

Rechtliche Rahmenbedingungen Erneuerbare Kraftstoffe/Biokraftstoffe

EU + Österreich

Abteilung II/1 – Mobilitätswende & Digitalisierung

21.10.2021

Heinz Bach

Inhalte

- Überblick Rechtliche Rahmenbedingungen EU
- Überblick Rechtliche Rahmenbedingungen Österreich
- Detail Rahmenbedingungen RFNBOs

Überblick Rechtliche Rahmenbedingungen

EU

- **Richtlinie zur Förderung der Erneuerbaren Energie - RED II (EU)2001/2018** – Umsetzung Frist 30. Juni 2021
- **RED III:** Vorschlag seit Juli in Verhandlung, Einigung 2022 (?) Inkrafttreten 2024(?)
- **RL zur Kraftstoffqualität 1998/70/EG – FQD:** Änderungen im Rahmen des Vorschlags zur RED III
- **VO Refuel EU aviation:** Vorschlag seit Juli in Verhandlung
- **VO Fuel EU maritime:** Vorschlag seit Juli in Verhandlung

Überblick Rechtliche Rahmenbedingungen

Österreich

- Novelle der KraftstoffVO (KVO) vom 30.12.2020
- Novelle der KVO zur Umsetzung der RED II in politischer Verhandlung

Rechtliche Rahmenbedingungen Österreich

Novelle der KraftstoffVO (KVO) vom 30.12.2020

- **Unbefristete Verlängerung 6% TGH Reduktionsziels (FQD)**
 - Ab 2021 müssen die Verpflichteten ihre THG-Emissionen pro Energieeinheit auf 88,5g CO₂ Äqu/MJ senken
 - Mit E5/B7 rd. 3-4% ➔ Höhere Biobeimischungen, UERs
 - Ausgleichszahlungen 15 EUR/t “niedrig”, DE: 470 EUR/t
- **Ende Anrechenbarkeit für Biokraftstoffe mit hohem ILUC Risiko**
 - Seit 1. Juli 2021 können high risk ILUC Biokraftstoffe nicht mehr auf die KVO Ziele anzurechnet werden
 - Derzeit sind das allein palmölbasierte Biokraftstoffe

Rechtliche Rahmenbedingungen EU

RED II - Umsetzung aktuell

- Anhebung der Ziele für de Einsatz von Erneuerbaren auf **14%**
- Verpflichtende Ziele für **fortschrittliche Biokraftstoffe** (Annex IX)
- Rahmenbedingungen für Erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs – **RFNBOs** (Wasserstoff, e-Fuels)
- Facing out für Anrechenbarkeit **high risc ILUC Biokraftstoffe**

Rechtliche Rahmenbedingungen EU

RED III – Verhandlungen, wesentliche Neuerungen

- Umstellung des Ziels auf ein THG-Reduktionsziel, das für den **gesamten Transportsektor** gilt, vorgeschlagen werden **13%**
- Ein Ziel von **2,6% für RFNBOs** (H2 und E-Fuels) für den gesamten Transportsektor
- Stärkere Betonung der Anrechenbarkeit von Strom für E-Fahrzeuge

Rechtliche Rahmenbedingungen EU

VO Refuel EU aviation

- Ziele für die **Beimischung** von „**Nachhaltigen Flugtreibstoffen**“ – Biokraftstoffe gemäß Annex IX A und B (fortschrittlich od. abfallbasiert), keine herkömmlichen Biokraftstoffe
 - Ab 1.01.2025 mind. 2% SAF
 - Ab 1.01.2030 mind. 5% SAF, davon mind. 0,7% synthetische Flugkraftstoffe
 - Ab 1.01.2035 mind. 20% SAF, davon mind. 5% synthetische Flugkraftstoffe
 - Ab 1.01.2040 mind. 32% SAF, davon mind. 8% synthetische Flugkraftstoffe
 - Ab 1.01.2045 mind. 38% SAF, davon mind. 11% synthetische Flugkraftstoffe
 - Ab 1.01.2050 mind. 63% SAF, davon mind. 28% synthetische Flugkraftstoffe

Rechtliche Rahmenbedingungen EU

VO Fuel EU maritime

- Ziele für die **Reduktion der THG-Intensität** der eingesetzten Energie (Antrieb + sonstiges) gegenüber Referenzwert – noch offen (z.B. Diesel 95g CO₂/MJ; LNG 74g CO₂/MJ)
 - Ab 1.01.2025 mind. -2%
 - Ab 1.01.2030 mind. -6%
 - Ab 1.01.2035 mind. -13%
 - Ab 1.01.2040 mind. -26%
 - Ab 1.01.2045 mind. -59%
 - Ab 1.01.2050 mind. -75%

Rechtliche Rahmenbedingungen EU

RFNBOs in der RED III und Refuel EU aviation

- Gesamtziel für 2030 von **2,6%** für den Transportbereich und **0,7%** als Teil davon für den Flug
- **50%** an RFNBOs in der **Industrie**, gemessen am eingesetzten H2
- RFNBOs in allen Sektoren nur anrechenbar wenn **70% Mindesteinsparung** an THG-Emissionen erreicht wird maximal 28,2 gCO₂/MJ

Rechtliche Rahmenbedingungen EU

RFNBOs in der RED III und Refuel EU aviation

- Erneuerbarer Strom zur RFNBOs Produktion kann:
 - aus dem **Netz** stammen, mit **maximal 28,2 gCO/MJ**
 - aus einem **direkten Anschluss** eines **neuen Kraftwerks** für erneuerbaren Strom an die Elektrolyse stammen
 - aus dem **Netz** stammen und zu 100% als erneuerbar gelten, wenn die Stromerzeugungsanlage **gleichzeitig oder nach der Elektrolyse Anlage in Betrieb** geht und eine **zeitliche und geographische Korrelation** von Angebot und Nachfrage besteht.
 - Vieles unklar, noch **2 delegierte Rechtsakte** ausständig



Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Dr. Heinz Bach

Sektion II – Mobilität

Abteilung II/1 – Mobilitätswende & Digitalisierung

+43 1 7116261-1204

heinz.bach@bmk.gv.at