

28. April 2014

Stellungnahme von Neste Oil zum Entwurf eines Zwölften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Die Positionen in Kürze:

- 1a. **Massenbilanzanwendung bei tierischen Fetten zulassen**
- 1b. **Kraftstoffen aus tierischen Fetten auf die Quotenverpflichtung anrechnen**
2. **Nämlichkeitsprinzip explizit im BImSchG lockern**
3. **Beschränkung der Zertifizierung für bestimmte Kraftstoffe ausschließlich über nationale Zertifizierungssysteme explizit abschaffen**
4. **Hydrierte biogene Öle in vollem Umfang als Biokraftstoff anerkennen**

1a. Massenbilanzanwendung bei tierischen Fetten zulassen

Laut § 37b Abs. 8 Nr. 3 des Referentenentwurfs sollen Biokraftstoffe, die vollständig oder teilweise aus tierischen Fetten oder Ölen hergestellt werden, insgesamt nicht auf die Biokraftstoffquote anrechenbar sein. Hierdurch würde die Anwendung der Massenbilanz für teilweise aus tierischen Fetten hergestellte Kraftstoffe de facto ausgeschlossen. Ein Kraftstoff würde entsprechend bereits bei einem minimalen Anteil (beabsichtigt oder nicht) tierischer Fette oder Öle seine Quotenanrechnung verlieren. Bei der Nichtanwendung der in der Nachhaltigkeitsverordnung festgeschriebenen Massenbilanzregelung im Fall von tierfettbasierten Kraftstoffen handelt es sich um einen ungerechtfertigten Markteingriff, der dem eigentliche Ziel, dem Klimaschutz, zuwider läuft und bestimmte Produzenten, die auch in europäische Märkte liefern in denen tierfettbasierte Biokraftstoffe förderungswürdig sind, auf unfaire Weise und entgegen dem freien Warenhandel im europäischen Binnenmarkt, benachteiligt.

Anlagenbetreiber, die große Mengen nachhaltig zertifizierter Rohstoffe unterschiedlicher Art gemeinsam der Vorbehandlung zuführen, bevor sie im Anschluss in Zwischentanks gesammelt und erst dann dem eigentlichen Produktionsprozess zur Herstellung des Biokraftstoffs zugeführt werden, werden benachteiligt. Aufgrund der Tatsache, dass die genaue Abfolge der Einspeisung verschiedener Rohstoffe zumeist nicht vorab genau festgelegt werden kann (Schiffsladungen werden in aller Regel sofort gelöscht und in die Produktion eingespeist sobald sie an der Produktionsanlage eintreffen), einzelne Rohstoff oftmals auch in geringen Mengen zugeführt werden und die Anlage ständig in Betrieb bleibt, ist eine völlig getrennte Zuführung von tierischen Fetten mit einem enormen technischen Aufwand verbunden und nicht wirtschaftlich.

Die Untersagung der Massenbilanzanwendung bedeutet, dass die gesamte Kraftstoff-Produktion aus einer Anlage ihre Quoteneignung verliert, wenn sie in der Anlage mit auch

nur „einem Tropfen“ tierisches Fett oder Öl in Kontakt gerät. So werden Großanlagenbetreiber, die bei der Produktion verschiedene Rohstoffe gleichzeitig einsetzen, dazu gezwungen, Produktionsanlagen komplett tierfettfrei zu halten und Abnehmer in Deutschland ausschließlich aus diesen Anlagen zu beliefern. Der logistische Aufwand erhöht sich erheblich und Beeinträchtigung die Geschäftstätigkeit enorm. Rohstoffe sowie Endprodukte müssen über wesentlich längere Distanzen transportiert werden; die Klima- und Umweltbilanz verschlechtert sich.

Ein Vermischungsverbot, wie in § 37b Abs. 8 Nr. 3 des Referentenentwurfs vorgesehen, lässt sich demnach nicht rechtfertigen. Wenn, dann sollte nur jener Anteil des Biokraftstoffs von der Quotenanrechnung ausgeschlossen werden, der aus tierischen Fetten oder Ölen hergestellt wurde. Die Massenbilanz muss auch bei Kraftstoffen aus tierischen Fetten angewendet werden. Dies würde in Einklang mit dem Grundsatz des § 37b Abs. 1 Satz 2 des Referentenentwurfs stehen, nach dem eine anteilige Anrechnung von Biokraftstoffen möglich ist. Wenn die anteilige Anrechnung für Stoffe gilt, die überhaupt keine Biomasse darstellen, muss dies erst recht für Stoffe gelten, die zwar Biomasse sind, für die aber auch ein anderer Verwertungspfad besteht.

1b. Kraftstoffen aus tierischen Fetten auf die Quotenverpflichtung anrechnen

Die in der Vergangenheit angebrachte Begründung für den Ausschluss von Kraftstoffen auf Basis tierischer Fette und Öle angegebene Verweis auf die Kaskadennutzung und die bestehende Nachfrage aus der oleochemischen Industrie hält einer genaueren Betrachtung nicht stand. In anderen EU-Staaten sind Kraftstoffe aus tierischen Fetten gewollt und werden teilweise aufgrund ihrer besonders guten THG-Bilanz entsprechend besonders gefördert, was derzeit unter anderem zu einer Verlagerung des Vertriebs von Rohstoff und Endprodukt ins europäische Ausland zur Folge hat. Die Bundesregierung sollte daher die Quotenanrechnung von Kraftstoffen aus tierischen Fetten und Ölen zulassen.

2. Lockerung des Nämlichkeitsprinzips in § 7 36. BImSchV

Die bisherige Anforderung zur Wahrung des Nämlichkeitsprinzips aus § 7 Abs. 2 Satz 1 36. BImSchV bewirkt eine enorme Benachteiligung von Betreibern von Großanlagen, die in der Lage sind, eine größere Bandbreite unterschiedlicher, nachhaltig zertifizierter Rohstoffe zur Biokraftstoffproduktion gleichzeitig einzusetzen. Eine völlig getrennte Zuführung von Rohstoffen in Großanlagen ist aus mehreren Gründen nicht möglich. So werden diese Rohstoffe teilweise in sehr kleinen Mengen vertrieben. Gleichzeitig ist die Anzahl der den Produktionsanlagen vorgeschalteten Tanks begrenzt. Zudem können einige Rest- und Abfallstoffe derzeit aufgrund Ihrer Eigenschaften nicht in hohen Anteilen der Verarbeitung zugeführt werden. Aufgrund dieser Einschränkungen ist die Sammlung und getrennte Lagerung dieser Rohstoffe weder wirtschaftlich noch technisch durchführbar. Die Anforderung zur Wahrung der Nämlichkeit bis zum eigentlichen Produktionsprozess hemmt somit derzeit die Nutzung von Rest- und Abfallstoffen und läuft so auch der Zielsetzung zuwider, innovative Technologien zur Nutzbarmachung dieser Rohstoffe zu fördern.

Durch die Umstellung der Biokraftstoffquotenregelungen auf das sog. THG-Modell wird das in § 7 Abs. 2 Satz 1 36. BImSchV enthaltene Nämlichkeitsprinzip durch seine Verknüpfung mit der ab 2015 wegfallenden doppelten Anrechnung obsolet. Die Abschaffung des Nämlichkeitsprinzips in der jetzigen Form sollte daher im Rahmen der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch explizit verankert werden. Eine mögliche Fortschreibung des Nämlichkeitsprinzips aus § 7 Abs. 2 Satz 1 36. BImSchV in Form eines noch zu erarbeitenden, nachgeschalteten Rechtsaktes sollte unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit so weit wie möglich eingeschränkt oder gänzlich aufgegeben werden. Um Großanlagenbetreiber nicht zu unrecht zu benachteiligen muss eine Vermischung unterschiedlicher Rohstoffe zwingend spätestens ab den Zufuhrtanks der Vorbehandlung zulässig sein. Um zeitnah Rechtssicherheit zu schaffen, sollte dies im BImSchG, und nicht in einem untergeordneten Rechtsinstrument, explizit klargestellt werden.

3. Beschränkung der Zertifizierung für bestimmte Kraftstoffe ausschließlich über nationale Zertifizierungssysteme explizit abschaffen

Bestrebungen der Bundesregierung zur Verhinderung möglichen Betrugs sind ausdrücklich zu unterstützen. Im Zuge einer Verhältnismäßigkeitsprüfung muss jedoch auch festgestellt werden, inwieweit durch die Umstellung auf das THG-Modell eine Ungleichbehandlung bei der Nachweisführung verschiedener Rohstoffe überhaupt noch gerechtfertigt ist. Sollte die Bundesregierung zu dem Schluss kommen, dass besondere Anforderungen für die Nachweisführung von Rest- und Abfallstoffen bestehen bleiben müssen, so sollte mit Augenmaß vorgegangen werden. Insbesondere die derzeit bestehende Beschränkung, dass die Zertifizierung ausschließlich über national anerkannte Zertifizierungssysteme abgewickelt werden muss, läuft dem freien Warenverkehr im europäischen Binnenmarkt zuwider und sollte abgeschafft werden. Auch diese Beschränkung sollte im BImSchG, und nicht in einem untergeordneten Rechtsinstrument, explizit klargestellt werden.

4. Hydrierte biogene Öle in vollem Umfang als Biokraftstoff anerkennen

Ausdrücklich zu begrüßen ist die in § 37b Abs. 5 des Referentenentwurfs ausgeführte Klarstellung, dass hydrierte biogene Öle, bei denen die Hydrierung nicht in einem raffinerietechnischen Verfahren gemeinsam mit mineralölstämmigen Ölen erfolgt, in vollem Umfang als Biokraftstoff gelten sollen. Diese Definition steht im Einklang mit den entsprechenden Regularien auf EU-Ebene. § 37b Abs. 5 des Referentenentwurfs muss daher unbedingt beibehalten werden.

Ansprechpartner:
Henrik Erämetsä
Head of Technical Regulation
+358 50 458 4482
henrik.erametsa@nesteoil.com

Neste Oil Corporation

www.nesteoil.com

Postanschrift
POB 95
FI-00095 NESTE OIL
FINNLAND

Besucheradresse
Keilaranta 21
Espoo

Telefon/Fax
+358 10 45811

Unternehmens-ID F11852302-9
Sitz Espoo

Neste Oil

Neste Oil ist ein Raffinerie- und Marketingunternehmen, das sich hauptsächlich auf emissionsarme, hochwertige Verkehrskraftstoffe konzentriert. Das Unternehmen produziert ein umfangreiches Portfolio an wichtigen Erdölzeugnissen und ist der weltweit führende Anbieter von Dieseldieselkraftstoff aus erneuerbaren Rohstoffen.

NEXBTL

Neste Oil produziert in einem selbstentwickelten und patentierten Hydrierverfahren (HVO) den weltweit effizientesten Dieseldieselkraftstoff NEXBTL auf Basis nachwachsender Rohstoffe. Mit einem Produktionsvolumen von zwei Millionen Tonnen zählt das Unternehmen zu den wichtigsten Produzenten von Dieseldieselkraftstoffen aus nachwachsenden Rohstoffen in Deutschland und weltweit. Der Premium-Kraftstoff ist mit allen Dieselmotoren und Kraftstoffvertriebssystemen voll kompatibel, kann sowohl als Beimischung wie auch als Reinkraftstoff eingesetzt. Derzeit werden bereits mehr als zehn verschiedenen Rohstoffen zur Produktion von NEXBTL eingesetzt.

Neste Oil investiert in großem Maßstab in Forschungs- und Entwicklung, wobei der Schwerpunkt auf der Nutzung gänzlich neuer Rohstoffe wie mikrobiellem Öl, Algenöl und Holzabfällen sowie auf der Weiterentwicklung bestehender Alternativen wie Jatrophaöl, Leindotteröl und Tallöl liegt. Im Herbst 2012 hat Neste Oil bereits eine Pilotanlage zur Gewinnung von NEXBTL aus mikrobiellem Öl erfolgreich in Betrieb genommen.

Deutschland nimmt für Neste Oil nicht nur als Absatzmarkt eine bedeutende Stellung ein. Insbesondere durch die Zusammenarbeit mit deutschen Partnern aus der Forschung, der Luftfahrt, der Automobilindustrie, der Mineralölwirtschaft und anderen Technologieträgern, baut Neste Oil seine Expertise stetig aus. So war NEXBTL jener Kraftstoff, der in 2011 bei Linienflügen der Lufthansa erfolgreich eingesetzt wurde.