

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 einer Verordnung zur Festlegung  
weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminde-  
rungs-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,

---

**Vorstand**

Vorsitzender Michael Fiedler-Panajotopoulos  
Stellvertreter Thorsten Cammann, Norbert Dall,  
Thomas Langmandel, Ewald-Marco Münzer  
Schatzmeister Michael Lendl

**Geschäftsführer** Detlef Evers

**Vereinsregister**

Sitz des Vereins 95 VR 324 75 B

Berlin

**USt-IdNr.**

DE288836667

**Bankverbindung**

IBAN UniCredit Bank AG/HypoVereinsbank  
DE47 7902 0076 0019 2006 63  
BIC HYVEDEMM455

-2-

oder Drittstaaten, wie Bangladesch. Ebenso gibt es ein Projekt, welches die Einführung einer Sammlung gebrauchter Speiseöle in Nigeria zum Ziel hat.

Dies vorausgeschickt möchten wir zum vorliegenden Referentenentwurf wie folgt Stellung nehmen.

### **1. Änderung des § 1 Abs. 2 38. BImSchV**

Der Entwurf sieht vor, den Artikel 25 Abs. 1 RED II (Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001) mit dem darin vorgegebenen Minimalziel von „mindestens 14 Prozent“ erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors bis 2030 umzusetzen.

Diese Zielsetzung ist aus unserer Sicht nicht ausreichend, um die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen.

So wird im Integrierten Nationalen Energie- und Klimaplan auf der Seite 49 in 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.

Und die Energierferenzprognose des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) aus dem Jahr 2014 sieht auf Seite 286 einen Zielwert allein für flüssige erneuerbare Kraftstoffe am Endenergieverbrauch im Verkehrssektor von 20 Prozent als erforderlich an, um bei gleichzeitig steigender Elektromobilisierung des Verkehrs und Nutzung von Biomethan die Klimaziele der Bundesregierung in 2030 zu erreichen.

Wir schlagen deshalb vor, Absatz 2 dahingehend zu ändern, dass der angestrebte Mindestanteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 auf 27 Prozent höht wird.

### **2. Änderung des § 1 Abs. 2 (2.) 38. BImSchV sowie Einfügung eines § 13a 38. BImSchV (Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen)**

Der Vorschlag, die Obergrenze für die Anrechenbarkeit abfallbasierter Biokraftstoffe auf 1,9 Prozent anzuheben, unterstreicht einerseits die Bedeutung dieser besonders nachhaltigen Biokraftstoffe für Klimaschutz, Umweltschutz und menschlichen Gesundheitsschutz.

Andererseits unterbindet eine Obergrenze von 1,9 Prozent aber nicht nur das vollständige Ausschöpfen des verfügbaren Potentials abfallbasierter Biokraftstoffe. Eine solche Obergrenze friert vielmehr die bereits 2018 in Verkehr gebrachte Menge ein. Zudem reduziert sie als fixe Obergrenze Jahr für Jahr die

in Verkehr gebrachte absolute Menge und damit den Beitrag dieser Kraftstoffe zum Klimaschutz.

Dies liegt zum einen darin begründet, dass die 1,9 Prozent Obergrenze im vorliegenden Referentenentwurf auf den Gesamtenergieverbrauch ausschließlich des Straßenverkehrs bezogen wird. Artikel 27 Abs. 1 (b) RED II dagegen besagt, dass die Obergrenze auf den Energiegehalt der auf dem Markt für den Verbrauch oder die Nutzung bereitgestellten Kraftstoffe für den Verkehr bezogen werden sollte. 2018 lag der End-Energieverbrauch „Straßenverkehr“ laut BMVI-Bericht „Verkehr in Zahlen 2019/2020“, Seite 303, bei 2.204 PJ. De facto ist eine Obergrenze von 1,9 Prozent damit einem Absatzpotential von 1,1 Mio. Tonnen abfallbasierter Biokraftstoffe gleichzusetzen, welche exakt der Menge entspricht, die bereits in 2018 in Verkehr gebracht wurde.

Zum anderen muss davon ausgegangen werden, dass der Gesamtenergieverbrauch des Straßenverkehrs in den nächsten Jahren kontinuierlich zurückgehen wird, sodass eine fixe Obergrenze Jahr für Jahr zu einer Verringerung der in Verkehr gebrachten Menge abfallbasierter Biokraftstoffe führen würde. Basierend auf einer fixen Obergrenze von 1,9 Prozent erwarten wir einen Absatzrückgang von etwa 100.000 t in 2030.

Bedenkt man nun, dass sich unsere Mitglieder nicht nur in Deutschland sondern weltweit darum bemühen, die Sammlung gebrauchter Speiseöle einzuführen bzw. auf Haushalte auszudehnen, so hat eine fixe Obergrenze von lediglich 1,9 Prozent (wie übrigens jede andere Obergrenze auch) eine fatale Signalwirkung. Sie wirkt demotivierend, weil für all diese Projekte nicht absehbar ist, ob es für die zusätzlich gesammelten Altspeiseöle überhaupt noch eine Verwendung geben wird.

Damit würde gleichzeitig riskiert, dass gebrauchte Speiseöle in den Ländern, wo die Sammlung in erster Linie dem Gesundheitsschutz der Menschen dienen soll, weniger gesammelt würden und somit das übermäßig gebrauchte Öl im Nahrungsmittelkreislauf verbliebe und weiter die Gesundheit der Menschen gefährdet.

Und nicht zuletzt begrenzt die Bundesregierung mit einer fixen Obergrenze von nur 1,9 Prozent eine ihrer wertvollsten und nachhaltigsten Optionen zur Minderung der Treibhausgasemissionen des Fahrzeugbestandes und zum Erreichen ihrer kurzfristigen Klimaziele für den Verkehrssektor aus dem Bundes-Klimaschutzgesetz.

### **Keine Einführung einer Obergrenze im Verlauf eines Quotenjahres**

Darüber hinaus sollte eine Obergrenze für abfallbasierte Biokraftstoffe nicht im Verlauf eines Quotenjahres eingeführt werden. Dies würde zu vermeidbaren Planungsschwierigkeiten und administrativem Aufwand für alle Marktteilnehmer und damit auch zu einem zusätzlichen Kontrollaufwand für die Quotenstelle führen.

### **Handlungsempfehlung: Anhebung der Obergrenze und schrittweise Anpassung**

Wir schlagen vor, beginnend mit dem Quotenjahr 2022 eine Obergrenze von 2,5 Prozent einzuführen. Diese würde der zukünftigen Anrechenbarkeit von Tierfetten der Kategorien 1 und 2 sowie aktuell laufenden Sammelprojekten die erforderliche Absatz-Perspektive geben.

2024 sollte die Obergrenze dann auf 2,75 Prozent steigen und in 2026 auf 3 Prozent, um damit laufenden und neuen Sammelprojekten weitere Absatz-Perspektive zu geben sowie dem abnehmenden Gesamtenergieverbrauch des Straßenverkehrs in den kommenden Jahren Rechnung zu tragen und gleichzeitig sicherzustellen, das Potenzial abfallbasierter Biokraftstoffe vollständig auszuschöpfen.

	<b>Obergrenze (%)</b>
<b>2021</b>	-
<b>2022</b>	2,50
<b>2023</b>	2,50
<b>2024</b>	2,75
<b>2025</b>	2,75
<b>2026</b>	3,00
<b>2027</b>	3,00
<b>2028</b>	3,00
<b>2029</b>	3,00
<b>2030</b>	3,00

Darüber hinaus sollte die Bundesregierung schon heute festlegen, dass im Fall einer Aufnahme weiterer Ausgangsstoffe in Anlage 4 38. BImSchV die Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen entsprechend der Verfügbarkeit dieser neuen Ausgangsstoffe automatisch angehoben wird.

### **3. Änderung des § 1 Abs. 2 (5.) 38. BImSchV sowie des § 5 Abs. 1 38. BImSchV**

Wir erachten die Anrechenbarkeit elektrischen Stroms, der im Verpflichtungsjahr von Letztverbrauchern nachweislich zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb aus dem Netz entnommen wurde, mit dem Vierfachen seines Energiegehalts auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen als eine ungerechtfertigte Bevorzugung gegenüber anderen Erfüllungsoptionen, insbesondere solchen, deren Produktion strengen Nachhaltigkeitsanforderungen unterliegen, und als keinen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz.

-5-

Wir schlagen deshalb vor, entweder von einer vierfachen Anrechnung abzusehen oder diese zwingend an die Erfüllung gleich strenger Nachhaltigkeitsanforderungen zu knüpfen, wie sie heute für Biokraftstoffe gemäß Biokraft-NachV gelten.

#### **4. Änderung des § 37 b Abs. 8 Satz 2 BImSchG in Verbindung mit einer Änderung des § 9 Abs. 1 36. BImSchV**

Um Biokraftstoffe, die aus tierischen Fetten oder Ölen der Kategorien 1 und 2 hergestellt werden, auf die Erfüllung der Verpflichtung nach § 37a Abs. 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Abs. 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes anrechnen zu können, bedarf es aus unserer Sicht zusätzlich einer Anpassung des § 3 Ziff. 9. BiomasseV und des § 2 (11) Biokraft-NachV.

#### **5. Sonstiges**

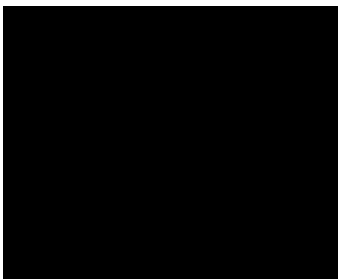
Für die heute und in Zukunft verfügbaren gebrauchten Speiseöle und Tierfette gibt es in Deutschland ausreichend Verarbeitungskapazitäten, um daraus abfallbasierten Biodiesel mit einer Treibhausgasminderung größer 90 Prozent herzustellen.

Wir begrüßen deshalb, dass eine Anrechnung von mitverarbeiteten biogenen Ölen auf die Treibhausgasquote gemäß § 10 37. BImSchV ab 2021 nicht länger vorgesehen wird.

Abschließend möchten wir noch darauf hinweisen, dass wir zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote mit separatem Schreiben Stellung nehmen.

Mit freundlichem Gruß

**Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe e.V.**



Geschäftsführer