



**Bundesverband
EnergieMittelstand**

Kraftstoffe | Brennstoffe | Schmierstoffe

Berlin, 14.08.2024

Stellungnahme

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes an die Änderung der Richtlinie 2003/87/EG (TEHG-Europarechtsanpassungsgesetz 2024)

Kontakt

**UNITI Bundesverband
EnergieMittelstand e.V.**

UNITI Haus Berlin
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin

Postfach 08 07 51
10007 Berlin

T. (030) 755 414-343

F. (030) 755 414-559

info@uniti.de

www.uniti.de

Büro Brüssel

Rue de Crayer 7 · 1000 Bruxelles

T: + 32 (2) 70 989 18

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
Arbeitsgruppe KB 2

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme anlässlich der Verbändeanhörung zum Entwurf des **TEHG-Europarechtsanpassungsgesetzes 2024** danken wir.

Mit dem TEHG-Europarechtsanpassungsgesetz 2024 sollen die Vorgaben der geänderten europäischen Emissionshandels-Richtlinie 2003/87/EG durch Neufassung des nationalen Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes (hinfort TEHG) in nationales Recht umgesetzt werden. Zudem werden Anpassungen des Brennstoffemissionshandelsgesetzes hinsichtlich des Übergangs vom nationalen Brennstoffemissionshandel zum künftigen europäischen Brennstoffemissionshandel „EU-ETS-2“ (hinfort ETS II) im Bereich Gebäude und Verkehr vorgenommen. Laut Bundesregierung werden durch den Gesetzentwurf die Vorgaben der EU-Emissionshandelsrichtlinie „im Wesentlichen 1:1“ umgesetzt. Sämtliche Kraft- und Brennstoffe, die aktuell vom nationalen Brennstoffemissionshandel erfasst sind, werden auch im neuen ETS II erfasst sein. Dazu gehört auch der Handel im Bereich des Verkehrs- und Wärmesektors mit Kraft- und Brennstoffen.

Unsere Mitgliedsunternehmen sind als Handelsunternehmen (oftmals nicht steuerliche Inverkehrbringer) damit mittelbar von der Änderung des BEHG und dessen Überführung in den europäischen Brennstoffemissionshandel betroffen. Sie versorgen zuverlässig täglich Millionen von Verbraucherinnen und Verbrauchern flächendeckend mit Kraft- und Brennstoffen aller Art, um die Grundbedürfnisse nach Mobilität und Wärme zu decken und die Versorgungssicherheit der Bevölkerung zu gewährleisten. Es gilt aus unserer Sicht darauf zu achten, dass durch die Überführung des nationalen Systems in ein europäisches Emissionshandelssystem mittelständische Handelsunternehmen als Teil mehrstufiger Versorgungs- und Vertriebsketten nicht aus dem Sichtfeld geraten.

Da aufgrund der erstmaligen Einführung eines europaweiten Emissionshandelssystems für Kraft- und Brennstoffe dessen Funktionsweise und konkrete Auswirkungen für Handelsunternehmen noch nicht in voller Ausprägung absehbar sind, ist aus unserer Sicht derzeit nur eine generelle Stellungnahme möglich. Zumal es sich bei der Gesetzesvorlage um eine noch nicht innerhalb der Bundesregierung final abgestimmte Version handelt. Wir haben die Bitte,

dass zukünftig nur vollständig abgestimmte Fassungen in die Verbändeanhörung gegeben werden bzw. eine erneute Anhörung zur finalen Fassung angesetzt wird, wenn diese im Vergleich zur Entwurfsfassung Änderungen beinhaltet.

Die vergangenen Jahre seit Beginn des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine haben gezeigt, dass teils erhebliche Preissteigerungen für Energien, von denen sowohl Verbraucher als auch die Wirtschaft abhängig sind, zumindest für einige Zeit möglich sind und die Inflation damit stark angetrieben wird. Als eine Reaktion auf die sich immer weiter verstärkende Inflation hatte die Bundesregierung beschlossen, die Anhebung des nationalen CO₂-Preises für fossile Energieträger gemäß Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) im Jahr 2023 auszusetzen und das Preisniveau aus dem Jahr 2022 vorübergehend zu belassen, um Verbraucher nicht zusätzlich mit einer höheren CO₂-Bepreisung zu belasten. Dies zeigt, dass die Politik sich der Tatsache bewusst ist, dass in Phasen starker Preisanstiege eine CO₂-Bepreisung einen zusätzlichen Teuerungseffekt mit den entsprechenden sozialen Auswirkungen haben kann. Derzeit ist noch nicht absehbar, ob die im ETS II vorgesehene zusätzliche politische Steuerung durch die EU-Kommission ausreichend sein wird, wenn beispielsweise die geplante Marktstabilitätsreserve als preisdämpfende Maßnahme nicht greift. Eine nationale Steuerung ist im geplanten System nicht vorgesehen.

Außerhalb von Krisenzeiten ist zu bedenken, dass ein schnelles Ersetzen fossiler Energien durch regenerative Energien und Energieträger, die dann nicht Teil eines bepreisten Emissionshandels sind, aus Gründen fehlender Regularien und politischer Unterstützung nicht realistisch erscheint. Und dies, obwohl derzeit erhebliche Anstrengungen vorgenommen werden, um die Abhängigkeit von fossilen Energien zu beenden (dazu gehört auch das Instrument des nationalen Emissionshandels zur Bepreisung fossiler Energien und Energieträger). Die EU hat sich das Ziel gesetzt, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Deutschland möchte dieses Ziel fünf Jahre früher realisieren. In dieser Phase der Umstellung, die auch teilweise mit höheren Preisen für erneuerbare Energieträger einhergeht, sollte darauf geachtet werden, dass Verbraucher und die Wirtschaft nicht erheblich mit zusätzlichen Kosten wie einer stark ansteigenden CO₂-Bepreisung belastet werden. Da die zukünftige Preisentwicklung des ETS II großer Unsicherheit unterliegt und derzeit noch nicht absehbar ist, ob Preisdämpfungsmechanismen und andere flankierenden Maßnahmen zur Preisdämpfung wirksam sein werden, muss damit gerechnet werden, dass es zu hohen Preisbildungen¹

¹ Siehe diverse Schätzungen zur zukünftigen Preisbildung in den letzten Jahren, wie u. a. [EU-Kommission](#) (2021) oder [Ariadne-Studie](#) (2022). Die Schätzungen bewegen sich in einer sehr großen Preisspanne.

kommen könnte. Auch die Funktionsweise eines europäischen „sozialen Klimafonds“ und dessen Wirksamkeit ist aus heutiger Sicht nicht ersichtlich. Es liegen erste Schätzungen vor, wonach die Emissionen in den ETS II-Sektoren deutlich über dem Niveau liegen werden, das durch Zertifikate gedeckt ist (Cap). Sollte die geplante jährliche Cap-Reduktion deutlich über den Emissionsreduktionsfortschritten liegen, so könnte es bereits zu Beginn des ETS II zu einer erheblichen Knappheit an Zertifikaten kommen und damit zu hohen CO₂-Preisen und damit steigenden Energiekosten insgesamt. Der Vorschlag des Gesetzentwurfes für das Jahr 2027 wieder ein Festpreissystem einzuführen, für den Fall, dass der ETS II erst 2028 starten kann, ist aus Gründen der Planungssicherheit zu begrüßen. Eine frühzeitige Anhebung des nationalen CO₂-Preispfads vor Einführung des ETS II sollte jedoch nicht angestrebt werden, sondern es sollte bis zum Start des ETS II in der Übergangsphase, die 2027 oder länger dauern wird (siehe Artikel 1 § 56 und Artikel 2 § 23a TEHG-neu), ein stabiler Preiskorridor auf dem Niveau von 2026 von der Politik vorgesehen werden (siehe § 10 Absatz 2 BEHG).

Die bereits angesprochenen CO₂-bedingten Kostensteigerungen sind umso merklicher, wenn im Markt Optionen fehlen, die Wirtschaft und Verbrauchern die Möglichkeit bieten, einer CO₂-preisbedingten Teuerungsrate bei Energien entgegen zu können. Konkret wäre dies ein Wechsel auf nicht-fossile Kraft- und Brennstoffe. Denn die politisch gewünschte Verhaltensänderung von Konsumenten beispielsweise durch zusätzliches Sparen von Energie ist im Wirtschaftsbereich durch die bereits getroffenen Energieeffizienz-Maßnahmen kaum noch möglich oder würde bei Verbrauchern zu gewissen sozialen Härten führen. Es ist aber bereits heute ersichtlich, dass etliche Maßnahmen zur deutlichen Emissionsreduktionen erst mittelfristig ihre Wirkung werden entfalten können (siehe beispielsweise Maßnahmen des europäischen Green Deals und nationale Vorhaben wie die Wasserstoffimportstrategie).

In diesem Zusammenhang ist vom Gesetzgeber eine **unbedingte Klarstellung notwendig, welche Brennstoffe von den gesetzlichen Regelungen ausgenommen sind**. Im Anhang Teil B Abschnitt 2 TEHG-neu ist laut Gesetzentwurf vorgesehen zu regeln:

3. Von der Tätigkeit nach Nummer 1 und 2 ausgenommen ist das Inverkehrbringen von Brennstoffen,

b) die mit dem Emissionsfaktor Null belegt sind.

In der Begründung wird ausgeführt: „Buchstabe b) stellt sicher, dass Heiz- und Kraftstoffe nicht erfasst und berichtet werden müssen, wenn eine Emission von Kohlenstoffdioxid in Folge der Verwendung bereits von vorneherein ausgeschlossen ist.“

Ein Bezug zum nationalen BEHG, welches in § 7 Absatz 4 Nr. 2 BEHG eine Regelung zu biogenen (Nr. 2a) und flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Brennstoffen nicht-biogenen Ursprungs (Nr. 2b) beinhaltet, die „mit dem Emissionsfaktor Null belegt werden“, ist hier nicht ersichtlich.

Aus der europäischen Rechtsgrundlage geht aus unserer Sicht nicht hervor, ob eine massenbilanzielle Anrechnung für kohlenstoffbasierte biogene und nicht-biogene Brennstoffe möglich sein wird. Sollte dies im Zusammenhang mit der auf EU-Ebene noch ausstehenden [Änderung der Verordnung über die Überwachung und Berichterstattung im Rahmen des Emissionshandelssystems \(EU-EHS\) nach dessen Überarbeitung](#) stehen, so bitten wir um Klarstellung und Klärung.

Aus Sicht von UNITI muss die Politik unbedingt dafür sorgen, dass die Rahmenbedingungen und die Regulierung auf nationaler wie europäischer Ebene so angepasst werden, dass ein möglichst schneller Markthochlauf solcher Energieträger, die keiner CO₂-Bepreisung unterliegen, erfolgen kann. Dazu gehören aus unserer Sicht Erneuerbare Energien in allen Formen, wie erneuerbare Kraft- und Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO), wozu u.a. E-Fuels, Wasserstoff oder Methanol zählen, und biogene Energieträger wie beispielsweise HVO. Sollten solche Energieträger nicht fester Teil des zukünftigen Energiesystems sein² und nicht in der Masse im Markt verfügbar sein, so würde der ETS II von Wirtschaft und Verbrauchern als Kostensteigerungsinstrument wahrgenommen werden und letztlich zur Ablehnung von Klimaschutzmaßnahmen führen, weil ein Ausweichen auf günstigere Energien mangels Vorhandenseins nicht möglich sein wird. Es gilt grundsätzlich ein CO₂-Bepreisungssystem so auszugestalten, dass dieses nicht ausschließlich zu Verteuerungen führt, sondern die Nutzung nicht-fossiler Energien attraktiver gemacht. Hierzu kann die Kopplung mit weiteren Instrumenten, wie einer Absenkung der Energiesteuer auf regenerative Kraftstoffe, sinnvoll sein.

Wir weisen die Politik darauf hin, dass aus wirtschaftlicher Sicht derzeit nur unzureichende Bedingungen für einen Markthochlauf von RFNBO wie E-Fuels gegeben sind.

² Zu der Bedeutsamkeit flüssiger, CO₂-armer und -neutraler Energieträger im Energiesystem der Zukunft siehe: Bräuninger, M.; Brock, J.; Teuber, M. (2023): [Flüssige Energieträger im Energiesystem – Status Quo & Perspektiven](#). Flüssige Energieträger, die aktuell zumeist noch auf fossilem Mineralöl basieren, bilden in sämtlichen Anwendungssektoren, unter anderem dem Verkehr und dem Wärmemarkt, ein wichtiges Standbein der Energieversorgung in Deutschland. Sie vereinen eine hohe Energiedichte mit einer langfristigen, nahezu verlustfreien Speicherbarkeit und tragen damit maßgeblich zu Energieunabhängigkeit und Versorgungssicherheit bei. Die Industrie, das Gewerbe, der Bausektor oder die Logistik profitieren ebenso von mineralölbasierten Produkten. Das Energiesystem in Deutschland bleibt auch künftig auf flüssige Energieträger angewiesen. Um die Klimaziele zu erreichen, sollte die Politik den Hochlauf flüssiger synthetischer Energieprodukte unterstützen.

- E-Fuels sind flüssige synthetische Kraft- und Brennstoffe, die mittels grünen Stroms aus Wasserstoff und Kohlenstoffdioxid hergestellt werden. Da bei ihrer Nutzung nur so viel CO₂ freigesetzt wird, wie zuvor bei ihrer Produktion der Atmosphäre entnommen wurde, sind sie bilanziell CO₂-neutral.
- Die Herstellungstechnologien für E-Fuels verfügen über einen so hohen technischen Reifegrad, dass sie mittlerweile geeignet sind, im industriellen Maßstab angewendet zu werden. Weltweit werden erste industrielle Produktionsanlagen für E-Fuels bereits erprobt.
- Wissenschaftlich fundierte Berechnungen haben gezeigt, dass weltweit passende Produktionsmöglichkeiten gegeben sind, dass synthetische Produkte wie Wasserstoff und E-Fuels das globale Aufkommen fossiler Mineralölprodukte vollständig ersetzen können.³
- E-Fuels sind durch ihre normgerechte Herstellung in herkömmlichen Verbrennungsmotoren direkt einsetzbar und über die bereits vorhandene Tankinfrastruktur für den Verbraucher nutzbar.
- E-Fuels haben eine sehr hohe Energiedichte und sie lassen sich im Vergleich zu Gas oder Strom leicht speichern, transportieren und importieren. Das generelle Problem einer rein strombasierten Energiewende, erneuerbare Energie nicht kontinuierlich ins Netz einspeisen zu können und damit dauerhaft verfügbar zu haben, lässt sich mit dem Import von E-Fuels aus grünstromreichen Ländern lösen
- Studien belegen, dass E-Fuels für 0,70 - 1,33 Euro/Liter hergestellt werden können⁴. Damit sind diese CO₂-neutralen Kraft- und Brennstoffe für den Verbraucher bezahlbar. Voraussetzung ist, dass E-Fuels an Standorten mit niedrigen Strompreisen und in industrieller Produktion hergestellt werden.
- Antriebsstudien zeigen, dass nur mit unterschiedlichen Antriebslösungen eine realistische und bezahlbare Klimaschutzwirkung zu erreichen ist. Ohne E-Fuels sind die Klimaschutzziele unerreichbar, wenn wir nicht unseren Wohlstand und die Versorgungssicherheit riskieren möchten.⁵

Wir fordern die Bundesregierung daher dazu auf, sich im Zuge der Einführung des ETS II auf europäischer Ebene für eine bessere Regulierung einzusetzen. Insbesondere E-Fuels

³ Siehe hierzu: <https://www.iee.fraunhofer.de/de/presse-infothek/Presse-Medien/Pressemitteilungen/2021/neuer-atlas-power-to-x-potenziale.html>.

⁴ Siehe Studie aus 2018 von Prognos AG, Fraunhofer-Institut UMSICHT und DBFZ: „[Status und Perspektiven flüssiger Energieträger in der Energiewende](#)“.

⁵ Siehe hierzu: <https://www.fvv-net.de/science/wie-schnell-geht-nachhaltig>.

benötigen deutlich bessere Investitionsanreize und -sicherheiten, um marktrelevante Mengen bilden und diese auch im Markt etablieren zu können:

- Grundsätzlich müssen die politisch-strategischen und regulative Rahmenbedingungen technologieoffen ausgestaltet werden, sodass sich verschiedene klimazielkonforme Lösungsoptionen entwickeln können.
- Regenerative Flüssigenergieträger wie E-Fuels sollten als fester Bestandteil des zukünftigen Energiesystems anerkannt werden und als eine Lösungsoption für das Gelingen der Energiewende breite Anwendung finden.
- Internationale Energiepartnerschaften müssen weiter ausgebaut werden, wobei langfristige Investitionsanreize gesetzt werden müssen. Damit sind große Potenziale an erneuerbaren Energien global erschließbar.
- Die Kriterien für Wasserstoff und dessen Derivate müssen so ausgestaltet werden, dass global produzierte synthetische Energieträger in der EU anerkannt und genutzt werden können (konkret: Produktionskriterien der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie, RED). Damit werden neue Wertschöpfungsketten mit nachhaltigen volkswirtschaftlichen Effekten gerade in den Ländern mit hohen Potenzialen für erneuerbare Energien geschaffen. Deutschland würde volkswirtschaftlich vom Export von Klimaschutztechnologien profitieren.⁶
- Es gilt zur Entwicklung internationaler Märkte Handelshemmnisse abzubauen und globale Produktions- und Nachhaltigkeitsstandards zu schaffen, die mit einem einheitlichen Zertifizierungssystem einhergehen.
- Investitionen in den Markthochlauf von regenerativen Kraftstoffen müssen als nachhaltige Investitionen klassifiziert werden (EU-Taxonomie für nachhaltige Investitionen).
- Investitionen in Erzeugungsanlagen für einen globalen Produktionshochlauf sollten regulativ durch breite Anwendungsmöglichkeiten von synthetischen Energieprodukten in

⁶ Siehe IW und Frontier Economics (2018): „[Synthetische Energieträger - Perspektiven für die deutsche Wirtschaft und den internationalen Handel](#)“. Diese Studie zeigt die nationalen Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenziale (Erhalt und Neuschaffung) durch den Aufbau einer globalen PtX-Erzeugungsindustrie auf, wovon auch die Erzeugerländer wirtschaftlich enorm profitieren könnten. Grundlage ist der hohe Nutzen, den strombasierte Kraftstoffe und deren hohe Energiedichte stiften: E-Fuels als synthetisch erzeugte Energieträger auf Basis von Erneuerbaren Energien sind leicht transportabel und global anwendbar. Zudem: IW-Gutachten (2021): [Synthetische Kraftstoffe - Potenziale für Europa](#). In Europa könnten 80 Milliarden Euro zusätzliche jährliche Wertschöpfung für die Wirtschaft und 1,2 Millionen neue Arbeitsplätze durch die Produktion und den Export von Anlagen zur Erzeugung strombasierter synthetischer Energieträger (Power-to-X bzw. PtX) geschaffen werden.

verschiedenen Sektoren angereizt werden. Europäische wie nationale Mengenquoten können hier einen Beitrag leisten (RED / Bundes-Immissionsschutzgesetz).

- Folgende Maßnahmen würden die Nutzung nicht-fossiler Kraftstoffe anreizen:
 - Die Einführung einer auf die Klimawirkung von Kraftstoffen ausgerichteten Energiesteuer. Dafür ist eine Reform der EU-Energiesteuerrichtlinie notwendig.
 - Bis zur Umsetzung dieser Reform sollte national auf regenerative Kraftstoffe ein ermäßigter Energiesteuersatz gelten.
 - Die CO₂-Minderungswirkung von in Lkw genutzten regenerativen Kraftstoffen sollte bei der Lkw-Bemautung berücksichtigt werden und der CO₂-Kostenaufschlag dann entfallen. Dafür ist eine Änderung der Eurovignettenrichtlinie und des Bundesfernstraßenmautgesetzes notwendig.

Gerne stehen wir hierzu dem BMWK bei Rückfragen und auf Wunsch nach einem fachlichen Austausch zur Verfügung.

Kontakt

RA Elmar Kühn

Hauptgeschäftsführer

E-Mail: kuehn@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414-300

Dominik Hellriegel

Leiter Politik

E-Mail: hellriegel@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414 - 416

Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4 Millionen Kunden die rund 6.200 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 80 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 50 Prozent die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 80 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Register-Nr. im Lobbyregister beim Deutschen Bundestag: [R002822](#)