

RED III - Umsetzung der Verkehrsziele der Erneuerbare-Energien-Richtlinie in nationales Recht

Die im November 2023 auf europäischer Ebene verabschiedete dritte Novelle der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU 2023/2413), kurz RED III, adressiert unter anderem den Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe im Verkehr. Dies ermöglicht es, neben dem Bestand an Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, perspektivisch mehr Fahrzeuge klimaneutral zu betreiben und somit den Markthochlauf Brennstoffzellen im Verkehr anzuregen.

Der Verkehrssektor ist zentral für die Einhaltung der Klimaziele, da dort erhebliche Emissionen entstehen. Je weniger in diesem Sektor eingespart wird, desto mehr muss in den übrigen Bereichen eingespart werden. Erneuerbarer Wasserstoff kann aufgrund seiner guten Transportfähigkeit und schnellen Vertankung einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung von fossilen Emissionen in der Mobilität und insbesondere im Schwerlastverkehr an Land, zu Wasser und in der Luft beitreten.

Der Deutsche Wasserstoff-Verband (DWV) unterstützt das gesetzlich verankerten Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045. Zum Erreichen der Klimaziele im Verkehr und der dafür erforderlichen Integration erneuerbarer Energien werden alle verfügbaren Optionen benötigt. Erneuerbare Kraft- und Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) sind ein zentraler Baustein zur Dekarbonisierung in den Bereichen Straßen-, Luft- und Schiffsverkehr.

Für die Transformation des Mobilitätsbereichs ist die Verwendung von Kraftstoffen auf Basis von grünem Wasserstoff im Straßen-, Luft, Schiffsverkehr sowie der Einsatz der Brennstoffzellentechnologie essenziell und muss entsprechend durch gesetzliche Rahmenbedingungen und Förderungen angeschoben werden. Neben der Herstellung von Kraftstoffen bietet die Produktion rund um die Elektrolyse- und Brennstoffzellentechnologie ein umfangreiches Potenzial für industrielle Wertschöpfung in Deutschland.

Nationale Umsetzung der RED III in Deutschland

Den Mitgliedstaaten wird eine Umsetzungsfrist der RED III in nationales Recht bis Mai 2025 gewährt. In der Richtlinie werden unter anderem die Vorgaben der RED II zur Nutzung erneuerbarer Energien im Verkehr und zur Minderung der Treibhausgasmissionen bei Kraftstoffen weiter angehoben und fortgeschrieben. Für den Bereich Verkehr sind insbesondere die Artikel 25 bis 29 sowie Artikel 20a der RED III von Bedeutung. Darüber hinaus sind bei der nationalen Umsetzung auch die im Herbst 2023 veröffentlichten EU-Verordnungen *ReFuelEU Aviation* und *FuelEUMaritime* zu beachten.

In Deutschland wird die RED III für den Verkehr im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) insbesondere in den §§ 37a-h sowie in den nachgelagerten 37. und 38. Bundes-Immissionsschutzverordnungen (BImSchV) umgesetzt. Eines der zentralen Instrumente zur Reduktion der Treibhausgasemissionen von Kraftstoffen ist in Deutschland die Minderung der Treibhausgasquote (THG-Quote).

Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehr

Für eine effektive Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien im Verkehr wird in der RED III in Artikel 25 eine Wahlmöglichkeit angeboten: Die Mitgliedstaaten können entweder einen Mindestanteil aus erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch im Verkehr von 29 Prozent oder eine Verringerung der Treibhausgasemissionen um mindestens 14,5 Prozent bis zum Jahr 2030 umsetzen. Der DWV spricht sich für die Umsetzung eines ambitionierten THG-Minderungspfads und damit für die Fortführung des in Deutschland eingeschlagenen Weges aus.

Konkret fordert der DWV eine **reale THG-Minderung von 40 Prozent bis zum Jahr 2030** und darüber hinaus. Die bisherigen Zielvorgaben müssen dementsprechend im Rahmen einer Änderung des BImSchG in §37a Absatz 4 angepasst werden:

1. ab dem Kalenderjahr 2025 15 Prozent,
2. ab dem Kalenderjahr 2026 20 Prozent,
3. ab dem Kalenderjahr 2027 25 Prozent,
4. ab dem Kalenderjahr 2028 30 Prozent,
5. ab dem Kalenderjahr 2029 35 Prozent,
6. ab dem Kalenderjahr 2030 40 Prozent,
7. ab dem Kalenderjahr 2035 65 Prozent,
8. ab dem Kalenderjahr 2040 90 Prozent,
9. ab dem Kalenderjahr 2045 100 Prozent.

Der DWV spricht sich dafür aus, das bestehende **System der Mehrfachanrechnungen** fortzuführen und weiterzuentwickeln. Das Zusammenspiel von Effizienzfaktoren und Mehrfachanrechnungen für bestimmte Erfüllungsoptionen muss mindestens bis zum Jahr 2030 beibehalten werden. Die Mehrfachanrechnung stellt ein zentrales Instrument für die Unterstützung des Hochlaufs der Erfüllungsoptionen strombasierter Kraftstoffe und insbesondere grünen Wasserstoff dar. In diesem Zusammenhang muss für grünen Wasserstoff eine **Mehrfachanrechnung mit dem Multiplikator 3** beibehalten werden. Die Multiplikatoren müssen auch nach dem Jahr 2030 genutzt werden, um Planungssicherheit für die Erzeugung und Anwendung strombasierte Kraftstoffe, insbesondere grünem Wasserstoff, zu garantieren.

In letzter Zeit herrschte eine enorme Unsicherheit im Markt, da unter anderem unerwartet hohe Importe von Biokraftstoffen aus Asien zu einem erheblichen Überangebot an Erfüllungsoptionen führte. Der damit einhergehende Preisverfall bei den Quotenerlösen hat bereits zu Investitionsstopps europäischer Projekte zur Erzeugung fortschrittlicher

Biokraftstoffe geführt. Grundsätzlich ist es möglich, **Übererfüllungen der THG-Quote** aus der Vergangenheit anzusparen und später anrechnen zu lassen. Diese Option hat die **Bundesregierung für die Jahre 2025 und 2026 ausgesetzt**. Somit können Verpflichtete in den Jahren 2025 und 2026 zur Erfüllung ihrer Verpflichtung nur Erfüllungsoptionen nutzen, die in diesen Jahren eingesetzt wurden.

Mit dieser Sofortmaßnahme sichert das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) den Zielpfad für THG-Minderungen im Kraftstoffbereich ab und stärkt die Nachfrage nach klimaneutralen Alternativen zu fossilen Kraftstoffen. Auf diese Weise soll die jährliche THG-Minderung bei Kraftstoffen auf den vom BImSchG festgelegten Zielpfad geführt und Investitionsanreize geschaffen werden, um die Ziele im Jahr 2030 zu erreichen. Die THG-Minderungen aus den Erfüllungsjahren 2025 und 2026 verfallen hingegen nicht, sondern können ab 2027 wieder zur Anrechnung gebracht werden. Der DWV begrüßt, dass die Bundesregierung bereits jetzt im Rahmen der Änderung der 38. BImSchV insbesondere die zu erwartende hohe Menge an Übererfüllungen im Jahr 2027 berücksichtigt.

Verbindliche Unterquote für RFNBO-Kraftstoffe

Der DWV fordert eine Erhöhung der in der RED III angelegten verbindlichen Unterquote für RFNBO. Im Rahmen der Planungssicherheit muss bei der Ausgestaltung der Quote ein Pfad über das Jahr 2030 hinaus berücksichtigt werden.

Die RFNBO-Unterquote sollte wie folgt ausgestaltet werden:

1. ab dem Kalenderjahr 2025 0,05 Prozent,
2. ab dem Kalenderjahr 2026 0,1 Prozent,
3. ab dem Kalenderjahr 2027 1,0 Prozent,
4. ab dem Kalenderjahr 2028 2,0 Prozent,
5. ab dem Kalenderjahr 2029 3,5 Prozent,
6. ab dem Kalenderjahr 2030 5,0 Prozent,
7. ab dem Kalenderjahr 2035 10,0 Prozent,
8. ab dem Kalenderjahr 2040 15,0 Prozent.

Zusätzlich zu einer ambitionierten Unterquote ist es wichtig, den Hochlauf der Produktion von RFNBO durch die Fortführung der Mehrfachanrechnung an die THG-Minderung anzureizen. Der DWV fordert, dass die in §14 der 38. BImSchV vorgesehenen energetischen Mindestanteile für die Übererfüllung bei fortschrittlichen Biokraftstoffen äquivalent auch für strombasierte Kraftstoffe wie grünen Wasserstoff, gelten.

Zur Erhöhung der Glaubwürdigkeit wäre im Fall der Nichterfüllung der Unterquote eine Pönale denkbar. Somit könnte ein Anreiz geschaffen werden, die Unterquote schnellstmöglich zu erfüllen und ambitioniert zu verfolgen. Hierbei ist zu beachten, dass die Pönale nicht als Erfüllungsoption gelten, um einer Umgehung der Unterquote vorzubeugen.

Ausweitung des Quotenhandels

Die Bestimmungen für Kraftstoffanbieter nach Artikel 25 RED III richten sich künftig neben den Inverkehrbringern von Otto- und Dieselkraftstoffen an alle Inverkehrbringer von Kraftstoffen, einschließlich Flug- und Schiffsverkehr. Vor diesem Hintergrund begrüßt der DWV die Ausweitung der Verpflichteten im Quotenhandel auf Inverkehrbringer von fossilen Kraft- und Treibstoffen für die Bereiche Luftfahrt sowie Binnen-, Küsten- und Hochseeschifffahrt.

Mit der Erweiterung der verpflichteten Verkehrssektoren muss einer möglichen Konkurrenz zwischen den Sektoren entgegengewirkt werden. Ziel muss es sein, in allen Sektoren gleichermaßen die stufenweise Dekarbonisierung anzureizen. Die Einführung von **separaten Quotenanwendungen** verhindert eine zu starke Konkurrenz zwischen den Sektoren. Folglich sollte die THG-Quote für in Verkehr gebrachten Otto- und Dieselkraftstoffe im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsverkehr gelten, wobei die *ReFuelEU Aviation* und *FuelEUMaritime*-Verordnungen für die Luftfahrt sowie die Hochseeschifffahrt Anwendung finden.

Kernforderungen im Überblick

- Eine reale **THG-Minderung um mindestens 40 Prozent** bis 2030 zur ambitionierten Reduktion der Treibhausgasemissionen von Kraftstoffen und der Steigerung der Anteile von erneuerbaren Energien im Verkehr.
- Die Einführung einer **verbindlichen RFNBO-Unterquote von 5 Prozent** bis zum Jahr 2030.
- Separate **Ausweitung des Quotenhandels auf weitere Sektoren** von fossilen Kraft- und Treibstoffen in den Bereichen Luft- und Schiffsverkehr zur Vermeidung von Konkurrenz.

Berlin, 9. Januar 2025

Kontakt: Friederike Lassen
Vorständin
politik@dwv-info.de

Jannis André
Consultant Political Affairs
andre@dwv-info.de

Der **Deutsche Wasserstoff-Verband e.V. (DWV)** vertritt seit 1996 die Interessen seiner Mitglieder für die Förderung eines schnellen Markthochlaufs des Energieträgers Wasserstoff und der Brennstoffzellentechnologie. Das Ziel ist, die grüne Wasserstoff-Marktwirtschaft als Bestandteil einer nachhaltigen, wirtschaftlichen und versorgungssicheren Energiewirtschaft voranzutreiben. So können die Klimaziele effizient erreicht und gleichzeitig der Erhalt der Versorgungssicherheit und des Industriestandorts Deutschland sowie der EU gewährleistet werden. Wasserstoff, der mit erneuerbaren Energien erzeugt wird, nimmt dabei eine entscheidende zentrale Rolle ein.

Im Mittelpunkt der Verbandsaktivitäten stehen die Implementierung und Optimierung der erforderlichen marktwirtschaftlichen, technologischen und ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Wasserstoffwirtschaft in den Bereichen Anlagenbau, Erzeugung, Transportinfrastruktur und Anwendungstechnologien. Um diese Herausforderungen global zu lösen, setzt sich der DWV auch für eine internationale nachhaltige Zusammenarbeit ein. Unsere 400 persönlichen Mitglieder und über 180 Mitgliedsinstitutionen und -unternehmen stehen für bundesweit mehr als 1,5 Millionen Arbeitsplätze. Der Verband repräsentiert somit einen bedeutenden Teil der deutschen Wirtschaft.