

Bundesratufer 10
10555 Berlin

[aireg e.V.](mailto:kontakt@aireg.de) • Bundesratufer 10 • 10555 Berlin

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit
Referat IG I 6 - Technik der Luftreinhaltung im Verkehr
und bei Brenn- und Treibstoffen, Biokraftstoffe

T +49 178 1843041
E kontakt@aireg.de
W www.aireg.de

11055 Berlin

Berlin, 14. Oktober 2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

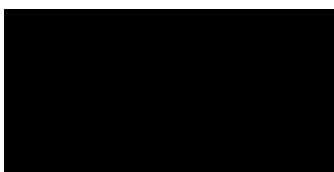
für die Übersendung des Referentenentwurfs für ein Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgas-
minderungs-Quote und Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der
Treibhausgasminderungs-Quote und die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Wir begrüßen, dass die Bundesregierung die RED II-Umsetzung mit diesem Entwurf initiiert, sehen aber
im Hinblick auf die Einführung und Erfüllung einer Quote für synthetisches Kerosin, insbesondere PtL-
Kerosin, und auf den politisch gewünschten Markthochlauf Anpassungsbedarf in folgenden Punkten,
den Sie bitte im Detail unserer Stellungnahme auf den folgenden Seiten entnehmen mögen:

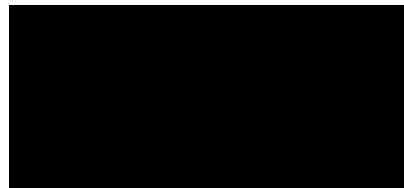
- Das Ambitionsniveau für erneuerbare Energien im Verkehr und die THG-Quote sollten deutlich angehoben werden.
- Die Quote begrüßen wir ausdrücklich, denn sie ist bereits gesetzlich bzw. faktisch in mehreren EU-Ländern vorgegeben, wobei die Zielsetzung bleiben muss, dass die Kommission im Rahmen der Gesetzgebung zum Green Deal eine EU-weite Regelung einführt. Die Abgabe bei Nichterreichung sollte angepasst werden.
- Als Marktanreiz müssen Kraftstoffe für den Luftverkehr aus erneuerbaren Energien auch als Optionen zur Erfüllung der THG-Quote nach BImSchG § 37a Absatz 5 anrechenbar sein (Opt-in).
- Zur Erreichung der ambitionierten Ziele der Luftfahrt und damit über das Jahr 2030 hinaus muss die gesamte verfügbare Breite an Rohstoffen, also auch alle Abfall- und Reststoffe, nutzbar sein. Nur dann wird die anspruchsvolle Absicht der Inverkehrbringer – 100% SAF in 2050 (Sustainable Aviation Fuel) – erreichbar sein.

Den weiteren Gesetzgebungsprozess werden wir konstruktiv begleiten.

Mit freundlichen Grüßen



Vorsitzender des Vorstands



Mitglied des Vorstands

Vorstand: Kay Kratky (Präsident Industrie und Luftfahrt), Prof. Dr.-Ing. Manfred Aigner (Präsident Wissenschaft und Forschung),
Siegfried Knecht (Vorsitzender), Henrik Erämetsä (stellv. Vorsitzender), Prof. Dr.-Ing. Martin Kaltschmitt (stellv. Vorsitzender),
Melanie Form (Leiterin der Geschäftsstelle)

Bundesratufer 10 • 10555 Berlin • Telefon +49 178 1843041

aireg e.V. ist im Vereinsregister beim Amtsgericht Charlottenburg unter VR 31026 B eingetragen.
Bank: Commerzbank AG Bank, IBAN: DE38 1004 0000 0210 2606 00 , BIC: COBADEFFXXX

Stellungnahme des Vorstands der Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V. (aireg e.V.) zu:

Referentenentwurf für ein Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote sowie eine Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote. Gesetz und Verordnung dienen der Umsetzung der EU-Vorgaben und Erreichung der EU-Ziele von Artikel 25 bis 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001 (Erneuerbare-Energien-Richtlinie, „RED II“).

BImSchG, 38. BImSchV und 36. BImSchV (Frist: 15. Okt. 2020)

| Entwurf BMU | aireg Position |
|---|--|
| <p>BIMSchG Absatz 1 des § 37a & BImSchG neuer Absatz 4 des § 37a</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwurf zielt auf nur 14% erneuerbare Energien im Verkehr ab - THG-Quote für den Verkehr bleibt auf derzeitigem Niveau von 6% und steigt ab 2026 auf 7,25% | <p>Allgemeines Ambitionsniveau entspricht nicht dem Ziel von 27% EE im Verkehr wie im NECP dargelegt. Auch das Ziel von -42% Emissionsenkung im Verkehr bis 2030 wird damit verfehlt.</p> <p>Daher schlagen wir vor, das Ambitionsniveau von derzeit 14% auf 27% Erneuerbare Energien im Verkehr anzuheben. Gleichermaßen sollte die THG-Quote entsprechend auf mindestens 16% angehoben werden.</p> <p>Um diesem Ambitionsniveau gerecht zu werden und damit einen signifikanten Beitrag zur Reduktion der Klimawirkung des Luftverkehrs zu leisten, ist es unabdingbar, alle heute und zukünftig verfügbaren Rest- und Abfallstoffe zuzulassen. Annex IXa darf nicht als abgeschlossene Liste verfügbarer Rohstoffe betrachtet werden.</p> |
| <p>BIMSchG neuer Absatz 2 des § 37a & BImSchG neuer Absatz 4a des § 37a</p> <p>Inverkehrbringern von Flugturbinenkraftstoff werden verpflichtet, eine Mindestquote für PTL-Flugkraftstoff zu erreichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0,5% in 2026 - 1% in 2028 - 2% in 2030 - Dies gilt mit Verweis auf Energiesteuergesetz für Inlandsflüge und internationale Flüge. - Anforderungen an diese Kraftstoffe regelt eine Rechtsverordnung nach § 37d Absatz 2 Satz 1. - Bei Nichterreichung der PTL-Mindestquote, gilt eine Abgabe in Höhe von 70 Euro pro GJ | <p>Die Mindestquoten nach dem neuen Absatz 4a des § 37a sind – falls sie sich auf die insgesamt in Deutschland vertankte Kerosinmenge beziehen - zwar ambitioniert (ca. 220 kt in 2030), aber unerlässlich um dem PtL Kerosin-Hochlauf einen zusätzlichen Schub zu geben. Mit Kerosin auf biogener Basis sind sie problemlos erreichbar und deshalb sollte eine Verdopplung der Quoten, d.h. 1 % in 2026, 2 % in 2026 und 4% in 2030 in Erwägung gezogen werden. Um einen tatsächlichen Marktanreiz für den Aufbau von PtL-Kapazitäten zu schaffen, ist eine weitere Anhebung oder Staffelung über die vorgeschlagene Abgabe von 70 Euro pro Gigajoule hinaus erforderlich.</p> <p>Die Festlegung der Anforderungen an die Kraftstoffe durch eine Verordnung nach §37d Absatz 2 Satz 1</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>sollte zeitgleich mit der THG-Novelle vollzogen werden.</p> <p>Dass keine Differenzierung zwischen Inlandsflügen und internationalen Flügen gemacht wird, wird begrüßt.</p> |
| <p>BImSchG § 37a Absatz 5</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nach 38. BImSchV §1 Absatz 2 Satz 6. kann die Bundesregierung bei der Berichterstattung des EU-Ziels von 14% EE im Verkehr den Anteil von Flugkraftstoffe mit dem Multiplikator von 1,2 berücksichtigen - Erneuerbare Flugkraftstoffe sind nicht als Erfüllungsoption für die THG-Quote aufgelistet | <p>Die Anrechnung von Flugkraftstoffen an das EE-Ziel im Verkehr wird generell befürwortet. Jedoch setzt die Anrechnung an das EU-Ziel als isolierte Einzelmaßnahme keine Marktanreize.</p> <p>38. BImSchV §1 Absatz 2 Satz 6 lässt jedoch offen, ob hierbei nur Kraftstoffe für den Luftverkehr aus erneuerbaren Energien gemeint sind - hier muss Klarheit geschaffen werden.</p> <p>Um reale Marktanreize für Emissionsenkungen im Luftverkehr zu schaffen, müssen Kraftstoffe für den Luftverkehr aus erneuerbaren Energien (HEFA, PTL, Fischer-Tropsch, SPK) auch als Optionen zur Erfüllung der THG-Quote nach BImSchG § 37a Absatz 5 anrechenbar sein. Hierzu ist ein weiterer Satz zu biogenem Kraftstoff und erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs für den Luftverkehr nötig.</p> |
| <p>§ 37b Absatz 8 Satz 2</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kraftstoffe die ganz oder teilweise aus tierischen Fetten und Ölen der Kategorie 1 und 2 hergestellt werden, können an die THG-Quote angerechnet werden. - Kraftstoffe die ganz oder teilweise aus anderen tierischen Fetten und Ölen (Kategorie 3, un kategorisiert) hergestellt werden, können nicht an die THG-Quote angerechnet werden. Zudem können diese Rohstoffe nicht massenbilanziell behandelt werden, sondern dürfen auch physisch nicht eingesetzt werden. | <p>Zur Erreichung der ambitionierten Ziele der Luftfahrt muss die gesamte verfügbare Breite an Rohstoffen nutzbar sein.</p> <p>Die Ungleichbehandlung von Rohstoffen im Massenbilanzsystem macht erheblichen Aufwand, die Produktion einzig für den deutschen Markt anzupassen, damit physisch keine tierischen Fetten und Ölen der Kategorie 3 enthalten sind. Die Produktionsumstellung hat negative Auswirkungen auf die Prozesse, Kosten und Betriebssicherheit der Produktion. Die Streichung § 37b Absatz 8 Satz 1 Nummer 3 und eine Überarbeitung der Biomasseverordnung ist notwendig, um einen wirtschaftlichen Markthochlauf von erneuerbaren Fluggturbinenkraftstoffen zu ermöglichen.</p> |