



Clearingstelle Mittelstand des
Landes NRW bei IHK NRW



Stellungnahme

der Clearingstelle Mittelstand zum

**Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der
Treibhausgasminderungs-Quote**

**für das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und
Energie des Landes Nordrhein-Westfalen**

Düsseldorf, 25. Februar 2021

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
1.1.	Ausgangslage.....	3
1.2.	Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgas- minderungs-Quote	3
1.3.	Vorgehen der Clearingstelle Mittelstand	4
2.	Stellungnahmen der Beteiligten	6
2.1.	Allgemeine Positionen der Beteiligten.....	6
2.2.	Mittelstandsrelevanz	6
2.3.	Konkrete Positionen der Beteiligten	6
	Anrechenbarkeit von Wasserstoff	6
	Synthetische Energieträger und Technologieoffenheit	7
3.	Votum	8

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf sollen die Vorgaben der Artikel 25 bis 28 der neugefassten Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen im Verkehrssektor umgesetzt werden. Um die Vorgaben der Richtlinie umzusetzen und den Anteil an erneuerbaren Energien im Verkehr bis 2030 zu erhöhen, wird die Treibhausgas-minderungs-Quote bis zum Jahr 2026 moderat auf 10 % und anschließend bis zum Jahr 2030 auf 22 % erhöht. Dadurch wird der Anteil erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors im Jahr 2030 signifikant über die EU-Mindestvorgaben hinaus erhöht, wodurch nachhaltige Optionen für den Verkehr gefördert werden, die zur Erreichung der Klimaschutzziele notwendig sind.

Aufgrund stagnierender bzw. steigender Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor besteht ein dringender Bedarf an mehr Klimaschutz im Verkehrsbereich. Dies gilt umso mehr hinsichtlich der deutlich schärferen Klimaziele für 2030 sowie die weitere Anhebung des 2030-Ziels auf 55% Treibhausgasminderung gegenüber 1990, die auch einen zusätzlichen Beitrag des Verkehrssektors erfordern wird. Erneuerbare strombasierte Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs, sogenannte Power-to-X (PtX)-Kraftstoffe, stellen eine wichtige Technologie zur Erreichung des Ziels der vollständigen Treibhausgasneutralität dar. Auch der Luftverkehr wird perspektivisch auf flüssige Kraftstoffe angewiesen sein, weshalb entsprechende Maßnahmen zur Dekarbonisierung dieses Sektors zu ergreifen sind. Schließlich kommt Deutschland mit diesem Gesetz auch der Verpflichtung zur Treibhausgasminderungen im Verkehrssektor aus der Lastenteilungsentscheidung (Nr. 406/2009/EG – Effort Sharing Decision, ESD) und der EU-Klimaschutzverordnung (EU) 2018/842 (Effort Sharing Regulation, ESR) nach. Da nicht erwartet werden kann, dass Deutschland das Verfehlen seiner Effort-Sharing-Ziele auch zukünftig über ungenutzte Emissionsrechte aus früheren Jahren ausgleichen kann, sind auch vor diesem Hintergrund verstärkte Klimaschutzanstrengungen im Verkehrssektor notwendig.

1.2. Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgas-minderungs-Quote

Der Clearingstelle Mittelstand liegt der Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgas-minderungs-Quote zur Überprüfung vor. Der Gesetzesentwurf sieht dabei im Wesentlichen die nachfolgenden Änderungen vor:

- Anhebung der Treibhausgas-minderungs-Quote für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe, die sowohl die EU-rechtlich vorgesehene Begrenzung bestimmter Energieerzeugnisse berücksichtigt als auch fortschrittliche Energieerzeugnisse anreizt, um die Treibhausgasemissionen im Verkehr zu senken.
- Einführung einer Mindestquote für das Inverkehrbringen erneuerbarer strombasierter Flugturbinenkraftstoffe, die auf den verpflichtenden nationalen Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors nach der RED II angerechnet werden wird. Um einen wirksamen Anreiz für den Markthochlauf der PtX-Technologie zu schaffen, sollen ausschließlich strombasierte Kraftstoffe zur Erfüllung der Verpflichtung eingesetzt werden.
- Förderung von strombasierten Kraftstoffen und Umsetzung der Vorgaben aus der RED II, unter anderem mit einer Anrechnung von ausschließlich mit Erneuerbaren Energien

hergestellten flüssigen Kraftstoffen und Wasserstoff (sogenannter „grüner Wasserstoff“) sowohl im Straßenverkehr als auch zur Produktion von konventionellen Kraftstoffen.

- Vornahme rechtsbereinigender Änderungen. Der Begriff „Biokraftstoffe“ wird an den erforderlichen Stellen durch das Wort Erfüllungsoptionen ersetzt, um der Diversifizierung der Erfüllungsoptionen zur Treibhausgasminde- rung im Verkehr im kommenden Jahr- zehnt Rechnung zu tragen und um die Lesbarkeit des Gesetzes auch in Verbindung mit dem untergesetzlichen Regelwerk zu verbessern. Regelungen zu der bis zum Jahr 2014 geltenden Biokraftstoffquote entfallen.
- Anpassung und Erweiterung der Ermächtigungsgrundlagen zur Umsetzung der RED II, um weitere Bestimmungen zur Anpassung der bestehenden Obergrenze für Biokraft- stoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln, zur Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen, die Mindest- quoten für fortschrittliche Biokraftstoffe, die Obergrenze für Biokraftstoffe aus Stoffen des Anhangs IX B der Richtlinie sowie die Anrechnungsmöglichkeiten für fortschrittliche Biokraftstoffe sowie Strom für Elektrofahrzeuge durch Rechtsverordnung zu erlassen.

Schließlich soll der vorliegende Entwurf auch die weiteren Entwicklungen auf europäischer Ebene und die von der europäischen Kommission zu erlassenen delegierten Rechtsakte der RED II berücksichtigen.

1.3. Vorgehen der Clearingstelle Mittelstand

Das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein- Westfalen ist mit Schreiben vom 18. Februar 2021 an die Clearingstelle Mittelstand mit der Bitte herangetreten, den Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminde- rungs-Quote (BR.-Drs. 152/21) im Wege eines beratenden Clearingverfahrens (§ 6 Abs. 5 MFG NRW) auf seine Mittelstandsverträglichkeit zu überprüfen und eine gutachterliche Stellung- nahme zu erarbeiten.

Die Clearingstelle Mittelstand hat die nach dem Mittelstandsförderungsgesetz an Clearingver- fahren beteiligten Institutionen über den Überprüfungsauftrag informiert.

Die beteiligten Organisationen sind:

- IHK NRW - Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen
- Handwerk.NRW (Nordrhein-Westfälischer Handwerkstag)
- Westdeutscher Handwerkskammertag (WHKT)
- unternehmer nrw – Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V.
- Verband Freier Berufe im Lande Nordrhein-Westfalen e.V. (VFB NW)
- Städtetag Nordrhein-Westfalen
- Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
- Landkreistag Nordrhein-Westfalen
- Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk Nordrhein-Westfalen (DGB NRW)

Mit Schreiben vom 18. Februar 2021 wurden alle Beteiligten um eine Stellungnahme zu dem o.g. Gesetzesentwurf gebeten.

Folgende Stellungnahmen liegen der Clearingstelle Mittelstand vor:

- DGB NRW
- unternehmer nrw
- Gemeinsame Stellungnahme von Handwerk.NRW und WHKT

Der DGB NRW weist in seiner Stellungnahme einleitend darauf hin, dass sich der Entwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote auf DGB-Bundesebene noch im Abstimmungsprozess für eine möglicherweise umfänglichere Stellungnahme befinde und daher unter Berücksichtigung der Fristsetzung für die Clearingstelle Mittelstand nur erste Eckpunkte benannt werden können.

Die Clearingstelle Mittelstand hat die eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet und gebündelt. Auf dieser Basis hat sie für das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie NRW eine Beratungsvorlage mit einem Gesamtvotum zu dem vorliegenden Gesetzesentwurf erstellt.

2. Stellungnahmen der Beteiligten

2.1. Allgemeine Positionen der Beteiligten

Aus Sicht von **unternehmer nrw** stellt der vorliegende Gesetzesentwurf insgesamt ein wichtiges Signal für den Hochlauf eines Wasserstoffmarktes in Deutschland dar. Die Rahmenbedingungen für einen raschen Markthochlauf von grünem Wasserstoff und CO₂-armen sowie CO₂-freien Kraftstoffen seien nicht nur für einen besseren Klimaschutz, sondern gerade für die heimische Industrie von herausragender Bedeutung. Der Gesetzesentwurf liefere einen zentralen Impuls für Investitionen und langfristige Planungssicherheit bei klimafreundlichen Technologien in Deutschland. Begrüßt wird, dass sich die Bundesregierung auf eine tragfähige und zukunftsweisende Treibhausgasminderungsquote von 22 Prozent bis 2030 verständigt hat. Positiv sei auch, dass fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe einen Nachfragemarkt im Straßenverkehr finden.

Der **DGB NRW** begrüßt, dass die THG-Quote ambitionierter ausfalle als die bisherige Zielsetzung und damit wahrscheinlich bereits auch das an Ambitionssteigerung abgedeckten werde, was durch das verschärfte europäische Klimaziel noch hinzukomme. Dies habe den Vorteil, dass die THG-Quote nicht gleich wieder novelliert werden müsse, wenn die europäischen Klimaschutzziele verschärft werden. Vielmehr dürfte diese Quotierung mehrere Jahre Bestand haben. Dies schaffe Vertrauensschutz und stärke die Planungssicherheit von betroffenen Akteuren.

2.2. Mittelstandsrelevanz

Nach Auffassung von **unternehmer nrw** werde sich der vorliegende Gesetzesentwurf in erster Linie mittelbar auf die heimischen mittelständischen Unternehmen auswirken, denn die geschilderten wesentlichen Aspekte des Gesetzesentwurfs würden, ausgehend von den Grundstoffindustrien, zu Veränderungen in den bestehenden Wertschöpfungsnetzwerken führen. Hiervon wären insbesondere auch mittelständische Unternehmen betroffen.

Auch die **nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen** gehen davon aus, dass das Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote Auswirkungen auf das Handwerk hat. Indes ließen sich Aufwände und Vermeidungskosten auf der Grundlage des Gesetzesentwurfs nicht näher spezifizieren. Die Gründe entsprechen wesentlich denen der dem Entwurf beigefügten Stellungnahme des Normenkontrollrats (S. 7 der Stellungnahme).

2.3. Konkrete Positionen der Beteiligten

Anrechenbarkeit von Wasserstoff

unternehmer nrw begrüßt insbesondere die doppelte Anrechnung für Wasserstoff und PtX-Kraftstoffe im Raffineriebereich und im Straßenverkehr. Richtig sei auch die Anhebung des Mindestanteils für fortschrittliche Biokraftstoffe auf 2,6 Prozent bis 2030 und die durchgängige Mehrfachanrechnung mit Faktor 2 oberhalb des Mindestanteils. Für den weiteren Umsetzungsprozess komme es auch darauf an, dass rasch Klarheit für die Kriterien zur Anrechenbarkeit

von Wasserstoff und strombasierten Kraftstoffen (nach Anpassung der 37. BImSchV an die RED II) geschaffen wird.

Der **DGB NRW** bewertet es als positiv, dass die Bundesregierung von den Optionen der RED II Gebrauch macht und die Anrechenbarkeit von grünem Wasserstoff in den Raffinerien auf die THG-Quote zulasse. Diese Forderung gebe es schon sehr lange und könne einen wichtigen Beitrag zum Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft und Emissionsminderung im Verkehrssektor beitragen. Insofern müsse die notwendige Überarbeitung der 37. BImSchV schnellstmöglich erfolgen.

Synthetische Energieträger und Technologieoffenheit

Die **nordrhein-westfälischen Handwerksorganisationen** merken an, dass das Gesetz einen deutlichen Fokus auf die Förderung der Elektromobilität legt. Um die gesteckten Ziele zu erreichen und insbesondere auch mit Blick auf Nutzfahrzeuge, scheint es aus ihrer Sicht angezeigt, auf einen breiteren Mix und so stärker auf Technologieoffenheit zu setzen.

Aus Sicht von **unternehmer nrw** sollten Biokraftstoffe aus nachhaltiger Biomasse zur Wahrung der Technologieoffenheit mit dem gleichen Multiplikator anrechenbar sein wie treibhausgasarm erzeugter Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe oder Elektromobilität. Das sei bisher nicht der Fall und sollte auch im Rahmen des vorliegenden Gesetzes Erwähnung finden. Sie sprechen sich insofern für eine Ergänzung aus. Mit Blick auf die Prognose des Bundesumweltministeriums, wonach insgesamt von einer Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien im Verkehr bis 2030 auf 28 Prozent ausgegangen wird, betont unternehmer nrw, dass Deutschland damit deutlich über den von der EU festgelegten Mindestanteil von 14 Prozent hinausgehe. Die entsprechenden Entwicklungspfade müssten insofern berücksichtigt werden.

Kritisch sei weiterhin die verpflichtende nationale Mindestquote für die Beimischung von PtL-Kerosin im Luftverkehr, die ab 2026 schrittweise bis 2030 auf mindestens zwei Prozent steigen soll. Denn eine solche Beimischquote werde erhebliche Wettbewerbsnachteile für die heimische Luftverkehrswirtschaft zur Folge haben, wenn es beim nationalen Alleingang ohne finanziellen Ausgleich bleibt. Begrüßt wird daher, dass die Bundesregierung eine Prüfung der Auswirkungen und das Einleiten entsprechender Maßnahmen zugesagt hat, um internationalen Wettbewerbsnachteilen entgegenzuwirken, wenn es bis zum Jahr 2026 nicht gelingt, eine einheitliche PtL-Quote im Luftverkehr für alle EU-Staaten einzuführen.

Der **DGB NRW** begrüßt die Quote für synthetische Energieträger im Flugverkehr. Gleichzeitig gibt er aber auch zu bedenken, dass sichergestellt werden müsse, dass höhere Treibstoffkosten nicht zusätzlichen Druck auf die Gehälter der Beschäftigten im Flugverkehr auslösen dürfen. So habe es bereits vor der Corona-Pandemie eine sehr starke Wettbewerbssituation im Luftverkehr gegeben, unter der die Beschäftigten gelitten hätten. Durch die Corona-Pandemie habe sich die Situation drastisch verschärft. Gleichzeitig sei es zweifelsohne richtig, dass die Dekarbonisierung dieser Branche vorangetrieben werden müsse, ohne dass dadurch die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten unter Druck gerieten. Wichtig sei insofern ein einheitliches europäisches, aber auch internationales Vorgehen. Der DGB NRW betont, dass diese gerade auch für die Verfügbarkeit von synthetischem Kerosin zutreffe. Es sei dabei richtig, diese Wertschöpfungskette in Deutschland zu etablieren. Um in diesem Zusammenhang mittelbar bis langfristig auf die notwendigen Volumina synthetischer Flugkraftstoffe zu kommen, brauche es parallel dazu auch entsprechende Entwicklungs- und Aufbauvorhaben im Ausland.

3. Votum

Die Clearingstelle Mittelstand hat den Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote einem Clearingverfahren nach § 6 Abs. 5 MFG NRW mit Blick auf die Belange der mittelständischen Wirtschaft einer Überprüfung unterzogen.

Die Clearingstelle Mittelstand begrüßt das mit dem Gesetz verbundene Ziel einer Verständigung auf eine tragfähige und zukunftsweisende Treibhausgasminderungsquote von 22 Prozent bis 2030. Positiv ist zudem, dass durch die Regelungen ein Nachfragemarkt im Straßenverkehr für fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe geschaffen wird.

Die Clearingstelle Mittelstand sieht die Gefahr, dass die mittelständische Wirtschaft vor deutliche Belastungen gestellt wird, da anzunehmen ist, dass die Kosten bzw. der Erfüllungsaufwand von den Inverkehrbringern von Otto- oder Dieselmotoren über die Kraftstoffpreise weitergegeben werden. Es ist aus ihrer Sicht bedeutsam, dass sich dies nicht belastend auf die Wettbewerbsfähigkeit insbesondere kleiner und mittlerer Unternehmen auswirkt.

Im Sinne einer erforderlichen technologieoffenen Ausgestaltung und zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen für den Mittelstand, erscheint es aus Sicht der Clearingstelle Mittelstand erforderlich, die nachfolgenden Aspekte im Zuge des weiteren Verfahrensprozesses zu regeln bzw. in den Fokus zu rücken:

- Sicherzustellen, dass Biokraftstoffe aus nachhaltiger Biomasse mit dem gleichen Multiplikator anrechenbar sind, wie treibhausgasarm erzeugter Wasserstoff.
- Die notwendige Anpassung der 37. BImSchV zeitnah vorzunehmen, sodass schnell Klarheit in Bezug auf die Kriterien zur Anrechenbarkeit von Wasserstoff und strombasierten Kraftstoffen geschaffen wird.
- Im Zusammenhang mit der Mindestquote für die Beimischung von PtL-Kerosin im Luftverkehr ein einheitliches europäisches bzw. Internationales Vorgehen voranzutreiben, respektive im Falle eines nationalen Alleingangs Auswirkungen zu prüfen und resultierend daraus Maßnahmen mit finanziellen Ausgleichen zu ergreifen.