

MVaK • Unter den Linden 10 • 10117 Berlin

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit (BMU)

Referat IG I 6
Robert-Schuman-Platz 3
53175 Bonn

per E-Mail an:

Berlin, 15.10.2020

**Aktenzeichen: IG I 6 – 5012/010-2020.0001;
Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Weiterentwick-
lung der Treibhausgasminierungs-Quote**

Sehr geehrter ,
sehr geehrter ,

der Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe e.V. repräsentiert 21 Mitglieder, die geeignete pflanzliche Abfall- und Reststoffe, überwiegend gebrauchte Speiseöle sowie Abfallfettsäuren, aufbereiten, zu hochwertigen Kraftstoffen verarbeiten oder mit den Ausgangsstoffen und Fertigprodukten handeln.

Unsere mittelständischen Mitglieder sind bereit, zukünftig einen noch größeren Beitrag zum Klimaschutz im Straßenverkehr zu leisten. Möglich wird dies, weil unsere Mitglieder in den letzten Jahren in die gesamte Wertschöpfungskette investiert haben. Sie investierten sowohl in Herstellungs- und Lagerkapazitäten von abfallbasiertem Biodiesel als auch in die Sammlung und Aufbereitung von gebrauchtem Speiseöl. Als Beispiele seien genannt das von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) geförderte Projekt "Jeder Tropfen zählt" zur Sammlung gebrauchter Speiseöle aus deutschen Haushalten sowie der Aufbau einer Sammlung gebrauchter Speiseöle in anderen EU-Staaten, wie Rumänien, oder Drittstaaten, wie Bangladesch. Ebenso gibt es ein Projekt, welches die Einführung einer Sammlung gebrauchter Speiseöle in Nigeria zum Ziel hat.

Vorstand		Vereinsregister	95 VR 324 75 B
Vorsitzender	Michael Fiedler-Panajotopoulos	Sitz des Vereins	Berlin
Stellvertreter	Thorsten Cammann, Norbert Dall, Thomas Langmandel, Ewald-Marco Münzer	USt-IdNr.	DE288836667
Schatzmeister	Michael Lendl	Bankverbindung	UniCredit Bank AG/HypoVereinsbank
Geschäftsführer	Detlef Evers	IBAN	DE47 7902 0076 0019 2006 63
		BIC	HYVEDEMM455

-2-

Zum vorliegenden Referentenentwurf möchten wir wie folgt Stellung nehmen.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit sieht vor, mit dem vorliegenden Entwurf Vorgaben aus der Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II) umzusetzen.

Wir verstehen aber auch, dass mit diesem Referentenentwurf eine Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom 12. März 2018 umgesetzt werden soll. Im Koalitionsvertrag heißt es in den Zeilen 3505-3507: „Wir wollen die THG-Quote weiterentwickeln, um die Produktion von Biokraftstoffen abfall- und reststoffbasiert sowie auf Pflanzenbasis zu unterstützen.“

Artikel 25 RED II wiederum gibt vor, dass „[...] jeder Mitgliedstaat die Kraftstoffanbieter [verpflichtet], dafür zu sorgen, dass der Anteil erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors bis 2030 einem von dem betreffenden Mitgliedstaat festgelegten indikativen Zielpfad entsprechend mindestens 14 % beträgt (Mindestanteil).“

Wir weisen darauf hin, dass in Artikel 25 RED II vom „Energieverbrauch des Verkehrssektors“ gesprochen wird, welcher nach unserem Verständnis und entgegen Ihrer Interpretation zumindest die Binnenschifffahrt und den innerstaatlichen Luftverkehr mit einschließt. Außerdem gibt Artikel 25 RED II vor, einen „Anteil erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors“ von mindestens 14 Prozent zu erreichen. Ein Wert, der überschritten werden darf, sollten es die nationalen Klimaziele erfordern.

Des Weiteren möchten wir auf das am 18.12.2019 in Kraft getretene Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) verweisen. Um die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen, legt Anlage 2 zu § 4 KSG auch maximal zulässige Jahresemissionsmengen für den Verkehr fest. Diese verringern sich linear von 150 Mio. Tonnen CO₂-eq in 2020 auf 95 Mio. Tonnen CO₂-eq in 2030 und damit um etwa 5 Millionen Tonnen pro Jahr.

Und nicht zuletzt wird im Integrierten Nationalen Energie- und Klimaplan auf der Seite 49, Tabelle A9 erklärt, dass zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 ein Anteil von 27 Prozent erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch für den Verkehrssektor für das Jahr 2030 erforderlich sei.

Der nun vorgelegte Referentenentwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote ist nach unserem Verständnis weder mit den klimapolitischen Zielen der Bundesregierung vereinbar, noch setzt er vollumfänglich die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag um.

Während das KSG eine lineare Minderung der Verkehrsemissionen vorsieht, soll gemäß Referentenentwurf die sogenannte Treibhausgasminderungs-Quote gemäß § 37a Abs. 4 BImSchG bis 2025 unverändert bleiben und dann ab 2026 auf lediglich 7,25 Prozent erhöht werden.

Und während der Koalitionsvertrag festschreibt, die Produktion von Biokraftstoffen abfall- und reststoffbasiert sowie auf Pflanzenbasis unterstützen zu wollen, muss aufgrund des vorliegenden Referentenentwurfes in Verbindung mit dem Referentenentwurf einer Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote davon ausgegangen werden, dass der Absatz und damit die Produktion dieser Kraftstoffe bis 2030 rückläufig sein wird.

Dies vorausgeschickt wäre die Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote auszurichten an den Minderungszielen aus dem KSG und zusätzlich an der Verfügbarkeit aller nachhaltigen Erfüllungsoptionen für den Verkehrssektor. Aus unserer Sicht können wir es uns nicht leisten, auch nur auf eine nachhaltige Erfüllungsoption zu verzichten, wenn wir unsere Klimaziele erreichen wollen.

Nachfolgend unsere Handlungsempfehlungen.

1. § 37a Abs. 4 BImSchG

Wir erachten es als zwingend erforderlich, die Treibhausgasminderungs-Quote für das Jahr 2021 auf mindestens 7 Prozent zu erhöhen und diese bis einschließlich 2025 um mindestens 1 Prozent pro Jahr weiter zu erhöhen. Ab dem Jahr 2026 sollte die Treibhausgasminderungsquote dann um mindestens 2,5 Prozent pro Jahr erhöht werden.

	THG-Minderungs-Quote
	mindestens (%)
2021	7,00
2022	8,00
2023	9,00
2024	10,00
2025	11,00
2026	13,50
2027	16,00
2028	18,50
2029	21,00
2030	23,50

Andernfalls sehen wir nicht nur die Klimaziele der Bundesregierung gefährdet sondern vielmehr auch unsere Mitglieder ernsthaft in ihrer Existenz bedroht, da bei geringerer Treibhausgasminderungs-Quote abfallbasierte Biokraftstoffe durch andere Erfüllungsoptionen wie fortschrittliche Biokraftstoffe, grünen Wasserstoff und insbesondere E-Mobilität einschließlich deren Mehrfachanrechnung Schritt für Schritt vom Markt verdrängt würden.

Würde die Treibhausgasreduzierungsquote nicht in einer Form erhöht werden, die es abfallbasierten Biokraftstoffen dauerhaft ermöglicht, bei Ausschöpfung ihres vollen Potenzials darin Platz zu finden, würde Deutschland die Kraftstoffe verlieren, die bereits in 2018 die Emissionen des Straßenverkehrs um etwa 3,6 Mio. Tonnen CO₂-eq gemindert haben.

Wir regen deshalb an, in solch einem Szenario eine ausreichend hohe Unterquote für abfallbasierte Biokraftstoffe einzuführen, um deren Beitrag zum Klimaschutz, Umweltschutz und Gesundheitsschutz sowie zur regionalen Wertschöpfung dauerhaft zu sicherzustellen.

2. Ergänzung eines § 37a Abs. 4b BImSchG

Wir schlagen vor, einen Absatz 4b einzufügen, der Verpflichteten vorgibt, in der Binnenschifffahrt einen Anteil dort verwendeter Schiffskraftstoffe durch Kraftstoff aus erneuerbaren Energien biogenen Ursprungs zu ersetzen.

Da es in der Binnenschifffahrt bereits eine Vielzahl technischer Motorenfreigaben für eine anteilige bis reine Biokraftstoffverwendung gibt, könnte mit einer solchen Maßnahme auch die Binnenschifffahrt einen schnell wirksamen Beitrag zu den Klimazielen der Bundesregierung leisten.

3. § 37a Abs. 5 (5.) BImSchG

Die Bundesregierung sollte kritisch überprüfen, ob die Anrechnung sogenannter Upstream-Emissionsminderungen (UER) auf die Treibhausgasquote gemäß der Verordnung zur Anrechnung von Upstream-Emissionsminderungen auf die Treibhausgasquote (UERV) mit den nationalen Klimazielen und dem Ziel, den Anteil nachhaltiger erneuerbarer Energien im Verkehrssektor zu erhöhen, weiterhin vereinbar ist.

Aus unserer Sicht ist das nicht der Fall. Die Anrechnung von UER leistet keinen Beitrag zum nationalen Klimaschutz, fördert vielmehr die Verwendung nicht-nachhaltiger fossiler Kraftstoffe und hemmt den Ausbau erneuerbarer Energien.

Wir schlagen deshalb vor, Punkt (5.) ersatzlos zu streichen. Zumindest aber sollte die Anrechenbarkeit von UER gemäß § 3 (2) UERV auf einen Anteil deutlich unter 1,2 Prozent begrenzt werden.

3. Anfügung eines Buchstaben (c) im § 37 d Absatz 2 Nr. 11 BImSchG

Es bleibt in der gewählten Formulierung unklar, wie die erzeugten Treibhausgasreduzierungen der energetischen Menge elektrischer

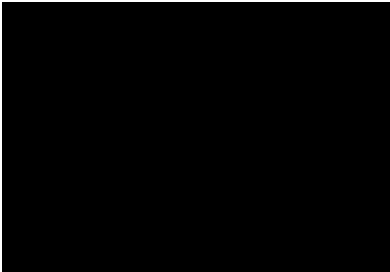
-5-

Stroms, die nicht von Dritten der zuständigen Stelle mitgeteilt werden, zuverlässig ermittelt werden sollen. Mit dem Anspruch, dass nur glaubwürdige und nachvollziehbare Klimaschutzmaßnahmen eingeführt werden sollten, empfehlen wir die Streichung der vorgesehenen Anfügung.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass wir zum Referentenentwurf einer Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote mit separatem Schreiben Stellung nehmen.

Mit freundlichem Gruß

Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe e.V.



Geschäftsführer