

Eine erfolgreiche Strategie für den gesetzlichen Rahmen für erneuerbare Energien im Verkehrssektor nach 2030

Nach dem erfolgreichen Roll-out des Fit for 55-Pakets stellt das rechtsverbindliche Netto-Treibhausgasreduktionsziel der EU von 90 % bis 2040 einen zentralen Meilenstein dar und stellt die Weichen für die nächste Phase der Dekarbonisierung.

Neste hat in den vergangenen 20 Jahren über 10 Milliarden Euro in den Ausbau der Produktion erneuerbarer Kraftstoffe investiert, wobei die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) hierfür ein wesentlicher Treiber war. Die Verabschiedung der RED III hat dabei eine Schlüsselrolle für die Investitionsentscheidung gespielt, unsere Bioraffinerie in Rotterdam zu erweitern. Diese soll nach der vollständigen Inbetriebnahme im Jahr 2027 die weltweit größte Produktionsstätte für erneuerbare Kraftstoffe werden. Die Festlegung des richtigen Ambitionsniveaus der EU bei gleichzeitiger Wahrung der regulatorischen Konsistenz mit der bestehenden Gesetzgebung wird von entscheidender Bedeutung sein, um weitere Investitionen freizusetzen und Europas Fähigkeit zur Marktführerschaft bei sauberen industriellen Innovationen zu bestätigen. Die Tatsache, dass in Europa zuletzt mehrere finale Investitionsentscheidungen für erneuerbare Kraftstoffprojekte pausiert oder abgesagt wurden, unterstreicht die Dringlichkeit dieses Anliegens.

Neste möchte die folgenden Empfehlungen für das weitere Vorgehen bei der Ausgestaltung des Rahmens für erneuerbare Energien nach 2030 auf EU-Ebene formulieren, mit einem besonderen Schwerpunkt auf dem Verkehrssektor.

1) Beibehaltung des Ambitionsniveaus bei der Defossilisierung des Verkehrs

Im Kontext der EU-Klimapolitik nimmt der Verkehrssektor eine Sonderrolle ein: Er ist nach wie vor der emissionsstärkste Sektor in der EU¹, wobei allein auf den Straßenverkehr 73 % aller Verkehrsemissionen entfallen.

Die Abhängigkeit der EU von fossilen Kraftstoffen ist eine der Hauptursachen hierfür und muss dringend angegangen werden. Die aktuellen Unterbrechungen der Kraftstoffversorgung infolge des Krieges im Nahen Osten führen uns schmerzhaft vor Augen, dass der Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe nicht nur ein klimapolitischer Imperativ ist, sondern auch eine fundamentale Frage der Energiesicherheit der EU darstellt. Im Gegensatz zu Erdölprodukten basieren erneuerbare Kraftstoffe auf geografisch und strukturell diversifizierten Rohstofflieferketten.

Die Initiativen „ReFuelEU Aviation“ und „FuelEU Maritime“ legen langfristige Mindestziele bis 2050 für diese Sektoren fest, die wiederum zu den übergreifenden Zielen für erneuerbare Energien im Verkehrssektor innerhalb der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) beitragen. Für den Straßenverkehr gibt es derzeit keinen vergleichbaren Mechanismus zur langfristigen Zielsetzung für erneuerbare Energien. Daher sollte ein Gesamtziel für erneuerbare Energien im Verkehrssektor innerhalb der RED für 2040 festgelegt werden, um erneuerbare Energien zu fördern und Fortschritte in allen Verkehrsträgern abzubilden. Dies sollte mit einem verbindlichen Pfad verknüpft werden, um ein solides und vorhersehbares Ambitionsniveau der Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Um den unterschiedlichen nationalen Ausgangslagen Rechnung zu tragen, sollten die Mitgliedstaaten jedoch

¹ [Greenhouse gas emissions from transport in Europe | European Environment Agency \(EEA\)](#)

weiterhin Flexibilität bei der Ausgestaltung ihrer nationalen Verpflichtungen für Kraftstoffinverkehrbringer haben.

Weitere konkrete Empfehlungen:

- Neste empfiehlt, das EU-Ziel für erneuerbare Energien im Verkehrssektor auch über das Jahr 2030 hinaus in Form einer Richtlinie fortzuführen.
- Im Zuge der Umsetzung von RED III hat Deutschland kürzlich eine Treibhausgasminderungs-Quote von 65 % bis 2040 allein für den Straßenverkehrssektor beschlossen. Dies sollte als verlässlicher Maßstab für das EU-Verkehrsziel nach 2030 herangezogen werden, insbesondere vor dem Hintergrund, dass Deutschland den größten Kraftstoffmarkt in Europa darstellt.
- Die EU sollte die Herausforderungen der fristgerechten Umsetzung der RED-Verkehrsziele in den Mitgliedstaaten begleiten und die Mitgliedstaaten bestärken, die vereinbarten Fristen einzuhalten.

2) Gewährleistung von regulatorischer Verlässlichkeit

Der derzeitige Rechtsrahmen, der darauf abzielt, fossile Brennstoffe durch erneuerbare Energien zu ersetzen, zeigt überzeugende Ergebnisse. Er basiert auf einer Kombination aus einem maßgeschneiderten Fahrplan zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen für jeden Mitgliedstaat im Rahmen der Lastenteilungsverordnung und einem Ziel für erneuerbare Energien im Verkehrssektor, das auf stabilen Förderkriterien für Biokraftstoffe im Rahmen der RED beruht. Dieser Regulierungsrahmen war der Eckpfeiler für unternehmerische Entscheidungen, die von Kraftstoffherstellern getroffen wurden bzw. werden, um die RED-Ziele zu erreichen, und muss unbedingt beibehalten werden. Daher müssen Abweichungen von den Nachhaltigkeits- und Treibhausgasemissionsminderungskriterien der RED bei der anstehenden Überarbeitung der RED ausgeschlossen werden, da dies frühere Investitionen und das Vertrauen der Investoren in die EU als bevorzugten Standort für den Ausbau der Produktionskapazitäten untergraben könnte.

Die Schaffung eines schlanken, vorhersehbaren und flexiblen Rechtsrahmens für erneuerbare Energien würde auch das Ziel der kürzlich veröffentlichten „One Europe, One Market Roadmap“² fördern, in der sich Kommission, Rat und Parlament zu einer zügigen Überprüfung der RED innerhalb von 12 bis 15 Monaten verpflichten, gefolgt von einer reibungslosen und effizienten Umsetzung und Durchsetzung.

Weitere Empfehlungen:

- Die derzeitigen Nachhaltigkeitskriterien der RED sowie die Kriterien für die Einsparung von Treibhausgasemissionen müssen unverändert bleiben, was bedeutet, dass das künftige RED-Ziel für den Verkehrssektor allen Rohstoffen offenstehen sollte, die die aktuellen Anforderungen erfüllen.

² [One Europe, One Market Roadmap of the European Parliament, the Council of the European Union and the European Commission](#)

- Die Richtlinie sollte beibehalten, dass Rohstoffe nur in Anhang IX aufgenommen, nicht aber daraus entfernt werden können, um Stranded Assets bei der Entwicklung neuer Rohstoffwertschöpfungsketten zu vermeiden.
- Schließlich sind stabile Unterstützungsmechanismen für neue Rohstoffpfade von entscheidender Bedeutung. Dies gilt insbesondere für neuartige Pflanzenöle aus regenerativer Landwirtschaft, wie Zwischen- und Deckfrüchte, sowie für lignozellulosehaltige Rohstoffe, die allesamt in Anhang IX aufgeführt sind.

3) Potenziale erneuerbarer Kraftstoffe zur Erreichung des Verkehrsziels 2040 voll ausschöpfen

Zwar ist die Festlegung von Zielen wichtig, noch entscheidender wird es jedoch sein, innovative Ansätze zu verfolgen und zusätzliche Rahmenbedingungen sowie Unterstützungsmechanismen einzuführen, um die Emissionen im klimaschutztechnisch anspruchsvollen Verkehrssektor effizient zu senken. Nur durch das Zusammenspiel aller Lösungsansätze, einschließlich Verhaltensänderungen, Verkehrsverlagerungen, Effizienzsteigerungen, erneuerbarer Kraftstoffe und der Elektrifizierung, lassen sich die Verkehrsemissionen im Einklang mit dem erforderlichen Fahrplan für die Zeit nach 2030 wirksam reduzieren³.

Mit Blick auf das spezifische Potenzial erneuerbarer Kraftstoffe sind wir davon überzeugt, dass die Einführung einer neuen Mindestquote für flüssige Biokraftstoffe im Straßenverkehr innerhalb des RED-Verkehrsziels ein Schlüsselement darstellt. Obwohl der Anteil von Verbrennungsmotoren bei Pkw, leichten Nutzfahrzeugen und Lkw prognostiziert sinken wird, bleibt der Gesamtbedarf an flüssigen Kraftstoffen im Straßenverkehr, sowohl bei Schwerlast- als auch bei leichten Nutzfahrzeugen, auch im Jahr 2040 substantiell⁴.

Ein langsamerer Hochlauf der Elektromobilität oder niedrige Beimischungsquoten für Biokraftstoffe bergen das Risiko, die Zertifikatspreise im Rahmen des EU-Emissionshandels für den Straßenverkehr (EU-ETS 2) in die Höhe zu treiben. Eine Mindestanforderung für die Beimischung erneuerbarer Kraftstoffe würde dem Risiko eines solchen Preissprungs beim ETS 2 entgegenwirken. Eine solche Beimischungsquote für flüssige Kraftstoffe im Straßenverkehr würde, komplementär zur Elektrifizierung, sicherstellen, dass jeder Mitgliedstaat einen Teil der verbleibenden fossilen flüssigen Kraftstoffe durch erneuerbare Alternativen ersetzt. Einige Länder haben bereits spezifische Bioquoten für Diesel oder Benzin eingeführt. Gleichzeitig ist der verstärkte Einsatz von reinen erneuerbaren Kraftstoffen eine langfristige Aufgabe, die in mehreren Mitgliedstaaten bereits erfolgreich begonnen hat.

Weitere Empfehlungen:

- Eine Quote für flüssige erneuerbare Kraftstoffe sollte als verbindlicher Mindest-Meilenstein innerhalb des RED-Verkehrsziels festgelegt werden, wobei ein weitergehender nationaler Gestaltungsspielraum für ehrgeizigere Ziele gewahrt bleiben sollte. Den Mitgliedstaaten sollte die Flexibilität erhalten bleiben, diese Quote durch Verpflichtungen und Anreize für Beimischungen sowie reine erneuerbare Kraftstoffe nach eigenem Ermessen umzusetzen.
- Die Kommission sollte einen langfristigen Fahrplan für den Einsatz reiner Biokraftstoffe zur Erreichung des Ziels für 2040 ausarbeiten. Dieser könnte eine eigene Quote für reine erneuerbare Kraftstoffe beinhalten, um die Einführung einer neuen Fahrzeugklasse zu unterstützen, die ausschließlich mit RED-konformen Kraftstoffen betrieben wird und an die CO₂-Flottenzielgesetzgebung für Fahrzeuge gekoppelt ist.

³ vgl. [Folgenabschätzung zum EU-Klimaziel 2040](#), Teil 3, Kapitel 1.5

⁴ vgl. [Folgenabschätzung zum EU-Klimaziel 2040](#), Teil 3, Kapitel 1.5

- Neste plädiert für die EU-weite Abkehr von Mehrfachanrechnungen, da diese keine realen Treibhausgasminderungen bewirken. Dies würde künstliche Anreize beseitigen und potenziellen Missbrauch eindämmen.
- Im Zuge dessen empfiehlt Neste, auch die Obergrenze für Rohstoffe gemäß Anhang IX Teil B aufzuheben. Die Verfügbarkeit von Biokraftstoffen, die auf die Verpflichtungen der Kraftstoffanbieter angerechnet werden können, sollte nicht unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Vielmehr gilt es, faire und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle nachhaltigen Biokraftstoffe jenseits von Anhang IX Teil A zu gewährleisten. Missbrauchsrisiken sollten dabei durch andere Maßnahmen als eine Obergrenze minimiert werden, beispielsweise durch die effektive und geordnete Einführung der Unionsdatenbank UDB oder die anstehende Überarbeitung der Durchführungsverordnung (EU) 2022/996.