

## PRESSEMELDUNG

### Keine weitere Zeit verlieren: Delegierte Rechtsakte der RED II trotz inhaltlicher Mängel rasch in nationales Recht umwandeln

**Berlin, 13. Juni 2023:** Heute treten die Delegierten Rechtsakte (DA) auf der Grundlage der Artikel 27 und 28 der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie II (RED II) in Kraft. Die DA legen detaillierte Regeln für die Herstellung von erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs (RFBNO) fest und sind eine der regulatorischen Säulen für den Hochlauf der gesamten Wasserstoffkette und ihrer Derivate. Trotz mehrfach geäußelter Kritik an der zu komplizierten und restriktiven Ausrichtung dieser Rechtsakte ist eine schnelle nationale Implementierung nun dringend erforderlich, denn die bisherige unsichere Rechtslage hat zu Attentismus bei den Investitionen in die Produktion von Wasserstoff und eFuels geführt.

„Mitte 2018 wurde mit der RED II bekannt, dass die EU zwingend Rechtssicherheit für die Wasserstoff- und RFBNO-Wirtschaft schaffen muss. Gute fünf Jahre später treten die Delegierten Rechtsakte in Kraft und das ist gut so – jedoch zu spät und zu bürokratisch“, kritisiert Ralf Diemer, Geschäftsführer der eFuel Alliance, die Entscheidungsfindung. „Die sehr restriktiven Rahmenbedingungen hinsichtlich der Zusätzlichkeit sowie die geographische und zeitliche Korrelation des erneuerbaren Stroms zur Produktion von Wasserstoff, erschweren weiterhin erste Projekte und den Hochlauf neuer Technologien. Ein pragmatischer und industriefreundlicher Ansatz, wie der Inflation Reduction Act der US-Regierung, zeigt wie es besser geht: mit klaren Steuererleichterungen und einem förderwilligen Rechtsrahmen.“

Neben den Rahmenbedingungen für die Produktion von eFuels innerhalb Europas, wirkt der zweite DA auf den Import von klimafreundlichen, erneuerbaren Kraftstoffen: „Mit dem zweiten Delegierten Rechtsakt wird der Import von eFuels sowie die Produktion derselben mit der Nutzung industrieller CO<sub>2</sub>-Punktquellen außerhalb des europäischen Emissionshandelssystems erschwert, da nur industrielle CO<sub>2</sub>-Quellen zugelassen sind, die in einem effektiven Emissionshandel sind – welches außerhalb der EU nicht existiert. Ohnehin emittiertes CO<sub>2</sub> wird so, bis zur technischen Reife von „Direct Air Capture“, der CO<sub>2</sub>-Entnahme aus Umgebungsluft, einfach in die Atmosphäre entlassen. Dabei hätte die EU hier ein deutliches Zeichen setzen können, den Kampf gegen den Klimawandel als globale Aufgabe zu verstehen und die internationale Zusammenarbeit in diesem Punkt zu stärken. Realer Klimaschutz muss zwingend pragmatischer werden“, so Diemer.

Über das europäische CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem (CBAM) werden Importe, die nicht im europäischen Emissionshandel (ETS) integriert sind, mit CO<sub>2</sub>-Preisen versehen. CBAM soll aktiv dabei helfen, die Dekarbonisierung der EU und des Auslands zu fördern. Integriert sind im System fünf wesentliche Warenfenster, darunter auch Wasserstoff oder Ammoniak, doch hier greift CBAM zu kurz, meint Diemer: „CBAM kann als Schlüsselinstrument wirken, ausländische industrielle CO<sub>2</sub>-Punktquellen für die Produktion von eFuels in einen einheitlichen Emissionshandel aufzunehmen. Doch bislang ist die mögliche Aufnahme der industriellen CO<sub>2</sub> Emissionen zur Herstellung von synthetischen Kraftstoffen im CBAM nicht vorgesehen. Das verzögert die Zielerreichung, bis 2030 ein Importvolumen von 10 Mio. Tonnen grünem Wasserstoff aufzubauen. Eine Überarbeitung im Review im Jahr 2025 ist dringend erforderlich.“

Nach dem Inkrafttreten der DA müssen diese nun in nationales Recht implementiert werden. „Trotz einer kritischen Begutachtung der inhaltlichen Ausrichtung der Rechtsakte müssen diese schleunigst in nationales Recht implementiert werden. Alle Mitgliedsländer und insbesondere die deutsche Bundesregierung dürfen keinesfalls auf eine nationale Implementierung der gerade vorläufig beschlossenen RED III bis Ende 2024 warten. In Deutschland ließe sich über eine Anpassung der Bundesimmissionschutzverordnung zeitnah eine Umsetzung der DA ermöglichen. Das Bundesumweltministerium ist hier in der Pflicht“, so Diemer. „Die Industrie braucht jetzt Planungs- und Investitionssicherheit, andernfalls bleiben wichtige Investitionsentscheidungen weiterhin aus. Lassen wir wieder eineinhalb Jahre verstreichen, verschiebt sich der Erfolg der Transformation hin zu einer fossilsicheren Welt nur erneut.“

## PRESSEMELDUNG

### >>>Die eFuel Alliance e.V.<<<

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 170 Unternehmen, Verbände und Verbraucherorganisationen 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 breit anerkannt wird. Unser Ziel ist es, die industrielle Produktion und breite Nutzung von CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen zu ermöglichen.

### >>>KONTAKT<<<

eFuel Alliance e.V.

Leitung Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Jan Wehrhold

T +49 160 6585763

E [wehrhold@efuel-alliance.eu](mailto:wehrhold@efuel-alliance.eu)