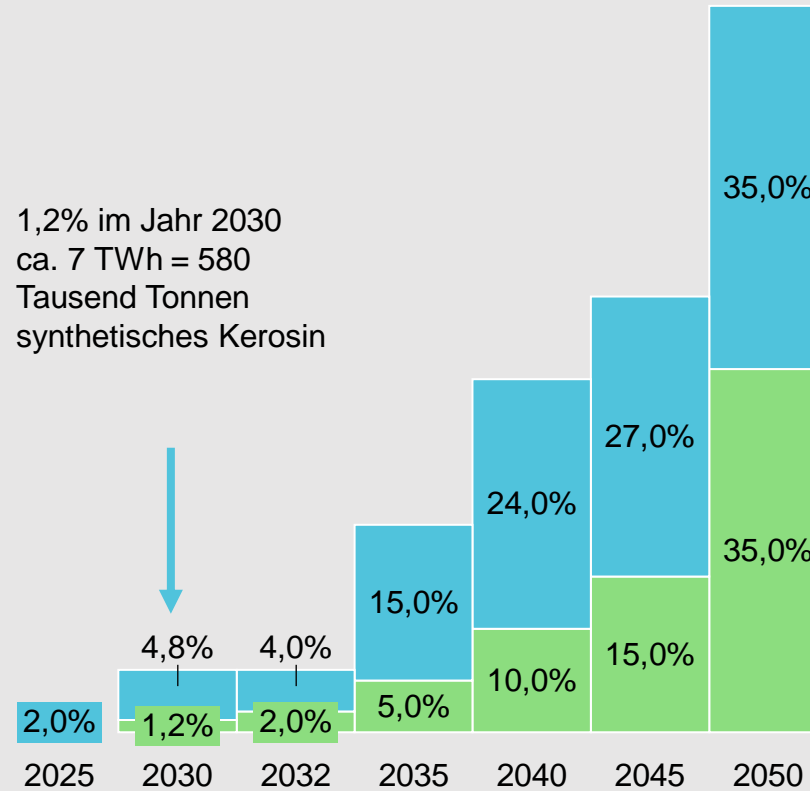
- **Die Folgenabschätzung (Impact Assessment)** der Kommission ist fragwürdig:
 - Die Kommission verwendet die "wissenschaftliche" Folgenabschätzung, um ihre Entscheidungen zu rechtfertigen, aber diese lässt **viele ungelöste Fragen** außer Acht, ist bei einigen Parametern **nicht transparent** und geht von **fragwürdigen Annahmen** aus
 - Ausschuss für Regulierungskontrolle lehnte zunächst die Folgenabschätzung ab, jedoch stimmte der Ausschuss **unter Vorbehalt** der Folgenabschätzung im Dezember 2022 zu

ReFuelEU Aviation

Überblick

- Wichtiges Instrument zur Unterstützung der notwendigen **Markteinführung synthetischer Kraftstoffe**
- **Am 25. April** wurde im Trilog eine Einigung erzielt
- Definition von synthetischen Flugkraftstoffen umfasst **RFNBO** (Wasserstoff wird separat genannt) und **kohlenstoffarme Kraftstoffe**
- Überprüfung in **2027**

1,2% im Jahr 2030
ca. 7 TWh = 580
Tausend Tonnen
synthetisches Kerosin



SAF – Sustainable Aviation Fuels (Biokraftstoffe + synthetische Kraftstoffe)
Synthetische Kraftstoffe



FuelEU Maritime



Überblick

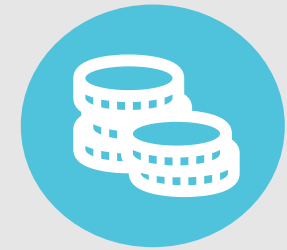
- Die europäische Schifffahrt **macht 75 % des Außenhandels** und **31 % des EU-Binnenhandels** aus.
- Jedes Jahr nutzen rund **400 Millionen** Passagiere die Häfen der EU, davon 14 Millionen auf Kreuzfahrtschiffen.
- **Am 22. März** wurde im Trilog eine Einigung erzielt
- **Geltungsbereich:** Schiffe über 500 Gt, 100 % der Fahrten innerhalb der EU und 50 % der Fahrten in die/aus der EU
- Überprüfung in **2028**

Inhalt

- Die so genannte “Sunrise” Klausel für die RFNBO Unterquote:
 - Wenn **im Jahr 2030** ein Anteil von **1%** RFNBO nicht erreicht wird, gilt ab **2034 eine Unterquote von 2%**
 - 1 % entspricht 3 TWh = 260 Tausend Tonnen synthetisches Schiffskraftstoff
 - Die Unterquote kann auch mit **kohlenstoffarmen Kraftstoffen** und Biokraftstoffen erfüllt werden
- Verpflichtet Schiffseigner zur Reduzierung der Kohlenstoffintensität der verbrauchten Energie

Grenzwerte für die Treibhausgasintensität

2025	-2%
2030	-6%
2035	-14,5%
2040	-31%
2045	-62%
2050	-80%



Energiesteuerrichtlinie



Überblick

- Wichtiges Instrument zur Regulierung der **CO₂-Preisbildung** in der EU
- **Einstimmigkeit** im Rat erforderlich
- Eine **steuerliche Unterscheidung** zwischen erneuerbaren und fossilen Kraftstoffen ist unabdingbar
- Niedrige Besteuerung von erneuerbaren Kraftstoffen **verringert den Preisunterschied** zu fossilen Brennstoffen
- Die Mitgliedsstaaten diskutieren noch über einen möglichen Kompromiss
- Im Europäischen Parlament liegt das Dossier noch immer auf Eis

Inhalt

Kompromissvorschlag der Ratspräsidentschaft vom **15. März 2023**:

- Die genaue Höhe der Besteuerung muss noch festgelegt werden
- Die Mitgliedstaaten erhalten die Möglichkeit, für die Besteuerung **tatsächliche (gemessene) untere Heizwerte** anstelle der in Anhang II festgelegten Werte zu verwenden.
- **Erdgas** und **Flüssiggas** sind nach wie vor in separaten Tabellen aufgeführt, aber die Möglichkeit, sie zu niedrigeren Sätzen zu besteuern als Energieerzeugnisse der Kategorie 2 von Anhang I Tabelle C (kohlenstoffarme Kraftstoffe, nachhaltige Biokraftstoffe), wurde abgeschafft.

- Flexibilität bei der Besteuerung von gemischten Produkten:
 - entweder **nach Bestandteilen** (unabhängig vom KN-Code, unter den das Energieerzeugnis als Ganzes fällt)
 - oder **nach Hauptbestandteil** (um Anreize für Brennstoffe mit hohem Mischanteil zu schaffen)
 - oder **als Durchschnitt** (um die notwendige Genauigkeit bei der Definition einzelner Komponenten zu umgehen)

Kontaktieren Sie uns



Berliner Büro:
Unter den Linden 10
10117 Berlin

T +49 (0)30 700 140 313
F +49 (0)30 700 140 150
E info@efuel-alliance.eu
www.efuel-alliance.eu

Brüsseler Büro:
De Crayer Straat 7, Rue de Crayer 7
1000 Brussels



[linkedin.com/company/efuel-alliance](https://www.linkedin.com/company/efuel-alliance)



[@eFuel_Alliance](https://twitter.com/eFuel_Alliance)

