



Wirtschaftsverband Fuels  
und Energie e.V.

# HERAUSFORDERUNGEN IM THG-QUOTENHANDEL

dena-Kongress 2022

Norman Wendt | 15. November 2022

# HERAUSFORDERUNGEN IM THG-QUOTENHANDEL

- Vorstellung von en2x
- Treibhausgasminderungsquote
  - Ziele, CAPs, Unterquoten
  - Erfüllungsoptionen
  - Status-quo Kraftstoffmarkt
  - Quotenerfüllung 2021
  - Herausforderungen bis 2030
- Perspektiven

AG  
EN  
DA

# WAS BEDEUTET en2x?

- en2x [gesprochen: n-to-x] ist abgeleitet von energy-to-x
- das **X** steht für die Vielfalt an Energieträgern, Herstellungs- und Einsatzoptionen
- symbolisiert die Transformation von heute weitgehend fossilen Produkten hin zu treibhausgasneutralen Produkten

**DER  
NAME**

# DIE AUF GABE

## WAS MACHT en2x?

- Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2045 klimaneutral zu sein.
- Mit innovativen Produkten, Technologien und Kompetenzen liefert die heutige Mineralölbranche Schlüsselbeiträge für den Transformationsprozess, den wir brauchen, um die Klimaziele zu erreichen.
- Der neue Verband en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie bündelt die Interessen der Mitgliedsunternehmen und unterstützt die heutige Mineralölbranche bei der Transformation hin zu zukunftsfähigen Energieunternehmen, die am Erreichen der Klimaziele mitwirken.

# DIE BOTSCHAFT

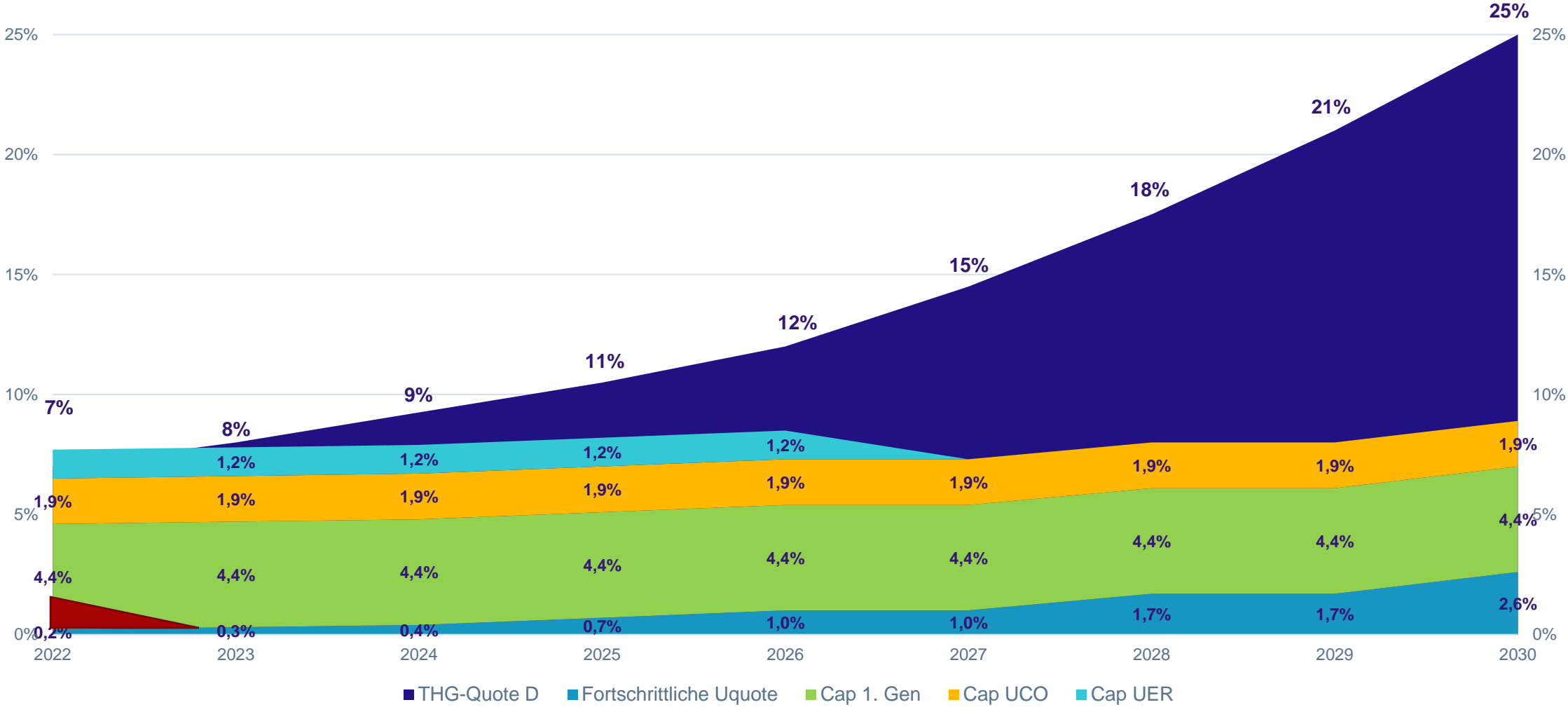
DIE BRANCHE STEHT BEREIT, MIT IHRER TRANSFORMATION ENTSCHEIDENDE BEITRÄGE ZUM ERREICHEN DER KLIMAZIELE ZU LEISTEN



# en2x MITGLIEDER STAND AUGUST 2022

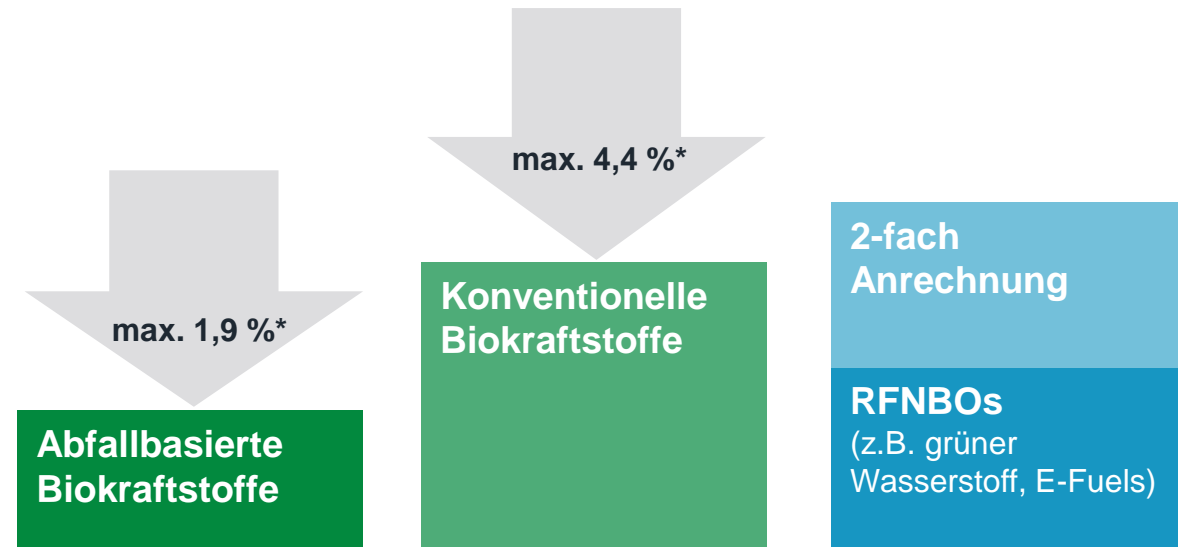
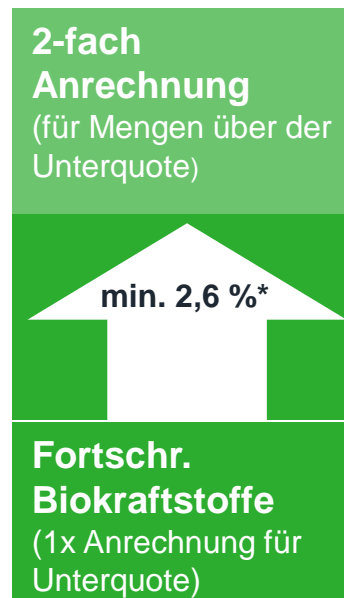


# TREIBHAUSGASMINDERUNGSQUOTE



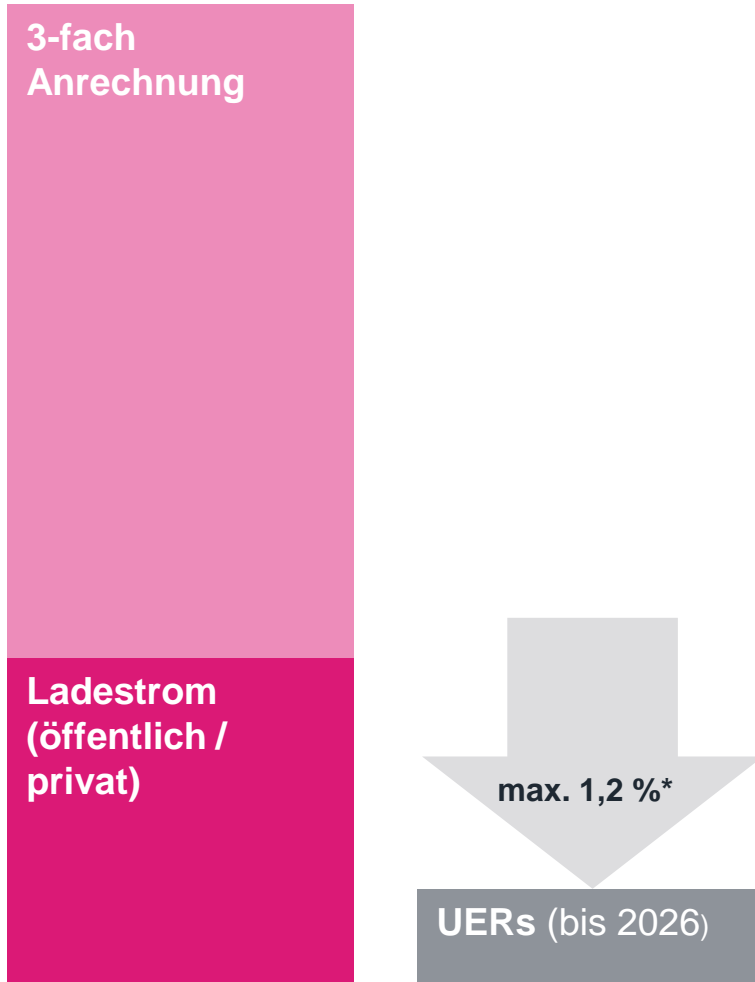
# UNTERQUOTEN UND CAPS

- Im Rahmen der THG-Quote sind Inverkehrbringer auch zur Erfüllung der sog. Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe verpflichtet (x2)
- Die Anrechnung von konventionellen Biokraftstoffen ist bei 4,4% bzw. 1,9% gedeckelt.
- Keine Anrechnung von Co-Processing in D
- Voraussetzungen für E-Fuels bisher nicht geschaffen
- Paraffine Reinkraftstoffe für den öffentlichen Verkauf nicht zugelassen (10. BImSchG)



\* Energetisches Ziel. Resultierende THG-Minderung ist entsprechend geringer.

# WEITERE ERFÜLLUNGSOPTIONEN



Im Rahmen der THG-Quote können auch weitere Erfüllungsoptionen eingesetzt werden:

- Upstream-Emission-Reductions (UERs) bis 2026
  - **Im Quotenjahr 2021 - 1,8 Mio. t**
- Die Anrechnung von Ladestrom (x2 bis x12):
  - Im Quotenjahr 2021 – 25.000 t
  - **Hinweis! – 3x Multiplikator und pauschale Anrechnung von PKWs ab 2022 (~ 0,75 Mio. t)**
- Übererfüllung:
  - Quotenjahr 2020
  - Doppelte Anrechnung 2021 (2020 und 2019)
  - Übertrag für 2022 – **2,5 Mio. t**

# EXKURS LADESTROM-ZERTIFIKATE

## Die besten THG-Quoten-Erlöse für dein E-Auto

Ab 2022 stehen dir für dein Elektroauto Quotenerlöse aus den CO<sub>2</sub>-Strafzahlungen der Mineralölunternehmen zu. Wir kümmern uns, dass sie mit nur wenigen Klicks bei dir ankommen.

Unsere Plattform schafft Transparenz und erzielt nach Abzug unserer Prozesskosten den höchsten Markterlös\*\*.

Im 1. Quartal 2022 rechnen wir aktuell mit einem Verkaufswert von mindestens **431€ für die Pauschalquote eines Elektroautos (gem. aktuellem Stand von 500€/tCO<sub>2</sub>)**.

Als Teil von eQuota nutzen wir die notwendige Marktmacht von all unseren Quotenverkäufern zusammen um für dich den besten Quotenerlös zu erzielen.

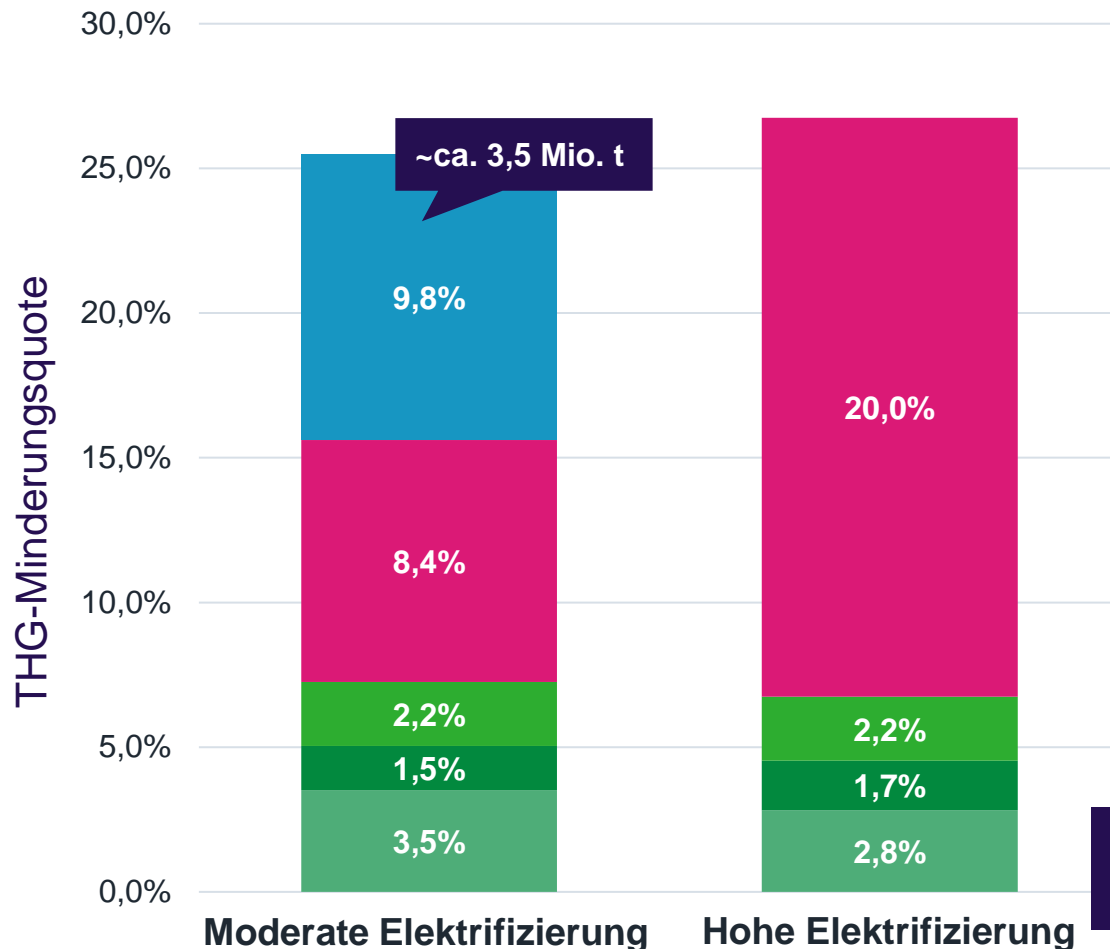
- Aufgrund des momentan in Deutschland umgesetzten pauschalen Ansatzes kann jeder E-Auto-Besitzer unabhängig der Ladesituation eine Gutschrift je E-Auto beim UBA beantragen und an die Quotenverpflichteten weiterverkaufen
- Eine Vielzahl an Dienstleistern („Pooling-Anbieter“) übernehmen die Beantragung und gebündelte Veräußerung der Zertifikate im Auftrag des E-Auto-Besitzers gegen eine Provision
- Aktuell sind ~750.000 E-Pkw zugelassen:
  - Entspricht ca. 750.000t CO<sub>2</sub>-Einsparung

Quelle: emobia.de, 13.1.2022

# EXKURS LADESTROM-ZERTIFIKATE II

	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2023
	E-Pkw	E-Pkw	E-Nutzfahrzeug (N1)	E-Nutzfahrzeug (N1)	E-Busse	E-Busse	E-Sattelzug (Beispiel*)
Energie Jahr E-KfZ [kWh]	2.000	2.000	3.000	3.000	72.000	72.000	144.000
Anpassungsfaktor	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Mehrfachanrechnung	3	3	3	3	3	3	3
fossiler Vergleichswert [MJ]	94,1	94,1	94,1	94,1	94,1	94,1	94,1
CO2-Emissionsfaktors für den Strommix [g/kWh]	119	135	119	135	119	135	135
Quotenpreis [€/t]	350	350	350	350	350	350	350
Emissionen fossiler Ref-Wert [CO2 [t]]	2,03	2,03	3,05	3,05	73,17	73,17	146,34
Emissionen pro E-Auto [CO2 [t]]	1,03	1,17	1,54	1,75	37,01	41,99	83,98
Einsparung [CO2 [t]]	-1,00	-0,87	-1,51	-1,30	-36,16	-31,18	-62,36
<b>Erlös [in €/a]</b>	<b>351,54</b>	<b>303,16</b>	<b>527,31</b>	<b>454,73</b>	<b>12.655,44</b>	<b>10.913,62</b>	<b>21.827,23</b>

# ERFÜLLUNGSSZENARIOEN FÜR 2030



## 1. Moderate Elektrifizierung

- 10 Mio. E-Autos (BEV)

## 2. Hohe Elektrifizierung

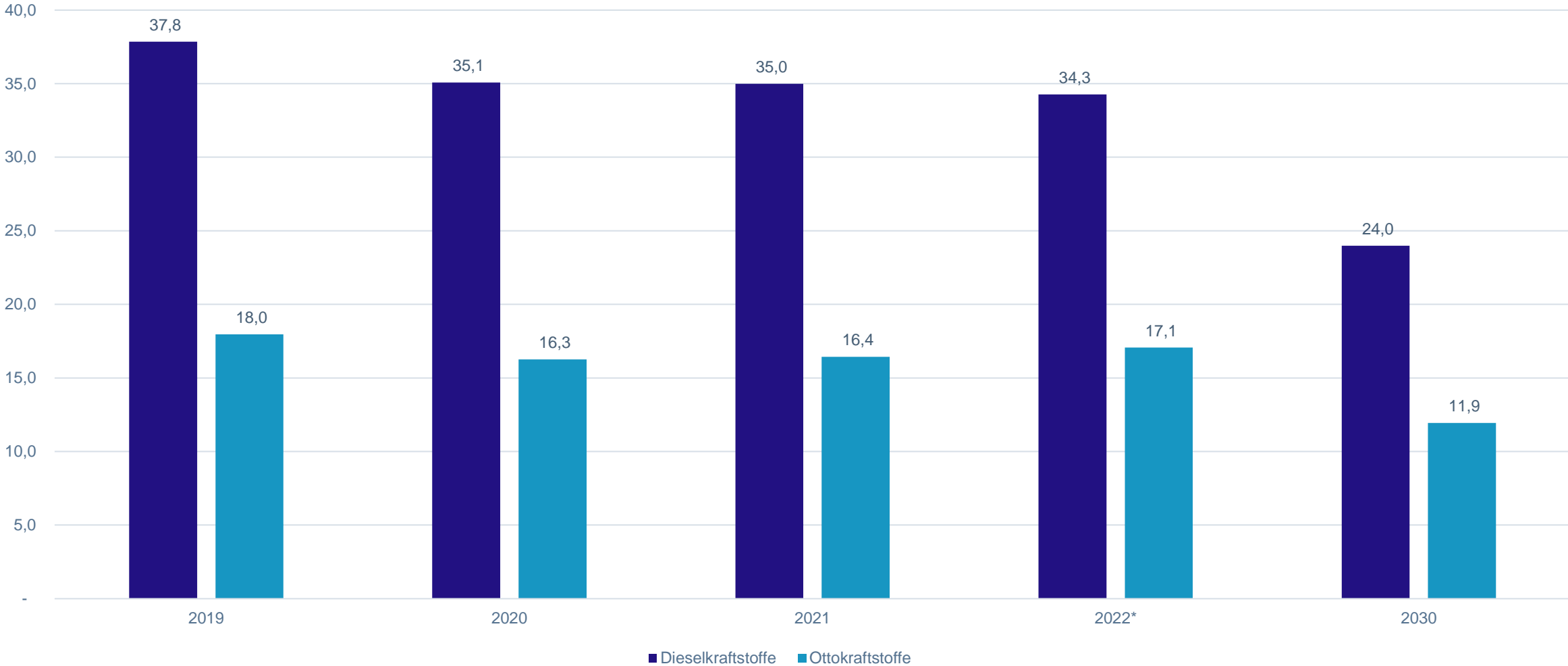
- 15 Mio. E-Autos (BEV)
- 20 % elektrifizierter Straßengüterverkehr

### ■ Weiterer Faktor: CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Stroms (hier nicht variiert)

- RFNBOs & weitere fortschr. Biokraftstoffe
- Ladestrom
- Fortschrittliche Biokraftstoffe (Unterquote)
- Abfallbasierte Biokraftstoffe
- Konventionelle Biokraftstoffe

Enorme Unsicherheiten beim Bedarf alternativer Kraftstoffe abhängig vom Hochlauf der E-Mobilität

# STATUS-QUO KRAFTSTOFFMARKT



# QUOTENERFÜLLUNG 2021

Emissionen in Mio. tCO <sub>2</sub>	2020	2021*	2022**
Referenzwert	208	204	214
THG-Quote [in %]	6%	6%	7%
THG-Quote	-12,5	-12,2	-15,0
tatsächliche Emissionen	195	189	Tbd.
Erreichte Emissionsminderung	14,2	15,5	Tbd.
Übertrag aus Vorjahr	0	1,9	2,4

\*Vorläufige Statistische Angaben \*\*Schätzung 2022.

- 2021 fiel der Bedarf an THG-Einsparungen um knapp 0,3 Mio t. CO<sub>2</sub> im Rahmen der THG-Quote
  - 2021 endeten auch die Anrechnungsoption CO<sub>2</sub>-armer Kraftstoffe (bspw. LNG)
- Gründe für den niedrigeren Bedarf an CO<sub>2</sub>-Einsparungen waren:
  - Kraftstoffabsatz unter denen der Vorjahre
  - Gleichbleibende THG-Quote (6%)
  - Hohe Übertragungen aus Vorjahren
    - 2019 ~ 0,9 Mio. t
    - 2020 ~ 0,9 Mio. t

# QUOTENERFÜLLUNG 2022

- 2022 steigt der Bedarf an THG-Einsparungen voraussichtlich um rund 2,5-3 Mio t. CO2 auf 15,5 Mio. t CO2 an
  - Anhebung der THG-Quote (von 6% auf 7%)
  - Bedarf an THG-Einsparungen trotzdem niedriger als erwartet
- Einflussfaktoren in 2022:
  - Hohes Preisniveau insb. bei Diesel in Folge der Krise
  - Erholung des Kraftstoffabsatz (im OK)

Emissionen in Mio. tCO2	2020	2021*	2022**
Referenzwert	208	204	214
THG-Quote [in %]	6%	6%	7%
THG-Quote	-12,5	-12,2	-15,0
tatsächliche Emissionen	195	189	Tbd.
Erreichte Emissionsminderung	14,2	15,5	Tbd.
Übertrag aus Vorjahr	0	1,9	2,4

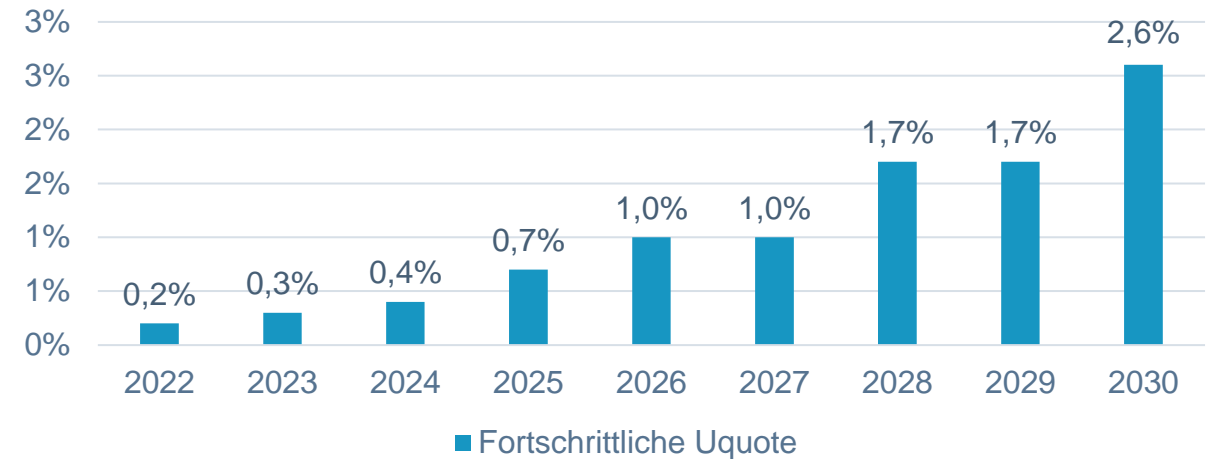
\*Vorläufige Statistische Angaben \*\*Schätzung 2022.

\* Energetisches Ziel. Resultierende THG-Minderung ist entsprechend geringer.

# QUOTENERFÜLLUNG MINDESTANTEIL FORTSCHRITTLICHER BIOKRAFTSTOFFE

in GJ	2020	2021
Biodiesel	1.202.000	2.103.118
HVO	4.433.586	4.200.327
Bioethanol	0	38.891
Biomethanol	9.111	498
Biomethan	1.468.827	2.771.901
Übertrag Vorjahr	0	6.123.095
Quote	0,05%	0,10%
Referenzwert	990.706	2.065.114
<b>Gesamt</b>	<b>7.113.524</b>	<b>15.237.830</b>

GZD.



- Unterquote fördert Einsatz von fortschrittlichen Biokraftstoffen

# PERSPEKTIVEN

- Ladestrom erhält deutliche Förderung – sowohl für den Ladestromanbieter als auch den Flottenbetreiber
- Ladestromeinsatz verdrängt den Einsatz von fortschrittlichen Kraftstoffen
- Flüssige Energieträger werden, auch aufgrund des Bestandes, in Zukunft in substantziellen Mengen benötigt.
- Fossile Kraftstoffe müssen jedoch schnellstmöglich durch erneuerbare Alternativen ersetzt werden:
  - dafür müssen Anreize und ein Level-Playing-Field geschaffen werden
- Regulatorische Rahmenbedingungen spielen eine entscheidende Rolle für den erfolgreichen Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe:
  - Delegierten Rechtsakte
  - REDII-Revision
  - Flottenzielwerte (Pkw und Nutzfahrzeuge)
  - Ausbau der Infrastruktur alternativer Antriebe (AFIR)

# PERSPEKTIVEN II

- Die THG-Quote ist ein geeignetes Instrument zur Zielerreichung im Verkehr:
  - Differenz zwischen 25% (real 10-15%) und 48% muss politisch adressiert werden
  - Ladestrom und erneuerbare Kraftstoffe müssen gefördert werden
    - alle Optionen die auf die Klimaziele einzahlen, werden benötigt
  - keine deutsche Sonderrolle bzw. europäischen Flickenteppich
  - Langfristige Planungssicherheit schaffen:
    - Konventionelle Biokraftstoffe
    - BioLNG
- Die technischen, wirtschaftlichen und regulatorischen Entwicklungen im Energiesektor lassen sich schwer vorhersagen. Eine geeignete Strategie muss daher vor allem flexibel, anpassungsfähig und resilient sein!
  - Veränderung des Strommix muss berücksichtigt werden
  - keine virtuellen CO2-Einsparungen



## Kontakt:

Norman Wendt

Leiter Nachhaltige Mobilität

[Norman.Wendt@en2x.de](mailto:Norman.Wendt@en2x.de)



Wirtschaftsverband Fuels  
und Energie e.V.

## BESUCHEN SIE UNS:

IM WEB UND AUF UNSEREN SOCIALMEDIA-KANÄLEN



[www.en2x.de](http://www.en2x.de)



[LinkedIn](#)



[www.futurefuels.blog](http://www.futurefuels.blog)



[Twitter](#)



[www.zukunftsheizen.de](http://www.zukunftsheizen.de)



[YouTube](#)

# DISCLAIMER

© Der Inhalt dieser Datei ist Eigentum von en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V.. Layout und textliche Inhalte dieser Präsentation sowie der verwendeten Grafiken und Fotos unterliegen dem Urheberrecht und anderen Gesetzen zum Schutz des geistigen Eigentums. Für die Verwendung, Veränderung und Vervielfältigung ist daher die ausdrückliche Genehmigung von en2x erforderlich. Insbesondere ist es verboten, die Inhalte zu verändern und zu kopieren und auf andere Weise zu verwenden. Dies gilt auch für die auszugsweise Verwendung von Inhalten. en2x hat sich bei Erstellung der Folien um Aktualität und inhaltliche Richtigkeit bemüht; sollten die Folien dennoch fehlerhaft sein oder werden, haftet en2x dafür nicht.