

eFuel Alliance Mitgliederrundbrief April-Juni 2023

Liebe Mitglieder der eFuel Alliance,

das Jahr 2023 ist zur Hälfte um und es sind einige wichtige Entscheidungen getroffen worden. Rat und Parlament in der EU haben sich über die CO₂-Flottenziele für PKW, die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (Renewable Energy Directive (REDIII)) und die Regulierungen für die Schifffahrt sowie den Flugverkehr geeinigt. Eine Einigung zur Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems (Emissions Trading System (ETS)) auf den Straßenverkehr und den Wärmemarkt ist ebenfalls auf den Weg gebracht. Hier konnten wir erreichen, dass Einnahmen aus dem ETS für die Produktion von eFuels in der Luftfahrt genutzt werden können. Und sogar die beiden delegierten Rechtsakte zur REDII, die u.a. den Strombezug und potenzielle CO₂ Quellen regulieren, sind von der Kommission auf den Weg gebracht worden und vor kurzem in Kraft getreten. Ausstehen tun noch Entscheidungen zu den CO₂-Flottenzielen für LKW und zur Energiebesteuerung. Außerdem sind mit dem Netto-Null-Industrie-Gesetz (Net Zero Industry Act) und der ausstehenden Strategie zur CO₂-Wirtschaft weitere Themen auf die Tagesordnung gekommen, die uns gut beschäftigen. Dennoch ist ein guter Zeitpunkt, um eine erste Zwischenbilanz zu erstellen: „Ein erster Schritt ist getan aber ein langer Weg liegt noch vor uns“ könnte man festhalten:

- Die REDIII ist mit am Ende gerade einmal 0,5 Prozent Unterquote für Wasserstoff und eFuels bis 2030 viel zu ambitionslos geraten, obwohl wir erfolgreich eine 5,7% Quote ins Parlament lobbyiert haben. Die daraus resultierende Menge ist deutlich weniger als die Ziele der EU-Wasserstoffstrategie bis 2030 vorsehen. Der Anreiz, der sich daraus ergeben wird, ist besser als nichts aber bei weitem nicht ausreichend. Optimistisch lassen uns die Aussagen einiger Mitgliedsländer stimmen, die deutlich ambitionierter vorgehen wollen. So hat Finnland eine Quote von 3% bis 2030 angekündigt, deutsche Politiker sprechen von 2,2% und Rumänien hat vor kurzem ein Wasserstoffgesetz mit 5% Wasserstoff und eFuels bis 2030 angekündigt. Wir entwickeln über die Sommerpause eine Strategie, wie wir die nationale Umsetzung der REDIII gezielt unterstützen können.
- Die delegierten Rechtsakte auf Basis der REDII, die u.a. die Frage der nutzbaren Energiequellen und die CO₂-Quellen definieren sind zu restriktiv und zu bürokratisch geraten. Auch wenn es ein Wert an sich ist, dass diese Rechtsakte nun endlich in Kraft getreten sind, weil dadurch Rechtsunsicherheit aufgelöst wird, so ist der Inhalt doch eher dazu geeignet Investitionen zu erschweren, als sie zu ermöglichen oder gar zu fördern.
- Für die Luft- und Schifffahrt gibt es nun Quoten für alternative Kraftstoffe – das ist erfreulich, denn es erzeugt eine Nachfrage in Sektoren, die bisher kaum klimapolitisch reguliert sind. Besonders in der FuelEU Maritime war hierzu ein großer Kraftakt notwendig, da der Kommissionsvorschlag keine Quote für eFuels vorgesehen hat. Um

die Wettbewerbsfähigkeit Europäischer Airlines zu unterstützen, haben wir uns erfolgreich für SAF - Allowances eingesetzt, die aus Einnahmen des EU-ETS die Differenzkosten zu fossilem Kerosin kompensieren. An der konkreten Ausgestaltung dieses Instrumentes werden wir uns intensiv beteiligen.

- *Der Versuch, den Straßenverkehr komplett zu elektrifizieren und Verbrenner faktisch zu verbieten ist bei den PKW ab 2035 stand heute gelungen. Wir werden sehen ob und wann Kommissar Timmermans noch die versprochene Lösung für mit eFuels betriebene Verbrenner vorlegen wird. Und auch bei den LKW geht die Kommission in diese Richtung. Ein Investitionsanreiz für eFuels in Neufahrzeuge ist daher kaum ersichtlich – ein großer Fehler der nicht nur zur dauerhaften Verfehlung der Klimaziele im Straßenverkehr führen wird, sondern auch industriepolitische Dimensionen hat, die wir schon jetzt erkennen können. Eine steigende Abhängigkeit von China im Bereich Batterie ist unausweichlich. Der Abbau von Wertschöpfung im Bereich Verbrenner findet bereits statt. Ein Ass im Ärmel ist die EURO 7 Regulierung. Hier versuchen wir erneut erneuerbare Kraftstoffe einzubringen und so den CO2-Fußabdruck von neuen PKW und LKW zu reduzieren.*

Dennoch gibt es viele erfreuliche neue Projekte zur Produktion von Wasserstoff und eFuels gerade auch durch Sie, die Mitglieder der eFuel Alliance. Denn klar ist, dass grüne Moleküle dringend gebraucht werden, um die Welt klimaneutral zu machen. Wir kommen jetzt in eine Phase, wo konkrete Investitionen getätigt werden, trotz teilweise mangelnder Unterstützung durch die europäische Politik. Ganz besonders sehen wir das, wenn wir uns das globale Bild vor Augen führen. Während Politik und Regulatoren in der EU manchmal so tun, als würden Investitionen selbstverständlich erfolgen und sie müssten sich nur noch um die Verteilung kümmern, setzen andere Weltregionen an, die EU zu überholen. Die USA haben mit ihrem Inflation Reduction Act ein breites Programm zur Förderung von grünem Wasserstoff und seinen Derivaten aufgesetzt. Die Japaner haben eine sehr ambitionierte Importstrategie von flüssigen, grünen Molekülen entwickelt und sind weltweit an Lieferanten interessiert. Die Chinesen werden nicht nur gerne die Batterietechnologie und die dafür benötigten Rohstoffe zu höchstmöglichen Preisen liefern, sondern auch gleich die Elektrofahrzeuge. Gleichzeitig übernehmen sie die Führung bei den Verbrennungsmotoren, aus den wir uns gerade verabschieden und werden mit Sicherheit auch nicht davor zurückschrecken, die eFuels dafür zu liefern, wenn eine signifikante Nachfrage entsteht. Für uns als eFuel Alliance heißt das vor allem eines: Weiterkämpfen! Denn von einer Sache waren und sind wir immer überzeugt: Wir werden unsere Produkte dringend benötigen, um uns Klimaneutral fortzubewegen, Waren zu transportieren und auch unsere Industrie in die neue nachhaltige Zeit zu bringen. Dafür werden wir weiterarbeiten und freuen uns auf Ihre Unterstützung!

In diesem Zusammenhang sind wir sehr erfreut über den stetigen Zuwachs an Mitgliedern, den wir auch in den vergangenen Monaten erleben durften. Wir begrüßen herzlich unsere neuen Mitglieder Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V., European Automobile Clubs (EAC), Femo Gas, Husqvarna, Mercedes-Benz R/C 10 SL-Club Deutschland e.V., MG Car Club Deutschland e.V., Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe e.V. (MVaK), Porsche, Raiffeisen Warendorf und Raiffeisen Waren-Zentrale Rhein-Main. Wir befinden uns weiterhin in weiteren Gesprächen mit diversen Unternehmen und hoffen, dass wir bald weitere Mitglieder

aus verschiedenen Ländern und Branchen in unseren Reihen begrüßen können, denn der Hochlauf von eFuels-Produktion wird nur im globalen Kontext funktionieren.

Das ganze Team der eFuel Alliance wünscht Ihnen einen schönen Sommer, ein paar erholsame Ferientage und einen guten Start in die neue Jahreshälfte. Gerne begrüßen wir Sie am 05. September zu unserem Sommerempfang in Brüssel! Gesonderte Einladung hierzu erfolgt.

*Mit freundlichen Grüßen
Monika Griefahn und Ralf Diemer*

Politische Arbeit

Erneuerbare-Energien-Richtlinie III

Ende März konnten sich die Verhandlungsführer des Europäischen Rates und des EU-Parlaments auf eine überarbeitete Richtlinie für erneuerbare Energien (RED III) einigen. Demnach soll der Anteil erneuerbarer Energieträger am Gesamtenergieverbrauch der EU bis 2030 auf 42,5 % steigen. Zusätzlich sieht der Gesetzestext eine unverbindliche Aufstockung um 2,5 % vor, wodurch ein **Anteil erneuerbarer Energien von 45 %** erreicht werden könnte.

Für die eFuel Alliance sind insbesondere die neuen sektorspezifischen Ziele in den Bereichen Verkehr und Industrie relevant, wo die Integration erneuerbarer Energien bislang nur sehr schleppend erfolgt.

Verkehrssektor

Die Mitgliedstaaten können zwischen folgenden Optionen wählen:

- einem verbindlichen Ziel einer **14,5% Verringerung** der Treibhausgasintensität im Verkehrssektor durch die Nutzung erneuerbarer Energien bis 2030
- oder einem verbindlichen Anteil von **mindestens 29%** erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors bis 2030.

Zudem legt die RED III eine **verbindliche kombinierte Unterquote von 5,5 %** für fortschrittliche Biokraftstoffe (Anhang IX Teil A) und erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs (RFNBOs – hauptsächlich erneuerbarer Wasserstoff und eFuels) für den Anteil der erneuerbaren Energien im Verkehrssektor fest, wobei der RFNBO-Anteil im Jahr 2030 **mindestens 1 %** betragen muss. Allerdings beinhalten diese Quoten eine Doppelanrechnung, so dass tatsächlichen Werte halbiert werden müssen **auf 2,25% bzw. 0,5%**.

Unseren Berechnungen zur Folge werden diese Zielvorgaben zu einem Kraftstoffbedarf von **ca. 18 TWh** und einer garantierten Elektrolyseleistung von **7,5 GW** führen. Das entspricht in etwa dem Anteil von eFuels, der für den Luft- und Seeverkehr vorgesehen ist (siehe ReFuelEU Aviation und FuelEU Maritime). Aus diesem Grund befürchten wir, dass nicht viel Anreiz besteht, Wasserstoff und/oder eFuels auch im Straßensektor einzusetzen.

Industriesektor

Die überarbeitete Richtlinie sieht außerdem vor, dass die Industrie den Einsatz erneuerbarer Energien jährlich um 1,6 % erhöht: **bis 2030 sollen 42 %** und **bis 2035 60 %** des in der Industrie verwendeten Wasserstoffs aus RFNBOs stammen. Dieser Anteil kann um 20 % gesenkt werden, wenn die Mitgliedstaaten **nicht mehr als 23 %** fossilen Wasserstoff im **Jahr 2030** und **20 %** im **Jahr 2035** verwenden.

Noch muss die überarbeitete Richtlinie nach der Sommerpause vom Parlament und vom Rat formell verabschiedet werden, bevor sie in Kraft tritt. Die Mitgliedstaaten haben dann 18 Monate Zeit, sie in nationales Recht umzusetzen.

Auch wenn wir uns eine stärkere Berücksichtigung von eFuels im Straßenverkehr gewünscht hätten, geht von der RED III ein klares Investitionssignal für die eFuel-Branche aus. Jetzt gilt es, sich in den Hauptstädten bei der nationalen Umsetzung für ehrgeizigere dedizierte eFuels-Unterquoten einzusetzen.

Delegierten Rechtsakte zu REDII

Seit dem 10. Juli sind die zwei delegierten Rechtsakte auf Grundlage der Artikel 27 und 28 der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie II (RED II) in Kraft. Die beiden Rechtstexte definieren die Nachhaltigkeitskriterien für den [Strombezug zur Produktion von Wasserstoff und eFuels](#) sowie die [Methodik zur Ermittlung der CO2-Einsparungen](#) dieser Energieträger und sind eine der regulatorischen Säulen für den Hochlauf der gesamten Wasserstoffkette und ihrer Derivate. EU-Parlament und Rat hatten nach Veröffentlichung der Kommissionentwürfe Mitte Februar vier Monate Zeit, um die Texte zu prüfen und gegebenenfalls abzulehnen. Änderungen waren nicht möglich. Eine Zusammenfassung der zentralen Punkte der delegierten Rechtsakte finden Sie in unserem zurückliegenden [Mitgliederrundbrief Januar-März 2023](#).

Euro 7

Am 10. November 2022 hat die Kommission einen Vorschlag zur **neuen Abgasnorm EURO 7** veröffentlicht. Als eFuel Alliance haben wir uns nicht zur Diskussion um Schadstoffgrenzwerte eingeschaltet, da das kein Fokusthema für uns ist. Die EURO 7 Regulierung ist aber interessant, da sie **die Zulassungen von neuen Pkw und Lkw** definiert. Hier wird der Prüfzyklus im Detail beschrieben, der nicht nur die Schadstoffemissionen ermittelt, sondern auch die CO₂-Emissionen. Würde hier eine Berücksichtigung erneuerbarer Kraftstoffe stattfinden, dann könnte **der CO₂-Fußabdruck** deutlich reduziert werden, was direkte Auswirkungen auf andere Regulierungen wie CO₂-Flottenregulierung, LKW-Maut oder KFZ-Steuer hätte. Das ersetzt nicht unsere Arbeit z.B. bei der CO₂-Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge, sondern ist ein ergänzender, paralleler Vorgang.

Hierzu haben wir einen Ansatz zusammen mit anderen 14 europäischen Verbänden federführend entwickelt. Wir schlagen vor, dass **eine neue Fahrzeugklasse** definiert wird, in denen Fahrzeuge **0 g CO₂ pro km** zugewiesen wird, wenn sie ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, analog der Einigung bei der CO₂ Flottenregulierung neuer PKW. Bei Beimischungen wenden wir den sogenannten *Carbon Correction Factor* (CCF) an, der den CO₂-Wert am Auspuff um den Anteil der im Markt befindlichen erneuerbaren Kraftstoffen reduziert. Zu diesem Zweck werden auch Definitionen für CO₂-neutrale Kraftstoffe und den CCF vorgeschlagen.

Wir konnten mehrere politische Entscheidungsträger aus unterschiedlichen Fraktionen überzeugen, diese Änderungsvorschläge einzubringen. Sowohl im federführenden Umweltausschuss als auch im begleitenden Industrie- und Verkehrsausschuss sind die Vorschläge enthalten und werden aktuell von einer Mehrheit unterstützt. Der Industrie- und Verkehrsausschuss stimmt bereits am 20. Juli ab. Der Umweltausschuss wird erst nach der Sommerpause über EURO 7 abstimmen.

Im Rat gibt es eine größere Opposition gegen EURO 7 insgesamt. Diese dreht sich weniger um die Berücksichtigung von erneuerbaren Kraftstoffen, sondern darüber wie teuer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor durch eine ambitioniertere Abgasnorm werden. Es gibt mehrere Mitgliedsländer, die diese Regulierung komplett verhindern wollen. Die spanische Ratspräsidentschaft, die seit Juli läuft, hat die Findung einer Ratsposition als Priorität definiert. Finale Trilog-Verhandlung werden wahrscheinlich erst im nächsten Jahr unter belgischer Ratspräsidentschaft beginnen. Es ist ebenso möglich, dass diese Regulierung nicht vor den Europawahlen im Juni 2024 abgeschlossen wird. Wir gehen aber davon aus, dass man am Ende einen Kompromiss finden wird, und wir setzen uns dafür ein, dass dieser Kompromiss erneuerbare Kraftstoffe berücksichtigt.

CO2- Emissionsnormen für LKW und schwere Nutzfahrzeuge

Nachdem die EU-Kommission Mitte Februar ihren Vorschlag zu strengeren CO2-Flottenzielen für schwere Nutzfahrzeuge veröffentlicht hat, schreiten die Diskussionen nun auch in den zuständigen Ausschüssen des Europäischen Parlaments voran. Ende Mai hat der federführende Berichtersteller Yannick Jadot seinen [Berichtsentwurf zu den neuen CO2-Emissionsgrenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge](#) vorgelegt. Erwartungsgemäß will der französische Grünen-Abgeordnete die CO2-Flottengrenzwerte im Vergleich zum Kommissionsvorschlag weiter verschärfen. Wenn es nach ihm ginge, sollen die durchschnittlichen CO2-Emissionen der EU-Flotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge im Vergleich zum Berichtszeitraums 2019 um

- 65 % ab 2030 (Kommissionsvorschlag: 45%)
- 95 % ab 2035 (Kommissionsvorschlag: 65%)
- und um 100% ab 2040 (Kommissionsvorschlag: 90%) reduziert werden.

Eine 100% Reduktion der CO2-Emissionen ab 2040 würde ein **de-facto Verbot** des bisherigen konventionellen Verbrennungsmotors bedeuten. Spätestens ab dann würden Fahrzeughersteller in der EU nur noch batterieelektrische LKW, LKW mit Wasserstoff-Brennstoffzelle oder Fahrzeuge mit Wasserstoff-Verbrennungsmotoren verkaufen können, um diese strengeren Ziele zu erreichen.

Zudem möchte der Berichtersteller die derzeit geltende Definition für Null-Emissions-Fahrzeugen beibehalten und schlägt vor, den von der EU-Kommission vorgesehenen Schwellenwert **von 5 wieder auf 1 gCO2/(t.km)** bzw. **1 gCO2/(p.km)** abzusenken. Reine Wasserstoffmotoren, d.h. Verbrennungsmotoren, die ausschließlich mit Wasserstoff betrieben werden, könnten trotz der verschärften Definition den strengeren Schwellenwert gerade noch einhalten. Wünschenswert wären allerdings 3g CO2/tkm. Das kohlenstoffhaltige Öl, das für die Motorschmierung nötig ist, trägt nämlich dazu bei, dass auch Spuren von CO2 im Abgas enthalten sind. Wasserstoff-Hybridmotoren, die neben Wasserstoff auch geringe Mengen an Diesel benötigen, würden den strengeren Grenzwert wahrscheinlich nicht einhalten können.

In den vergangenen Wochen haben wir viele Gespräche mit Abgeordneten sowie den Ständigen Vertretungen der nationalen Regierungen geführt und können einen ersten Etappen-Erfolg im Sinne für mehr Technologie-Vielfalt vorweisen: sowohl im federführenden Umweltausschuss als auch in den mitberatenden Ausschüssen (Industrie, Verkehr) wurden Änderungsanträge eingebracht, die darauf abzielen, den überholten Ansatz, die Emissionen

allein am Auspuff des Fahrzeugs zu messen, zu überwinden und stattdessen das **CO₂-Einsparpotenzial von erneuerbaren Kraftstoffen** in die Verordnungen zu integrieren. Abgeordnete vor allem aus den Mitte-Rechts-Fraktionen (EVP, Renew, EKR) fordern unter anderem einen sogenannten **Kohlenstoff-Korrekturfaktor** (*Carbon Correction Factor* (CCF)). Dieser Faktor würde den Anteil CO₂-neutraler Kraftstoffe am EU-Kraftstoffmix berücksichtigen und den Wert der Auspuffemissionen eines schweren Nutzfahrzeugs um die entsprechenden Treibhausgaseinsparungen reduzieren. Die derzeitige Verordnung ignoriert nämlich, dass der tatsächliche Kraftstoffmix nicht zu 100 % aus fossilen Kraftstoffen besteht, sondern einen stetig wachsenden Anteil an erneuerbaren Kraftstoffen enthält.

Auch sind Änderungsanträge eingereicht worden, wonach die Kommission einen Vorschlag für die Zulassung von schweren Nutzfahrzeugen vorlegen soll, die **ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen** betrieben werden. Fahrzeuge, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, sollten für die Zwecke dieser Verordnung als Null-Emissions-Fahrzeuge (ZEV) eingestuft werden.

Der federführende Umweltausschuss wird voraussichtlich am 23. Oktober 2023 über den Berichtsentwurf abstimmen. Nach der Sommerpause heißt es dann wieder für uns, viele Gespräche zu führen, um für Unterstützung dieser Anträge zu werben.

FuelEU Maritime

Der Gesetzgebungsprozess der FuelEU Maritime Verordnung neigt sich dem Ende. Zur Erinnerung: Am 22. März wurde im letzten Trilog ein Kompromiss gefunden und erstmals Vorgaben für die Nutzung von alternativen Kraftstoffen in der Schifffahrt und verpflichtende Emissionsintensitätslimits festgelegt. So soll eine **2% Unterquote für alternative Kraftstoffe** 2034 in Kraft treten, sollte der Anteil an eFuels in der Schifffahrt 2031 **unter 1%** liegen. Zusätzlich wird die Nutzung von eFuels von Anfang 2025 bis Ende 2033 durch einen **Multiplikator von 2** angereizt. Diese Einigung wurde in den letzten Monaten durch die Ko-Gesetzgeber bestätigt: Am 26. April stimmte der Ausschuss der ständigen Vertreter, das vorbereitende Gremium des Rates, dem Kompromiss zu. Das Europäische Parlament bestätigte die Einigung am 24. Mai im zuständigen Transportausschuss TRAN und am 11. Juli im Plenum. Der Rat soll am 25. Juli über den Text abstimmen. Nach der abschließenden Unterzeichnung durch Rats- und Parlamentspräsidenten und der Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union kann die FuelEU Maritime final in Kraft treten. Die Verordnung ist unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten gültig.

ReFuelEU Aviation

Nach einem monatelangen Verhandlungsstillstand im ersten Quartal 2023 konnte mit einem letzten Trilog am 25. April eine Einigung zur ReFuelEU Aviation gefunden werden. In dieser wurden EU-weite Beimischungsquoten für nachhaltige Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF) festgelegt, die Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe (aus erneuerbarem und kohlenstoffarmem Atomstrom) umfassen. So sollen **ab 2025 2% SAF** beigemischt werden, diese Quote steigt alle 5 Jahre auf schlussendlich **70% im Jahr 2050**. Zusätzlich wurde ab 2030 eine darin enthaltene Unterquote für synthetische Flugkraftstoffe wie eFuels festgelegt,

um deren Nutzung insbesondere anzureizen. Diese steigt von **durchschnittlich 1,2%** in den Jahren 2030 und 2031 auf **durchschnittlich 2%** von 2032 bis einschließlich 2034. Mit diesen durchschnittlichen Beimischungsquoten in den Anfangsjahren soll den Kraftstofflieferanten mehr Flexibilität eingeräumt werden. Im Anschluss steigt die Quote ebenfalls im 5-Jahres-Rhythmus auf **5% 2035, 10% 2040, 15% 2045 und 35% 2050**. Diese Einigung ist ein großer Erfolg für die Planungs- und Investitionssicherheit der Branche. Vor der letzten Trilog-Verhandlung hat sich die eFuel Alliance gemeinsam mit weiteren Kraftstoffverbänden in einem [gemeinsamen Brief](#) für ambitionierte Quoten ausgesprochen. Die Botschafter der EU-Mitgliedsstaaten und der federführende Transportausschuss des Parlaments (TRAN) haben dem Kompromiss schon im Juni zugestimmt, die Plenar- und Ratsabstimmungen sollen nach der Sommerpause stattfinden. Im Anschluss ist die ReFuelEU Aviation als Verordnung unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten gültig.

Netto-Null-Industrie-Gesetz

Der Netto-Null-Industrie-Gesetz (*Net Zero Industry Act*) wurde am 17. März von der Kommission vorgestellt und soll die richtigen administrativen Rahmenbedingungen schaffen, um **die EU-Produktion von sogenannten Netto-Null-Technologien** anzureizen. Oft wird das Dossier als Antwort auf den US-Amerikanischen *Inflation Reduction Act* gehandelt, zielt jedoch eher auf z.B. beschleunigte Planungs- und Genehmigungsverfahren ab. Im Kommissionsvorschlag wird unterschieden zwischen Netto-Null-Technologien, die auch eFuels umfassen, und strategischen Netto-Null-Technologien, bei denen die EU-Produktion mindestens 40% des Bedarfs 2030 ausmachen soll. Zusätzlich wird mithilfe des *Technology Readiness Levels* eine weitere Barriere gebaut, so dass nur Prozesse ab TRL 8 alle Vorteile des *Net Zero Industry Acts* genießen können. Die Arbeit der eFuel Alliance fokussiert sich vor allem darauf, **eFuels in die Liste der strategischen Netto-Null-Technologien** aufzunehmen, da sie für die Defossilisierung vieler Bereiche unerlässlich sind. Dies haben wir auch in einem persönlichen Gespräch mit dem Büro des Berichterstatters unterstrichen und diese Forderung zusammen mit anderen Verbänden in einem [gemeinsamen Brief](#) deutlich gemacht. Der federführende Industriausschuss ITRE des Europäischen Parlaments wird am 12. Oktober über seinen Bericht abstimmen, die Plenarabstimmung soll kurz danach stattfinden. Der Rat plant eine Allgemeine Ausrichtung am 7. Dezember. Die nahenden Wahlen des Europäischen Parlaments im Juni 2024 üben dabei deutlichen Zeitdruck auf die Ko-Gesetzgeber aus.

EU-Innovationsfonds und die Europäische Wasserstoffbank

Im Juni fand ein [Stakeholder-Workshop](#) zu künftigen Förderaufrufen im Rahmen des Innovationsfonds statt, um die **Einführung von Netto-Null-Technologien** in der EU zu unterstützen. Dies ist beispielsweise relevant, da die Einnahmen aus dem Europäischen Emissionshandelssystem dazu verwendet werden, um Anreize für die Einführung erneuerbarer Kraftstoffe im Luft- und Seeverkehr zu schaffen. [Hier](#) finden Sie die spezifischen Folien für den Luftverkehr und [hier](#) für den Seeverkehr.

Außerdem wird im Dezember die **erste Pilotauktion** im Rahmen der Europäischen Wasserstoffbank stattfinden (Budget: 800 Millionen Euro). Anfang September werden die endgültigen Bedingungen für die Auktion veröffentlicht. [Hier](#) finden Sie den Entwurf sowie einen

[Foliensatz](#) der Europäischen Kommission zur Erläuterung. Einige Entscheidungen scheinen bereits getroffen worden zu sein, darunter:

- Feste Prämie anstelle von CfD
- Angebotskomponenten: Menge, Preis und Kapazität
- Transportkosten, CAPEX und OPEX können in das Gebot eingepreist werden
- Nur RFNBO H2 - kein kohlenstoffarmer Wasserstoff
 - Die Definition erfolgt gemäß der überarbeiteten Erneuerbaren-Energien-Richtlinie und den delegierten Rechtsakten

Aktivitäten

RLCF Alliance

Die Arbeit in der *Renewable and Low-Carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance* wurde im zweiten Quartal 2023 deutlich intensiviert. Sowohl die **erste Arbeitsgruppe**, die von Dr. Tobias Block geleitet wird und in dem **Angebot und Nachfrage** von nachhaltigen Kraftstoffen sowie **Synergien zwischen Sektoren** diskutiert wird, als auch die **vierte Arbeitsgruppe**, in der Algora Castle aktiv teilnimmt und die sich um die **finanziellen Rahmenbedingungen** von Kraftstoffprojekten kümmert, haben sich hierzu öfters getroffen.

Mit Finalisierung der Revision der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (*Renewable Energy Directive* (REDIII)), FuelEU Maritime und ReFuelEU Aviation konnten die benötigten Kraftstoffmengen bis 2030 in der ersten Arbeitsgruppe prognostiziert werden. Um genauer zu analysieren, welche Kraftstoffe sich in welchen Sektoren durchsetzen, wurde eine **Umfrage zu den einzelnen Technologierouten** entwickelt. Hier werden Experten aller Arbeitsgruppen die jeweiligen Kraftstoffpfade bewerten, so dass die vielversprechendsten Technologien bestimmt werden können. Weiter wurden Unterarbeitsgruppen gebildet, die diese Technologien im Detail beschreiben werden.

In der vierten Arbeitsgruppe wurde ein **generelles Finanzmodell für die Methanol-Synthese** entwickelt, die unterschiedlichen Stakeholdern entlang der Wertschöpfungskette die wirtschaftlichen Zusammenhänge verständlicher machen soll. Das Finanzmodell wird den Werten der Umfrage der ersten Arbeitsgruppe gefüllt werden und auf weitere Kraftstoffpfade erweitert werden.

Der nächste wichtige Termin der RCLF Alliance ist die Generalversammlung am 16. Oktober. Hier werden die Teilergebnisse der Arbeitsgruppen vorgestellt.

Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Während sich die ersten drei Monate unserer Pressearbeit auf den Einsatz von eFuels in PKWs konzentrierte, konnten wir im zweiten Quartal immer wieder auf weitere Anwendungsbereiche

wie den Luftfahrt- oder den maritimen Sektor einzahlen. Verstärkt wurden wir als Experten für eine Meinung in diesen Bereichen hinzugezogen.

Das zweite Quartal war ebenfalls erfolgreich, auch wenn die Medienerwähnungen ohne hitzige Debatten ein wenig sanken. So konnten wir weltweit **71 Medienerwähnungen** erreichen, mit geschätzten Views von **2.82 Millionen** und einer Reichweite von rund **191 Millionen** Menschen. Die Übersicht finden Sie [hier](#).

In den deutsch- und englischsprachigen Medien blicken wir nicht nur auf die Platzierung von Meinungsbeiträgen, Zitaten und Interviews, darunter in Euractiv, der Sächsischen Zeitung, Lloyd's List und der FAZ, sondern auch auf unsere Standpunkte zur Verwendung von eFuels in vielen Wirtschafts-, Mainstream- und Fachmedien.

Wir konnten die Internationalität der eFuel Alliance auch im zweiten Quartal unterstreichen. Von Australien, über Japan und Vietnam, den Nahen Osten, zahlreichen Ländern in Europa sowie Brasilien und Peru fanden wir uns namentlich in **19 Ländern** erwähnt.

Inzwischen stehen weitere Veröffentlichungen, Interviews und Podcasts an, über die wir in den kommenden Monaten gerne berichten werden.

Veranstaltungen

Vergangene Veranstaltungen

The banner features a background image of a road winding through a dense green forest. A yellow semi-truck is visible on the road. In the top right corner, there is a small white box with the eFuel alliance logo. The main text is in white, bold font, and the date and time are in a yellow box at the bottom left.

**New CO₂ emission standards
for heavy-duty vehicles**
Enabling climate friendly road freight transport

Tuesday June 13th
14h00 - 15h30 CET

Im Rahmen unserer Veranstaltung „*New CO₂ emission standards for heavy-duty vehicles: enabling climate friendly road freight transport*“, die am 13. Juni stattfand, luden wir zur Diskussion über den europäischen Schwerlastverkehr ein. Der Schwerlastverkehr ist in der EU für etwa ein Drittel der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr verantwortlich. Dadurch ist die Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks von LKW und Bussen von zentraler Bedeutung für die

Dekarbonisierung des Transportsektors. Welche Rolle dabei erneuerbare Kraftstoffe spielen können und wie die Ausgestaltung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge aussehen könnte standen im Zentrum der Veranstaltung. Sollten Sie das Event verpasst haben, können Sie sich gerne [die Aufzeichnung des Events](#) anschauen. Mehr Informationen zu dem Thema finden Sie auf unserer [Landingpage](#).



Am 12. Juli veranstalteten wir eine Diskussionsveranstaltung über die Strategie zur Defossilisierung des Off-Road Sektors. Die Veranstaltung wurde von einer Studienvorstellung zur Lebenszyklusanalyse von der Treibhausgas-Emissionen von typischen Baumaschinen unseres Mitglieds Liebherr in Kooperation mit Frontier Economics eingeleitet. Das Ergebnis der Studie zeigt, dass alle Technologien benötigt werden, um fossile Kraftstoffe zu ersetzen. Es zeigt sich hier erneut, dass eine auspuffbasierte Betrachtung der Emissionen eine politisch falsche Strategie ist und erneuerbare Kraftstoffe erforderlich sind, um unterschiedliche Anwendungen und Anforderungen zu bedienen. Im Anschluss erfolgte eine Podiumsdiskussion unter Teilnahme von *Nordic Electrofuel*, *Deutz*, *Stihl* und *Infinium*. Vielen Dank an alle Beteiligten für die interessanten Präsentationen. Die Aufzeichnung der Veranstaltung finden Sie [hier](#). Die Studie ist [hier](#) öffentlich zugänglich.

Zukünftige Veranstaltungen



- **Am 5. September ab 18.30 Uhr** organisieren wir in den Räumlichkeiten unseres Brüsseler Büros ein Sommerfest. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen, an dem Fest teilzunehmen. Dazu werden Sie in Kürze eine separate Einladung erhalten. Anmeldung ist bereits jetzt unter: info@efuel-alliance.eu möglich. Wir freuen uns auf Ihr zahlreiches Erscheinen.
- Im September planen wir eine weitere digitale Diskussionsveranstaltung, die sich mit den Auswirkungen des *US Inflation Reduction Act (IRA)* auf die europäische Wirtschaft beschäftigen wird. Ein wesentlicher Bestandteil des IRA ist eine Reihe großzügig ausgelegter Steuergutschriften und Fördermittel, die Anreize für saubere Energietechnologien schaffen sollen. Erhebliche Senkung der Energiepreise und Auswirkungen auf die globalen Energiesysteme und Lieferketten werden dadurch erwartet. Weitere Informationen hierzu werden Sie zeitnah erhalten.
- Vom 05. bis 10. September findet die [IAA Mobility](#) in München statt.
- Vom 05. bis 07. September findet in Winterthur das [Swiss Green Economy Symposium](#) statt.
- Vom 18. bis 19. September veranstaltet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Berlin einen Parlamentarischen Abend und [die Fachkonferenz Wasserstoff in der Mobilität](#).
- Vom 27. bis 28. September wird die Konferenz [Hydrogen Technology Expo](#) in Bremen organisiert.
- Vom 09. bis 13. Oktober findet [World Hydrogen Congress](#) in Rotterdam statt.
- Am 10. Oktober lädt die NOW gemeinsam mit der Maritimen Plattform zum [Zero Emission Shipping Symposium](#) in Hamburg ein.

- Vom 08. bis 09. November findet in Düsseldorf [die Europäische eFuels Konferenz](#) statt, an der wir vertreten sein werden. Für die Mitglieder der eFuel Alliance besteht die Möglichkeit einen Rabatt in Höhe von 15% zu erhalten. Geben Sie einfach bei der Registrierung den Rabattcode EFUMKT-EA ein.
- Am 16. November organisiert das Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Berlin [die Fachkonferenz Klimafreundliche Nutzfahrzeuge](#).

Aktive Mitarbeit bei der eFuel Alliance

Allen unseren Mitgliedern bieten wir die Möglichkeit sich aktiv in die Arbeit der eFuel Alliance einzubringen. Neben unserem **Sherpa-Kreis**, in dem wir in monatlichem Abstand unsere politischen Positionen besprechen, haben wir letztes und dieses Jahr zwei weitere Kreise ins Leben gerufen: **Technische Arbeitsgruppe** und die **Arbeitsgruppe Kommunikation**.

Die Arbeitsgruppe für Kommunikation soll als Plattform für den kreativen Austausch über mögliche Kommunikationsmaßnahmen zu eFuels und für die Koordination der PR-Aktivitäten zwischen der eFuel Alliance und ihren Mitgliedern dienen. Die Arbeitsgruppe tagt 2–3-mal jährlich unter dem Vorsitz des stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der eFuel Alliance Andreas Henke.

Die technische Arbeitsgruppe unter Vorsitz von Dr. Tobias Block geht auf die steigende Nachfrage unserer Mitglieder nach technischen Fragestellungen ein. Sie beschäftigt sich unter anderem mit den Themen Kraftstoffnormen, Präqualifizierung von eFuels-Anlagen und Lebenszyklusanalyse, die im ersten Treffen diskutiert und priorisiert wurden. Die einzelnen Interessensgebiete unserer Mitglieder werden mithilfe von Input von Experten innerhalb und außerhalb der Mitgliedschaft detaillierter diskutiert und durch konkrete nächste Schritte der Arbeitsgruppe herausgestellt. Die technische Arbeitsgruppe soll bis zu vier Mal pro Jahr zusammenkommen.

Wir freuen uns über das bisherige große Interesse und die aktive Teilnahme unserer Mitglieder an den Arbeitsgruppen. Sollten Sie ein Interesse an der Mitarbeit in einer der Arbeitsgruppen haben, kontaktieren Sie bitte Kristine Schmidt per E-Mail schmidt@efuel-alliance.eu.

Gerne möchten wir Ihnen auch unser zweimal in der Woche erscheinendes **Monitoring** vorstellen. Hier informieren wir unsere Mitglieder über die neusten Entwicklungen in der Gesetzgebung auf der EU-Ebene und in Deutschland, über aktuelle Veranstaltungen sowie über relevante Neuigkeiten aus der Presse. Sollten Sie Interesse haben, das Monitoring zu abonnieren, kontaktieren Sie bitte unseren Kollegen Lars Hummel unter hummel@efuel-alliance.eu.

Anleitung zum Mitgliederbereich

Wir möchten Sie herzlich einladen, unseren [Mitgliederbereich](#) auf der Website der eFuel Alliance zu nutzen. Dort finden Sie alle relevanten Dokumente, wie unsere [Antitrust Regelung](#). Nach [der Registrierung im Mitgliederbereich](#) erhalten Sie automatisch eine E-Mail, über die Sie Ihre **Mailadresse verifizieren** müssen – erst dann kann Ihr Account für den Mitgliederbereich freigegeben werden. Dort finden Sie nicht nur die in dem Mitgliederrundbrief angesprochenen Dateien und einen Überblick über die bisherigen Mitgliederupdates, sondern haben auch jederzeit Zugriff auf weitere relevante politische Dokumente wie die Positionspapiere der eFuel Alliance sowie Informationsmaterialien. Sollten sich bei der Anmeldung Fragen ergeben, sind wir jederzeit über info@efuel-alliance.eu für Sie erreichbar.

Bitte zögern Sie nicht, uns zu kontaktieren, sollten Sie Fragen oder Anmerkungen haben.

Ihr Team der eFuel Alliance

