



# IMPULS – Der UNITI-Politikbrief

März 2021



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e. V.

# 1. UNITI fordert passende politische und rechtliche Rahmenbedingungen für E-Fuels

Waren erneuerbare Kraftstoffe in der Vergangenheit meist ein Thema für Experten im Antriebstechnologiebereich, so ist in den letzten beiden Jahren eine deutliche Intensivierung der Debatte um innovative Kraftstoffe zu beobachten: Mit Veröffentlichung der Nationalen Wasserstoffstrategie Mitte 2020 nahm die Politik Wasserstoff und dessen Folgeprodukte wie flüssige synthetische auf Wasserstoff basierende Kraft- und Brennstoffe – E-Fuels genannt – als klimaneutrale Option zur Erreichung der Klimaschutzziele u. a. im Verkehrsbereich verstärkt in den Fokus.

Als Bundesverband des mittelständischen Mineralölhandels mit Kraft-, Brenn- und Schmierstoffen unterstützt UNITI Forderungen aus der Politik, synthetischen klimaneutralen Kraftstoffen im Verkehrsbereich zum **Durchbruch** zu verhelfen und einen ambitionierten **Markthochlauf** zu generieren. Eine wachsende Zahl von politischen Entscheidern erkennt an, dass E-Fuels eine technisch bereits beherrschbare und direkt anwendbare Klimaschutzlösung für sämtliche Arten von Verbrenner-technologien darstellen.

E-Fuels werden aus Wasserstoff und Kohlenstoffdioxid unter der Verwendung von grünem Strom synthetisiert. E-Fuels können konventionellen Kraft- und Brennstoffen beigemischt werden und somit im bereits bestehenden Verkehrs- und Transportmittelbestand eine direkte **Klimaschutz-**

**wirkung** entfalten, weil sie eine reale Minderung von Treibhausgasemissionen sämtlicher Arten von Straßenfahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen leisten. Bei der Nutzung dieser klimaneutralen Kraftstoffe wird nur so viel CO<sub>2</sub> freigesetzt, wie vorher im Entstehungsprozess gebunden wurde. E-Fuels lassen sich herkömmlichen Kraftstoffen beimischen und können so schrittweise gemeinsam mit weiteren klimaneutralen Kraftstoffen auf biogener Basis stufenweise zu einem vollständig klimaneutralen Verkehr führen. UNITI und seine Mitglieder aus dem Mineralölmittelstand werden sich daher bei einem industriellen Erzeugungsprojekt in Deutschland einbringen und im Rahmen eines Projektes synthetischen Dieselmotorkraftstoff als Beimischung an Tankstellen zum Verkauf anbieten.

Zudem entstehen derzeit weltweit erste industrielle Erzeugungsanlagen zur Herstellung flüssiger synthetischer Kraftstoffe. Eine wachsende Nachfrage nach E-Fuels würde zu einer benötigten deutlichen Ausweitung der Produktionskapazitäten beitragen. Denn erst durch eine industrielle Großproduktion lassen sich **sinkende Herstellungspreise** generieren. Im Verhältnis zu herkömmlichen fossilen Kraftstoffen können perspektivisch weitere Kostenvorteile erzielt werden, wenn strombasierte synthetische Kraftstoffe an Standorten produziert werden, die zu niedrigen Kosten erneuerbare Energien aus Wind- und Sonnenenergie nutzen können. Dies ist

hinsichtlich der Preiskonkurrenz mit herkömmlichen fossilen Kraftstoffen von entscheidender Bedeutung.

### UNITI fordert:

Synthetische Kraft- und Brennstoffe sind ein unverzichtbares Instrument, um die ambitionierten nationalen und europäischen Klimaziele zu erreichen. Um E-Fuels als technologieoffene und ideologiefreie Lösung für die Energiewende anzuerkennen und zuzulassen, werden passende politische und rechtliche Rahmenbedingungen benötigt.

Diese sind:

- **Hochlauf sämtlicher Kraftstoffe ermöglichen, die einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung im Verkehr leisten!**

Die Politik sollte die nationale Umsetzung der europäischen **Erneuerbaren Energien-Richtlinie (RED II)** dazu nutzen, herkömmliche fossile Energieträger im Verkehr durch treibhausgasarme und -neutrale Energieträger zu ersetzen. Dazu zählen u.a. fortschrittliche Biokraftstoffe, Biogas sowie flüssige und gasförmige erneuerbare Kraftstoffe für den Verkehr nicht biogenen Ursprungs (E-Fuels, Wasserstoff). Eine ansteigende **Beimischungsquote von mindestens zehn Prozent bis 2030** für synthetische flüssige Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs wäre ein starkes Signal des Gesetzgebers an Investoren, Produzenten und den Kraftstoffhandel, klimaneutrale Kraftstoffe im Verkehrsbereich ambitioniert zur Anwendung bringen zu wollen.

- **Verkauf von paraffinischen Reinkraftstoffen zulassen!**

Durch eine Novellierung der 10. Bundesimmissionsschutzverordnung sollten Anforderungen an die Kraftstoffqualität für paraffinische Reinkraft-

stoffe definiert werden, damit diese Kraftstoffe am Markt verkauft werden können. Paraffinische Reinkraftstoffe basieren auf biogenem Abfall- und Reststoffen oder werden durch Power-to-Liquid Verfahren auf Basis zusätzlicher Erneuerbarer Energien produziert. Sie können damit einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Es gilt, bereits heute hierfür Märkte zu schaffen, damit spätestens ab 2030 diese Kraftstoffe in ausreichenden Mengen zur Verfügung stehen. Die derzeitige Begrenzung verhindert notwendige privatwirtschaftliche Investitionen in den weiteren Mengenhochlauf dieser klimaneutralen Kraftstoffe.

- **Regenerative Kraftstoffe für Neuwagen anrechenbar machen!**

Die EU-Verordnungen 2019/631 und 2019/1242 legen die CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und schwere Nutzfahrzeuge fest. Regulativ kann die Nutzung synthetischer flüssiger Kraftstoffe derzeit nicht bei Neuwagen angerechnet werden. Es gilt, die bestehende Regulierung so anzupassen, dass die z. B. durch E-Fuels zu erzielenden Treibhausgas-Einsparungen auf die Flottenwerte der Automobilhersteller angerechnet werden können.

- **Besteuerung klimaneutraler Kraftstoffe anpassen!**

Eine Anpassung der europäischen Energiesteuer-richtlinie im Rahmen des European Green Deals würde es den Mitgliedsstaaten ermöglichen, die Energiebesteuerung am CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Energieträgers auszurichten. Klimaneutrale synthetische Kraftstoffe müssen demnach vollständig von der Energiesteuer befreit werden. Dann würden sie auch Kostenvorteile gegenüber fossilen Kraftstoffen aufweisen. Bereits bis zum Inkrafttreten einer revidierten Energiesteuerrichtlinie sollte die

Bundesregierung eine Ausnahme für synthetische strombasierte Kraftstoffe gemäß Art. 19 EU-Energiesteuerrichtlinie beantragen.

- **Klimaneutrale Kraftstoffe als Mautbefreiungsgrund aufnehmen!**

Die ausschließliche Nutzung nachweislich klimaneutraler Kraftstoffe in mautpflichtigen Fahrzeugen sollte bei Erhebung der Maut berücksichtigt werden. Anzustreben ist eine vollständige oder möglichst ambitionierte Mautbefreiung bei nachweislicher Nutzung synthetischen klimaneutralen Diesels in mautpflichtigen Fahrzeugen. Es gilt daher das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) und entsprechende Verordnungen anzupassen.

- **Klimaneutrale Kraftstoffe als Befreiungsgrund von Kfz-Steuer zulassen!**

Das kürzlich geänderte Kraftfahrzeugsteuergesetz sieht eine stärkere CO<sub>2</sub>-Gewichtung der Steuerbemessung und die Begünstigung besonders emissionsreduzierter Pkw bei Neuwagen vor. Es gilt, die emissionsmindernde Wirkung klimaneutraler Kraftstoffe entsprechend regulativ zu berücksichtigen, indem Neufahrzeuge, die ausschließlich synthetische klimaneutrale Kraftstoffe nutzen, von der Kfz-Steuer befreit werden.

- **Keine zusätzliche CO<sub>2</sub>-Besteuerung von klimaneutralen Kraftstoffen!**

Der Gesetzgeber sollte sicherstellen, dass nachweislich klimaneutral produzierte synthetische Kraftstoffe vollständig von einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung ausgenommen sind und nicht dem nationalen Emissionshandel wie herkömmliche fossile Kraft- und Brennstoffe unterliegen. Es gilt, dies im Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) sicherzustellen.

## UNITI wird zum Pionier klimaneutraler E-Fuels

UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. hat gemeinsam mit mehr als zwei Dutzend seiner Mitgliedsunternehmen einen Vertrag mit dem Unternehmen INERATEC abgeschlossen, welcher weltweit erstmals die Produktion von klimaneutralen E-Fuels in industriellem Maßstab und den Vertrieb dieser synthetischen Kraftstoffe an Tankstellen aber auch im Wärmemarkt vorsieht.

Voraussichtlich in 2022 werden Autofahrer damit an ausgewählten Tankstellen in Deutschland die Möglichkeit erhalten, Dieselkraftstoff mit einer zehnpromzentigen Beimischung eines synthetischen klimaneutralen E-Fuels zu tanken. Projekt-

partner aus der mittelständischen Mineralölwirtschaft werden dafür über einen Zeitraum von fünf Jahren jährlich über 200.000 Liter E-Fuels abnehmen, die von dem Unternehmen INERATEC in Frankfurt-Höchst produziert werden.

UNITI wird mit diesem Projekt zeigen, dass E-Fuels im industriellen Maßstab produziert werden können und marktreif für den Vertrieb an die Endverbraucher sind. E-Fuels werden aus Wasserstoff und Kohlenstoffdioxid unter der Verwendung von grünem Strom synthetisiert – sie sind klimaneutral, da bei ihrer Nutzung nur so viel CO<sub>2</sub> freigesetzt wird, wie zuvor für ihre Produktion der Atmosphäre entnommen wurde.

Studien zeigen, dass bis zum Jahr 2030 die Kapazitäten für die Produktion von E-Fuels so weit hochgefahren werden können, dass ausreichend synthetischer Kraftstoff verfügbar ist, um diesen generell in einer Quote von zehn Prozent den fossilen Kraftstoffen beizumengen. Strombasierte E-Fuels und biogene Kraftstoffe können bis zum Jahr 2050 fossile Energieträger im Verkehrs- und Wärmesektor sogar vollständig ersetzen. Technisch sind E-Fuels bereits für heutige Verbrenner kein Problem: Sie sind in ihren chemischen Eigenschaften identisch zu ihren fossilen Pendanten.

Die INERATEC Pionieranlage produziert eine Bandbreite von nachhaltigen Kraftstoffen. Der saubere Diesel hat Drop-in-Qualität und kann direkt in PKW und LKW eingesetzt werden. Die

Naphtha- und Wachsfraktion kann zu CO<sub>2</sub>-neutralem Benzin und Kerosin sowie in synthetische Chemikalien veredelt werden. „Synthetische Kraftstoffe können vielseitig eingesetzt werden. Neben dem Straßenverkehr können sie auch im Schwerlast-, Schiffs- und Flugverkehr einen vielversprechenden Beitrag zum Klimaschutz leisten“, so Tim Böltken, Geschäftsführer von INERATEC.

E-Fuels stellen einen praxistauglichen Weg dar, um die CO<sub>2</sub>-Bilanz des bestehenden Kfz-Fuhrparks aus über 50 Millionen Fahrzeugen allein in Deutschland schnell und kostengünstig deutlich zu verbessern sowie langfristig Verbrennungsmotoren sogar vollständig klimaneutral anzutreiben. Zudem können mit E-Fuels rund 20 Millionen Ölheizungen in Europa klimaneutral betrieben werden.



## 2. Ladestrom in Kraftstoffregulierung schadet Klimaschutz im Straßenverkehr

Die derzeit laufende regulative Umsetzung der Europäischen Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED II) offenbart einen politischen Paradigmenwechsel in der nationalen Kraftstoffregulierung:

Das Bundeskabinett hat Anfang Februar den Entwurf eines „Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“ (THG-Quote) verabschiedet, der u. a. vorsieht, dass zukünftig auch Ladestrom für batteriebetriebene Elektroautos auf die Quote angerechnet werden kann. Damit hat die Bundesregierung die bisherige auf Kraftstoffe ausgerichtete THG-Minderungsquote zur sachfremden Fördermaßnahme für Elektrofahrzeuge und deren Ladeinfrastruktur umgebaut. Zudem soll noch über eine Verordnung eine Mehrfachanrechnung von Ladestrom erfolgen.

Ein Klimaschutzeffekt wird damit aber nicht ausgelöst, im Gegenteil. Zum einen soll Grünstrom regulativ im Energie- als auch im Verkehrsbereich angerechnet werden. Grünstrom kann jedoch nicht doppelt genutzt werden: Grünstrom im Auto fehlt real anderen Stromwendungen. Zum anderen stammt Netzstrom bilanziell nur zu knapp 50 Prozent aus Erneuerbaren Energien. Bedeutet also, dass fossiler Netzstrom als Erfüllungsoption für den Klimaschutz anrechenbar wird.

Gleichzeitig führt die Anrechenbarkeit des Ladestroms dazu, dass bewährte Alternativen wie Biokraftstoffe und klimaneutrale innovative Optionen

wie strombasierte Flüssigkraftstoffe (E-Fuels) bei der Erfüllung der THG-Quote wirtschaftlich unattraktiver werden und verdrängt werden könnten.

Es steht zu befürchten, dass Raffinerie-Betreiber und Importeure als Inverkehrbringer von Kraftstoffen, die nach dem Gesetz zur jährlichen Steigerung der THG-Minderungsquote verpflichtet werden, eher auf den Einkauf von Stromzertifikaten und weniger auf biobasierte Rohstoffe setzen, weniger Biokraftstoffe beimischen und weniger strombasierte Kraftstoffe entwickeln und produziert werden.

Eine Berücksichtigung von Ladestrom schafft zudem marktliche Unsicherheiten, da nicht absehbar ist, wie sich der Hochlauf der Elektromobilität nach Auslaufen der immensen staatlichen Subventionierung entwickeln wird. Sowohl von der verfügbaren Anzahl als auch der Preisgestaltung her ist für Quotenverpflichtete nicht planbar, ob und welchen Erfüllungsanteil Ladestrom stellen kann. Diese Unsicherheit erschwert auch den Zukauf alternativer Kraftstoffe zur THG-Minderung und verhindert somit einen realen Klimaschutz im Verkehr.

### **UNITI fordert:**

**Der Bundesrat und der Deutsche Bundestag sollten bei der parlamentarischen Bearbeitung des Gesetzentwurfes dafür sorgen, dass Ladestrom nicht als Erfüllungsoption angerechnet wird.**

# 3. Energiebesteuerung: Grundsätzliche Reform notwendig

Zum Jahresanfang sind Benzin und Diesel für Autofahrer in Deutschland teurer geworden. Ein Grund dafür ist das 2020 in Kraft getretene Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), wonach Inverkehrbringer von Kraftstoffen nun einen fixen Preis von 25 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> als zusätzliche Abgabe zahlen müssen. Ziel des Gesetzgebers ist es u.a., fossile Kraftstoffe zu verteuern und damit die Verbraucher zum Umstieg auf nicht-fossile Energieträger zu bewegen.

Zur Verdeutlichung:

- Die Energiesteuer beträgt bei Benzin rund 65 Cent pro Liter. Die Basis von knapp 36 Cent davon gibt die EU als Mindeststeuersatz vor, die verbleibenden rund 30 Cent hat der Gesetzgeber in Deutschland on top für Benzin festgesetzt.
- Die zusätzliche CO<sub>2</sub>-Abgabe von 25 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> verteuert den Benzinpreis für den Endkunden um weitere 6 Cent je Liter. Die Abgabe steigt jähr-

lich, bis sie im Jahr 2025 bei 55 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> liegen wird, was einer Verteuerung des Benzins um 13 Cent entspricht.

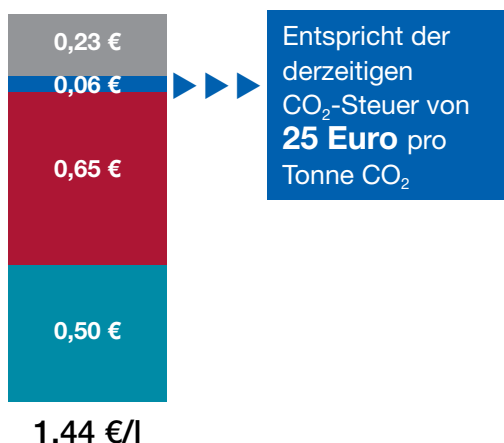
**UNITI kritisiert**, dass die neue CO<sub>2</sub>-Abgabe nur zur Verteuerung der Kraftstoffe führt, aber durch das bestehende Energiesteuersystem keine Wirkung für den Klimaschutz erzielt wird.

### UNITI fordert:

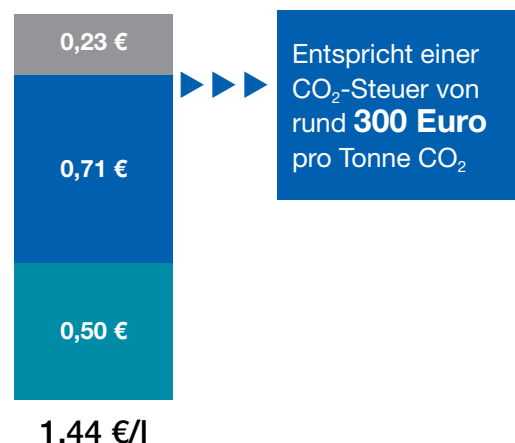
**Im Kraftstoffbereich sollte eine rein CO<sub>2</sub>-basierte Besteuerung eingeführt werden, was eine deutliche Klimaschutzwirkung zum Vorteil CO<sub>2</sub>-armer und -freier Kraftstoffe entfaltet.**

Am Beispiel der Besteuerung von heutigem Benzin (E10-Ottokraftstoff mit bis zu 5 Prozent Ethanolbeimischung) im Jahr 2021 und 2025 wird deutlich, dass eine reine CO<sub>2</sub>-Bepreisung für die Verbraucher ohne Kostensteigerungen eingeführt werden könnte:

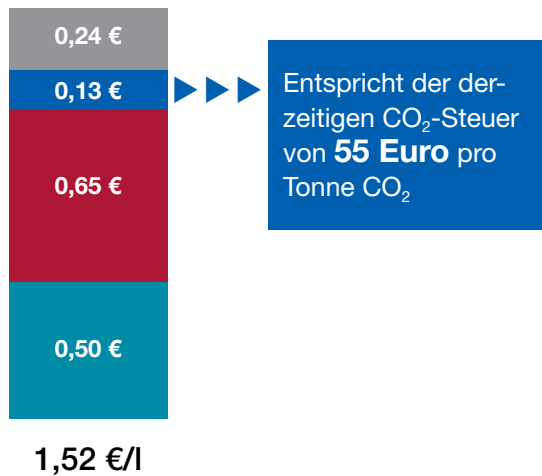
**Aktuell geltende Besteuerung Benzin 2021**



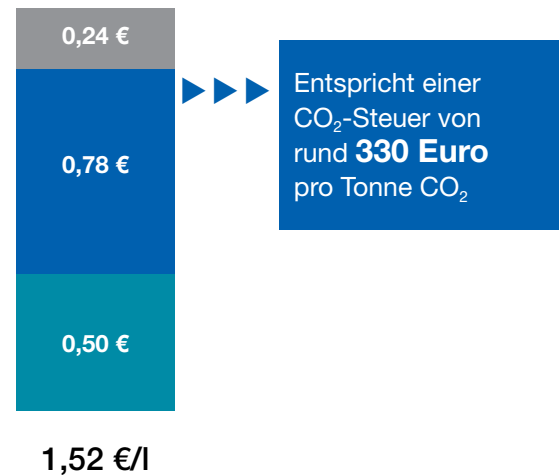
**CO<sub>2</sub>-basierte Besteuerung Benzin 2021**



### Besteuerung Benzin 2025



### CO<sub>2</sub>-basierte Besteuerung Benzin 2025



Eine nur auf CO<sub>2</sub> ausgerichtete Besteuerung wäre mit der größte Klimaschutzhebel für den Verkehrsbereich:

Regenerative CO<sub>2</sub>-arme Biokraftstoffe und strombasierte CO<sub>2</sub>-freie Kraftstoffe, sogenannte E-Fuels, die mittels grünen Stroms aus Wasserstoff und Kohlenstoffdioxid gewonnen werden, **würden nur einer sehr geringen bis gar keiner CO<sub>2</sub>-Steuer unterliegen**. Sie würden damit preislich für Anbieter und Verbraucher sehr attraktiv werden. Der CO<sub>2</sub>-Preis würde damit zu einem marktwirksamen Anreiz für den Hochlauf klimaneutraler Kraftstoffe. Denn fossile Kraftstoffe würden mit einer steigenden CO<sub>2</sub>-Besteuerung belegt, die sie preislich immer unattraktiver machen würden.

Voraussetzung für eine solche Anreizwirkung ist eine Änderung der derzeit bestehenden Besteuerungssysteme in Deutschland und auf Europäischer Ebene:

- Umstellung des nationalen Anteils an der Energiesteuer auf CO<sub>2</sub>-Basis und damit verbunden die Integration des seit 1.1.2021 zusätzlich erhobenen CO<sub>2</sub>-Aufschlags in eine grundsätzlich CO<sub>2</sub>-basierte Steuer.
- Mehr als die Hälfte der deutschen Energiesteuer ist von der EU als Mindeststeuersatz vorgegeben. Mit einer Reform der europäischen Energiesteuer-richtlinie könnte auch dieser EU-Mindestsatz Teil einer CO<sub>2</sub>-basierten Steuer werden.



# 4. UNITI-Standpunkt: Warum eine Mindestquote ausschließlich für eKerosin ein Irrweg wäre

Der Mittel- und Langstrecken-Flugverkehr kann auf absehbare Zeit nicht elektrifiziert werden. Die notwendige Leistung, um mit Passagieren und Fracht voll beladene Mittel- und Langstreckenflugzeuge in die Luft zu bringen und zu befördern, ist mit elektrifizierten Systemen auf absehbare Zeit nicht darstellbar. In diesem Bereich bleibt die Luftfahrt noch auf Jahrzehnte auf flüssige Treibstoffe mit hohem Energiegehalt angewiesen. In Zukunft können eFuels als eKerosin eine klimaneutrale Lösung sein. Gegen eine Verwendung von eFuels ausschließlich im Flugverkehr sprechen jedoch mehrere technische wie marktspezifische Gründe:

Die Herstellung von eFuels gelingt technisch nicht zielgenau. Wenn CO<sub>2</sub> und aus regenerativem Strom gewonnener Wasserstoff beispielsweise durch Fischer-Tropsch-Synthese miteinander zu eFuels reagieren, dann entstehen immer Moleküle unterschiedlicher Kettenlänge von Gasen bis Paraffine/Wachse. Zwar lässt sich der Schwerpunkt der Produktion auf einen gewünschten Produktbereich steuern, es entstehen aber immer auch kürzere und längere Moleküle als sie eigentlich für ein spezifisches Produkt erwünscht wären. Da dieser Prozess dem bei natürlich entstandenen Rohöl (Crude) sehr ähnlich ist, wird diese Mischung eCrude genannt.

Dieses synthetische eCrude wird perspektivisch das derzeit verwendete fossile Crude zunehmend ersetzen. eFuels werden damit zukünftig schrittweise, herkömmliche, aus fossilem Rohöl erzeugte Kraft- und Treibstoffe verdrängen. Die Verarbeitungsprozesse in Raffinerien für eCrudes werden im Wesentlichen denen von fossilem Rohöl entsprechen: Die Koppelprodukte werden in der Raffinerie in die verschiedenen Endprodukte aufgeteilt, nämlich gasförmige und flüssige Kraft- und Brennstoffe, wie Kerosin, Diesel/Heizöl und Benzin, aber auch Feststoffe, wie Wachse/Paraffine.

Der Anteil von Kerosin im regulären Raffineriebetrieb beträgt derzeit zwischen 5 und 10 Prozent. Dieser Anteil lässt sich bei der synthetischen eCrude-Herstellung ein wenig aussteuern, jedoch nicht vollständig. Auch bei völlig neuen Anlagen kann Kerosin voraussichtlich maximal 30 bis 40 Prozent am erzielten Produktmix ausmachen. eKerosin ist also nur eines von mehreren Endprodukten des Verarbeitungsprozesses in der Raffinerie. Produktionskosten fallen für sämtliche Koppelprodukte an.

Eine möglichst kostengünstige Herstellung von eKerosin ist aber nur erreichbar, wenn die gesamte Produktpalette im Markt abgesetzt werden kann.

Dazu sind passende regulatorische Rahmenbedingungen (z. B. steuerliche Maßnahmen) erforderlich, um eine hohe Abnahmebereitschaft für diese Produkte zu erreichen. Denn die derzeit noch hohen Produktionskosten für eFuels führen dazu, dass sie gegenüber ihren fossilen Pendanten deutlich teurer und damit im freien Wettbewerb für die Endkunden weniger attraktiv sind. Da die gleichzeitig im Rahmen des Raffinerieprozesses zwangsläufig mit anfallenden Koppelprodukte wie z. B. eBenzin und eDiesel auch verkauft werden müssen, muss das eKerosin auch diesen Preisunterschied der Koppelprodukte jeweils zum fossilen Pendant mit ausgleichen. Das eKerosin würde also noch teurer.

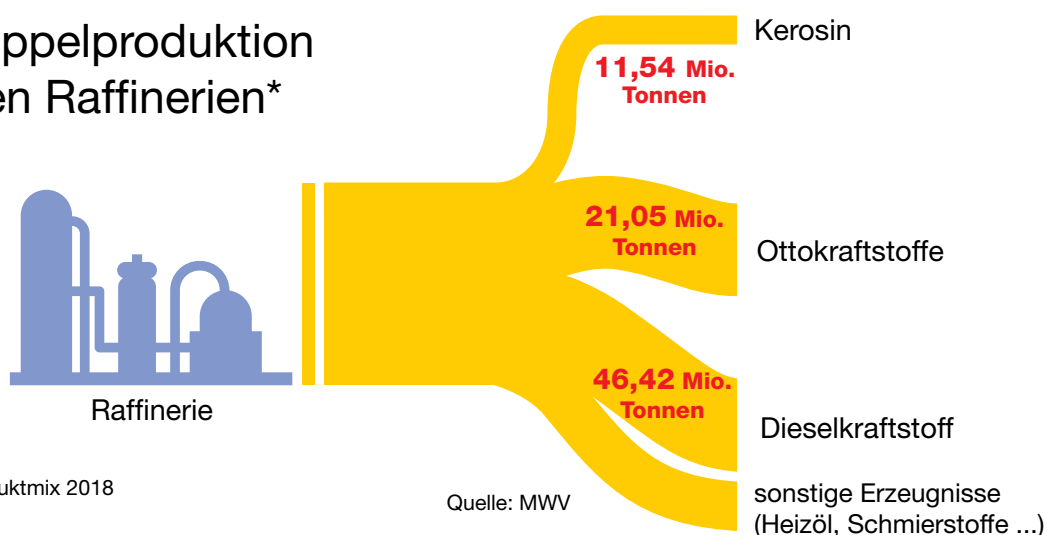
Zudem werden national wie international keine Steuern auf Kerosin erhoben. Eine deutliche Verteuerung der Kerosinproduktion würde sich damit direkt als Mehrbelastung bei den im internationalen Wettbewerb stehenden Fluggesellschaften auswirken. Diese könnten außerdem zum Tanken auf günstigeren Standorten im Ausland ausweichen, um den höheren Kerosinpreis in Deutschland zu umgehen.

tigere Standorte im Ausland ausweichen, um den höheren Kerosinpreis in Deutschland zu umgehen.

Eine derzeit im Rahmen der nationalen Umsetzung der EU-Erneuerbaren-Richtlinie geplante eKerosin-Quote von 2 Prozent im Jahr 2030 bietet für Hersteller und Investoren nur einen schwachen Marktimpuls, um einen industriellen Produktions- und Mengenhochlauf von eFuels und damit sinkende Produktionskosten zu generieren. Es bedarf einer weitaus höheren Beimischungsquote oder eines ausreichend hohen Mindestanteils von E-Fuels **in sämtlichen Verkehrsbereichen**, um Investitionen in industrielle Großanlagen auszulösen, damit der zu Beginn hohe Produktionspreis für eFuels durch einen steigenden Mengenabsatz sinkt.

Zur Verdeutlichung der Mengenverhältnisse bei der Koppelproduktion: Die Kerosinherstellung in Deutschland lag im Jahr 2018 bei 11,54 Mio. Tonnen. Kraftstoffe wie Diesel und Benzin kamen zusammen auf 67,47 Mio. Tonnen:

## Aktuelle Koppelproduktion in deutschen Raffinerien\*



### UNITI fordert:

Die Einführung einer Erzeugungsquote im Bundesimmissionschutzgesetz, die auch strombasierte Kraftstoffe im Verkehrsbereich umfasst. Davon würde die Erzeugung sowohl synthetischen Kerosins als auch synthetischer Kraftstoffe wie eBenzin und eDiesel profitieren.

# 5. Verschärfung der EU-Klimaschutzziele: Die Auswirkungen auf den Verkehrsbereich

Die 27 Staats- und Regierungschefs haben sich bei ihrem Gipfeltreffen Anfang Dezember 2020 auf die Anhebung des 2030-Klimaziels der EU von 40 auf 55 Prozent geeinigt. Die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament über das europäische Klimagesetz, sind in der entscheidenden Phase. Das EU-Parlament fordert derzeit eine CO<sub>2</sub>-Minderung um 60 Prozent bis 2030 gegenüber 1990. Die Abstimmungen darüber dürften trotzdem schnell voranschreiten: Portugal übernahm am 1. Januar den EU-Ratsvorsitz und kündigte an, sich in der Energiepolitik vor allem auf das neue Klimaziel zu konzentrieren.

Damit die EU die geplanten Klimazielvorgaben erfüllen kann, sind in 2021 eine Vielzahl an Gesetzesänderungen vorgesehen (Gesetzespaket: „Fit for 55 Package“). Dazu zählen u. a. Änderungen der Erneuerbaren Energien-, der Energieeffizienz-, der Energiesteuer- und der Emissionshandelsrichtlinie sowie die Einführung eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus. Das macht deutlich: Alle Sektoren werden ihren Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion leisten müssen, auch – oder insbesondere – der Verkehrssektor.

UNITI kritisiert, dass die derzeitigen Regelungsvorhaben einseitig auf die Elektrifizierung der Mobilität abzielen. Auch der zum 1.1.2021 verschärfte CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwert auf 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer bei neu zugelassenen Pkw, ist zu kurz gedacht. Denn am Ende können die Werte nur durch E-Auto-Verkäufe erreicht werden. Damit werden jedoch weitere effiziente Minderungsoptionen – wie zum Beispiel synthetische Kraftstoffe – einfach vom Spielfeld verbannt. Es sind aber Maßnahmen notwendig, die über den Ausbau der Elektromobilität und eine verbesserte Energieeffizienz hinausgehen. Am Ende muss es einen Wettbewerb um die beste Lösung für den Klimaschutz geben.

## **UNITI fordert:**

**Die Politik sollte im Sinne der Technologieoffenheit verschiedene Klimaschutzlösungen und Innovationen zulassen, um die ambitionierten Ziele im Verkehr zu erreichen. Beispielsweise gehören E-Fuels für Bestandsfahrzeuge aber auch für zukünftige Anwendungen im Verbrennerbereich (u. a. Plugin-Hybride) zu den anwendungs- und klimafreundlichen Optionen.**

# 6. Geplante Abgasverordnung Euro 7: Kein Verbrennerverbot durch die Hintertür!

Im November 2020 wurden Fachdiskussionen auf europäischer Ebene bekannt, die Szenarien mit deutlichen Verschärfungen der Emissionsgrenzwerte für Stickoxide und Kohlenstoffmonoxid von Kraftfahrzeugen sowie Änderungen im Real Drive Emission Test (RDE) beinhalteten. Entsprechende Regeln würden im Zuge einer Überarbeitung der Euro-Abgasverordnung (Euro 7) für neu typgeprüfte Pkw und leichte Nutzfahrzeuge voraussichtlich ab dem Jahr 2025 zur Anwendung kommen.

Vor allem die diskutierten Anforderungen im Real Drive Emission Test gelten Experten als technisch nicht erfüllbar. Dabei ist ihr Sinn fraglich, denn mit Euro 7 würden absolute Ausnahmesituationen im Fahrbetrieb, die bislang für das Bestehen des Abgastests im Rahmen der Typgenehmigung nicht relevant sind, testrelevant und damit zum Fahralltag erklärt: Neufahrzeuge müssten ohne die Betriebstemperatur erreicht zu haben eine nahezu komplette Schadstoffreduktion erreichen und das auch in extremen Situationen wie bei Minusgraden, im Anhängerbetrieb und bei Fahrten in großer Höhe. Diese alltagsuntypischen Anforderungen würden selbst moderne Abgasreinigungssysteme überfordern, die nachweislich bereits heute die Emissionswerte fast auf null senken. Zu beachten ist zudem, dass die Berücksichtigung alltagsuntypischer Randbedingungen nicht zu messbaren Verbesserungen der Luftqualität führen werden, weil diese am Gesamtemissionsaufkommen nur einen verschwindend geringen Anteil haben.

Die Änderungen im RDE und die Verschärfungen der Abgasgrenzwerte würden aus Sicht von UNITI zwingend zu einem Aus für neue Verbrenner ab dem Jahr 2025 führen. Sollten die Extremszenarien wie bekannt geworden umgesetzt werden, würden allein in Deutschland hunderttausende gut bezahlter Arbeitsplätze in der Automobilwirtschaft, aber auch im Maschinen- und Anlagenbau, aufs Spiel gesetzt. Vor allem aber würde für Millionen von Autofahrern die Möglichkeit zur bezahlbaren individuellen Automobilität akut gefährdet.

Eine Folgenabschätzung der derzeitigen Norm hat die EU-Kommission für Mitte 2021 angekündigt. Ein Vorschlag zu Euro 7 soll Ende 2021 veröffentlicht werden.

Aus Sicht von UNITI gehört ein effizienter und schadstoffarmer Verbrennungsmotor, der klimaneutral mit synthetischen flüssigen Kraftstoffen betrieben wird, zu einem zukünftigen Lösungsweg für mehr Klima- und Umweltschutz im Verkehr.

## **UNITI fordert:**

**Die Bundesregierung sollte sich auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass die Abgasvorschriften nicht dazu missbraucht werden, Verbrenner durch die Hintertür zu verbieten.**

## UNITI – Verbandsportrait

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des organisierten Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen etwa 4,5 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben rund 6.000 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Stand: März 2021

### Impressum

#### **UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V.**

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · Postfach 08 07 51 · 10007 Berlin · T. (030) 755 414-300 · F. (030) 755 414-366

info@uniti.de · www.uniti.de · Vorsitzender: Udo Weber · Hauptgeschäftsführer: Elmar Kühn

Amtsgericht Berlin-Charlottenburg · VR 28748 B / Copyright: Das Copyright liegt ausschließlich beim UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V., Berlin.



UNITI Bundesverband  
mittelständischer  
Mineralölunternehmen e.V.

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin · T. +49 (0)30 755 414-300 · F. +49 (0)30 755 414-366  
www.uniti.de · politik@uniti.de