

Berlin, 15. Oktober 2020

**Stellungnahme zum Referentenentwurf der Bundesregierung****Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der  
Treibhausgasminderungsquote**

(Stand: 22. September 2020)

**Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen  
zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote**

(Stand: 24. September 2020)

Der Mineralölwirtschaftsverband als die Interessenvertretung eines Großteils der Verpflichteten bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und nimmt diese hiermit gerne wahr.

**I. Allgemeines**

Mit der Renewable Energy Directive II (RED II) hat die EU eine umfangreiche und sehr komplexe Regulierung zur Förderung von erneuerbaren Energien beschlossen. Im Rahmen der nationalen Umsetzung, die bis zum 30. Juni 2021 vorgesehen ist, sieht der MWV eine große Chance, wichtige Impulse für die Markteinführung und Nutzung essenzieller Klimaschutztechnologien zu setzen.

Dabei sollte ein besonderes Augenmerk auf gezielte Investitionsanreize und geeignete Rahmenbedingungen für erneuerbare Kraftstoffe gerichtet werden. Diese sind in vielen Anwendungsgebieten unverzichtbar und werden bereits zeitnah in großem Umfang benötigt. Der EU-Raffineriesektor hat sich im Rahmen der Vision 2050 und der Strategie „Clean Fuels for All“ dazu bereiterklärt, durch die Entwicklung von klimafreundlichen Kraftstoffen unter entsprechenden Rahmenbedingungen einen wichtigen Beitrag zur Klimaneutralität im Straßenverkehr bis 2050 zu leisten und die Weichen für einen klimaneutralen Schiff- und Luftfahrtsektor zu stellen.

Ziel der hier beschriebenen Ergänzungen und Änderungsvorschläge zu den o. g. Entwürfen des Bundesumweltministeriums (BMU) ist es, die Ausgestaltungsmöglichkeiten der RED II so zu nutzen, dass unsere Branche sowohl kurz- als auch langfristig mit innovativen, nachhaltigen Kraftstoffen einen bestmöglichen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann. Die Schaffung eines verlässlichen Investitionsumfelds sowie gezielte Anreize für Zukunftstechnologien wie z. B. grüner Wasserstoff, fortschrittliche Biokraftstoffe oder strombasierte Kraftstoffe sind dafür von besonderer Bedeutung.

**1. Ambitionierte langfristige THG-Minderungsziele bis 2030 jetzt festlegen**

Mit der Umsetzung der RED II sollte ein signifikanter Beitrag zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor erbracht werden. In diesem Zusammenhang ist unsere Branche bereit, umfangreiche Investitionen im Bereich klimafreundlicher Kraftstoffe zu tätigen. Aufgrund der langen Betriebsdauer von entsprechenden Anlagen muss Klarheit über den langfristigen Mengenbedarf bis 2030 und darüber hinaus herrschen. Die wie im BMU-Entwurf vorgeschlagene Festlegung der Treibhausgasreduktion (THG-Quote) bis lediglich 2026 ist dafür unzureichend. Eine ambitionierte THG-Quote sollte bereits jetzt bis mindestens 2030 festgelegt werden. Bei der Formulierung ihres konkreten Zieles muss der Gesetzgeber grundsätzlich neben der Verfügbarkeit und den Kosten erneuerbarer Energieträger auch deren realen Bei-

trag zur CO<sub>2</sub>-Senkung sowie soziale und wirtschaftliche Effekte eines gewählten Dekarbonisierungspfadens mit in Betracht ziehen. Auf der Grundlage robuster Annahmen sollte dann ein THG-Quotenziel definiert werden.

Die Mitglieder des MWV halten vor diesem Hintergrund eine THG-Quote in der Größenordnung von 14 % in 2030 für sinnvoll und machbar, wenn die Erfüllungsoptionen gemäß den Forderungen in dieser Stellungnahme ausgestaltet werden. Um einen Markthochlauf von neuen Technologien zu berücksichtigen, sollte sich diese Quote bis 2025 moderat, und danach ambitionierter an den Zielwert annähern.

## **2. Co-Processing als generelle Erfüllungsoption in das BImSchG aufnehmen**

Die Mitverarbeitung von Abfall- und Reststoffen, synthetischen Komponenten sowie Biomasse in Raffinerien (Co-Processing) ist eine Schlüsseltechnologie für die flächendeckende Einführung von fortschrittlichen nachhaltigen Kraftstoffen, Brennstoffen und Grundstoffen für die Industrie. Fossile Rohstoffe werden in Raffinerien schrittweise durch erneuerbare Komponenten ersetzt und ermöglichen unserer Industrie und den Nutzern unserer Produkte eine rasche Transformation zur Klimaneutralität.

Zunächst ist kurzfristig eine Kontinuität der bestehenden und nach 2020 auslaufenden Regelungen zu Co-Processing zu gewährleisten.

Um langfristig orientierte Investitionsentscheidungen für klimafreundliche Produkte in Raffinerien treffen zu können, ist eine entsprechende Rechtssicherheit erforderlich. Daher muss Co-Processing im BImSchG als generelle Erfüllungsoption zugelassen und nicht erst in Verordnungen in Einzelfällen erlaubt werden. Zudem ist durch das BMU zeitnah ein Entwurf der 37. BImSchV vorzulegen, da hier für Investitionsentscheidungen notwendige Details festgelegt werden. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang die Etablierung eines geeigneten, praktikablen Bilanzierungsverfahrens.

## **3. Anrechenbarkeit von grünem Wasserstoff schnell umsetzen**

Essentielle Technologien wie die Mitverarbeitung von grünem Wasserstoff in Raffinerien (gem. BImSchG § 37a Abs. 5 Nr. 7) müssen durch Mehrfachanrechnung gefördert werden. Im Sinne der Diversifizierung des Energiemixes ist eine Gleichbehandlung mit Elektrizität im Straßenverkehr, mindestens jedoch eine Doppelanrechnung vorzusehen.

Damit die Industrie zeitnah mit der Investition in Anlagen beginnen kann, müssen verbindliche Details (z. B. über Strombezug, Bilanzierung und Anrechnungsfaktor) zeitgleich mit dem Gesetz umgesetzt werden. Wegen des noch fehlenden delegierten Rechtsaktes auf europäischer Ebene, der frühestens Ende 2021 vorliegen wird, sollte dies zunächst im Rahmen einer Experimentierklausel umgesetzt werden. Dies kann dann als Grundlage für die Diskussion zur Ausgestaltung des entsprechenden delegierten Rechtsaktes auf europäischer Ebene dienen. Dabei muss selbstverständlich auf Investitions- und Rechtssicherheit für bestehende Anlagen geachtet werden.

Die Wasserstoffstrategie der Bundesregierung geht in Deutschland von einem Bedarf an klimaneutralen Wasserstoff von 90-110 TWh im Jahr 2030 aus. Dies geht weit über die bisher geplante inländische Menge von 14 TWh grünem Wasserstoff hinaus. Daher sollten auch differenzierte Anreize für andere Arten klimafreundlichen Wasserstoffs wie z. B. blauer Wasserstoff gesetzt werden.

## **4. Anreize für erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBOs) ausweiten**

Mit der Einführung einer Quote für PtL-Kerosin verdeutlicht der vorliegende Entwurf die zukünftige Bedeutung strombasierter Kraftstoffe. Durch diese sektorenspezifische Ausgestaltung sind jedoch hohe Umsetzungskosten zu erwarten, da bei der Produktion und Verarbeitung von PtL-Kerosin prozessbedingt weitere synthetische Komponenten für Benzin- und Dieselmotoren entstehen (Kuppelproduktion). Diese Mehrkosten müssten weitgehend von der Luftfahrtindustrie getragen werden.

Um die Mehrkosten dieser Produktströme besser zwischen den Sektoren zu verteilen, fordert der MWV eine Doppelanrechnung von erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs. Neben der besseren Anrechenbarkeit von prozessbedingten Nebenprodukten aus der PtL-Kerosin-Produktion würde dies zusätzliche Anreize, etwa für die Nutzung von grünem Wasserstoff im Schwerlastverkehr und weiteren Anwendungsgebieten schaffen.

## **5. Klimaschutzpotenzial von klimafreundlichen Kraftstoffen vollständig nutzen**

Das verbleibende THG-Budget bis zum Erreichen der Klimaneutralität ist begrenzt. Daher müssen sämtliche Möglichkeiten zur Vermeidung von THG-Emissionen im Verkehrssektor voll ausgeschöpft werden.

Die massive, kurzfristige Herabsetzung der Anrechnungsgrenze von konventionellen Biokraftstoffen ab 2022 ist deshalb abzulehnen – sowohl was die Möglichkeit der THG Reduktion im Verkehrsbereich betrifft, als auch hinsichtlich der Planungs- und Investitionssicherheit mehrerer betroffener Branchen. Die schrittweise Herabsetzung der aktuellen Anrechnungsgrenze darf deshalb frühestens ab 2024 erfolgen und muss mit dem ansteigenden Mindestanteil von fortschrittlichen Biokraftstoffen harmonisiert werden. Die relativen Anrechnungslimits für Biokraftstoffe müssen regelmäßig an die absolut nachhaltig verfügbaren Rohstoffmengen angepasst werden und bei einem Rückgang des Gesamtenergiebedarfs im Verkehrssektor entsprechend erhöht werden.

Die Nutzung wiederverwerteter kohlenstoffhaltiger Kraftstoffe (RCFs) wird in der RED II ermöglicht, da diese ebenfalls dazu beitragen können, im Sinne einer Kreislaufwirtschaft zur Diversifizierung der Energieversorgung und der Dekarbonisierung des Verkehrssektors beizutragen. Daher müssen auch wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe als Erfüllungsoption für die THG-Quote berücksichtigt werden.

Fossile Energieträger sind weiterhin mit ihrem tatsächlichen Emissionswert bei der Berechnung der THG-Quote zu berücksichtigen, da durch die Aufrechterhaltung bzw. die Etablierung entsprechender Versorgungsinfrastruktur (wie LPG-, CNG- und LNG-Tankstellen) die zukünftige Nutzung durch nachhaltige Alternativen aus erneuerbaren Energien sichergestellt werden kann.

Die vorgesehene Begrenzung von abfallbasierten Biokraftstoffen wird vom MWV abgelehnt.

## DIE UMSETZUNGSVORSCHLÄGE IM DETAIL

In den folgenden Abschnitten geben wir detaillierte Hinweise mit Bezug auf die entsprechenden Regelungen im BImSchG sowie den dazugehörigen Verordnungen.

### II. Zum Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote

#### 1. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe f) Doppelbuchstabe bb): § 37a Absatz 4 Satz 2 (Quotenhöhe)

Hierzu verweisen wir auf Abschnitt 1 dieser Stellungnahme.

#### 2. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe h) § 37a Absatz 5 Nr. 6 (Inverkehrbringen von flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs)

Hierzu verweisen wir auf Abschnitt 4 dieser Stellungnahme. In der 37. BImSchV ist darüber hinaus eine entsprechende Mehrfachanrechnung dieser Erfüllungsoption vorzusehen.

Ferner benötigen die Verpflichteten jetzt Klarheit. Ein Abwarten, bis der entsprechende delegierte Rechtsakt der Europäischen Kommission – voraussichtlich zum 31. Dezember **2021** - vorliegt, ist unzumutbar.

#### 3. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe h) § 37a Absatz 5 Nr. 7 (Inverkehrbringen von flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs)

Hierzu verweisen wir auf Abschnitt 3 dieser Stellungnahme. In der 37. BImSchV ist darüber hinaus eine entsprechende Mehrfachanrechnung dieser Erfüllungsoption vorzusehen.

Ferner benötigen die Verpflichteten jetzt Klarheit. Ein Abwarten, bis der entsprechende delegierte Rechtsakt der Europäischen Kommission – voraussichtlich zum 31. Dezember **2021** - vorliegt, ist unzumutbar.

#### 4. Zu Artikel 1 Nr. 4: § 37b Absatz 8 Nr.1: Mitverarbeitung

Hierzu verweisen wir auf Abschnitt 2 dieser Stellungnahme. Die fehlende Anrechenbarkeit der Mitverarbeitung ist aus dem Gesetz zu streichen und die Anrechnung auf die nationale THG-Quote zeitlich unbegrenzt zuzulassen.

Die Verpflichteten benötigen jetzt Klarheit, dass die Mitverarbeitung auch in den Folgejahren anrechenbar ist. Die zeitliche Begrenzung ist ausgesprochen kontraproduktiv für Investitionsentscheidungen auch ausländischer Investoren, die jetzt getroffen werden. Ein Abwarten, bis der entsprechende delegierte Rechtsakt der Europäischen Kommission – voraussichtlich zum 31. Dezember **2021** - vorliegt, ist unzumutbar. Der Ordnungsgeber sollte hier im nationalen Recht vorgehen und das in Europa entsprechend einbringen. Dies könnte im Sinne einer Experimentierklausel ausgestaltet werden und als Blaupause für die Diskussion auf der europäischen Ebene zur konkreten Ausgestaltung des delegierten Rechtsaktes dienen. Sie verlieren dann ihre Gültigkeit mit der Verabschiedung des delegierten Rechtsaktes durch die EU-Kommission.

Ferner müssen alle Mitverarbeitungen – nicht nur die Hydrierung wie in der aktuellen 37. BImSchV - vollumfänglich zugelassen werden. Die nationale Begrenzung auf die Hydrierung

setzt die Vorgaben des geltenden EU-Rechts nicht vollständig um: dort umfasst die Verarbeitung jede Veränderung während des Lebenszyklus eines gelieferten Kraftstoffs oder Energieträgers, die zu einer Veränderung der Molekularstruktur dieses Erzeugnisses führt.

Weitere Einzelheiten zur Mitverarbeitung sind in einer novellierten 37. BImSchV aufzunehmen. U. a. muss die Nachweismethode an das EU-Recht angepasst werden, nach dem die Menge des mitverarbeiteten Biokraftstoffs gemäß Teil C Ziffer 17 des Anhangs IV der Richtlinie 98/70/EG anhand der Energiebilanz und der Effizienz des Mitverarbeitungsprozesses bestimmt wird. Benötigt wird also die massenbilanzielle Anrechnung.

## **5. Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a) Doppelbuchstabe bb): § 37b Absatz 8 Satz 1 Nr. 3: Tierische Öle und Fette**

Biokraftstoffe, die vollständig oder teilweise aus tierischen Fetten und Ölen der Kategorie 1 und 2 gemäß Artikel 7 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 hergestellt wurden, sind nunmehr auf die THG-Quoten anrechenbar. Das ist zu begrüßen. Darüber hinaus müssen auch Biokraftstoffe, die vollständig oder teilweise aus tierischen Fetten und Ölen der Kategorie 3 hergestellt wurden, auf die THG-Quote anrechenbar sein. Dies ist in anderen Ländern der Fall und wird dazu führen, dass diese Produkte weiterhin exportiert werden.

Ferner müssen tierische Fette und Öle in die Biokraftstoffnachhaltigkeitsverordnung integriert werden, so dass eine massenbilanzielle Nachweisführung sowie die Nutzung der Datenbank Nabisy der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) für diese Produkte ermöglicht wird. Zudem erscheint eine entsprechende Anpassung der Biomasseverordnung notwendig.

## **6. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b) Doppelbuchstabe cc): § 37c Absatz 2 Satz 4 (Abgabe 70 €/GJ für Nichterfüllung der Unterquote Flugturbinenkraftstoff)**

Verschiedene Studien zeigen, dass die Herstellungskosten dieser Kraftstoffe zu Beginn des Markthochlaufs höher liegen könnten als die hier vorgesehene Ausgleichsabgabe. Daher muss zunächst eine höhere Abgabe festgelegt werden, bis erste Kostensenkungspotenziale realisiert werden können.

## **7. Zu Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b) Doppelbuchstabe ff): § 37c Absatz 2 Satz 5 (Abgabe 600 €/t CO<sub>2</sub> für Nichterfüllung der THG-Quote)**

Verpflichtete haben bereits Verträge geschlossen, um die Erfüllung der THG-Quote **im Jahr 2021** (teilweise) auf einen Dritten zu übertragen.<sup>1</sup> Die jetzt vorgesehenen Änderungen in der Abgabenhöhe greifen nachträglich in diese Verträge ein und dürfen daher erst für das Verpflichtungsjahr 2022 Anwendung finden.

## **8. Zu Artikel 1: § 37f Berichtspflicht über Kraftstoffe und Energieerzeugnisse**

§ 37f BImSchG sieht in Verbindung mit Teil 4 der 38. BImSchV diverse Berichtspflichten für die nationalen Quotenverpflichteten vor, die auf die Richtlinie EU 2015/652 zurückgehen. Artikel 56 der Verordnung (EU) 2018/1999 vom 11. Dezember 2018 hat diese Richtlinie geändert und streicht alle Angaben zu Ursprung sowie Erwerbssort, ist schon seit Dezember 2018 in Kraft und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Damit entfallen diese Teile der ohnehin administrativ aufwändigen Berichtspflicht. Die Angaben zu Ursprung und Erwerbssort sind aus der Berichtspflicht auszunehmen.

---

<sup>1</sup> § 37a Absätze 6 und 7 BImSchG

### **III. Zur Siebenunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen und mitverarbeiteten biogenen Ölen auf die Treibhausgasquote)**

Es ist erforderlich, die Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen und mitverarbeiteten biogenen Ölen auf die Treibhausgasquote (37. BImSchV) umgehend hinsichtlich der Mitverarbeitung sowie der Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs anzupassen. Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Abschnitt II.3 dieser Stellungnahme.

### **IV. Zur Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgaserminderungs-Quote (38. BImSchV)**

#### **1. Zu Artikel 1 Nr. 10: § 11 (Minderung der Treibhausgasemissionen durch fossile Kraftstoffe)**

Hierzu verweisen wir auf Abschnitt 5 dieser Stellungnahme. Die auf das Verpflichtungsjahr 2021 begrenzte Anrechnung sollte nach hinten verlegt werden, damit die Aufrechterhaltung bzw. die Etablierung entsprechender Versorgungsinfrastruktur (wie LPG-, CNG- und LNG-Tankstellen) für die zukünftige Nutzung durch nachhaltige Alternativen aus erneuerbaren Energien sichergestellt ist.

#### **2. Zu Artikel 1 Nr. 11 Buchstabe b): § 13 (Begrenzung für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen)**

Hierzu verweisen wir auf Abschnitt 5 dieser Stellungnahme.

#### **3. Zu Artikel 1 Nr. 12: § 13a (Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen)**

Es wird eine Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen eingeführt. Die analoge Anwendung der Regelungen des § 13 (Obergrenze für konventionelle Biokraftstoffe) wird die bereits bestehenden praktischen Umsetzungsprobleme verschärfen. Wir verweisen hier auf das Schreiben der Verbände MWV und MEW (Fragen und Antworten zur THG-Quote 2020) vom September 2020 mit der dringenden Bitte, entsprechende rechtliche Anpassungen vorzunehmen.

Die Begrenzung ist nicht praktisch handhabbar. Die Verknüpfung von THG-Quote und energetischen Werten bei Übertragungen sowie die nachträglichen Korrekturen (Bewertung mit Basiswert) bei Überschreitungen von Obergrenzen führen zu rechnerischen Kettenreaktionen und Zirkelbezügen, die selbst mit EDV-Unterstützung nicht mehr zufriedenstellend und transparent zu lösen sind.

Alle Biokraftstoffe ohne Nahrungs- und Futtermittelkonkurrenz sind daher ohne Obergrenze anzurechnen.

Sollte dennoch eine Obergrenze gesetzt werden, ist das Inkrafttreten dieser Begrenzung auf das Verpflichtungsjahr zu legen, das dem Jahr der Verkündung der geänderten Vorschriften folgt.

## **4. Zu Artikel 1 Nr. 13 Buchstabe e): § 14 Absatz 4 (Doppelanrechnung für fortschrittliche Biokraftstoffe)**

Mengen an fortschrittlichen Biokraftstoffen, die den Mindestanteil nach § 14 Absatz 1 der 38. BImSchV übersteigen, werden bis zu einem Anteil von 1,75 Prozent mit dem Doppelten ihres Energiegehalts auf die THG-Quote angerechnet. Die Doppelanrechnung ist zunächst zu begrüßen. Allerdings stellt das Anrechnungslimit ein klares Investitionshemmnis dar und ist zu beseitigen.

## **5. Zu Artikel 1: § 16ff Berichtspflichten**

Teil 4 der 38. BImSchV sieht diverse Berichtspflichten für die nationalen Quotenverpflichteten vor, die auf die Richtlinie EU 2015/652 zurückgehen. Artikel 56 der Verordnung (EU) 2018/1999 vom 11. Dezember 2018 ändert diese Richtlinie jedoch, streicht alle Angaben zu Ursprung sowie Erwerbort, ist schon seit Dezember 2018 in Kraft und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Damit entfallen diese Teile der ohnehin administrativ aufwändigen Berichtspflicht. Die Angaben zu Ursprung und Erwerbort sind aus der Berichtspflicht auszunehmen. Auf die Ausführungen in Abschnitt II.8 dieser Stellungnahme wird hingewiesen.

## **V. Zur Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (36. BImSchV)**

### **1. Zu Artikel 2 Nr. 4: § 9 Absatz 1 Satz 2 (tierische Öle und Fette)**

Biokraftstoffe, die vollständig oder teilweise aus tierischen Fetten und Ölen der Kategorie 1 und 2 gemäß Artikel 7 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 hergestellt wurden, sind nunmehr auf die THG-Quoten anrechenbar. Das ist zu begrüßen. Allerdings muss dies auch für Biokraftstoffe gelten, die vollständig oder teilweise aus tierischen Fetten und Ölen der Kategorie 3 hergestellt wurden. Ansonsten können inländische Potenziale nicht vollständig genutzt werden und diese Produkte werden in andere Länder exportiert, in denen eine vollständige Anrechnung möglich ist.

Auf die Ausführungen in Abschnitt II.5 dieser Stellungnahme wird hingewiesen.

Sollten Biokraftstoffe, die vollständig oder teilweise aus tierischen Ölen und Fetten der Kategorie 3 hergestellt wurden, von der Anrechnung auf die THG-Quote ausgeschlossen bleiben, ist folgendes festzulegen:

Sofern tierische Fette oder Öle der Kategorie 3 in ein und demselben Tank mit solchen der Kategorie 1 oder 2 gelagert werden, darf die Anrechnung eines aus diesem Tank hergestellten Kraftstoffs auf die THG-Quote nicht ausgeschlossen werden. Unschädlich für die Anrechenbarkeit muss es sein, wenn eine gemeinsame Lagerung stattfindet, sofern die Biokraftstoffe zuvor in getrennten Verfahren hergestellt wurden. Der Herstellungsprozess, der zu einem Ausschluss führt, ist bezogen auf die tierischen Fette und Öle (als Rohstoffe) zu diesem Zeitpunkt bereits abgeschlossen.

Eine nicht gewollte, jedoch nicht zu vermeidende Verunreinigung eines Biokraftstoffes mit tierischen Fetten oder Ölen der Kategorie 3 darf dessen Berücksichtigung bei der Anrechnung auf die THG-Quote nicht verhindern. Soweit in einer Anlage zur Herstellung von Biokraftstoffen tierische Ausgangsstoffe aller drei Kategorien nacheinander eingesetzt werden und eine rückstandsfreie Entfernung der tierischen Ausgangsstoffe der Kategorie 3 nicht oder nur mit erheblichem technischen Aufwand möglich ist, darf dies nicht zu einem Ausschluss der Anrechenbarkeit des erzeugten Biokraftstoffs auf die THG-Quote führen.