

Pressemitteilung

15. Juli 2021

MEW zum „Fit for 55“-Plan

Die Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland (MEW) sieht großen Nachbesserungsbedarf im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets der EU-Kommission bis 2030. Dringend geboten sind Technologieneutralität und konkret die Anrechenbarkeit nachhaltiger biogener und strombasierter synthetischer Kraftstoffe bei den CO₂-Flottengrenzwerten sowie bei der Unterstützung für den Markthochlauf von E-Fuels.

Die Europäische Kommission hat am Mittwoch (14. Juli 2021) ihren ambitionierten „Fit for 55“-Plan zur Verringerung von Treibhausgasen vorgestellt. Ziel des Maßnahmenpakets aus zwölf Rechtsakten ist es, den CO₂-Ausstoß bis 2030 um 55 und nicht – wie bisher geplant – um 40 Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Der Schritt gilt als wichtige Etappe auf dem Weg zur Klimaneutralität der Wirtschaft innerhalb der EU bis 2050.

Ein Bestandteil des Pakets ist die Einführung eines Emissionshandels (Emission Trading Scheme (ETS)) für die Sektoren Gebäude und Verkehr. „Wir haben in Deutschland bereits seit Anfang dieses Jahres einen nationalen Emissionshandel in der Mobilität, der schon jetzt Auswirkungen auf die Preise an den Zapfsäulen hat. Wir begrüßen die notwendige europäische Lösung, um Wettbewerbsgleichheit unter den Ländern zu herzustellen. Wir werden die konkreten Maßgaben und Auswirkungen auf die mittelständischen Unternehmen jedoch noch genau analysieren“, betont MEW-Hauptgeschäftsführer Matthias Plötzke. Die bisherige Regelung benachteilige etwa deutsche Tankstellen an der Grenze zu Ländern ohne nationalen Emissionshandel, in denen der Kraftstoff zum Teil deutlich günstiger als in der Bundesrepublik ist. Plötzke warnt jedoch davor, dass der zusätzliche administrative Aufwand eines ETS-Systems für Unternehmen insbesondere aus dem Mittelstand eine weitere Belastung darstellt.

Ebenfalls Teil des „Fit for 55“-Plans ist die Verschärfung der Flottengrenzwerte für Automobilhersteller. „Die Europäische Kommission scheint den CO₂-Ausstoß von Neuwagen vor allem durch eine noch stärkere Förderung von E-Fahrzeugen senken zu wollen, die unabhängig von der Stromquelle mit null Gramm CO₂ angerechnet werden“, sagt Plötzke. Denn die Europäische Kommission plant, dass Neufahrzeuge ab 2035 komplett emissionsfrei sein müssen. Das wäre faktisch nur durch Batterie-Pkw möglich und aus Sicht des MEW eine riskante Einbahnstraßen-Strategie. „Die synthetischen Kraftstoffe werden aber trotz unserer Bemühungen nach wie vor nicht auf die Flottengrenzwerte angerechnet. Wir werden gegenüber dem EU-Parlament die Konsequenzen dieser verpassten Chance für den Klimaschutz aufzeigen“, kritisiert Plötzke und ergänzt: „EU-Parlament und Mitgliedstaaten sollten nicht hinnehmen, dass kein Raum für andere Technologien und innovative Entwicklungen im Kraftstoffbereich gelassen

wird. Dabei würden mit E-Fuels nicht nur die Neufahrzeuge emissionsfrei fahren, sondern auch die Bestandsflotte.“

Das Klimapaket macht zudem die Vorgabe, dass auf großen Straßen der Mitgliedstaaten alle 60 Kilometer Ladesäulen eingerichtet werden müssen. Während die EU also den Ausbau der Ladeinfrastruktur unterstützt, fehlt es gleichzeitig an Investitionen für den Markthochlauf von synthetischen Kraftstoffen. „Ohne E-Fuels werden wir im geplanten Zeitraum die ambitionierten CO₂-Vorgaben nicht erreichen“, sagt der MEW-Hauptgeschäftsführer. „Elektromobilität, Wasserstoff, nachhaltige Biokraftstoffe oder E-Fuels – wir werden alle Optionen brauchen, um das sehr ambitionierte 55-Prozent-Ziel bis 2030 und Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen“, ist Plötzke überzeugt.

Der Vorschlag wird nun im Europaparlament und unter den 27 Mitgliedsstaaten diskutiert und zu Gesetzesvorschlägen ausgearbeitet. Experten rechnen damit, dass dieser Prozess frühestens Ende 2022 abgeschlossen sein wird.

MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V.

Georgenstraße 23

10117 Berlin

presse@mew-verband.de

www.mew-verband.de

Über die Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V.:

Der MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e. V. (MEW) vertritt als Dachverband die Interessen der unabhängigen, mittelständischen Importeure und Inverkehrbringer von flüssigen Kraft- und Brennstoffen sowie Bunkerkraftstoffe für die Schifffahrt, Tanklagerbetreiber und freie Tankstellen.