

## BMUV – Entwurf zur Änderung des Bundes-Immissionschutzgesetzes bremst Klimaschutz im Verkehr

Das BMUV schlägt einen schnellen, dauerhaften und vollständigen Ausstieg aus der Nutzung von nahrungs- und futtermittelbasierten Biokraftstoffen für die Treibhausgasreduktion bei Kraftstoffen vor. Begründet wird dieses mit der Sorge um die weltweite Ernährungssicherheit und steigende Preise für Grundnahrungsmittel in Folge des Krieges in der Ukraine. Der Gesetzesentwurf beinhaltet zur Kompensation eine Absenkung der THG-Minderungsquote bei stärkerer Förderung anderer Erfüllungsoptionen.

Unsere Mitgliedsunternehmen und wir als Verband möchten mit unseren Vorschlägen zur Sicherung der Nahrungsmittelversorgung sowie zum Klimaschutz beitragen.

### Unsere Position und Vorschläge

en2x hält den Einsatz von **alternativen Kraftstoffen ergänzend zur E-Mobilität für notwendig, um die Klimaziele im Verkehrssektor erreichen zu können**. Dafür ist es grundsätzlich richtig, zunehmend auf fortschrittliche Biokraftstoffe sowie auf Wasserstoff und E-Fuels zu setzen. en2x unterstützt daher deren Markthochlauf.

Da voraussichtlich jedoch diese alternativen Kraftstoffe kurzfristig nicht in ausreichender Menge zur Verfügung stehen, würde der vorgeschlagene zeitnahe Verzicht auf Biokraftstoffe der ersten Generation zu einem höheren Verbrauch fossiler Kraftstoffe führen und damit die Klimaschutzlücke im Verkehrssektor für Deutschland weiter vergrößern, ohne die Situation auf den globalen Agrarmärkten zu verbessern. Vielmehr sollten Lösungen für Ernährungssicherheit und Klimaschutz langfristig angelegt und miteinander kompatibel sein. en2x sieht den Gesetzesentwurf daher trotz einzelner positiver Vorschläge grundsätzlich kritisch:

- Als Inverkehrbringer von Kraftstoffen haben die Mitgliedsunternehmen des Verbandes bereits erhebliche Investitionen **für die Erfüllung der THG-Minderungsquote** getätigt und sind auf einen **langfristig verlässlichen Rechtsrahmen** angewiesen. **Die erneute und sehr kurzfristige Anpassung der THG-Quote**, also den langsameren Anstieg in den Jahren 2024 bis 2026, **lehnen wir daher sowohl aus Klimaschutz- sowie aus Planungs- und Investitionssicherheitsgründen strikt ab**. **Ein Vertrauensverlust in energiepolitische Entscheidungen mit stabilen Rahmenbedingungen konterkariert** zukünftige Investitionsplanungen.

Wichtig ist, ausreichend ergiebige Erfüllungsoptionen zu erhalten. Kurzfristige Einschränkungen gefährden die angestrebten THG-Minderungsziele:

- en2x begrüßt grundsätzlich die **Stärkung und den Ausbau alternativer Erfüllungsoptionen** wie z. B. fortschrittlicher Biokraftstoffe und Wasserstoff, um die Klimaziele zu erreichen. Perspektivisch müssen diese Kraftstoffe eine weit größere Rolle spielen als die Biokraftstoffe der ersten Generation aus Anbaubiomasse.
- en2x schlägt unter Berücksichtigung der anstehenden Herausforderungen eine **moderate lineare Senkung der Kappungsgrenze für konventionelle Biokraftstoffe hin zu einem Sockel von 2,5 Prozent in 2030 vor** – den Vorschlag, das Limit bis 2030 auf null zu reduzieren, lehnen wir ab.

## HINTERGRUND

### Ausgangssituation: BMUV-Gesetzentwurf zum Phase-out konventioneller Biokraftstoffe bis 2030

Das Bundesumweltministerium (BMUV) hat Mitte Januar einen Entwurf zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in die Ressortabstimmung gegeben, in dem die Obergrenze der Anrechenbarkeit auf die Treibhausgasminderungsquote für konventionelle Biokraftstoffe ab 2024 von 4,4 auf 2,3 Prozent und bis 2030 schrittweise auf null Prozent reduziert werden soll. Begründet wird dies u. a. mit dem Preisanstieg für Agrarerzeugnisse infolge des Ukraine-Krieges, indirekten Landnutzungseffekten und hoher Flächeninanspruchnahme durch den Anbau. Ziel sei, der Verknappung von Agrargütern entgegenzuwirken und einen weiteren Preisanstieg bei Lebensmitteln zu verhindern.

Der Gesetzesentwurf beinhaltet als Ausgleich mehrere Änderungen bei anderen Erfüllungsoptionen, wie die Anhebung des Anrechnungsfaktors für grünen Wasserstoff (und Derivate) auf 3 und für Strom in E-Fahrzeugen auf 4. Zusätzlich soll die Obergrenze für abfallbasierte Biokraftstoffe auf 2,2 Prozent (vorher 1,9 Prozent) erhöht und die Anrechnung von UER-Maßnahmen bis 2028 verlängert werden. Die Höhe der THG-Quote soll für die Jahre 2024 bis 2026 leicht abgesenkt werden.

### en2x-Stellungnahme: „Grüne Welle“ für Klimaschutz im Verkehrssektor notwendig!

Die Treibhausgas(THG)-Minderungsquote ist eine entscheidende Regulierung zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Als Inverkehrbringer von Kraftstoffen sind die Mitgliedsunternehmen des Verbandes direkt und massiv von den vorgeschlagenen kurzfristigen Änderungen betroffen. Mit unseren Einschätzungen, Vorschlägen und Erläuterungen möchten wir uns konstruktiv in die Debatte um einen erfolgversprechenden Klimaschutzpfad einbringen:

***„Es werden alle verfügbaren alternativen Kraftstoff- und Antriebsarten benötigt, um die Klimaziele zu erreichen.“***

Damit der Markthochlauf der Zukunftstechnologien im Verkehr gelingen kann, sind eine verlässliche Regulierung und somit Planbarkeit für die Inverkehrbringer von Kraftstoffen essenzielle Voraussetzungen. Dabei sollten Investitionen nicht gefährdet und keine Technologie vorzeitig ausgeschlossen werden.

- Im Sinne einer für die Kunden bezahlbaren und verlässlichen sowie einer zunehmend klimaschonenden Energieversorgung sollten unterschiedliche Optionen zur Erfüllung der THG-Minderungsquote flexibel genutzt werden können.
- Auch die vielen Millionen Bestandsfahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotor sowie die zahlreichen Luft- und Wasserfahrzeuge, die noch lange unterwegs sein werden, müssen zum Klimaschutz und zum Erreichen des Sektorenziels beitragen können.

***„Als Ergänzung zur direkten Elektrifizierung ist die Stärkung alternativer Erfüllungsoptionen wie fortschrittliche Biokraftstoffe oder Wasserstoff essenziell“***

en2x begrüßt daher grundsätzlich die Stärkung und den Ausbau alternativer Erfüllungsoptionen, um die Erreichung des ambitionierten THG-Reduktionsziels nicht zu gefährden. Allerdings

halten wir die vom BMUV vorgesehenen Maßnahmen für verbesserungswürdig und setzen uns für folgende Maßnahmen ein:

- Die nachhaltig verfügbaren Potenziale abfallbasierter Biokraftstoffe sollten vollständig ausgeschöpft werden. Dabei sollte auch die Anrechnung von tierischen Ölen und Fetten inklusive Kategorie 3 in Deutschland ermöglicht werden, wie es bereits in den meisten EU-Ländern der Fall ist, und weitere Optionen wie z. B. die Sammlung von Altspeiseölen in Haushalten erschlossen werden. Durch diese erweiterten Anrechnungsmöglichkeiten halten wir ein Anrechnungslimit in der Größenordnung von 3 Prozent für realistisch.
- Die Nutzung fortschrittlicher Biokraftstoffe sollte weiter ausgebaut werden: Dazu gehört eine Erweiterung der dafür anrechenbaren Rohstoffe einschließlich der Aktualisierung und Konkretisierung der als fortschrittlich eingestuften Rohstoffe nach Anlage 1 (4) der 38. BImSchV sowie eine schnelle Zulassung von paraffinischen Reinkraftstoffen (EN 15940) im Rahmen der 10. BImSchV.
- Die Anhebung des Anrechnungsfaktors von Wasserstoff / „Renewable Fuels of Non Biological Origins“ (RFNBOs) auf 3 kann ein gutes Instrument sein, den Markthochlauf zu unterstützen. Einen einheitlichen Faktor für alle strombasierten Erfüllungsoptionen halten wir im Sinne eines Level-Playing-Fields für sinnvoll.
- Die Möglichkeit des Co-Processing<sup>1</sup> (Mitverarbeitung in der Raffinerie inklusive Co-Hydrierung) sollte zugelassen werden, nicht nur von fortschrittlichen Rohstoffen, sondern auch von Abfällen, Altspeiseölen sowie tierischen Ölen und Fetten. Dies stünde im Einklang mit einer Lockerung der Abfallobergrenze und sollte mit den Bestrebungen auf EU-Ebene verbunden werden, die Liste der Rohstoffe nach Anhang IX Part B (REDII) zu erweitern.
- Die bewährte Erfüllungsoption durch „Upstream Emission Reductions“ sollte bis 2030 verlängert werden. Um eine rechtssichere Durchführung im Erfüllungsjahr 2023 zu gewährleisten, sollten die dafür notwendigen Anpassungen in der UER-V schnellstmöglich vorgenommen werden.

**„Das kurzfristige Phase-out konventioneller Biokraftstoffe bis 2030 gefährdet die Erfüllung der angestrebten THG-Minderungsziele.“**

en2x lehnt den BMUV-Vorschlag entschieden ab, das Anrechnungslimit für Biokraftstoffe der ersten Generation bereits kurzfristig deutlich abzusenken und bis 2030 auf null zu reduzieren. Diese Einschränkung führt zu einer Erhöhung der Klimalücke im Verkehrssektor und könnte einen zusätzlichen Importbedarf fossiler Kraftstoffe auslösen, der eine mögliche Knappheit auf dem Weltmarkt verstärkt.

Die erzielten Treibhausgasminderungen im Verkehrssektor in Deutschland durch Biokraftstoffe sind substantiell: Im Jahr 2021 wurden durch den Einsatz von Biokraftstoffen anstelle von fossilen Kraftstoffen laut Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) rund 11,1 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten vermieden.<sup>2</sup> Selbst mit radikalen Maßnahmen wie z.B. einem Tempolimit und Fahrverboten sind diese Einsparungen nur schwer zu kompensieren.

- Bereits heute ist die Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen der ersten Generation auf die Treibhausgasminderungsziele rückläufig, da die absoluten Absatzmengen, insbesondere wegen der zunehmenden Elektrifizierung des Verkehrssektors, kontinuierlich abnehmen. Dabei wird die Anrechenbarkeit mancher als besonders kritisch eingestufte Rohstoffe wie

<sup>1</sup> Co-Processing von Rest- und Abfallstoffen sowie nachwachsenden Rohstoffen mit flüssigen Energieträgern in Raffinerien durch thermochemische Prozesse mit oder ohne Wasserstoff ermöglicht eine Treibhausgasminderung von 65-95 Prozent im Vergleich zu den substituierten rein fossilen Kraftstoffen.

<sup>2</sup> Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Hrsg.), Evaluations- und Erfahrungsbericht für das Jahr 2021; Stand: Dezember 2022

Palmöl bereits ab 2023 ausgeschlossen. Diese Entscheidungen werden von den Mitgliedsunternehmen unterstützt.

- Durch den avisierten Ausstieg erhöhen sich zudem die Kosten für den Endverbraucher, da kurzfristig teurere Erfüllungsalternativen beschafft werden oder Ausgleichsabgaben geleistet werden müssen;
- In Zeiten, in denen die Mineralölbranche im Schulterschluss mit der Politik den Ausstieg aus russischem Rohöl und Dieselkraftstoff umsetzt, erhöht der Vorschlag auch die Risiken für die Versorgungssicherheit sowie den kurzfristigen Importbedarf von Rohöl und fossilen Kraftstoffen auf dem Weltmarkt.

**„Ernährungssicherheit und Klimaschutz sind nur gemeinsam und langfristig zu lösen.“**

Der Ausschluss von konventionellen Biokraftstoffen wird voraussichtlich zu keiner maßgeblichen Verbesserung der globalen Ernährungssicherheit führen, insbesondere dann nicht, wenn diese Maßnahme im nationalen Alleingang erfolgt.

- Eine kurzfristige Begrenzung der Anrechenbarkeit auf nationaler Ebene könnte dazu führen, dass die Produkte vermehrt in andere Länder exportiert werden, die planen, die Nutzung dieser Kraftstoffe aktuell ausweiten. Damit wäre der Erhöhung von Flächen für die Nahrungsmittelproduktion nicht gedient.

en2x schlägt unter Berücksichtigung der anstehenden Herausforderungen eine moderate lineare Senkung der Kappungsgrenze für konventionellen Biokraftstoff ab 2023 hin zu einem Sockel von 2,5 Prozent in 2030 vor, sofern diese Maßnahme tatsächlich zu einer Verbesserung des Nahrungsmittelangebots führt.

- Eine gleitende Anpassung würde es der Wirtschaft ermöglichen, sich besser an das ändernde regulatorische Umfeld anzupassen.
- Diese Maßnahme sollte spätestens bis 2030 in Bezug auf die Erforderlichkeit und Wirksamkeit überprüft werden, damit die Kappungsgrenze z.B. bei einer Entspannung der Ernährungssituation oder einem Rückgang des gesamten Kraftstoffabsatzes entsprechend angehoben werden kann.

Stand: 15.02.2023