

Handlungsempfehlungen

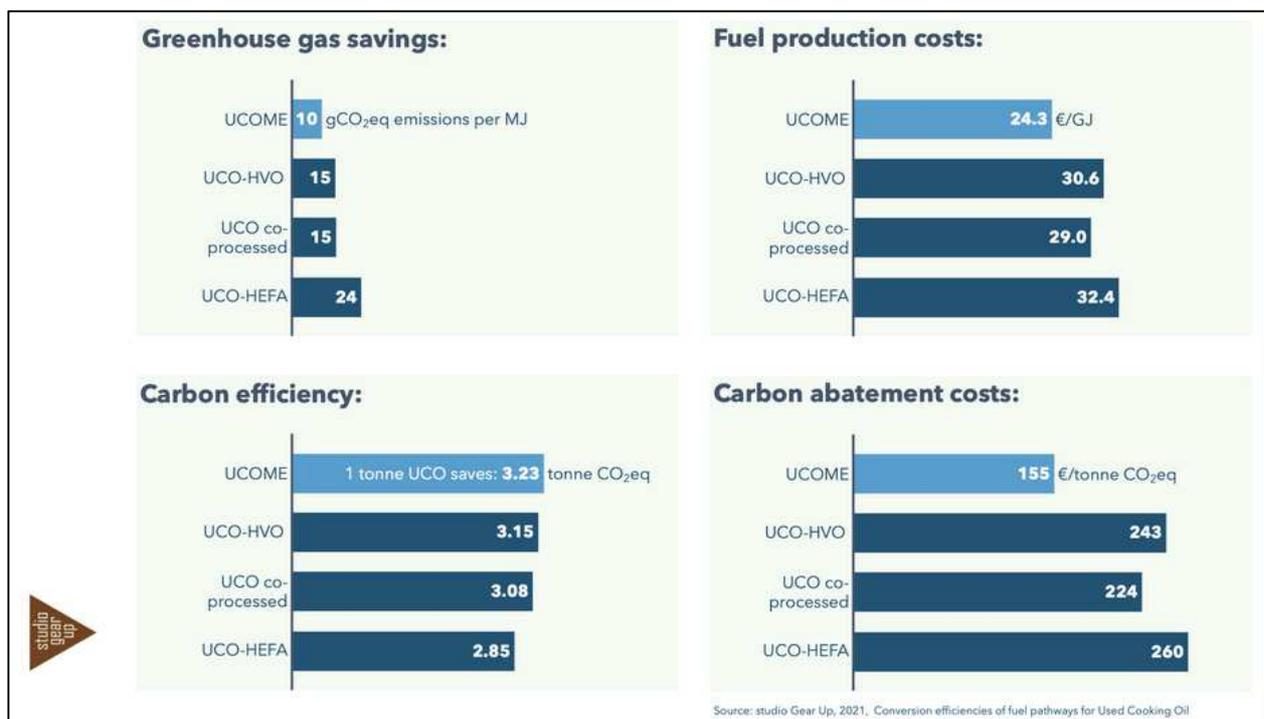
MVOK
Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe

Nationale Umsetzung der Verordnung (EU) 2023/2405, der Verordnung (EU) 2023/1805 und der Richtlinie (EU) 2023/2413 des Europäischen Parlaments

23.07.2024

Die Bundesregierung steht vor der Aufgabe, die Vorgaben der Europäischen Union aus dem Fit-for-55-Paket umzusetzen. Für die Mitglieder des MVaK sind die nationale Umsetzung der Verordnung (EU) 2023/2405, der Verordnung (EU) 2023/1805 und der Richtlinie (EU) 2023/2413 des Europäischen Parlaments von richtungsweisender Bedeutung.

Bei unbedachter Umsetzung besteht unter anderem die Gefahr, dass Ausgangsstoffe wie gebrauchte Speiseöle, die heute hocheffizient für die Biodieselproduktion genutzt werden, in die SAF-HEFA-Produktion umgeleitet werden; zum Schaden regionaler und mittelständischer Wertschöpfung und zum Nachteil für den Klimaschutz und für Verbraucher, wie nachfolgende Grafik zeigt.



Die vollständige Studie finden Sie unter: <https://www.studiogearup.com/used-cooking-oil-one-feedstock-different-renewable-fuels-a-comparative-study/>

Ebenso sollte die Bundesregierung darauf Acht geben, dass etablierte Verwendungspfade von Abfall-Lipiden nicht durch technisch einfach skalierbare und mineralölstämmige Produktionsverfahren, wie das Co-Processing, verdrängt werden; dies hätte gleichermaßen negative Folgen für Klimaschutz und Verbraucher.

Dies vorausgeschickt erlauben wir uns, Handlungsempfehlungen zu geben zur nationalen Umsetzung der

- Verordnung (EU) 2023/2405,
- Verordnung (EU) 2023/1805,
- Richtlinie (EU) 2023/2413 des Europäischen Parlaments.

Umsetzung der Richtlinie (EU) 2023/2413 des Europäischen Parlaments und des Rates

1. Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen gem. § 13a 38. BImSchV

(1) Die Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen sollte ab 2025 entfallen

Begründung:

- Ab November 2024 wird die Unionsdatenbank eine weltweit lückenlose Rückverfolgbarkeit aller verwendeten Ausgangsstoffe sicherstellen.
- Die Europäische Kommission wird regelmäßig den Anhang IX der Erneuerbare-Energien-Richtlinie erweitern (erstmalig durch die delegierte Richtlinie (EU) 2024/1405 vom 14.03.2024).
- Das Potenzial von „Intermediate Crops“ als kürzlich im Anhang IX Teil B ergänzter Ausgangsstoff ist schwer abzuschätzen.
- Der Schlüssel zur Verhinderung von Verstößen (einschließlich Betrug) gegen die Anforderungen der Biokraft-NachV liegt in einer weltweit vollumfänglichen Auditierung/Zertifizierung und in der lückenlosen Aufsicht und Kontrolle vor Ort durch Behörden aus EU-Mitgliedsstaaten.
- Eine Obergrenze wirkt demotivierend auf erforderliche Bemühungen, bisher ungenutzte Ausgangsstoffe zu sammeln bzw. neue Abfallströme nutzbar zu machen.
- Eine Obergrenze lenkt Ausgangsstoffe, die in Deutschland verarbeitet und auf die Treibhausgasminderungs-Quote angerechnet werden könnten, in andere EU-Mitgliedsstaaten oder Drittstaaten.
- Eine Obergrenze erschwert Quotenverpflichteten Planung und Kontrolle.
- Eine Obergrenze führt zu unnötigen Kraftstoff-Transporten.
- Die Zulassung des Verkaufs von HVO100 und B10 in Deutschland erfordert zusätzliche Abfall- und Reststoffmengen zur Produktion des Biokraftstoffs bzw. des Biokraftstoffanteils.

(2) Bei Nicht-Entfall der Obergrenze: Deutliche Anhebung der Obergrenze ab 2025 und danach jährlicher stufenweiser Anstieg und zusätzlich Einführung eines Mechanismus zur zeitnahen Erhöhung der Obergrenze bei Aufnahme neuer Ausgangsstoffe in die Anlage 4 38. BImSchV oder starkem Zuwachs dort gelisteter Ausgangsstoffe

Begründung:

- Es muss davon ausgegangen werden, dass der Energieverbrauch des gesamten Verkehrssektors sukzessive abnehmen wird. Ein stufenweiser Anstieg der

Obergrenze gewährleistet zumindest die Verwendung einer absolut gleichbleibenden Menge abfallbasierter Biokraftstoffe.

- Zum Anpassungsmechanismus: Dieser würde verhindern, dass in der Anlage 4 38. BImSchV ergänzte oder in der Verfügbarkeit stark gestiegene Ausgangsstoffe etablierte Ausgangsstoffe verdrängen.

(3) Eindeutige Definition der Begriffe „Intermediate Crops“ und „Crops grown on severely degraded land“ und Festlegung der Nachhaltigkeitskriterien

Begründung:

Es muss verhindert werden, dass Ausgangsstoffe, die der Kategorie Nahrungs- und Futtermittelpflanzen zuzuordnen sind, als „Intermediate Crops“ oder „Crops grown on severely degraded land“ eingestuft werden.

(4) Efficiency First auch im Verkehrssektor

Begründung:

Klimaschutz im Verkehrssektor muss ganzheitlich betrachtet werden. Lipide Abfall- und Reststoffe sollten deshalb vornehmlich zur Produktion des Biokraftstoffes mit dem größten Nutzen für den Klimaschutz und den geringsten Kosten für die Gesellschaft verwendet werden, also zur Produktion von Biodiesel.

2. Treibhausgasminderungs-Quote gem. § 37a BImSchG

(1) Keine Erweiterung der Treibhausgasminderungs-Quote auf alle Verkehrsträger

Begründung:

Die Erweiterung der Treibhausgasminderungs-Quote auf alle Verkehrsträger birgt die Gefahr, dass die absolute Menge abfallbasierter Kraftstoffe, die innerhalb einer Begrenzung gemäß § 13a 38. BImSchV in Verkehr gebracht werden dürfte, in wenigen Jahren vollständig vom Luftverkehr vereinnahmt würde, weil dieser aufgrund des Mandates aus der ReFuelEU-Aviation-Verordnung über einen (unfairen) Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern verfügt. In der Folge würde die hiesige Biodiesel-Produktion ihre Rohstoffbasis verlieren, und nationale Wertschöpfung ginge verloren.

(2) Festlegung einer jährlichen Treibhausgasminderungs-Quote bis 2040 (mit einer Überprüfung alle 5 Jahre und der Option zur Erhöhung, nicht aber zur Absenkung)

Begründung:

- Investitionen in erneuerbare Energien benötigen eine langfristig stabile Absatzperspektive.
- Die ReFuelEU Aviation-Verordnung und die FuelEU Maritime-Verordnung setzen ihre Ziele jeweils bis 2050.

(3) Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote ab 2025

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040
Ist (%)	10,6	12,1	14,6	17,6	21,1	25,1		
Empfehlung (%)	14	15	17	20	24	30	45	55

Die Empfehlung setzt voraus, dass alle bestehenden Mehrfachanrechnungen beibehalten werden.

Begründung:

- Mit der Zulassung und Anrechenbarkeit neuer Erfüllungsoptionen, wie erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, Wasserstoff, Co-Processing, HVO100 oder B10, ist das Potenzial an Erfüllungsoptionen für Verpflichtete deutlich angestiegen.
- Die in Verkehr gebrachte Menge fortschrittlicher Biokraftstoffe hat alle Prognosen deutlich überstiegen. Fortschrittliche Biokraftstoffe sollen zudem gemäß NECP weiter unterstützt werden.
- Der Anzahl von Elektro-Pkw wird in den kommenden Jahren weiter ansteigen.

(4) Förderung und Schutz hiesiger Investitionen und Produktion

Begründung:

- Die Produktion erneuerbarer Energien darf nicht in Drittstaaten abwandern und neue Abhängigkeiten schaffen.
- Neben dem Klimaschutz sind Versorgungssicherheit, Energiesouveränität, die Schaffung sowie der Erhalt hiesiger Arbeitsplätze und Wertschöpfung von volkswirtschaftlicher Bedeutung.

(5) Zulassung der Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Tierfetten der Kategorie 3 auf die Treibhausgasminderungs-Quote

Begründung:

Biokraftstoffe aus Tierfetten der Kategorie 3 dürfen verwendet werden, um die Klimaziele aus der ReFuelEU Aviation-Verordnung und der FuelEU Maritime-Verordnung zu erreichen. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern wäre es folgerichtig, dass auch Biokraftstoffe aus Tierfetten der Kategorie 3, die im Straßenverkehr verwendet werden, auf die Treibhausgasminderungs-Quote angerechnet werden dürfen.

(6) Einführung einer Obergrenze für die Übertragung von Treibhausgasminderungs-Quoten-Zertifikaten

Begründung:

Die Übertragung übergroßer Quoten-Mengen von einem Verpflichtungsjahr in das folgende kann zu massiven Marktverwerfungen führen. Derartige Auswirkungen wären insbesondere für mittelständische Unternehmen auf Dauer schwer verkraftbar. Deshalb

sollte die Übertragbarkeit von Quoten-Mengen pro Quotenverpflichteten und Jahr, wie bereits in den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich, begrenzt werden.

Die Einführung einer Obergrenze sollte rechtzeitig angekündigt und nicht vor 2026/2027 eingeführt werden, damit Marktteilnehmer ausreichend Zeit zur Vorbereitung und Umsetzung haben. Zudem sollte die Obergrenze nicht bereits im ersten Anwendungsjahr in vorgesehener (voller) Höhe Anwendung finden. Vielmehr sollte die Obergrenze im Verlauf einiger Verpflichtungsjahre schrittweise absinken bis zur vorgesehenen Obergrenze.

3. Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe gem. § 14 38. BImSchV

(1) Einführung eines behördlichen Zulassungsverfahrens

Begründung:

Ein behördliches Zulassungsverfahren sollte durchlaufen werden, um Biokraftstoffe, die eine besondere Förderung erhalten, in Deutschland in Verkehr bringen zu dürfen. Ein solches Verfahren gewährleistet umfassendere Kontrollen auf allen Stufen der Wertschöpfungskette einschließlich der Nachhaltigkeitskriterien, der Verfügbarkeit von Ausgangsstoffen und der technischen Anlagentauglichkeit. Frankreich, Österreich und Belgien wenden solche Verfahren bereits seit Jahren erfolgreich an.

(2) Anhebung des Mindestanteils ab 2025 auf mindestens das Niveau der tatsächlichen Erfüllung im Quotenjahr 2022, besser auf das Niveau der tatsächlichen Erfüllung im Quotenjahr 2023

Begründung:

- Bereits im Jahr 2022, als es die Importe (fragwürdiger) fortschrittlicher Biokraftstoffe noch nicht in den Mengen des Jahres 2023 gab, wurde der Mindestanteil deutlich überschritten.
- Da nach Aussagen der Bundesregierung bisher nicht nachgewiesen werden konnte, dass fortschrittliche Biokraftstoffe falsch deklariert importiert wurden, muss weiterhin von hohen Importmengen (fragwürdiger) fortschrittlicher Biokraftstoffe (Biodiesel, HVO und Co-HVO) aus Drittstaaten ausgegangen werden.

(3) Einführung eines Mechanismus zur Anpassung des Mindestanteils fortschrittlicher Biokraftstoffe gem. § 14 38. BImSchV wie bereits mit § 37h BImSchG etabliert für Mengen an elektrischem Strom zur Verwendung in Straßenfahrzeugen

Begründung:

Aufgrund der Regelung des § 14 (4) 38. BImSchV wurde Deutschland zu einem Magneten für Importe fortschrittlicher Biokraftstoffe. Es muss von weiterhin hohen Importen ausgegangen werden, sofern die Bundesregierung nicht regulierend eingreift.

- (4) Erhalt vom „Abwasser aus Palmölmühlen und leere Palmfruchtbündel“ als Ausgangsstoff in Anlage 1 38. BImSchV

Begründung:

POME ist heute ein weltweit streng kontrollierter und streng-zertifizierter Ausgangsstoff.

- (5) § 14 Abs. 4 Satz 1 Nummer 1 38. BImSchV sollte beim Co-Processing keine Anwendung finden

Begründung:

Co-Processing in einer Mineralölraffinerie ist ein etabliertes Verfahren, das mit einem verhältnismäßig geringen Investitionsaufwand umgesetzt werden kann. Es bedarf keiner Förderung, die eigentlich als Anreiz für Investitionen in neue (fortschrittliche) Herstellungsverfahren gedacht ist.

- (6) Die Mindestanteile fortschrittlicher Biokraftstoffe und erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs sollten jeweils separat festgeschrieben werden

Begründung:

Würde ein gemeinsamer Mindestanteil für beide Erfüllungsoptionen definiert, wie in der RED III vorgesehen, würde dies unweigerlich zu Verdrängungseffekten führen. Vielmehr könnte damit der Produktionshochlauf erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs ausgebremst werden.

4. Mehrfachanrechnungen

- (1) Mehrfachanrechnungen sollten generell den Faktor 2 nicht übersteigen

Begründung:

- Auch bei Mehrfachanrechnungen gilt es, einen fairen Wettbewerb zwischen den unterschiedlichen Erfüllungsoptionen zu gewährleisten.
- Überzogene Mehrfachanrechnungen schaffen kein Vertrauen in eine effiziente Klimapolitik und dienen nicht einem tatsächlichen Klimaschutz.
- Darüber hinaus sollte im Falle jeglicher Mehrfachanrechnung stets verlangt werden, dass für die jeweilige Erfüllungsoption alle Nachhaltigkeitskriterien gleichermaßen angewendet und zertifiziert werden.

- (2) Artikel 27 (2e) RED III: Keine Anwendung eines Faktors 1,2 bei Verwendung fortschrittlicher Biokraftstoffe im Luft- und Seeverkehr

Begründung:

Beiden Segmenten wurde jeweils per EU-Verordnung ein sektor-spezifisches Mandat auferlegt, welches keiner zusätzlichen Incentivierung durch Multiplikatoren bedarf.

Umsetzung der ReFuelEU Aviation-Verordnung (EU) 2023/2405

(1) Beibehaltung der E-Kerosin-Quote gemäß § 37a (4a) BImSchG

Begründung:

- Produzenten von abfallbasiertem und fortschrittlichem Biodiesel wären bei Wegfall der bestehenden E-Kerosin-Quote einem verschärften und zudem unfairen Wettbewerb mit HEFA-Produzenten um Ausgangsstoffe, die bisher zur Biodieselproduktion verwendet wurden, ausgesetzt.
- Investitionssicherheit: Verlässliche Rahmenbedingungen sind für die geplanten und laufenden Investitionen in den Hochlauf einer E-Kerosin-Produktion unerlässlich.

(2) Einführung einer AtJ-Quote ab 2030

Begründung:

Die Europäische Kommission sieht in der AtJ-Technologie eine wichtige Option zur SAF-Produktion. Sie hat es aber versäumt, in der Verordnung einen Mindestanteil der Verwendung von AtJ-SAF vorzugeben.

(3) Kein stufenweiser Anstieg der Verpflichtung zwischen 2025 und 2030 und danach

Begründung:

- Der Großteil des deutschen SAF-Bedarfs wird voraussichtlich im Co-Processing hergestellt. Dieses über viele Jahre etablierte Verfahren bedarf keiner zusätzlichen Unterstützung, um Produktionshochläufe sicherzustellen.
- Insbesondere im Zeitraum 2030-2035 muss von einer nicht ausreichenden Verfügbarkeit lipider Ausgangsstoffe ausgegangen werden, da „Intermediate Crops“ voraussichtlich erst ab Anfang der 2030er-Jahre in nennenswerten Mengen für den Verkehrssektor zur Verfügung stehen werden.

(4) Artikel 12 (Durchsetzung): Absatz (8) sollte nur auf synthetische Kraftstoffe (E-Kerosin) angewendet werden

Begründung:

Ein „Nachholen“ der Lieferverpflichtungen von HEFA-basiertem SAF würde zu erheblichen Verwerfungen auf den Märkten für Abfallöle führen.

(5) Einführung eines „Zusätzlichkeitsnachweises“ (Prinzip des Additionalität): Flugkraftstoffanbieter sollten ab 2030 einen Nachweis darüber erbringen müssen, dass mindestens 50 % der von ihnen genutzten Ausgangsstoffe (Vergleichsbasis 2025) zusätzlich von ihnen verfügbar gemacht wurden, z.B. durch abfallwirtschaftliche Erfassungs- oder landwirtschaftliche Anbauprojekte

Begründung:

- Die ambitionierten Ziele aus der Verordnung erfordern von allen Marktteilnehmern Anstrengungen, zusätzliche Ausgangsstoffe nutzbar zu machen.
- Vermeidung einer „Rohstoff-Kannibalisierung“ in einem ohnehin nicht fairen Wettbewerbsumfeld zwischen Biodieselproduzenten und HEFA-Produzenten.

Umsetzung der FuelEU Maritime-Verordnung (EU) 2023/1805

(1) Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Häfen: Novellierung des EnergieStG

Ergänzung des § 27 um die Unterpositionen:

- | | |
|----------|---|
| 38260010 | Fettsäuremonoalkylester, mit einem Gehalt an Estern von $\geq 96,5$ GHT oder mehr "FAMAE" |
| 38260090 | Biodiesel und Biodieselmischungen, kein Erdöl oder Öl aus bituminösen Mineralien enthaltend oder mit einem Gehalt an Erdöl oder Öl aus bituminösen Materialien von < 70 GHT (ausg. Fettsäuremonoalkylester, mit einem Gehalt an Estern von $\geq 96,5$ GHT oder mehr "FAMAE") |

Begründung:

Deutschland läuft Gefahr, dass Biokraftstoff-Blends nicht in deutschen Häfen gebunkert wird aufgrund mangelnder Wettbewerbsfähigkeit und Angebotsbreite bei gleichzeitiger Option für Verpflichtete zum Bunkern in Drittstaaten, Banking, Borrowing oder Pooling.

(2) Anrechnung ausschließlich von Erfüllungsoptionen, die in Ländern produziert bzw. Häfen gebunkert werden, die der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) sogenannte Witness-Audits vor Ort gestatten

Begründung:

Es muss davon ausgegangen werden, dass Verpflichtete einen Großteil ihrer Optionen zur „Minderung der Treibhausgasintensität der Energie, die in einem Berichtszeitraum verbraucht wird“, in Drittstaaten wie China bunkern werden.

Gern stehen wir für Rückfragen zu unseren Handlungsempfehlungen zur Verfügung.

Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe e.V. (MVAK)

Unter den Linden 10
10117 Berlin

Ansprechpartner: Detlef Evers

Mobil: 0174 3045038
Telefon: 030 700140416
E-Mail: d.evers@mvak.eu