

MWV zum Klimapaket „Fit for 55“ der Europäischen Kommission

EU droht Chance zu mehr Klimaschutz zu verspielen

Berlin, 15. Juli 2021 – Die EU-Kommission packt in ihrem heute vorgestellten „Fit-for-55“-Klimapaket viele für Wirtschaft und Verbraucher wichtige Regelungen zum Erreichen der ambitionierten Klimaziele an. Der Mineralölwirtschaftsverband (MWV) unterstützt diese Ziele ausdrücklich. Allerdings sind die vorgeschlagenen unausgewogen und teilweise widersprüchlich, was die Zielerreichung mit diesem Paket gefährdet. Dazu sagte MWV-Hauptgeschäftsführer Prof. Christian Küchen:

Das Vorschlagspaket der EU-Kommission zur Senkung der CO₂-Emissionen um 55 Prozent bis 2030 macht deutlich, dass zum Erreichen der Ziele umfassendere Änderungen auf Wirtschaft und Verbraucher zukommen werden. Gut ist, dass von Beginn an vorgesehen ist, soziale Härten abzufedern, denn viele der Vorschläge werden zu steigenden Kosten führen. Ebenfalls richtig ist es, zur Emissionsminderung im Verkehr die Förderung der Elektromobilität voranzutreiben, etwa über die Festlegung von Anforderungen an die Ladeinfrastruktur.

Bestandsflotte braucht große Mengen grüner Kraftstoffe über 2030 hinaus

Allerdings brauchen wir zum Erreichen der EU-Klimaziele zwingend beides – Elektromobilität und alternative Kraftstoffe, also moderne Biofuels und ökostrombasierte synthetische Kraftstoffe. Denn die Pkw-Bestandsflotte in der EU umfasst auch in 2030 noch mehr als 200 Millionen Pkw und muss ebenfalls zum Klimaschutz beitragen. Im Vorschlag der EU-Kommission zur Novellierung der Richtlinie für Erneuerbaren Energien (RED III) werden zwar den zur Treibhausgasminderung verpflichteten Kraftstofflieferanten alle Optionen inklusive der Anrechnung des Ladestroms für E-Fahrzeuge ermöglicht. Dieselbe Kommission schließt aber alternative Kraftstoffe als Mittel zur Erfüllung der CO₂-Grenzwerte von Pkw in der EU-Flottenregulierung kategorisch aus und verbietet somit faktisch den Verbrennungsmotor.

Damit steht sich die EU beim Erreichen ihrer eigenen hochgesteckten Klimaziele im Verkehr selbst im Wege. Diese Ausgestaltung kann dazu führen, dass dringend benötigte Investitionen in alternative Kraftstoffe ausbleiben. Besser und sofort klimaschutzwirksam wäre es, sowohl die RED III als auch die Flottenregulierung technologieoffen auszugestalten und so stärkere Signale für den weiteren Hochlauf alternativer Kraftstoffe zu setzen.

CO₂-Besteuerung besser als Emissionshandel im Verkehr

Halbherzig und nicht ohne Risiken sind auch die Vorschläge, eine CO₂-Bepreisung im Verkehrs- und Wärmesektor nur über einen separaten CO₂-Emissionshandel einzuführen: Ein EU-weiter Emissionshandel für Verkehr und Wärme könnte bei den ambitionierten Klimazielen schnell zu stark steigenden und schwankenden Preisen für CO₂-Zertifikate und damit für Benzin, Diesel, Heizöl und Gas führen. Damit droht die Gefahr sozialer Verwerfungen, und dringend notwendige Investitionen in alternative Kraft- oder Brennstoffe würden so unkalkulierbar. Bei der Besteuerung von Kraftstoffen sieht die EU-Kommission zwar die Möglichkeit vor, dass die Mitgliedstaaten alternative Kraftstoffe zeitlich befristet niedriger besteuern oder von der Besteuerung ganz ausnehmen. Damit aber droht ein Energiesteuer-Flickenteppich in der EU. Dagegen würde eine Energiebesteuerung auf der Basis von CO₂ Anbietern und Verbrauchern

Planungssicherheit verschaffen und gleichzeitig sofortigen Klimaschutz bedeuten, ohne Verbraucher finanziell deutlich höher zu belasten als heute. Ziel sind ja nicht höhere Energiepreise, sondern eine höhere CO₂-Vermeidung.

Level Playing Field beim Bezug von Ökostrom notwendig

Sehr unterschiedlich sind auch die Anforderungen an den Strombezug. Während für E-Fahrzeuge nur minimale Standards festgelegt sind, werden bei der Produktion von grünem Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen maximale Anforderungen an den erneuerbaren Strom gestellt. Im Extremfall wird ein rein mit Kohlestrom geladenes E-Auto als Null-Emissions-Fahrzeug gewertet, während zu hundert Prozent aus Ökostrom hergestellte grüne Kraftstoffe nicht als klimaneutral gelten, weil der Ökostrom ins falsche Bezugsjahr fällt. Hier muss nachgebessert werden – wir brauchen ein Level Playing Field für alle Klimaschutz-Optionen.

EU muss beim Klimaschutz globale Konkurrenz beachten

Schließlich droht mit dem Plan, den bestehenden CO₂-Emissionshandel für die Industrie zu verschärfen, ein Problem mit der globalen Konkurrenz. Das zur Verfügung stehende CO₂-Emissionsbudget soll weiter sinken. Das ist zwar mit Blick auf die Klimaziele richtig, muss aber einhergehen mit einem verlässlichen Schutz vor der Gefahr, dass Investitionen oder sogar ganze Produktionsstätten in Weltregionen mit niedrigen Klimastandards abwandern (Carbon Leakage). Hier versäumt es die Kommission, die entsprechenden Schutzmechanismen im notwendigen Umfang anzupassen. Die Raffinerien als Teil der Industrie befinden sich mitten im Transformationsprozess zu Produktionszentren für klimaschonende Energien. Ein wichtiges Stichwort ist klimafreundlicher grüner Wasserstoff. Hier darf es nicht zu Planungsunsicherheit, Investitionsstaus oder -verlagerungen kommen.

EU-Institutionen und Regierungen müssen nachbessern

Würde das vorliegende Klimapaket „Fit for 55“ der EU eins zu eins umgesetzt, bestehen hohe Risiken, dass die Ziele nicht erreicht werden oder industrielle Wertschöpfung ins Ausland abwandert. Die Europäische Kommission droht so eine Chance für mehr Klimaschutz zu verspielen. Es ist daher gut, dass jetzt weitere Institutionen der EU, voran das Europaparlament, und auch die nationalen Regierungen die Chance zu umfassenden Verbesserungen haben. Im weiteren Prozess kommt der Bundesregierung eine besondere Verantwortung zu.