



Landwärme GmbH | Ungererstraße 40 | 80802 München

**Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit**

z.Hd. Herrn Dr. Thomas Weber
Herrn Bernd-Ulrich Hildebrandt

Übersandt per E-Mail

Landwärme GmbH
Ungererstraße 40
80802 München

Tel. +49 | 89 | 24 88 200 13
Fax +49 | 89 | 24 88 200 01

info@landwaerme.de
www.landwaerme.de

München, 21.04.2017

**STELLUNGNAHME ZU REFERENTENENTWURF: VERORDNUNG ZUR ANRECHNUNG
VON UPSTREAM-EMISSIONSMINDERUNGEN AUF DIE TREIBHAUSGASQUOTE
(UERV)**

Sehr geehrter Herr Dr. Weber, sehr geehrter Herr Hildebrandt,

gemäß §3 der UERV sollen Upstream-Emissionsminderungen ab dem Verpflichtungsjahr 2020 bis zu einer Höhe von 1,75 Prozentpunkten auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen gemäß § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) angerechnet werden können. Die hierdurch geschaffene zusätzliche Erfüllungsmöglichkeit des in § 37a Absatz 4 Satz 2 BImSchG geregelten Treibhausgasminderungsziels in Höhe von 6 Prozent ab 2020 begegnet nach unserer Einschätzung folgenden Problemen:

1. ***Bewusstes Setzen eines Widerspruchs*** zu der auf nationaler sowie europäischer Ebene festgelegten ***Zielsetzung***, resultierend in der ***Verfehlung des eigentlichen Zwecks*** der aktuell in Deutschland implementierten Fördersysteme:

Auf europäischer Ebene ist durch die Erneuerbare Energien Richtlinie 2009/28/EG geregelt, dass jeder EU-Mitgliedstaat im Jahr 2020 mindestens 10 Prozent des Endenergieverbrauchs im Verkehrssektor aus erneuerbaren Quellen bereitstellen muss. Dies sollte durch den Einsatz von Otto- und Dieselkraftstoff ersetzenden Biokraftstoffen realisiert werden. In diesem Zusammenhang wurde als Anreizsystem für das Inverkehrbringen von Biokraftstoffen auf nationaler Ebene die Treibhausgasquote in Deutschland eingeführt, die ab dem Jahr 2020 auf 6 Prozent angehoben wird.

Durch den vermehrten Einsatz von qualitativ hochwertigen Biokraftstoffen mit niedrigen Treibhausgasemissionswerten wird das Erreichen des Treibhausgasminderungsziels in Höhe von 6 Prozent in 2020 ohne große Probleme möglich sein. Die verbesserte Treib-



hausgasemissionseinsparung führt zeitgleich jedoch auch zu einer quantitativ niedrigeren Nachfrage nach Biokraftstoffen (von unter 6% in 2016) und somit zu einer Gefährdung des Ziels, den Anteil der Erneuerbaren Energien im Verkehrssektor auf 10 Prozent anzuheben. Verstärkt wird diese Problematik durch die im Diskussionsentwurf der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung geplante Erhöhung des fossilen Basiswerts auf 94,1 gCO_{2eq} / MJ sowie die zukünftige Anrechenbarkeit fossiler Kraftstoffe auf die Treibhausgasquote (Erdgas und LPG) ab dem Verpflichtungsjahr 2018.

Die in der UERV angestellte Prognose hinsichtlich der Erreichung des 10-Prozent-Ziels geht aus unserer Sicht fehl. Vielmehr könnte durch die in der UERV avisierte Anrechenbarkeit von Upstream-Emissionsminderungen die in den letzten 10 Jahren bereits rückläufige Entwicklung des Anteils Erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch im deutschen Verkehrssektor noch eine Beschleunigung erfahren.¹ Die von der EU beschlossene Steigerung des Anteils an Biokraftstoffen im Verkehrsbereich wird hierdurch gerade nicht fortgeführt. Im Gegenteil: diese Entwicklung steht im Widerspruch zu dem im Pariser Klimaschutzabkommen gesetzten Ziel zur Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2030. Mit der UERV wird die (sogar auf der Homepage des BMUB propagierte) „wichtige Rolle [der Biokraftstoffe] beim Klimaschutz und bei der Energieversorgung (...)“² schlechterdings konterkariert.

2. Nicht nachvollziehbarer **Fokus auf vermeintlich ökonomischen Aspekten:**

Die UERV enthält umfangreiche Ausführungen darüber, inwieweit die Anrechenbarkeit von Upstream-Emissionsminderungen zu einer Entlastung der deutschen Wirtschaft beziehungsweise zu finanziellen Einsparungen auf Seiten der Quotenverpflichteten i.S.d. § 37a Absatz 1 BImSchG führt. So findet sich in der UERV beispielsweise die Aussage, dass „für die Wirtschaft [. . .] eine jährliche Entlastung von schätzungsweise 449 bis 562 Millionen Euro realisiert“ werden würde, da die Treibhausgasreduzierung durch kostengünstigere, umgewandelte Upstream-Emissionsminderungen aus dem Kyoto-Mechanismus erfüllt werden könnten. Gleichzeitig wird ein monetärer Vergleich zu den für einen erheblich höheren Preis zu erwerbenden Tonne CO₂-Äquivalent aus dem hiesigen Einsatz von Biokraftstoffen gezogen.

Das eine hat aber mit dem anderen im Hinblick auf das Ziel der THG-Quote, eine Dekarbonisierung des Straßenverkehrs zu erreichen, nichts zu tun. Bei letztgenannter Erfüllungsmöglichkeit handelt es sich um die tatsächliche langfristige und nachhaltige Schaffung eines emissionsarmen Biokraftstoffs. Dem gegenüber verfolgt der Ansatz der Upstream-Emissionsminderung ausschließlich die Vermeidung von bereits anfallenden Emissionen, deren Vermeidung grundsätzlich zum technologischen Standard gehören sollte. Dies mag zwar absolut betrachtet geringere Kosten verursachen, führt jedoch nicht zu einer Neuerschließung von emissionsärmeren Kraftstoffen. Mittels Upstream-Emissionsminderungen wird in Deutschland kein Gramm CO₂ im Straßenverkehr eingespart.

¹ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2017): <http://www.erneuerbare-energien.de/EE/Redaktion/DE/Bilder/Infografiken/infografik-verbrauch-ee-verkehr.html>

² Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2017): <http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/kraftstoffe/biokraftstoffe/>



Es ist daher für uns unverständlich und unseres Erachtens nicht zielführend, den Vergleich der beiden Erfüllungsmöglichkeiten auf einer rein monetären Basis zu ziehen.

3. Folge: rein *wirtschaftlich motivierte Umwidmung* von CERs:

Aufgrund der voraussichtlich hohen Validierungs- und Verifizierungskosten bei neuen Projektaktivitäten im Sinne der UERV, ist keine Realisierung neuer emissionsmindernder Projekte zu erwarten. So wird laut UERV bzgl. neuer Projektaktivitäten „von einem durchschnittlichen Aufwand in Höhe von rund 55.000 Euro pro Projektaktivität ausgegangen“. Dies wird eine rein wirtschaftlich motivierte Umwidmung von bereits zertifizierten Emissionsreduktionen (CERs) aus dem Kyoto-Mechanismus zur Folge haben und dadurch gesamtheitlich betrachtet keinen ökologischen Mehrwert mit sich bringen.

4. *Widerspruch* zu der bisherigen Haltung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (im Folgenden „BMUB“):

Seit Jahren scheitert das Bestreben verschiedener Marktteilnehmer, für den deutschen Biokraftstoffmarkt qualitativ geeignetes und nach den von der Europäischen Kommission anerkannten Zertifizierungssystemen zertifiziertes Biomethan, welches im Ausland produziert und in das Erdgasnetz eingespeist wurde, nach Deutschland zu importieren, in den Verkehr zu bringen und auf die Treibhausgasquote anzurechnen. Als Begründung wurde von Seiten des BMUB verstärkt auf die Gefahr der doppelten Vermarktung der grünen Eigenschaft des Biomethans sowie auf die Problematik der Vermischung des Biomethans im Erdgasnetz und die gefährdete Einhaltung der Massenbilanz hingewiesen.

Durch die geplante Anrechenbarkeit von Upstream-Emissionsminderungen soll nun ein reiner Zertifikatehandel ohne physische Verlinkung für die Erfüllung der Quotenverpflichtung zugelassen werden. Das Prinzip der Massenbilanzierung, das für sämtliche auf die Erfüllung der Treibhausgasquote zugelassenen Biokraftstoffe einzuhalten und zu belegen ist und dabei zu erheblichen Transportkosten führt, wird mit Hinblick auf die Upstream-Emissionsminderungen vollkommen außen vorgelassen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Transparenz hinsichtlich der vorgeschalteten Handelskette bei einem reinen Zertifikatehandel weitaus geringer und die Gefahr der Mehrfachvermarktung über verschiedene Register somit weitaus höher ausfällt als bei einem Handel über ein massenbilanziertes Produkt.

5. Vorbehalt der *Anpassung der Höhe der anrechenbaren UER unkonkret*:

Laut UERV behält sich das Bundesministerium vor, eine Anpassung der Höhe der anrechenbaren Upstream-Emissionsminderungen für den Fall vorzunehmen, dass sich die durchschnittlichen THG-Emissionen von Biokraftstoffen auf dem deutschen Markt oder andere maßgebliche Größen ändern: „Sollten sich die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen von Biokraftstoffen oder andere für die Zielerreichung maßgebliche Größen in den Folgejahren nach Inkrafttreten der Verordnung wesentlich ändern, ist beabsichtigt, auch die Höhe der anrechenbaren Upstream-Emissionsminderungen an die neuen Daten anzupassen.“ Eine Konkretisierung der potentiellen Anpassungen sowie die Angabe weiterer Rahmenbedingung, wie zum Beispiel des geplanten Geltungszeitraums der UERV sowie den langfristig geplanten Fahrplan über die Höhe und Anrechenbarkeit



von Upstream-Emissionsreduktionen wäre von Seiten der Marktteilnehmer des Biokraftstoffmarkts zur langfristigen Planung erwünscht.

6. Vertrauens- und Investitionsschutz nicht gewahrt; Legitimation fragwürdig:

Seit dem 21.7.2009 befindet sich das ab dem Jahr 2020 zu erreichende 7%-Ziel hinsichtlich der Treibhausgasquote (bzw. seit 1.1.2015 das 6%-Ziel) in § 37a BImSchG. Im Vertrauen hierauf haben die Akteure im Biokraftstoffsektor Geschäftsmodelle entwickelt und Investitionen getätigt, um das Erreichen dieses Ziels sicherzustellen. Mit dem in Ziff. 1. genannten Widerspruch werden nun ca. 2 Jahre vor dem eigentlichen „Ziel-Jahr“ Maßnahmen ergriffen, die sämtliche Bestrebungen in diese Richtung nachhaltig beeinträchtigen.

Hiermit konnte im Vorfeld auch nicht gerechnet werden, da hierzu keinerlei öffentliche Ankündigung bzw. Diskussion erfolgt ist. Äußerst fragwürdig ist die Anrechenbarkeit der UER auch vor dem Hintergrund, dass bekanntlich der Europäische Rat 2014 beschlossen hat, dass die Emissionen von Treibhausgasen (THG) in der EU bis 2030 um mindestens 40% gegenüber 1990 abgesenkt werden müssen, wobei auf Deutschland ein THG-Reduktionsziel in Höhe von 38% entfällt. Hierbei ist eine Reduktion um 30% gegenüber 2005 für die nicht dem Emissionshandelssystem unterliegenden Sektoren, insbesondere dem Straßenverkehr, beinhaltet.³ Anstatt die (ohnehin geringe) THG-Quote von 6% anzuheben, um die Erreichung der vom Europäischen Rat vorgegebenen Ziele zu unterstützen, werden im Gegenteil mit der UERV faktisch die kleinen Erfolge in der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs zunichtegemacht.

Aufgrund der genannten Probleme sollte die Anrechenbarkeit von Upstream-Emissionsminderungen aus unserer Sicht in der Form ausgestaltet sein, dass es

- sich um **zusätzliche** Maßnahmen handelt, die jedoch **nicht** auf die Treibhausgasquote in Höhe von 6 Prozent **angerechnet** werden,
- sich im Anspruch an die Nachweisführung den gängigen und etablierten Standards für nachhaltige Biomasse orientiert und
- dass die geförderten Projekte bis mindestens 2030 und darüber hinaus die Treibhausgasminderung erzielen und diese eindeutig Deutschland zugeordnet werden können.

Für Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Zoltan Elek
Landwärme GmbH

³ Vgl. Schlussfolgerungen vom 23./24. Oktober 2014, <http://www.consilium.europa.eu/de/workarea/downloadaset.aspx?id=40802193010>