

**Stellungnahme zu den Referentenentwürfen für BImSchG, 36. & 38. BImSchV****RED II mit Weitblick umsetzen:  
ambitioniert und technologieoffen**

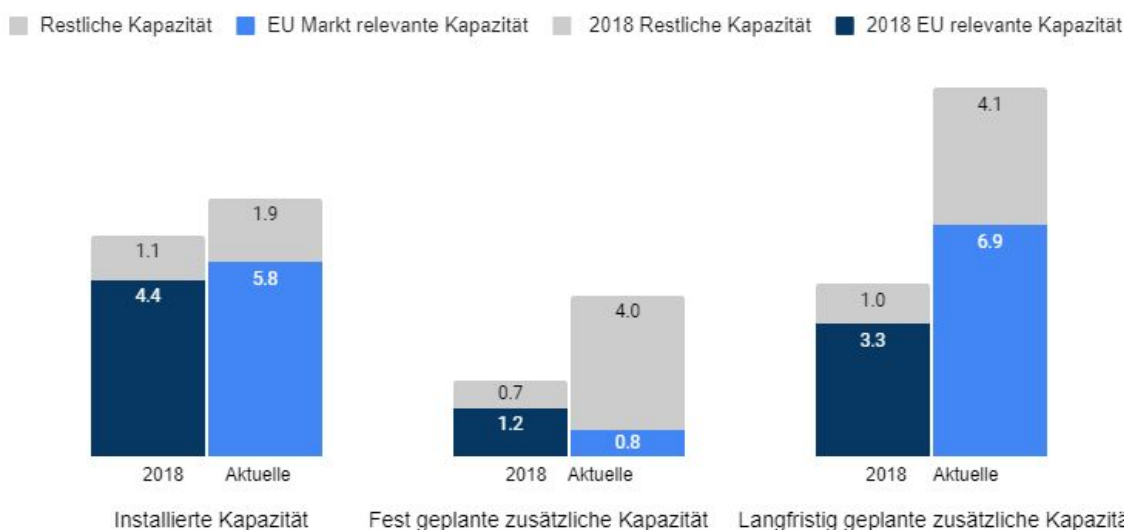
Die Europäische Kommission hat im Rahmen des Green New Deals ein neues ambitioniertes Klimaziel von 55 Prozent CO<sub>2</sub>-Reduzierung bis 2030 vorgeschlagen. Doch auch dieses ambitionierte Ziel stellt nur eine Wegmarke zur Treibhausgasneutralität Deutschlands bis 2050 dar. Über die politischen Zielsetzungen hinaus haben bereits zahlreiche Branchen und Einzelunternehmen die Weichen zur Klimaneutralität 2050 gestellt. Auch bei Neste arbeiten wir mit Nachdruck daran, unsere Produktion bereits bis 2035 klimaneutral zu gestalten. Angesichts dieser umfassenden Bestrebungen wirkt die novellierte Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) von 2018 wie ein Relikt vergangener, weniger ambitionierter Zeiten. **Die RED II sollte daher mit Weitblick auf die neuen Zielsetzungen ambitioniert umgesetzt werden.**

Der Verkehrssektor spielt bei der Erreichung der Klimaziele eine besondere Rolle. Nur durch die 9,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Minderung der erneuerbaren Kraftstoffe im Jahr 2018 stiegen Deutschlands Verkehrsemissionen trotz steigenden Verkehrsaufkommens nicht weiter. Es gilt nun, die Weichen für die Senkung der Verkehrsemissionen um 42 Prozent zu stellen. Wir begrüßen daher die Einschätzung der Bundesregierung im Nationalen Energie- und Klimaplan (NECP), dass die vorgegeben 14%-Mindestquote für Erneuerbare Energien (EE-Ziel) im Verkehr nicht ausreichen. Eine ambitionierte Umsetzung der RED II mit dem Ziel realer Emissionseinsparungen ist dringend erforderlich. **Nur mit einer THG-Quote von mindestens 16 Prozent mit weiterem Anstieg bis 2030 können das ambitionierte EE-Ziel des NECP und das Klimaziel für den Verkehrssektor realisiert werden.**

Wir bei Neste glauben, dass hierfür alle verfügbaren Lösungen - erneuerbare Kraftstoffe, erneuerbarer Strom, Wasserstoff und andere Technologien - benötigt werden. Nestes nachhaltiger, erneuerbarer Kraftstoff trägt mit bis zu 90-prozentiger THG-Minderung bereits heute erheblich zu den Klimazielen im Verkehr bei. **Im Jahr 2019 wurden durch den Einsatz von Nestes erneuerbaren Produkten weltweit 9,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent eingespart - dies entspricht etwa den THG-Einsparungen durch alle Biokraftstoffe im deutschen Markt zusammen.**

Aufgrund der weltweit steigenden Nachfrage nach emissionsmindernden Lösungen im Verkehr erweitern wir bis 2023 unsere Produktionskapazität von derzeit jährlich 3 Millionen Tonnen auf 4,5 Millionen Tonnen. In ähnlicher Weise wird in der gesamten Branche damit gerechnet, dass sich die Kapazität für erneuerbaren Kraftstoff zwischen 2019 und 2023 verdoppeln wird. Im Vergleich zum Jahr 2018 haben sich in 2020 die Pläne zum weltweit geplante Ausbau von Produktionskapazitäten für HVO signifikant weiterentwickelt (siehe Abb. 1). **Die Annahmen zur Verfügbarkeit von HVO aus der Zeit der RED II wurden von der Marktrealität überholt.**

Abbildung 1: Aktuelle und fest geplante weltweite HVO-Produktionskapazitäten in Mio. t



Quelle: Neste Analyse basierend auf "Square Commodities - Renewable Fuels Market Intelligence", Oktober 2020

**Wir möchten die Bundesregierung ermutigen, die selbst gesteckten Klimaziele als Maßstab für der Umsetzung der RED II zu nehmen. Daher appellieren wir auf den nachfolgenden Seiten für eine ambitionierte, technologieoffene und der Zukunft zugewandten Umsetzung der RED II.**

Hochachtungsvoll,



Public Affairs Manager Deutschland



## Anmerkungen zu BImSchG, 38. BImSchV und 36. BImSchV im Detail

### **THG-Quote erhöhen und Investitionssicherheit herstellen**

*(zu BImSchG § 37a Absatz 4 Satz 2)*

Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität rechnet mit einem Bedarf von ca. 21 Prozent erneuerbare Kraftstoffe bis 2030, um die Klimaziele zu erfüllen. Hierfür sind signifikante Investitionen in erneuerbare fortschrittliche biogene und strombasierte Kraftstoffe nötig.

**Um eine entsprechende Lenkungswirkung im Markt im Sinne der Klimaziele zu entfalten, sollte die THG-Quote auf mindestens 16 Prozent ab 2022 und mindestens 20 Prozent im Rahmen der Novelle 2026 erhöht werden. Entgegen ihrer eigentlichen Bestimmung kann die im Entwurf vorgeschlagene THG-Quote aufgrund der zusätzlichen Erfüllungsoptionen und Multiplikatoren gar zu einem Anstieg der tatsächlichen THG-Emissionen führen.**

Die vorgesehene Überprüfung der Wirksamkeit der RED II Umsetzung in 2025 ist zu begrüßen. Wir möchten in diesem Sinne die Bundesregierung darin bestärken, die mögliche Novelle 2025/26 mit den beteiligten Kreisen weiterzuentwickeln. In einem transparenten und strukturierten Dialog- und Partizipationsformat, das für alle Marktteilnehmer offen steht, kann die weitere Gestaltung und mögliche Zielanpassung der REDII-Umsetzung im Sinne der Zielerreichung gelingen.

**Bei der Novelle 2025/26 sollte eine Verringerung der Ambitionen, insbesondere im Hinblick auf einzelne Erfüllungsoptionen, ausgeschlossen sein.**

### **Erneuerbare Flugkraftstoffe als Erfüllungsoption für THG-Quote anerkennen**

*(Zu BImSchG § 37a Absatz 5)*

Zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr möchten wir die Bundesregierung in der Einschätzung bestärken, dass erneuerbare Kraftstoffe, wie beispielsweise HEFA und PtL, einen entscheidenden Beitrag leisten können. Wie in zahlreichen Studien dargelegt, sind alternative Kraftstoffe mittelfristig die einzige Option zur Defossilisierung des Luftverkehrs, da Elektrifizierung und Wasserstoff noch maßgeblichen technischen Limitierungen unterliegenden. Neben der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen haben erneuerbare Kraftstoffe im Luftverkehr zusätzlich positive nicht-CO<sub>2</sub>-Klimaeffekte auf Reiseflughöhe. Erneuerbare Flugkraftstoffe sind bereits heute verfügbar und werden aus

Rest- und Abfallstoffen hergestellt. Beteiligte Marktteilnehmer, wie zum Beispiel Flugzeughersteller, Flughäfen und Kraftstoffhersteller, investieren derzeit in die Markteinführung und den Markthochlauf. Die im Entwurf der 38. BImSchV vorgeschlagene Anrechnung von Flugkraftstoffen an das EE-Ziel kann jedoch keine Lenkungswirkung für den Markt entfalten.

**Um bereits heute THG-Minderungen im Luftverkehr zu realisieren und um die Investitionssicherheit bei der Markteinführung von erneuerbaren Flugkraftstoffen im Allgemeinen zu schaffen, sollten diese als Erfüllungsoption für Verpflichtete der THG-Quote anerkannt werden.**

Darüber hinaus begrüßen wir die Schaffung der Mindestquote für Flugturbinenkraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs als Instrument für den Markthochlauf.

**Wir setzen uns dafür ein, zusätzlich eine verpflichtende, übergeordnete energetische Mindestquote für alle Formen der erneuerbaren nachhaltigen Kraftstoffe im Luftverkehr zu schaffen.**

### **Alle nachhaltigen Rohstoffe anrechnen und Massenbilanz konsequent anwenden**

*(Zu BImSchG § 37b Absatz 8 Satz 2 und zu 36. BImSchV § 9 Absatz 1)*

Um das Potential erneuerbarer Energien im Verkehr vollständig zu heben, ist es unabdingbar, die gesamte Breite der verfügbaren Rohstoffe für erneuerbare Kraftstoffe zu berücksichtigen. Die RED II ist explizit Rohstoff-offen formuliert und ermöglicht die Anrechnung "aller Arten erneuerbarer Energien" (Artikel 27(1)). Die Auflistung der Rohstoffe im Anhang IX der RED II ist nicht als abschließende Liste zu verstehen. Es gibt marktverfügbare Rest- und Abfallstoffe, die weder im Anhang IX gelistet sind, noch unter die Kategorie der Nahrungs- und Futtermittelpflanzen fallen.

**Eine Anrechenbarkeit dieser zusätzlichen nachhaltigen Rest- und Abfallstoffe ist im Einklang der RED II und sollte bei der Umsetzung berücksichtigt werden.**

Wir begrüßen daher den überfälligen Schritt, in Zukunft Kraftstoffe aus tierischen Fetten und Ölen der Kategorien 1 und 2 an die THG-Quote anzurechnen. Im Sinne der Nachweisführung bei der Erfüllung der THG-Quote ist die Anpassung des Massenbilanzsystem erforderlich. In diesem Rahmen möchten wir darauf hinweisen, dass es der gängigen Marktpraxis entspricht, bei der Produktion und in den Lieferketten tierische Fette und Öle verschiedener Kategorien gemischt zu verarbeiten. Hierbei kommen auch

tierische Fette und Öle der Kategorie 3 und unkategorisierte Abfallfette- und Öle zum Einsatz. Diese Kraftstoffe werden international vertrieben und die Einsatzstoffe bei der Inverkehrbringung massenbilanziell allokiert. Eine Beschränkung des deutschen Massenbilanzsystems auf Kategorien 1 und 2 und eine Diskriminierung einzelner Rohstoffe würde die verfügbare Menge an erneuerbaren Kraftstoffen, und damit auch das THG-Minderungspotenzial, für Deutschland drastisch einschränken.

**Die Anrechnung der tierischen Fette und Öle der Kategorien 1 und 2 an die THG-Quote bedarf einer Adaptierung des Massenbilanzsystem zur Anerkennung aller Kategorien tierischer Fette und Öle als Biomasse durch Novellen des BImSchG, der BiomasseV und der Biokraft-NachV.**

### **Tatsächliche Emissionsminderung durch ambitionierte Umsetzung des RED II Ziels**

*(Zu 38. BImSchV § 1 Absatz 2 und § 14 Absatz 4)*

Die RED II erlaubt zwar die Mehrfachanrechnung und Multiplikation verschiedener erneuerbarer Energien im Verkehr, die Umsetzung dieser Mehrfachanrechnungen sind jedoch nicht verpflichtend. Im Angesicht der drohenden Klimakatastrophe wird ein tatsächlicher und nicht nur rechnerisch hoher Anteil von erneuerbaren Energien benötigt.

**Wir möchten dazu anregen, von jeglichen freiwilligen Mehrfachanrechnungen bei der Berechnung des EE-Ziels Abstand zu nehmen.**

### **Upstream-Emissionsminderungen reduzieren keine Emissionen im Verkehr**

*(Zu BImSchG § 37a Absatz 5)*

Wir möchten die Bundesregierung darin bestärken, tatsächliche Emissionsminderungen im Verkehr zu realisieren. Die derzeitige Anrechnung von Upstream-Emissionsreduzierungen an die THG-Quote zählt weder auf die Klimaziele im Verkehrssektor, noch auf die Erfüllung von Deutschlands Verpflichtungen durch das Pariser Klimaabkommen ein.

**Wir schlagen vor, die Upstream-Emissionsminderungen als Erfüllungsoption der THG-Quote auslaufen zu lassen.**

## **Kraftstoffe für den Schiffsverkehr weiterhin nicht an THG-Quote anrechnen**

*(Zu 38. BImSchV § 1 Absatz 2)*

Wir begrüßen, dass erneuerbare Kraftstoffe im Schiffsverkehr nicht als Erfüllungsoption an die THG-Quote aufgeführt sind. Wir verweisen hierbei auf die Pläne der Europäischen Kommission im Green Deal zur Aufnahme des Schiffsverkehrs in den Emissionshandel und auf die globalen Maßnahmen und Strategien der Internationale Seeschiffahrts-Organisation.

**Es gibt eine Reihe verschiedener, besser geeigneter Regulierungen und Maßnahmen abseits der RED II, um die Emissionen im Schiffsverkehr zu senken.**

### **Über Neste:**

Neste (NESTE, Nasdaq Helsinki) schafft Lösungen zur Bekämpfung des Klimawandels und für einen schnelleren Umstieg auf eine geschlossene Kreislaufwirtschaft. Wir veredeln Abfälle, Reststoffe und innovative Rohstoffe zu nachwachsenden Brennstoffen und nachhaltigen Ausgangsstoffen für Kunststoffe und andere Materialien. Wir sind der weltweit größte Hersteller von erneuerbarem Diesel und nachhaltigem Treibstoff für die Luftfahrt und entwickeln das chemische Recycling von Kunststoffabfällen, um das Recycling von Materialien zu erhöhen und die Plastikverschmutzung zu bekämpfen. Wir unterstützen Kunden dabei mit Hilfe unserer erneuerbaren und zirkulären Lösungen ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 20 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent jährlich zu reduzieren. Als technologisch fortschrittlicher Verarbeiter hochwertiger Ölprodukte haben wir das Ziel, ab 2035 CO<sub>2</sub>-neutral zu produzieren. Deshalb führen wir auch nachwachsende und recycelte Rohstoffe wie Altkunststoffe als Einsatzstoffe in der Raffinerie ein. Wir sind fester Bestandteil der Dow Jones Sustainability-Indizes und der „Global 100“-Liste der nachhaltigsten Unternehmen der Welt. Im Jahr 2019 belief sich der Umsatz von Neste auf 15,8 Milliarden Euro, wobei 82 Prozent des vergleichbaren operativen Ergebnisses des Unternehmens aus erneuerbaren Produkten stammen.