

eFUEL ALLIANCE – POSITIONSPAPIER

EUROPÄISCHE CO₂-PREISGESTALTUNG: ÜBERARBEITUNG DER ENERGIESTEUERRICHTLINIE UND DES EMISSIONSHANDELSSYSTEMS

Die Revision der Energiesteuerrichtlinie (ETD) sowie die Revision des Emissionshandelssystems (ETS), die von der Europäischen Kommission als Teil des „Fit for 55“-Pakets am 14. Juli 2021 vorgestellt wurden, sind die wichtigsten Instrumente zur Regulierung der CO₂-Bepreisung in der Europäischen Union. Die eFuel Alliance begrüßt deren Überarbeitung als wichtigen Schritt zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und zum Erreichen der ehrgeizigen europäischen Klimaziele. Wir sind jedoch überzeugt, dass bestimmte Änderungen notwendig sind, um den Übergang von fossilen Kraftstoffen zu nachhaltigen erneuerbaren Alternativen zu beschleunigen:

EMPFEHLUNGEN

- ▶ **Ein harmonisierter Ansatz sollte für die in der Energiesteuerrichtlinie vorgesehene zehnjährige Steuerbefreiung für Wasserstoff und eFuels gewählt werden, die sektorübergreifend und nicht nur für den See- und Luftverkehr eingeführt werden muss.**
- ▶ **Um von einer dezentralen Wasserstofferzeugung in kleinem Maßstab in Europa zu profitieren, sollte die Schwelle für die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten im Rahmen des ETS für Elektrolyse-Anlagen, die grünen Wasserstoff erzeugen, von 25 Tonnen auf 2,5 Tonnen pro Tag reduziert werden.**
- ▶ **Der Vorschlag der Kommission, Biomasse für stationäre Anlagen und den Luftverkehr im ETS mit einem Emissionsfaktor von Null zu belegen, muss auf den Straßenverkehr und Gebäude sowie andere erneuerbare Kraftstoffe ausgedehnt werden, die in Einklang mit der Richtlinie über erneuerbare Energien stehen.**

SCHAFFUNG EINES BUSINESS CASE UND GLEICHER WETTBEWERBSBEDINGUNGEN FÜR ERNEUERBARE KRAFTSTOFFE¹ IN DER EUROPÄISCHEN STEUERRICHTLINIE

Die eFuel Alliance begrüßt die längst überfällige Revision der Energiesteuerrichtlinie (ETD) durch die Europäische Kommission, die als Teil des „Fit for 55“-Pakets am 14. Juli 2021 vorgestellt wurde. Eine solche Reform ist dringend notwendig, da sich die Klimaziele und -vorschriften der EU sowie die Energiemärkte und -technologien seit der Verabschiedung der aktuellen Richtlinie im Jahr 2003 erheblich weiterentwickelt haben. Obwohl wir die Abkehr von einer mengenbasierten Besteuerung unterstützen, **präferiert die eFuel Alliance nach wie vor eine CO₂-Basis** gegenüber der vorgeschlagenen Besteuerung nach Energiegehalt, um den CO₂-Fußabdruck von Energieträgern in der ETD besser wiederzugeben und erneuerbare von fossilen Kraftstoffen klar zu unterscheiden. Positive Beispiele für diesen Wechsel finden sich heute bereits in den nationalen Energiesteuersystemen von Ländern wie Finnland, Schweden und Frankreich.

Positiv zu vermerken ist **die vorgeschlagene Angleichung der Steuersätze für Strom und Kraftstoffe, die wir nachdrücklich unterstützen**. Auf diese Weise können ein fairer Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Mobilitätsoptionen gewährleistet werden. Jeder Kunde kann das für ihn passende Angebot wählen, wodurch für jeden Anwendungsbereich individuelle klimafreundliche Mobilität ermöglicht wird. Eine solche technologieneutrale Gesetzgebung ist notwendig, um Investitionen in alle verfügbaren Optionen zur CO₂-Reduktion im Verkehrssektor zu fördern.

Auch unterstützt die eFuel Alliance die niedrigen Mindeststeuersätze für eFuels und die klare Unterscheidung zwischen ihnen und den Steuersätzen für fossile Kraftstoffe. Eine solche

¹ Wir zählen alle nachhaltigen und fortschrittlichen Biokraftstoffe, recycelte Kohlenstoffbrennstoffe, Wasserstoff und eFuels zu den erneuerbaren Brennstoffen.

steuerliche Unterscheidung zwischen erneuerbaren und konventionellen, fossilen Kraftstoffen ist unabdingbar, um einen Lenkungseffekt weg von fossilen Energieträgern zu erzielen, Anreize für die großflächige Produktion von erneuerbaren Energien zu schaffen und deren preisliche Wettbewerbsfähigkeit mit den fossilen Pendanten zu beschleunigen. Die deutsche Energiebesteuerung sieht zum Beispiel derzeit keine Steuerbefreiung für CO₂-neutrale eFuels vor und erhebt auf fossile Kraftstoffe und eFuels den gleichen Steuersatz von 65 ct/l. In Anbetracht der Tatsache, dass die Produktion erneuerbarer Kraftstoffe derzeit mit höheren Anfangsinvestitionen und Produktionskosten einhergeht, würde eine Energiesteuerbefreiung diese höheren Kosten pro Liter teilweise kompensieren. Am Beispiel der deutschen Energiesteuer würde eine Steuerbefreiung für erneuerbare Energieträger zu einem Preisvorteil von 65 ct/l gegenüber fossilen Kraftstoffen führen. Dies würde sowohl für die Produzenten eine wirtschaftliche Perspektive bieten als auch für die Endverbraucher zu niedrigeren und wettbewerbsfähigeren Preisen für umweltfreundliche Kraftstoffalternativen führen. Langfristig schafft eine solche geförderte Markteinführung Anreize für Investitionen in die industrielle Produktion von erneuerbaren Kraftstoffen, was in der Folge aufgrund von Skaleneffekten zu einem sinkenden Preis pro Liter führt. Die Nutzung dieses immensen wirtschaftlichen Hebels innerhalb der ETD zur Unterstützung von erneuerbaren und nachhaltigen Energieträgern ist besonders wichtig, da viele Sektoren, in denen die Dekarbonisierung schwierig ist, von der wirtschaftlichen Tragfähigkeit und Verfügbarkeit von eFuels abhängen, um ihre sektorspezifischen CO₂-Emissionsminderungsziele zu erreichen.

VERABSCHIEDUNG EINES HARMONISIERTEN, SEKTORÜBERGREIFENDEN ANSATZES IN DER EUROPÄISCHEN STEUERRICHTLINIE

Die Revision der ETD bietet auch die Möglichkeit, einen EU-weit harmonisierten Ansatz zur Anwendung von Steuersätzen zu wählen, um Verzerrungen oder Fragmentierung in der EU zu vermeiden. Leider hat die Europäische Kommission diese Möglichkeit im Hinblick auf erneuerbare Kraftstoffe nicht genutzt:

Erstens sieht der Vorschlag der Europäischen Kommission zwar vor, dass die Mitgliedstaaten die Rangfolge der Mindeststeuersätze für die einzelnen Verwendungszwecke übernehmen, doch können die nationalen Regierungen die Steuersätze bei der Umsetzung der Bestimmungen der Energiesteuerrichtlinie auf nationaler Ebene immer noch individuell anpassen. **Wir fordern die Mitgliedstaaten auf, die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Mindeststeuersätze für nachhaltige und erneuerbare Kraftstoffe anzuwenden** und den vorgeschlagenen Abstand zwischen den Steuersätzen für erneuerbare und fossile Kraftstoffe mindestens beizubehalten, wenn nicht sogar zu vergrößern. Um die richtigen Umweltsignale zu setzen, muss nicht nur die Rangfolge der verschiedenen Energieträger beibehalten werden, sondern vor allem der Unterschied zwischen den Steuersätzen für erneuerbare und fossile Kraftstoffe groß genug sein. Die Beibehaltung der vorgeschlagenen Differenzierung zwischen den Steuersätzen für fossile und erneuerbare Energieträger in den nationalen Umsetzungen der Energiesteuerrichtlinie hat das Potenzial, einen klaren Lenkungsmechanismus und wirtschaftlichen Nutzen für klimafreundliche Mobilitätsoptionen zu schaffen, und würde eine harmonisierte Anwendung in der gesamten EU gewährleisten. Nur so kann dem Klimaschutz Vorrang und gleichzeitig den Mitgliedstaaten das Recht eingeräumt werden, ihre Steuersätze individuell anzupassen.

Zweitens befürwortet die eFuel Alliance zwar einen **zehnjährigen Nullsteuersatz für Wasserstoff und eFuels** in der See- und Luftfahrt, es ist jedoch unverständlich, warum dieser Ansatz nicht auch außerhalb dieser beiden Sektoren gewählt wurde. Auch hier plädieren wir für eine harmonisierte, sektorübergreifende Politik: Eine sektorübergreifende, zehnjährige Steuererleichterung bietet die Chance, gleiche Wettbewerbsbedingungen für erneuerbare Kraftstoffe zu schaffen und deren Verbreitung zu erleichtern, und kann somit einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und zum Erreichen der europäischen Klimaziele leisten. CO₂-Emissionen müssen überall gesenkt werden, unabhängig davon, in welchem Sektor sie entstanden sind, und erneuerbare Kraftstoffe können wesentlich dazu beitragen – wenn die Energiesteuerrichtlinie dies zulässt.

ERMÖGLICHUNG NIEDRIGSCHWELLIGER BEDINGUNGEN FÜR GRÜNEN WASSERSTOFF IM EUROPÄISCHEN EMISSIONSHANDELSSYSTEM

Wir begrüßen die Überarbeitung des Emissionshandelssystems sowie seine Ausweitung auf Verkehr und Gebäude als technologieoffenen und marktbasierenden Ansatz. Der Emissionshandel kann ein

wirksames Instrument sein, um die CO₂-Emissionen langfristig zu reduzieren, Anreize für Investitionen in energieeffizientere und klimaneutrale Alternativen zu schaffen und damit das Erreichen der EU-Klimaziele realistischer zu machen. Vor allem im Verkehrssektor, einem Sektor mit hoher Zahlungsbereitschaft, wird die Obergrenze des ETS garantieren, dass die CO₂-Emissionen langfristig sinken. Diese Obergrenze und ihr linearer Reduktionsfaktor können auch sicherstellen, dass eine klimaneutrale Mobilität erreicht wird, ohne die möglichen Erfüllungsoptionen einzuschränken, wie es die CO₂-Normen für neue Pkw und Kleintransporter tun.

Die eFuel Alliance befürwortet auch, die Entwicklung hin zu klimaneutralen alternativen Energieträgern, wie eFuels, im Rahmen des Innovationsfonds zu unterstützen. Wir begrüßen insbesondere die Einbeziehung des Straßenverkehrs als Anwendungsfall für erneuerbare Kraftstoffe, da eine sektorübergreifende Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe unerlässlich ist, um ihre industrielle Produktion in Gang zu bringen. Nur so können die notwendigen Skalenerträge erzielt werden, damit eFuels für Sektoren wie den Luft- und Seeverkehr, die im globalen Wettbewerb stehen, wirtschaftlich tragfähig werden.² Das ETS in seiner gegenwärtig vorgeschlagenen Form weist jedoch zwei große Mängel auf, die die Einführung von erneuerbaren Kraftstoffen behindern:

Obwohl die Elektrolyse von Wasserstoff normalerweise nicht in den Anwendungsbereich des ETS fällt, sieht der Vorschlag kostenlose Zertifikate für die Erzeugung von Wasserstoff durch Elektrolyse-Anlagen anstelle auf der Basis von Erdgas vor. Dies ist ein wichtiges Signal für die Defossilisierung, da diese kostenlosen Zertifikate verkauft werden können, um die im Vergleich zur Wasserstofferzeugung aus fossilen Kraftstoffen höheren Betriebs- und Investitionskosten zu kompensieren. Während die eFuel Alliance diesen Vorschlag grundsätzlich begrüßt, **muss die Schwelle für kostenlose Zertifikate für Elektrolyse-Anlagen, die grünen Wasserstoff produzieren, geändert werden.** Leider liegt die derzeit vorgeschlagene Grenze für kostenlose Zertifikate bei einer täglichen Produktionskapazität von mindestens 25 Tonnen Wasserstoff, was einer Elektrolysekapazität von 50 MW entspricht und damit kleinere Produktionsanlagen ausschließt. Vor allem in Europa bleiben damit zusätzliche Möglichkeiten der dezentralen Energie- und Wasserstofferzeugung ungenutzt. Diese Einschränkung sollte dringend angepasst werden: Um die Produktion von grünem Wasserstoff auch bei kleineren Anbietern zu unterstützen und dezentrale Investitionen zu ermöglichen, sollte diese Schwelle auf eine Mindestproduktion von 2,5 Tonnen Wasserstoff pro Tag gesenkt werden, was einer Elektrolyseleistung von 5 MW entspricht.

Auch bedarf der aktuelle ETS-Vorschlag weiterer Klärung in Bezug auf eFuels: Während Biomasse, die die Nachhaltigkeits- und Treibhausgasreduzierungskriterien der Richtlinie für erneuerbare Energien³ erfüllt, für stationäre Anlagen und den Luftverkehr mit einem Nullemissionsfaktor belegt wird, wurde diese Änderung nicht auf den Straßenverkehr und Gebäude ausgedehnt, und auch erneuerbare Kraftstoffe wie eFuels wurden nicht einbezogen – obwohl sie die gleichen Anforderungen der RED-Nachhaltigkeits- und Treibhausgasreduzierungskriterien erfüllen. Stattdessen sollen für den Straßenverkehr und Gebäudesektor Emissionsfaktoren aus den IPCC-Leitlinien für nationale Treibhausgasinventare verwendet werden. Der IPCC liefert jedoch keine Definition für eFuels. Politische Entscheidungsträger sollten hier eindeutige Aussagen treffen und eine Nullemissionsdefinition für alle erneuerbaren Kraftstoffe in allen Anwendungen im ETS festlegen. Gleichzeitig würde dies zu einer Angleichung des ETS an die RED und damit zu einer weiteren Vereinfachung und Harmonisierung der verschiedenen Regulierungen führen, zum Beispiel durch die Verwendung der RED-Klassifizierung der sogenannten RFNBOs – erneuerbarer Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs. **Die eFuel Alliance fordert daher einen Emissionsfaktor von Null für Biomasse und RFNBOs, die die RED II-Kriterien erfüllen, in allen ETS-Sektoren.** Diese nachhaltigen und erneuerbaren Kraftstoffe verursachen keine zusätzlichen CO₂-Emissionen und können einen wichtigen Beitrag zur Abkehr von fossilen Kraftstoffen und zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele leisten – und zwar in allen Sektoren. Darüber hinaus kann eine bevorzugte Behandlung klimafreundlicher Optionen den Unternehmen Planungssicherheit geben, was für die Etablierung einer industriellen Produktion und die Erzielung der notwendigen Skaleneffekte unerlässlich ist.

² Im ETS heißt es: „Der Innovationsfonds kann auch bahnbrechende innovative Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung des maritimen Sektors und zur Herstellung von kohlenstoffarmen und kohlenstofffreien Brennstoffen im Luft-, Schienen- und Straßenverkehr unterstützen.“ KOM(2021) 551 final, S. 47ff.

³ Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen

Darüber hinaus ist die Frage, ob Zertifikate abgegeben werden müssen, wenn erneuerbare Kraftstoffe aus abgeschiedenem CO₂ im Rahmen einer der Tätigkeiten nach dem ETS hergestellt werden, noch unbeantwortet. Hier ist der Kommissionsvorschlag sehr unklar, mit scheinbar widersprüchlichen Formulierungen in Erwägungsgrund 40 und Artikel 15e. Daher muss der Durchführungsrechtsakt, in dem festgelegt werden soll, wie die Emissionen von eFuels angerechnet werden sollen, um eine Doppelanrechnung zu vermeiden, so bald wie möglich erlassen werden. Aufgrund der langen Planungshorizonte bei der Produktion von eFuels ist es von entscheidender Bedeutung für die Produzenten, frühzeitig zu wissen, ob bei der Produktion von eFuels Zertifikate abgegeben werden müssen oder ob sie behalten und verkauft werden können, um einen Wettbewerbsvorteil gegenüber fossilen Kraftstoffen zu schaffen. **Wir fordern daher die Kommission auf, den Durchführungsrechtsakt so schnell wie möglich zu erlassen, um Planungssicherheit zu gewährleisten und Klarheit für die Produzenten zu schaffen.**

ENERGIEWENDE SOZIAL GERECHT UND INDIVIDUELLE MOBILITÄT BEZAHLBAR HALTEN

Einer der wichtigsten Hebel für eine erfolgreiche Energiewende im Verkehrssektor ist es, **nachhaltige Mobilität für alle erschwinglich zu halten** und die sozialen Auswirkungen, die die Energiesteuerrichtlinie und das ETS verursachen könnten, abzumildern. Insbesondere der anfängliche steile Rückgang der im ETS für den Verkehrs- und Gebäudesektor vorgesehenen Zertifikate wird sich stark auf die Auktionspreise und damit auf die Kraftstoffpreise für den Endverbraucher auswirken, da dieser ETS mit zusätzlichen 30 % Zertifikate im Jahr 2026 beginnt, die von den Zertifikatmengen von 2028 bis 2030 abgezogen werden. Diese negativen Auswirkungen könnten und sollten durch eine weniger starke Reduzierung der Zertifikate in den ersten Jahren des zusätzlichen ETS gedämpft werden. Es ist auch wichtig zu erwähnen, dass eine Mehrfachbesteuerung von CO₂ vermieden werden sollte – zum Beispiel in nationalen und europäischen Emissionshandelssystemen sowie in Form von anderen Steuern oder Abgaben wie Mautgebühren.

Im Hinblick auf eine sozial gerechte Mobilität möchte die eFuel Alliance hervorheben, dass die Einführung einer CO₂-Steuerbasis in der Energiesteuerrichtlinie einen sozial gerechteren Übergang ermöglichen und gleichzeitig den Marktanteil zugunsten erneuerbarer Kraftstoffe verschieben würde, da der CO₂-Preis über das Niveau des ETS steigen würde, ohne die Kosten pro Liter für den Endverbraucher zu beeinflussen.⁴ Ein Beispiel für den Erfolg dieses Ansatzes ist Schweden, das einen beeindruckenden Anteil an erneuerbaren Energien im Verkehrssektor erreicht hat, auch dank eines in die Energiebesteuerung integrierten CO₂-Preises.⁵

Da die Energiesteuerrichtlinie auch die Möglichkeit bietet, für bestimmte Sektoren gesonderte Steuersätze festzulegen, würde eine höhere Besteuerung des Verkehrs andere Sektoren, wie z. B. den Wärmesektor, nicht beeinträchtigen und somit die Energiewende gerechter und sozialverträglicher gestalten. Aus sozialer Sicht erweist sich daher eine Änderung der Energiebesteuerung als wirksamer als ein zusätzliches ETS. Dennoch ist ein kombinierter Ansatz der beiden Richtlinien notwendig, um die Emissionsminderungsziele im Verkehrssektor zu erreichen und gleichzeitig soziale Aspekte zu berücksichtigen. Es ist unbedingt erforderlich, einkommensschwache Haushalte bei der Energiewende zu unterstützen und ihre Optionen für umweltfreundliche Mobilität zu erweitern. Die Energiewende kann nur erfolgreich sein, wenn niemand zurückgelassen wird. Die eFuel Alliance unterstützt daher nachdrücklich die vorgeschlagene Bereitstellung von Mitteln für den Fonds für einen gerechten Übergang sowie für den Innovationsfonds.

ÜBER DIE eFUEL ALLIANCE

Die eFuel Alliance ist eine Interessengemeinschaft, die sich für die politische und gesellschaftliche Akzeptanz von eFuels und für deren Zulassung einsetzt. Wir vertreten mehr als 150 Unternehmen und Verbände entlang der Wertschöpfungskette der eFuel-Produktion. Wir stehen für einen fairen Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle relevanten Emissionsminderungslösungen. Wir bekennen uns klar zu mehr Klimaschutz und wollen erreichen, dass der bedeutende Beitrag von eFuels zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz breiter anerkannt wird. Unser Ziel ist es, die industrielle Produktion und breite Nutzung von CO₂-neutralen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen zu ermöglichen.

⁴ <https://www.mwv.de/wp-content/uploads/2021/01/210112-Website-Position-Von-der-Energiesteuer-zum-CO2-Preis.pdf>

⁵ Bereits heute wenden einige Mitgliedstaaten eine CO₂-basierte Energiebesteuerung an, z. B. Finnland, Schweden und Frankreich. Diese Modelle sollten auch im Hinblick auf die sozialen Auswirkungen bewertet werden und könnten als Ausgangspunkt für Diskussionen dienen. Siehe auch: https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/policy_papers/PDF/2019/IW-Policy-Paper_2019_Verkehr_Schweden.pdf