

„Am Stufenplan für mehr Klimaschutz durch Biokraftstoffe festhalten, Quotenziele von Verfügbarkeit nachhaltiger Biomasse abhängig machen“

Gemeinsame Stellungnahme der mittelständischen Mineralölwirtschaft und Mineralölindustrie
zum 12. Gesetz zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BlmschG)

Die Mineralölwirtschaft (MEW und MWV) fordert im Rahmen der Novellierung des Biokraftstoffquoten-
gesetzes:

- **Beibehaltung des bereits festgelegten Stufenplanes zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen im Verkehrssektor.**
 - **Implementierung eines regelmäßigen und im Ergebnis verbindlichen Monitorings zur Sicherstellung der ausreichenden Verfügbarkeit von nachhaltigen Biokraftstoffen.**
 - **Uneingeschränkte Anerkennung der von der EU-Kommission anerkannten Zertifizierungssysteme in Deutschland, um eine Marktabschottung Deutschlands zu verhindern und den Binnenmarkt nicht zu gefährden.**
1. **Beibehaltung des bereits festgelegten Stufenplanes zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen im Verkehrssektor, das heißt Einstieg mit 3% THG-Minderungsquote.**

Zur Förderung von Klimaschutz im Verkehr hat der Gesetzgeber bereits 2009 beschlossen, den Biokraftstoff-Einsatz ab dem 1.1.2015 an der Minderung von Treibhausgasemissionen auszurichten und einen Stufenplan vorgegeben, der mit 3% beginnt. Der Stufenplan und dessen Begründung bleiben im Referentenentwurf des Bundesumweltministeriums vom 14. April 2014 ohne Änderung bestehen.

Auf der Basis nicht nachvollziehbarer Berechnungen fordert die Biokraftstoffindustrie eine Erhöhung der Einstiegsquote, um einen vermeintlichen Absatzrückgang aufgrund der erwarteten verbesserten durchschnittlichen THG-Minderung (50-60 %) der Biokraftstoffe ausgleichen zu können.

Eine seriöse Berechnung der THG-Minderung der Biokraftstoffe in den kommenden zwei Jahren und deren Mengenverfügbarkeit (siehe Anlage A) belegt, dass der Systemwechsel ab 1.1.2015 sogar zu einem erhöhten Biodieseleinsatz führt. Mit dem Wechsel auf die THG-Minderungsquote endet die Doppelanrechnung von Biokraftstoffen (u.a. von UCOME). Unter dieser Voraussetzung muss zur Erfüllung der Einstiegsquote von 3%, trotz der von der Biokraftstoffindustrie angekündigten verbesserten durchschnittlichen THG-Minderung von 50-60% sogar mehr Biodiesel als bislang eingesetzt werden. Die Forderung der Biokraftstoffindustrie entbehrt somit jeglicher sachlicher Grundlage.

Ferner würde die Forderung nach dem Einsatz höherer Biokraftstoffmengen durch eine Erhöhung der Einstiegsquote die Gefahr einer nochmaligen Welle der Kritik in Medien und Öffentlichkeit wie schon bei der E10-Einführung bedeuten. Dies insbesondere auch deshalb, weil die Frage der Nachhaltigkeit im Zusammenhang mit dem Biokraftstoffeinsatz weiterhin ungeklärt ist. Aus diesem Grund hat die EU-Kommission vorgeschlagen, den Einsatz von Biokraftstoffen der ersten Generation auf 5% zu beschränken. Bundesumweltministerin Hendricks hat sich Ende Februar konsequenterweise auch für eine Deckelung der Beimischung von Biokraftstoffen der ersten Generation ausgesprochen, „da es ernste Hinweise darauf gibt, dass Biokraftstoffe am Ende zu einer schlechteren Ökobilanz führen.“ (Quelle: Reuters, 25.02.14; taz, 26.02.14; SZ, 27.02.14). Vor diesem Hintergrund wäre eine Quotenanhebung in Deutschland, die zu dem Einsatz höherer Biokraftstoffmengen führen würde,

für Verbraucher und Medien völlig unverständlich. Ebenso hat sich MISEREOR-Bischof Thissen aufgrund weltweit steigender Nahrungsmittelpreise für die Abschaffung des Beimischungszwangs von Biokraftstoffen ausgesprochen. Seine Bedenken werden von vielen kirchlichen Einrichtungen, Entwicklungs- und Umweltorganisationen auf nationaler, wie auch auf EU- und UN-Ebene geteilt.

Außerdem haben die von der deutschen Biokraftstoffindustrie getragenen Zertifizierungsanbieter ISCC und REDcert in ihrer gemeinsamen Erklärung vom Mai 2014 festgestellt: „Insgesamt scheinen die Vorgaben der Zertifizierungssysteme den neuen politischen Rahmenbedingungen in Deutschland noch nicht vollständig gewachsen zu sein.“ Vor diesem Hintergrund wäre es umso fahrlässiger, die THG-Minderungsquote über die im Gesetz zum 1.1.2015 festgeschriebenen 3% hinaus kurzfristig zu erhöhen.

Das Ziel einer verantwortlichen Politik muss der Wettbewerb um die höchste THG-Minderung und nicht die Millionen-Tonnen-Ideologie sein.

- **Die Mineralölwirtschaft fordert vor diesem Hintergrund, den Einstieg mit der im Gesetz verankerten 3% THG-Minderungsquote beizubehalten.**
Die Mineralölwirtschaft gibt aber zu bedenken, dass schon die Erfüllung der 3% Quote in 2015 eine besondere Herausforderung angesichts der von den beiden dominierenden Zertifizierungssystemen schriftlich geäußerten Defizite im Aufbau der Systeme darstellt.

2. Implementierung eines regelmäßigen und im Ergebnis verbindlichen Monitorings zur Sicherstellung der ausreichenden Verfügbarkeit von nachhaltigen Biokraftstoffen.

Für eine signifikante Verbesserung der THG-Minderungspotenziale von Biokraftstoffen in den kommenden Jahren liegen noch keinerlei Erfahrungen und Belege vor. Selbst das Bundesumweltministerium hat bereits im Biokraftstoffquoten-Änderungsgesetz von 2009 darauf verwiesen, dass im Hinblick auf die technologische Entwicklung von Biokraftstoffen „bis 2020 nur eine sehr spekulative Einschätzung möglich ist“. Politik, Verbraucher und Unternehmen brauchen vor Inkrafttreten der nächsten THG-Minderungsstufen Klarheit hinsichtlich Verfügbarkeit, Nachhaltigkeit und Qualität der eingesetzten Biokraftstoffe. Deshalb sollten jeweils vorgeschaltete Machbarkeitsprüfungen im Rahmen eines Monitorings über das Inkrafttreten und die Höhe der weiteren THG-Minderungsstufen entscheiden.

- **Das Inkrafttreten der weiteren THG-Minderungsstufen in den Jahren 2017 (4,5%) und 2020 (7%) sollte unter den heute noch völlig unwägbaren Bedingungen an einen positiven Monitoring-Bescheid der Bundesregierung geknüpft werden.**

3. Uneingeschränkte Anerkennung der von der EU-Kommission anerkannten Zertifizierungssysteme in Deutschland, um eine Marktabschottung zu verhindern und den gemeinsamen Binnenmarkt nicht zu gefährden.

Ein Importverbot von EU-zertifizierten Biokraftstoffen würde zu einer Marktabschottung Deutschlands führen. Dies wäre unvereinbar mit einem gemeinsamen EU-Binnenmarkt.

Die deutsche Biokraftstoffindustrie fordert die Weiterführung der Kontrollvorgaben der 36. BImSchV. Dies würde eine Ausgrenzung von EU-zertifizierten Biokraftstoffen mit gezielt berechneten THG-Vermeidungswerten bedeuten, da ausschließlich DE-zertifizierte Biokraftstoffe zur Erfüllung der THG-Minderungsquote verwendet werden dürften. Die Ausgrenzung von offiziell EU-anerkannten Zertifizierungssystemen oder sonstige Abschottungsregelungen wird die umgehende EU-rechtliche Überprüfung dieser Maßnahmen auslösen.

- **Die von der EU-Kommission anerkannten Zertifizierungssysteme müssen auch weiterhin auf dem deutschen Markt uneingeschränkte Anerkennung finden.**

Anlage A

Eine seriöse Berechnung der THG-Minderung von Biokraftstoffen und deren Mengenverfügbarkeit hat nur von belegten oder zumindest abgeleiteten Werten auszugehen. Nur Biokraftstoffe in marktfähigen Mengen, die allen Marktteilnehmern grundsätzlich zugänglich sind, dürfen dabei berücksichtigt werden. Dies bedeutet:

- B7, E5 und E10 definieren die gesetzlichen Beimischungsgrenzen. Die Annahme eines höheren E10-Marktanteils ist unrealistisch. Die fehlende Verbraucherakzeptanz verstetigt sich seit 2012 zu einem Marktanteil von 15%.
- Kleine Nischenmärkte oder theoretische nur in eng begrenzten Flotten einsetzbare Sonderformulierungen (wie z.B. B30) dürfen nicht generalisiert werden.
- Biogas gehört nach wie vor zu den Nischenmärkten und trägt bei optimistischer Mengenbetrachtung nur zu 0,05% der THG-Minderung von Biokraftstoffen bei und wird daher für die Übersicht vernachlässigt.
- Für besonders THG-arme Biokraftstoffe wie UCOME wird, wie in seriösen Studien üblich, ein „fair share“ Ansatz zugrunde gelegt. Dies bedeutet, dass für Deutschland eine Menge angenommen wird, die dem Anteil Deutschlands am Dieselmotormarkt entspricht. Auch das ist immer noch eine optimistische Annahme, da Staaten mit Doppelanrechnung erheblich attraktiver für UCOME sein werden, als Deutschland nach Einführung der THG-Minderungsquote. Die Bezugsströme dürften sich in Länder mit Doppelanrechnung verlagern.
- HVO steht, da es bislang nur einen Anbieter gibt, nur in begrenzten Mengen für den deutschen Markt zur Verfügung. Das ohnehin begrenzte Angebot von HVO wird zusätzlich durch das in Deutschland existierende Anrechnungsverbot von Biokraftstoffen, die teilweise oder ganz aus tierischen Fetten/Ölen hergestellt werden, vermindert. Daher dürfen in der Berechnung der THG-Minderung von Biokraftstoffen auch nur die HVO-Mengen berücksichtigt werden, die in Deutschland anrechnungsfähig wären. Das schließt im konkreten Fall die Einbeziehung von HVO, welches aus Abfällen produziert wird und hohe THG-Minderungspotenziale hat, aus.

Anhänge:

Biokraftstoff-Bedarf zur Erfüllung der THG-Quote von 3% in 2015/2016

		Bioethanol ¹⁾	Biodiesel (FAME) ²⁾	THG-Minderung ³⁾
2013	Absatz Biokraftstoffe nach BAFA	1195 kt	1778 kt	
2015/2016	Berechnung des Biokraftstoff-Bedarfs bei THG-Performance Rapsdiesel/RME 50%	1211 kt	2220 kt	3,0%
2015/2016	Berechnung des Biokraftstoff-Bedarfs bei THG-Performance Rapsdiesel/RME 60%	1211 kt	1884 kt	3,0%
Prognose OK-Bedarf 2015: 17,3 Mio. t (Referenz fossil, FQD: 83,8 g CO ₂ /MJ) Anteil E10: 15%; E5: 85% (= Ø 2013)				
Prognose Diesel-Bedarf 2015: 33,9 Mio. t (Referenz fossil, FQD: 83,8 g CO ₂ /MJ) B7 Blend wall 6,9% (Vorhaltewert, siehe JEC Biofuels Study Report)				
1) THG-Performance Bioethanol: 56% (VDB) Beimischung Bioethanol einschl. Ethanolanteil im ETBE; Menge ETBE fortgeschrieben				
2) THG-Performance FAME gemäß OVID-Pressemitteilung vom 20.3.2014 THG-Performance UCOME/HVO gemäß JEC Biofuels Study Report, "Revised Analysis of Scenarios for Transport Fuels", 2014 UCOME Menge nach fair-share: äquivalent zum Diesel Anteil von 15% am EU-Dieselmotormarkt = 180 kt UCOME				
3) beinhaltet HVO-Menge nach fair share: äquivalent zum Diesel Anteil von 15% am EU-Dieselmotormarkt = 177 kt HVO				

Entwicklung des E10 Marktanteils am Benzinabsatz

