

Stellungnahme zum Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Die Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V. (aireg) begrüßt die vom BMUKN eingeleitete Anhörung der beteiligten Kreise zum Referentenentwurf eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote). Die zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor benötigten Emissionsminderungen, insbesondere im Luftverkehr, sind nur realisierbar, wenn ein rascher Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe gelingt. Voraussetzung hierfür sind geeignete regulatorische Rahmenbedingungen. aireg begrüßt explizit die Ausweitung des Ambitionsniveaus auf 2040, hält jedoch nationale Alleingänge für unbegründet sowie Abweichungen von einer 1:1-Umsetzung der europäischen Vorgaben und dadurch resultierende Restriktionen für den Markthochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe für hinderlich.

Der aktuelle Referentenentwurf geht in Teilen über die EU-Vorgaben hinaus und steht somit im Widerspruch zum Koalitionsvertrag der Bundesregierung (u.a. Seite 8 Zeile 235 – 244, Seite 63 Zeilen 2013-2015). Das kann zu Wettbewerbsnachteilen für die deutsche Luftverkehrswirtschaft führen und birgt für den Wirtschaftsstandort Deutschland die Gefahr der Verschiebung von Wertschöpfung in Drittstaaten und andere EU-Staaten. Emissionen werden dadurch nicht vermieden, sondern nur verschoben.

Doppelregulierung für Flugkraftstoffe vermeiden

Der Referentenentwurf sieht vor, Flugkraftstoffe, die über ReFuelEU Aviation in Verkehr gebracht werden, ebenfalls in die THG-Quote einzubeziehen – sofern es sich beim betroffenen Unternehmen um einen sektorübergreifenden Kraftstoffanbieter handelt. Reine Flugkraftstoffanbieter werden wiederum nicht in die THG-Quote miteinbezogen und unterliegen nur ReFuelEU Aviation. Diese Ausgestaltung führt zu Wettbewerbsverzerrungen und zu strukturellen Wettbewerbsnachteilen für sektorübergreifende Kraftstoffanbieter, da ihr Flugkraftstoff in die Berechnung der THG-Quote einfließt und entsprechende THG-Minderungsverpflichtungen für diese Menge umgesetzt werden müssen. aireg spricht sich daher für eine Vermeidung von Doppelverpflichtungen aus und damit für eine Ausnahme der THG-Quotenverpflichtung aller Kraftstoffanbieter im Luftverkehr. Diese Ausnahme würde weitere Standortnachteile für deutsche Luftverkehrsgesellschaften und deutsche Flughäfen verhindern, die bereits mit besonderen Herausforderungen im internationalen Wettbewerb konfrontiert sind. Im Koalitionsvertrag wurde sich gerade erst auf eine Abschaffung der nationalen PtL-Quote geeinigt. Eine THG-Minderungsquotenverpflichtung für alle Kraftstoffanbieter steht im Widerspruch dazu.

Opt-in-Regelung für SAF-Mengen – mit atmendem Deckel zur Begrenzung

aireg fordert, dass in den Verkehr gebrachter, erneuerbarer Flugkraftstoff auf die THG-Quote anrechenbar sein sollte, um durch diesen pragmatischen Weg Investitionen in nachhaltige Flugkraftstoffe zu ermöglichen. Um jedoch Marktverwerfungen durch Opt-ins, wie in den Niederlanden, zu vermeiden, schlägt aireg die Schaffung eines atmenden Deckels vor, vergleichbar mit der

automatischen Anpassung bei Ladestrom durch § 37h BImSchG. Dies ist relevant, solange SAF noch von den EU-Antidumpingmaßnahmen gegen chinesische Biokraftstoffe ausgenommen ist.

Umsetzung Vorgaben ReFuelEU Aviation

aireg begrüßt, dass der Referentenentwurf die notwendigen nationalen Ergänzungen zur unmittelbaren Geltung der Verordnung (EU) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation) adressiert, etwa die Definition der Flugkraftstoffanbieter sowie die beabsichtigte Festlegung der Pönenal gemäß § 37j Absatz 1 und 3 BImSchG. Dies ist notwendige Voraussetzung, um Rechtssicherheit mit Blick auf bisher noch nicht definierte Details der Umsetzung der Verordnung zu gewährleisten und damit den Markthochlauf nachhaltiger Flugturbinenkraftstoffe grundlegend zu unterstützen. Wenig zielführend sind aus der Sicht von aireg unterschiedliche Bestimmungen für Rohstoffe zur Kraftstoffproduktion in Bezug auf die Quotenerfüllung von ReFuelEU Aviation und der THG-Minderungsquote, wie sie § 37a Absatz 4 Satz 7 Punkt 4 BImSchG in Verbindung mit § 37b Absatz 8 Satz 1 vorsieht. Um die Interaktion unterschiedlicher Zuständigkeit der Behörden (und Datenbanken) für Biokraftstoffe und erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) sowie das Zusammenspiel der Nachhaltigkeitsnachweise für THG-Minderungsquotenverpflichtungen und ReFuelEU Aviation-Verpflichtungen zu verstehen, hält aireg eine frühzeitige Bekanntgabe der zuständigen Stelle nach § 37d Absatz 1 Satz 1 BImSchG für sinnvoll.

Rohstoffe

Um den Markthochlauf von nachhaltigen Flugkraftstoffen effektiv zu beschleunigen, ist es unabdingbar, alle im Anhang IX geführten Rohstoffe unter Beachtung der RICHTLINIE (EU) Nr. 2024/1405 auf nationaler Ebene zu übernehmen und diese nicht durch nationale Alleingänge weiter einzuschränken. Zudem weist aireg darauf hin, dass die RED III alle nachhaltig zertifizierten Rohstoffarten berücksichtigt, auch wenn diese nicht im Anhang IX der RED gelistet sind. Dies gilt beispielsweise für tierische Nebenprodukte der Kategorie 3. Diese werden bereits heute in einer Vielzahl von EU-Mitgliedsstaaten akzeptiert.

Co-Processing und Zwischenprodukte

Um die Produktion nachhaltiger Kraftstoffe kurzfristig zu erhöhen, ist die Möglichkeit von Co-Processing und nicht nur der Co-Hydrierung, für alle Rohstoffe des Anhangs IX Teil B sowie für tierische Nebenprodukte der Kategorie 3 von großer Bedeutung.

aireg begrüßt die Möglichkeit, RFNBOs als Zwischenprodukte auch in erneuerbaren Raffinerien einzusetzen. Es muss jedoch darauf geachtet werden, dass entweder nur das Produkt oder nur das Zwischenprodukt angerechnet wird, um doppelte Anrechnung zu vermeiden. Die Bundesregierung sollte sich bei der EU-Kommission für eine deutlich weniger restriktive und deutlich innovationsoffeneren Auslegung der Delegierten Rechtsakte für RFNBO (EU 2023/1184 und EU 2023/1185) einsetzen.

Anrechnungsfaktoren

Um den massiv gestiegenen Investitionskosten von Anlagen für die Produktion von RFNBO entgegenzuwirken und einen schnelleren Markthochlauf durch die jeweiligen Produzenten zu gewährleisten, begrüßt aireg das Fortbestehen des Anrechnungsfaktors von 3 für Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs nach § 3 Absatz 5 Satz 1 der 37. BImSchV und insbesondere die Multiplikation von 1,5 beim Einsatz von RFNBOs in der Luftfahrt nach § 3 Absatz 5 Satz 2 der 37. BImSchV. Darüber hinaus halten wir das Auslaufen der Doppelanrechnung für fortschrittliche Biokraftstoffe nach § 14 Absatz 4 der 38. BImSchV für nachvollziehbar, da diese bereits am Markt etabliert sind.

Betrugsprävention

aireg unterstützt die Einführung von „Vor-Ort-Kontrollen“ der Zertifizierungsstellen nach § 37b Absatz 8 Satz 1 Nummer 5 BImSchG in Verbindung mit § 4b der 38. BImSchV, solange sie ausgewogen sind und weder die Bemühungen zum Bürokratieabbau noch das Vertrauen der Marktakteure in das System untergraben. Die aireg-Mitglieder erwarten eine frühzeitige Klärung der „zuständigen Behörde“ für diese Kontrollen – insbesondere, ob diese Kontrollen von nationalen- oder EU-Behörden durchgeführt werden sollen – sowie um eine frühzeitige Klärung wie die Kontrollen durchsetzbar sein werden.

Anerkennung von Nachweisen

Die Änderung in § 21 der 38. BImSchV regelt die Anerkennung von Nachweisen in Mitgliedsstaaten der EU und Vertragsstaaten des EWR. aireg spricht sich für eine eindeutige und einfach umsetzbare Regelung für Nachweise aus Drittstaaten (z.B. USA) aus.

Über aireg e.V.:

aireg – Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V. wurde 2011 als Verbund von Unternehmen und Organisationen aus Industrie, Forschung und Wissenschaft gegründet. Als gemeinnützige Initiative setzt sich aireg für die Verfügbarkeit und Verwendung von erneuerbaren Energien in der Luftfahrt ein, um die ehrgeizigen CO₂-Minderungsziele der Luftverkehrswirtschaft zu erreichen. Die Mitglieder kommen aus allen Bereichen der Wertschöpfungskette regenerativer Energien für die Luftfahrt: Dies reicht von der Forschung an Universitäten und Großforschungseinrichtungen, Anlagenherstellern und Anlagenbetreibern, Bioraffinerien, der Mineralölwirtschaft, Antriebs- und Flugzeugherstellern, Regierungsorganisationen, Nichtregierungsorganisationen und Flughäfen bis zu Fluggesellschaften. Die industriellen Mitglieder decken international die Bandbreite vom Start-up bis zu Großkonzernen ab.

Ansprechpartnerin:

Melanie Form

Mitglied des Vorstands - Geschäftsführerin

E-Mail: melanie.form@aireg.de

Tel.: +49 178 1843041