

Stellungnahme des Deutschen Verkehrsforums (DVF)

21. September 2020

betreffend Roadmap/ Inception Impact Assessment der Europäischen Kommission

Überprüfung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001

Überprüfung der Energieeffizienz-Richtlinie 2012/27/EU

Das EU-Klimaziel 2030 macht eine Anpassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) und der Energieeffizienz-Richtlinie (EED) mit Blick auf den Verkehrssektor dringend erforderlich. Das gilt für das bisherige 2030-Ziel von 40 Prozent Treibhausgas-Reduktion und erst recht für ein eventuelles höheres Ziel von 55 Prozent.

Im Mittelpunkt der Transformation des Verkehrssektors stehen Strom, alternative Kraftstoffe und alternative Antriebe. Konkret besteht die Lösung in der direkten und indirekten Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen, insbesondere durch batterieelektrische Antriebe, durch grünen Wasserstoff und E-Fuels, durch neue Lösungen wie den Oberleitungs-Lkw sowie durch den elektrifizierten Schienenverkehr. Auch fortschrittliche Biokraftstoffe sind Teil der Lösung – ebenso wie Erdgas, das sukzessive durch Gas biogener und synthetischer Herkunft ersetzt werden kann.

Verglichen mit einer normalen Fortentwicklung, muss die Umstellung der Energiebasis des Verkehrs sehr viel schneller vonstattengehen. Der Klimaschutz zwingt im Verkehrssektor zu einem technologischen Umbruch. Die Elektromobilität und der Aufbau einer grünen Wasserstoffwirtschaft erfordern massive, großformatige und internationale Investitionen. Ohne Planungssicherheit hinsichtlich der Nachfrage wird es diese Investitionen nicht geben.

Darum sind neue und zusätzliche Anreize in der europäischen Regulierung für den Erfolg der Transformation sehr wichtig. Die nationalen Spielräume bei der Umsetzung der RED II reichen dafür keinesfalls aus. Die für den Klimaschutz im Verkehr notwendigen regulatorischen Anpassungen können nicht alleine den Mitgliedstaaten überlassen werden. Durch eine Revision der RED und der EED muss die EU dafür einen einheitlichen und konsequenten Rahmen schaffen.

Empfehlung von Maßnahmen bezüglich der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED):

- Anhebung des Zielwertes für den Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors der EU in 2030 auf ein ambitioniertes und zugleich realistisches Niveau. Begründung: Das aktuelle Ziel von 14 Prozent wird voraussichtlich mit der Ausbreitung von batterieelektrischen Pkw und der Nutzung von Biokraftstoffen erreicht. Wenn es dabei bliebe, würden somit Anreize zum Aufbau von Wasserstoff und E-Fuels im Verkehrssektor fehlen. Wasserstoff und E-Fuels sind

neben der Elektromobilität zwingend erforderlich – nicht nur, aber insbesondere für den Straßengüterverkehr, den Luft- und Schiffsverkehr. Um die erforderlichen Investitionen auszulösen, muss der Zielwert angehoben werden. Die Quote sollte real erreicht werden, nicht nur rein rechnerisch infolge der Anwendung von Multiplikatoren.

- Festlegung einer ambitionierten und zugleich realistischen Quote für grünen Wasserstoff und E-Fuels, die bis 2030 mindestens zu erreichen ist. Begründung: Schaffung konkreter Anreize für Wasserstoff und E-Fuels.
- Dies muss mit stringenten Nachhaltigkeitskriterien für die Bereitstellung von strombasierten Kraftstoffen – wie auch für die anderen alternativen Kraftstoffe – verbunden werden.
- Die Nutzung von grünem Wasserstoff in Raffinerieprozessen sollte auf die EE- bzw. THG-Quote angerechnet werden. Dafür sollte ein flexibles Bilanzierungsverfahren zum Einsatz kommen, analog zur Anrechnung von grünem Strom und Biogas. Recycled Carbon Fuels (RCF), die hohen Nachhaltigkeitsstandards entsprechen, sollten ebenfalls angerechnet werden. Beides lässt die RED II bereits zu. Auch Coprocessing muss in der RED weiterhin ausdrücklich zugelassen und geregelt werden.
- Eine Quote für nachhaltige Flugkraftstoffe sollte – um Wettbewerbsverzerrungen auszuschließen – auf internationaler Ebene durch die ICAO vereinbart werden. Falls die EU eine solche Quote festlegt, müssen europäische Carrier für die Mehrkosten des Kraftstoffs finanziell kompensiert werden.
- Flüssiges Biomethan (Bio-LNG) kann insbesondere im Straßengüterverkehr und der Schifffahrt zur CO₂-Senkung beitragen. Bei der Revision der RED sollte diese THG-Minderung berücksichtigt werden.
- Folgende Punkte sollte die Europäische Kommission schnellstmöglich durch delegierte Rechtsakte zu Art. 27 bzw. 28 der RED II regeln: 1.) die netzbezogene Abnahme von EE-Strom durch Elektrolyseure über das öffentliche Netz; 2.) die CO₂-Performance von E-Fuels.
- Als flankierende Maßnahme sollte die EU ein Markteinführungsprogramm für grünen Wasserstoff und E-Fuels prüfen. Damit könnten Produktionsmengen für alle Anwendungsbereiche ausgeschrieben und die Produktion zusätzlich angereizt werden.

Empfehlung von Maßnahmen bezüglich der Energieeffizienz-Richtlinie (EED):

- Verankerung eines Ziels von mindestens 40 Prozent Energieeffizienz für die EU in 2030.