

Positionspapier

zum Gesetzesentwurf der Bundesregierung Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Der Aussenhandelsverband für Mineralöl und Energie (AFM+E) vertritt als Mitgliedsverband im und gemeinsam mit dem Dachverband Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland (MEW) die Interessen unabhängiger, mittelständischer Kraftstoffinverkehrbringer.

Im September 2020 hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) den Gesetzesentwurf zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) vorgelegt. Der Vorschlag wurde nach der Abstimmung mit den mitberatenden Bundesministerien und der Verbändeanhörung revidiert und vom Bundeskabinett am 3.02.2021 verabschiedet. Er dient der Implementierung der Erneuerbare-Energie-Richtlinie (RED II, (EU) 2018/2001). Der AFM+E nimmt hierzu nachfolgend Stellung.

Vorbemerkung

Die herausfordernden Klimaschutzziele im Verkehrssektor können nur erreicht werden, wenn alle Antriebstechnologien gleichermaßen Berücksichtigung im vorliegenden Gesetzentwurf finden. Aus diesem Grund setzt sich der AFM+E ausdrücklich für Technologieoffenheit und die Nutzung sämtlicher CO₂-armer und CO₂-neutraler nachhaltiger Kraftstoffe ein statt einseitig E-Mobilität übermäßig zu fördern. Strombasierte und fortschrittliche biogene Kraftstoffe sind ein zentraler Bestandteil der Energie- und Mobilitätswende. Dafür steht der AFM+E.

1. Ambitionierter THG-Quotenverlauf

Der AFM+E unterstützt einen ambitionierten THG-Quotenverlauf zur Erreichung der 2030-Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Daher unterstützt der AFM+E grundsätzlich die im Gesetzesentwurf vorgesehene THG-Quote in Höhe von 22% ab 2030. Das setzt jedoch voraus, dass der Gesetzgeber

- alle Erfüllungsoptionen zur CO₂-Reduzierung im Mobilitätssektor zulässt bzw. diese optimiert und
- den Verlauf der THG-Quotenhöhe, Mindestquoten und Mehrfachanrechnungen bis 2030 so ausgestaltet, dass diese ausreichend Anreize und Möglichkeiten für den unabhängigen Kraftstoffhandel schaffen, treibhausgasarme und -neutrale Kraftstoffe in den Verkehr bringen zu können.

Dafür muss u.a. der im Gesetzesentwurf vorgesehene THG-Quotenverlauf früher, ab 2024 aber linear ansteigen:

2022	2023	2024	2026	2028	2030
7%	8%	10%	14%	18%	22%

Die neue Ermächtigungsgrundlage (§ 37h BImSchG) zur Anhebung der THG-Quote in Abhängigkeit von den im Verkehrssektor genutzten Strommengen bietet die Möglichkeit, die THG-Quote

erstmalig ab 2024 ggf. zu erhöhen. Diese Regelung zur Sicherstellung der Förderung erneuerbarer Kraftstoffe, wie z.B. fortschrittlicher Kraftstoffe oder PTX-Kraftstoffe wird vom AFM+E unterstützt.

2. Optimierung und Nutzung aller Erfüllungsoptionen

a) Anheben der Höchstgrenze für nachhaltige Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Anrechnung von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse auf 4,4% herabgesetzt wird. Diese nachweislich nachhaltigen Biokraftstoffe sind eine tragende Säule der bisherigen THG-Reduktionen im Kraftstoffbereich.

Der AFM+E plädiert deshalb nachdrücklich dafür, gemäß der Aussagen des „Integrierten Nationalen Energie- und Klimaplan“¹ die anrechenbare Menge von nachhaltigen Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse bis zu 5,3 % zuzulassen.

b) Erweiterung und Überarbeitung der 10. BImSchV

Die Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. Bundesimmissionsschutzverordnung, 10. BImSchV) regelt, welche Anforderungen an einzelne Kraftstoffarten zu stellen sind. Damit der unabhängige Kraftstoffhandel die verfügbaren Erfüllungsoptionen vollständig nutzen und somit die maßgebliche Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor aktiv voran bringen kann, muss die 10. BImSchV in folgenden Punkten erweitert bzw. angepasst werden:

- **Aufnahme neuer Kraftstoffe in die 10. BImSchV**

Anders als in vielen europäischen Staaten verhindert die aktuelle Fassung der 10. BImSchV in Deutschland, dass normgerechte paraffinische Kraftstoffe (Dieselkraftstoffe aus Synthese oder Hydrierungsverfahren - DIN EN 15940) in Reinform an öffentlichen Tankstellen angeboten werden dürfen. Paraffinische Kraftstoffe können einen entscheidenden Beitrag zur CO₂-Minderung im Straßenverkehr leisten und somit dem unabhängigen Kraftstoffhandel die Erfüllung der THG-Quoten ermöglichen. Daher fordert der AFM+E, dass die DIN EN 15940 in die 10. BImSchV aufgenommen wird.

- **Anhebung der Beimischungsgrenze für erneuerbare Kraftstoffe**

Es gibt bereits zahlreiche Dieseldieselkraftstoffnormen, die höhere Beimischungen von biogenen bzw. erneuerbaren Komponenten beinhalten, jedoch noch nicht in die 10. BImSchV aufgenommen worden sind. Hierzu zählen u.a. die Normen für B10, B20 und B30². Mit Blick auf die Klimaschutzbestimmungen ist weiterhin zu prüfen, inwieweit auch noch höhere Beimischungen zum Ottokraftstoff, wie z.B. Ottokraftstoffe mit 20-prozentigen Ethanol-Anteil (E20) ermöglicht werden können. E20 befindet sich bereits in der Normung. Die Beimischung von erneuerbaren Kraftstoffen spielt für die AFM+E-Mitglieder eine zentrale Rolle bei der Erfüllung der THG- und der Mindestquoten. Aus diesem Grund fordert der AFM+E die sofortige Aufnahme der bestehenden Kraftstoffnormen in die 10. BImSchV.

- **Streichung der Bestandsschutzsortenregelung für E5-Kraftstoff**

Die 10. BImSchV enthält darüber hinaus die sog. *Bestandsschutzsortenregelung* für Ottokraftstoffe, die Tankstellen verpflichtet, neben der Super E10-Qualität zwingend Su-

¹ BT-Dr. 19/20364

² Dieseldieselkraftstoff mit einem Bioanteil jeweils von bis zu 10 % bzw. 20 % und 30 %.

per E5-Benzin anzubieten. Die Klimaschutzpotenziale von Ottokraftstoffen können besser genutzt werden, wenn die Sorte E10 Hauptsorte an Tankstellen wird. Daher fordert der AFM+E nachdrücklich die Streichung der Bestandsschutzsortenregelung für Ottokraftstoffe.

c) CO₂-arme fossile gasförmige Kraftstoffe (LNG/CNG/LPG)

Im aktuellen Gesetzesentwurf der 38. BImSchV dürfen CO₂-arme fossile gasförmige Kraftstoffe (Anlage 2 der 38. BImSchV) ab 2022 nicht mehr zur Erfüllung der Treibhausgasquote verwendet werden. Das ist weder für die Erreichung der THG-Quote zielführend noch klimapolitisch sachgerecht. Besonders Erdgas ist als Brückentechnologie unverzichtbar. Mit dem Verbot, fossiles CNG und LNG ab 2022 anrechnen zu dürfen wird auch die Prämisse des Bestandsschutzes verletzt und jenen Unternehmen geschadet, die auf die Aussagen der Bundesregierung und die Rahmenregulierung vertraut und Investitionen in Projekte getätigt haben. Investitions- und Planungssicherheit sind besonders für die mittelständischen Kraft- und Brennstoffhandelsunternehmen von hoher Bedeutung. Daher fordert der AFM+E, dass diese Erfüllungsoption mindestens bis 2026 bestehen bleibt.

d) Mindestquoten und Mehrfachanrechnungen

a) Fortschrittliche Biokraftstoffe

Fortschrittliche Biokraftstoffe sind aktuell am Markt noch nicht in ausreichender Menge verfügbar. Vor diesem Hintergrund begrüßt der AFM+E die Doppelanrechnung oberhalb der Mindestquote, um einen Anreiz zu schaffen, darüber hinaus Mengen in den Markt zu bringen. Analog zur Überprüfung der THG-Quote unterstützt der AFM+E, dass der Gesetzgeber eine Überprüfung Mindestquotenhöhe spätestens mit Ablauf 2023 vornimmt, um diese ggf. anzuheben und einem weiteren Hochlauf der fortschrittlichen Biokraftstoffe den Weg zu ebnen.

b) Förderung strombasierter Kraftstoffe

Der AFM+E unterstützt die im Gesetzentwurf vorgesehene Doppelanrechnung von PTX-Kraftstoffen. Darüber hinaus fordert der AFM+E die Einführung einer Mindestquote für PTX-Kraftstoffe im Straßenverkehr ab 2026 analog zum Luftverkehr. Dies wäre ein starker Anreiz für Investoren, Produzenten und dem unabhängigen Kraftstoffhandel, CO₂-neutrale Kraftstoffe ambitioniert in den Verkehr zu bringen.

Der AFM+E fordert im regulierungsübergreifenden Zusammenhang und als weiteren Anreiz sicherzustellen, dass nachweislich klimaneutral hergestellte synthetische Kraftstoffe vollständig von einer CO₂-Bepreisung im Rahmen des Brennstoffemissionshandelsgesetzes ausgenommen werden.

c) Mehrfachanrechnung von erneuerbarem Strom

Der AFM+E plädiert nachdrücklich dafür, die Mehrfachanrechnungen gleichzustellen. Strombasierte Kraftstoffe dürfen nicht benachteiligt werden durch eine zweifache Anrechnung, während bei Strom für Elektrofahrzeuge die dreifache Stromanrechnung gilt.

3. Streichung der Berichtspflichten gemäß § 37f BImSchG

Der AFM+E nimmt die anstehende Debatte in Bundestag und Bundesrat zum Anlass, nochmals darauf zu verweisen, dass die Berichtspflichten gemäß §37f BImSchG über Kraftstoffe und Energieerzeugnisse nicht mehr aktuell sind und das Gesetz angepasst werden muss. Diese Berichtspflicht stammt noch aus der Richtlinie (EU) 2015/652 (Festlegung von Berechnungsverfahren und Berichterstattungspflichten). Sie wurde bereits durch die Verordnung (EU) 2018/1999 Artikel 56 geändert und alle Angaben zum Ursprung sowie zum Erwerbort gestrichen. Damit entfällt diese Berichtspflicht und der AFM+E fordert die Streichung des §37f BImSchG.