

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/24335 –**

Markthochlauf treibhausgasreduzierter Brennstoffe

Vorbemerkung der Fragesteller

Ende 2019 wurde das Gesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen, das sogenannte Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), verabschiedet. Kerninhalt des BEHG ist die nationale Bepreisung von CO₂ für die Sektoren Wärme und Verkehr. Die Bepreisung soll dadurch erfolgen, dass die sogenannten Inverkehrbringer aller Kraft- und Brennstoffe ab dem Jahr 2021 zu einer Teilnahme an einem nationalen Emissionshandelsystem verpflichtet werden, um den freigesetzten CO₂-Ausstoß auszugleichen. Aufgrund der steuergesetzlichen Regelungen wurde vom Bundesrat der Vermittlungsausschuss angerufen. Daraus resultierte ein neuer Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des BEHG, in welchem die Zertifikatspreise erhöht werden sollen.

1. Hat die Bundesregierung eine Berücksichtigung von treibhausgasreduzierten bzw. treibhausgasneutralen Brennstoffen neben biogenen Brennstoffemissionen im BEHG, welche bei entsprechendem Nachhaltigkeitsnachweis mit dem Emissionsfaktor Null belegt werden sollen, geprüft, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Grundsätzlich besteht ein Prüfauftrag für die Bundesregierung, im Rahmen des ersten Erfahrungsberichtes zum BEHG zu prüfen, inwiefern der Emissionsfaktor für synthetische Kraftstoffe ab dem Jahr 2023 Null betragen soll. Unabhängig davon besteht aber bereits jetzt Einigkeit in der Bundesregierung, dass strombasierte Kraftstoffe regelmäßig nicht zu Brennstoffemissionen im Sinne des BEHG führen und damit auch nicht von der CO₂-Bepreisung betroffen sein sollen. Für diese Kraftstoffe bestehen allerdings noch keine Nachweis- oder Zertifizierungssysteme. Auf europäischer Ebene wird dazu bis Ende des Jahres 2021 noch ein delegierter Rechtsakt gemäß Artikel 28 Absatz 5 der Erneuerbare-Energien-Richtlinie EU 2018/2001 (RED II) erwartet, der anschließend in nationales Recht umgesetzt werden soll.

Sobald die rechtlichen Unsicherheiten ausgeräumt sind, soll durch die im Jahr 2022 vorzunehmende Überarbeitung der Berichterstattungsregelungen des

Brennstoffemissionshandelsgesetzes sichergestellt werden, dass auch für beigemischte synthetische Kraftstoffe keine Abgabeverpflichtung und damit kein CO₂-Preis nach BEHG besteht, solange der in den synthetischen Kraftstoffen enthaltene Kohlenstoff treibhausgasneutral hergestellt oder in einem anderen CO₂-Bepreisungssystem bepreist wurde.

2. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass treibhausgasreduzierte bzw. treibhausgasneutrale Kraftstoffe im BEHG wie herkömmliche Otto- und Dieselmotorkraftstoffe behandelt werden, und wenn ja, worauf gründet sich diese Gleichbehandlung?

Ein rein synthetischer oder überwiegend synthetischer Kraftstoff wäre in den Jahren 2021/2022 nicht vom BEHG erfasst. Zu Beimischungen synthetischer Kraftstoffe zu herkömmlichen Kraftstoffen wird wir auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Mit welchen konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, den Markthochlauf synthetischer Kraftstoffe zu erhöhen?
 - a) Hat die Bundesregierung die Möglichkeit, für den Markthochlauf synthetischer Kraftstoffe den Verantwortlichen kostenfreie Emissionszertifikate je eingesparte Tonne CO₂ zuzuteilen, geprüft, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 - b) Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Fragesteller für eine kontinuierliche Erhöhung der Beimischmengen synthetischer Anteile in fossilen Brennstoffen zum Zwecke eines beschleunigten Markthochlaufs von sog. eFuels?
 - c) Mit welchen Maßnahmen und Strategien setzt sich die Bundesregierung für eine Erhöhung der Beimischmengen synthetischer Anteile in fossilen Brennstoffen ein?
 - d) Wie viele Tonnen CO₂ können nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine kontinuierliche Erhöhung der Beimischmengen synthetischer Anteile in fossilen Brennstoffen eingespart werden?

Die Fragen 3 bis 3d werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich macht es die bis spätestens zum Jahr 2050 notwendige weitgehende Treibhausgasneutralität des Verkehrs notwendig, stromerzeugte Kraftstoffe im gasförmigen bzw. flüssigen Zustand auf Basis erneuerbaren Stromes herzustellen und diese dort einzusetzen, wo eine Elektrifizierung technisch kaum möglich ist. Zentrales Instrument zur Förderung erneuerbarer Kraftstoffe und damit auch strombasierter Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien ist die Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Bei der Umsetzung der Erneuerbare-Energie-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II) im Verkehrsbereich für die im Koalitionsvertrag festgeschriebene Weiterentwicklung der THG-Quote wird die Bundesregierung eine ambitionierte THG-Quote bis zum Jahr 2030 einführen, die alle Optionen zur Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energien in Kraftstoffen, inkl. der wasserstoffbasierten Optionen, berücksichtigt und die zur CO₂-Reduktion im Verkehrssektor beitragen. Die Beratungen der Bundesregierung sind hierzu noch nicht abgeschlossen.

Die Treibhausgaseinsparung strombasierter Kraftstoffe hängt im Wesentlichen von der Herkunft des Stroms ab. Synthetische Kraftstoffe können ökologische Vorteile bieten, wenn sie aus nachhaltigen erneuerbaren Energiequellen hergestellt werden und in Einsatzbereichen zur Anwendung kommen, in denen öko-

logisch günstiger zu bewertende Optionen zum Schutz von Umwelt, Gesundheit und Klima nicht zur Verfügung stehen. Denn ökologisch nachteilig ist der hohe Energie- und Ressourcenbedarf zur Herstellung synthetischer Kraftstoffe, die in der Regel ebenfalls hohen Verluste bei der Nutzung und die mit der Nutzung einhergehenden Emissionen, unter anderem an Luftschadstoffen. Die Klimabilanz von strombasierten Kraftstoffen hängt neben der Effizienz der Produktion von der Herkunft des Stroms ab. Doch auch bei Verwendung von erneuerbarem Strom kann die Klimabilanz negativ ausfallen, wenn in anderen Bereichen (z. B. Privathaushalte, Industrie) eine Stromlücke erzeugt wird, die durch fossil erzeugten Strom kompensiert wird. Zur Bewertung der Treibhausgaseinsparung strombasierter Kraftstoffe sowie für Kriterien für den Netzstrombezug wird die Europäische Kommission gemäß Artikel 28 Absatz 5 der RED II bis spätestens Ende des Jahres 2021 ein unionsweit einheitliche Methode durch delegierten Rechtsakt erlassen. Gemäß Artikel 25 Absatz 2 der RED II müssen strombasierte Kraftstoffe mindestens 70 Prozent Treibhausgaseinsparung aufweisen.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der Novellierung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen?
 - a) Wie soll es aus Sicht der Bundesregierung gelingen, einer nach Ansicht der Fragesteller zu befürchtenden Doppelbelastung der Unternehmen wirksam entgegenzusteuern?

Die Fragen 4 und 4a werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung stimmt derzeit einen Verordnungsentwurf zur Emissionsberichterstattung im Brennstoffemissionshandelssystem in den Jahren 2021/2022 ab. Diese Verordnung wird Regelungen enthalten, wie durch eine stark vereinfachte Berichterstattung mit einer Abzugsmöglichkeit für Brennstoffmengen, die zur Verwendung in EU-EHS-Anlagen geliefert werden, eine Doppelbelastung vermieden werden kann. Die Bundesregierung ist zuversichtlich, dass mit der beabsichtigten Regelung der Wirtschaft ein praktikables Verfahren zur Vermeidung zusätzlicher Liquiditätsbindung zur Verfügung gestellt wird. Die im BEHG nur nachrangig angelegte Möglichkeit der nachträglichen Kompensation von EU-EHS-Anlagen dürfte damit nur noch in Ausnahmefällen erforderlich werden.

- b) Sollen im internationalen Wettbewerb agierende Unternehmen mit hohem Energieverbrauch, die nicht zur Teilnahme am Europäischen Emissionshandelssystem verpflichtet sind, von der CO₂-Bepreisung im Rahmen des BEHG ausgenommen werden, und wenn ja, wie viele sollen davon ausgenommen werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

5. Hat die Bundesregierung eine Verlängerung der Frist zum Nachkauf von Zertifikaten geprüft, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Ja.

Die Nachkauffrist gemäß § 10 Absatz 2 Satz 3 BEHG wurde durch das Erste Gesetz zur Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes vom 3. November 2020 (BGBl. I S. 2291) von dem ursprünglichen Termin am 28. Februar des jeweiligen Folgejahres auf den 30. September des jeweiligen Folgejahres verlängert.

6. Hat die Bundesregierung eine Freigabe der Mengenbegrenzung von bisher 10 Prozent der bereits erworbenen Zertifikate geprüft, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Aus Sicht der Bundesregierung besteht kein Bedarf für eine Freigabe der Mengenbegrenzung.

7. Mit welchen konkreten Maßnahmen stellt die Bundesregierung sicher, dass es durch das BEHG nicht zu einer Verlagerung von CO₂-Emissionen in Drittstaaten (sog. Carbon Leakage) kommt?

Die Bundesregierung hat am 23. September 2020 Eckpunkte zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Industrieunternehmen beschlossen. Die Eckpunkte zielen darauf ab, den vom nationalen Emissionshandel erfassten Industrieunternehmen frühzeitig möglichst große Planungssicherheit zu gewährleisten. Im Rahmen des nationalen Emissionshandels sollen Unternehmen künftig auf Grundlage der nach § 11 Absatz 3 BEHG zu erlassenden Verordnung einen finanziellen Ausgleich erhalten können, sofern ihnen durch die CO₂-Bepreisung Nachteile im internationalen Wettbewerb entstehen. Als Gegenleistung werden die begünstigten Unternehmen verpflichtet, ein Energiemanagementsystem zu betreiben und Maßnahmen umzusetzen, welche die Energieeffizienz verbessern und CO₂-Emissionen verringern. Das ist eine wichtige Voraussetzung für erfolgreichen Klimaschutz. Bis zum Ende des Jahres plant die Bundesregierung, auf Basis der Eckpunkte eine Rechtsverordnung zum Schutz vor Carbon Leakage vorzulegen.

8. Wie viele Tonnen CO₂ können nach Einschätzung der Bundesregierung durch das nationale Emissionshandelssystem insgesamt eingespart werden?
 - a) Wie viele Tonnen CO₂ sollen durch die Preiserhöhungen in den unterschiedlichen Phasen, verglichen mit der ursprünglichen Preissetzung, zusätzlich eingespart werden (beispielsweise durch die Erhöhung von 10 Euro auf 25 Euro für das Jahr 2021; bitte je Zeitspanne 2021, 2022, 2023, 2024 und 2025 sowie in Summe angeben)?

Die Fragen 8 und 8a werden gemeinsam beantwortet.

Die von Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt beauftragte Abschätzung der Treibhausgasminderungswirkung des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung erfolgte für die Jahre 2025, 2030 und 2035. Für diese Jahre liegen ebenfalls Abschätzungen zu der CO₂-Einsparung durch die neu eingeführte CO₂-Bepreisung vor. Der für die Jahre 2021 bis 2025 angenommene Preispfad entspricht dabei dem durch das im Herbst 2020 verabschiedete BEHG-Änderungsgesetz festgelegten Preispfad. Eine Berechnung mit einem geringeren Preispfad wurde im Rahmen dieser Abschätzung nicht durchgeführt. Gegenüber dem Referenzszenario entstehen durch die Einführung der CO₂-Bepreisung im Jahr 2025 Gesamteinsparungen in Höhe von bis zu 3,1 Millionen Tonnen CO₂. Diese steigen im Jahr 2030 auf bis zu 7,7 und im Jahr 2035 auf bis zu 12,4 Millionen Tonnen CO₂.

- b) Welche konkrete Preissteigerung erwartet die Bundesregierung hierdurch für Brennstoffe wie Erdgas, Benzin oder Diesel?

Ab dem 1. Januar 2021 werden klimaschädliche fossile Brennstoffe mit einem Preis von 25 Euro pro Tonne CO₂ belegt. Damit verteuern sich Öl und Diesel um 7,9 Cent pro Liter, Benzin um 7 Cent pro Liter und Erdgas um 0,6 Cent pro

Kilowattstunde. Diese Preissteigerung setzt sich in den Folgejahren sukzessive fort (siehe Tabelle 1).

	CO ₂ -Preis, pro Tonne CO ₂ in €	Benzin (ct/l)	Diesel (ct/l)	Heizöl (ct/l)	Erdgas (ct/ kWh*)
2021	25	7,0	7,9	7,9	0,6
2022	30	8,4	9,5	9,4	0,7
2023	35	9,9	11,1	11,0	0,8
2024	45	12,7	14,2	14,2	1,1
2025	55	15,5	17,4	17,3	1,3

* Anm.: Der Heizwert (Energiedichte) von 1 Liter Heizöl entspricht rund 10 kWh Erdgas.

- c) Plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang auch steuerliche Anpassungen der Energie- oder Mehrwertsteuer für Brennstoffe?

Aus den Einnahmen der CO₂-Bepreisung wird unter anderem die EEG-Umlage gegenfinanziert und damit verlässlich gesenkt. Im Klimaschutzplan 2050 hat sich die Bundesregierung zudem darauf verständigt, die Anreiz- und Lenkungswirkung derzeit bestehender, hoheitlich veranlasster Energiepreisbestandteile in Form von Abgaben, Umlagen und Steuern zu überprüfen und umweltschädliche Subventionen weiter abzubauen. Dieser Prüfauftrag wurde diesen Sommer bei der Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder noch einmal bestätigt. Über die Ergebnisse der Prüfung soll informiert und ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen vorgelegt werden.

9. Wie viele mit Diesel- bzw. Benzin-Verbrennungsmotoren ausgestattete Kfz müssen nach Einschätzung der Bundesregierung durch Elektroautos ersetzt werden, um die Klimaschutzziele bis 2030 zu erreichen (bitte in absoluten Zahlen und als prozentualen Anteil an allen zugelassenen Kfz in Deutschland angeben)?
- Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Klimaschutzziele im Verkehrssektor auch durch den Einsatz von alternativen Antriebs- und Speichertechnologien jenseits der Elektromobilität erreicht werden können?
 - Hat die Bundesregierung hierzu Berechnungen, Prognosen oder Studien veranlasst bzw. vorliegen, und wenn ja, welche?
 - Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Einsatz von eFuels in herkömmlichen Verbrennungsmotoren einen kurzfristigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele bis 2030 leisten kann?
 - Wie würde sich nach Einschätzung der Bundesregierung die in Frage 9 abgefragte Zahl der zu ersetzenden Kfz durch einen beschleunigten Markthochlauf von eFuels verändern?
 - Mit welchem Anteil an Diesel- bzw. Benzin-Verbrennungsmotoren, E-Fahrzeugen und alternativen Antriebs- und Speichertechnologien rechnet die Bundesregierung bis 2030, vor dem Hintergrund der verschiedenen Maßnahmen und Förderprogramme des Bundes, welche sich sowohl auf E-Mobilität als auch auf alternative Antriebe und Speicher beziehen?

- f) Wie viele Tonnen CO₂ würden in diesem Szenario, verglichen mit dem Stand heute, nach Einschätzung der Bundesregierung eingespart werden?

Die Fragen 9 bis 9f werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr ist ein Bündel von Maßnahmen erforderlich. Das Klimaschutzprogramm 2030 enthält die entsprechenden Richtungsentscheidungen, u. a. das Ziel von sieben bis zehn Millionen zugelassener Elektrofahrzeuge bis zum Jahr 2030. Die Bundesregierung ergreift die notwendigen Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen. Bei der Ausarbeitung des Klimaschutzprogramms 2030 bildeten die im Rahmen der Arbeitsgruppe 1 der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität gewonnenen Erkenntnisse eine wichtige Grundlage (vgl. Bericht von 03/2019).

