



Rahmenbedingungen für erneuerbare Kraftstoffe in Deutschland

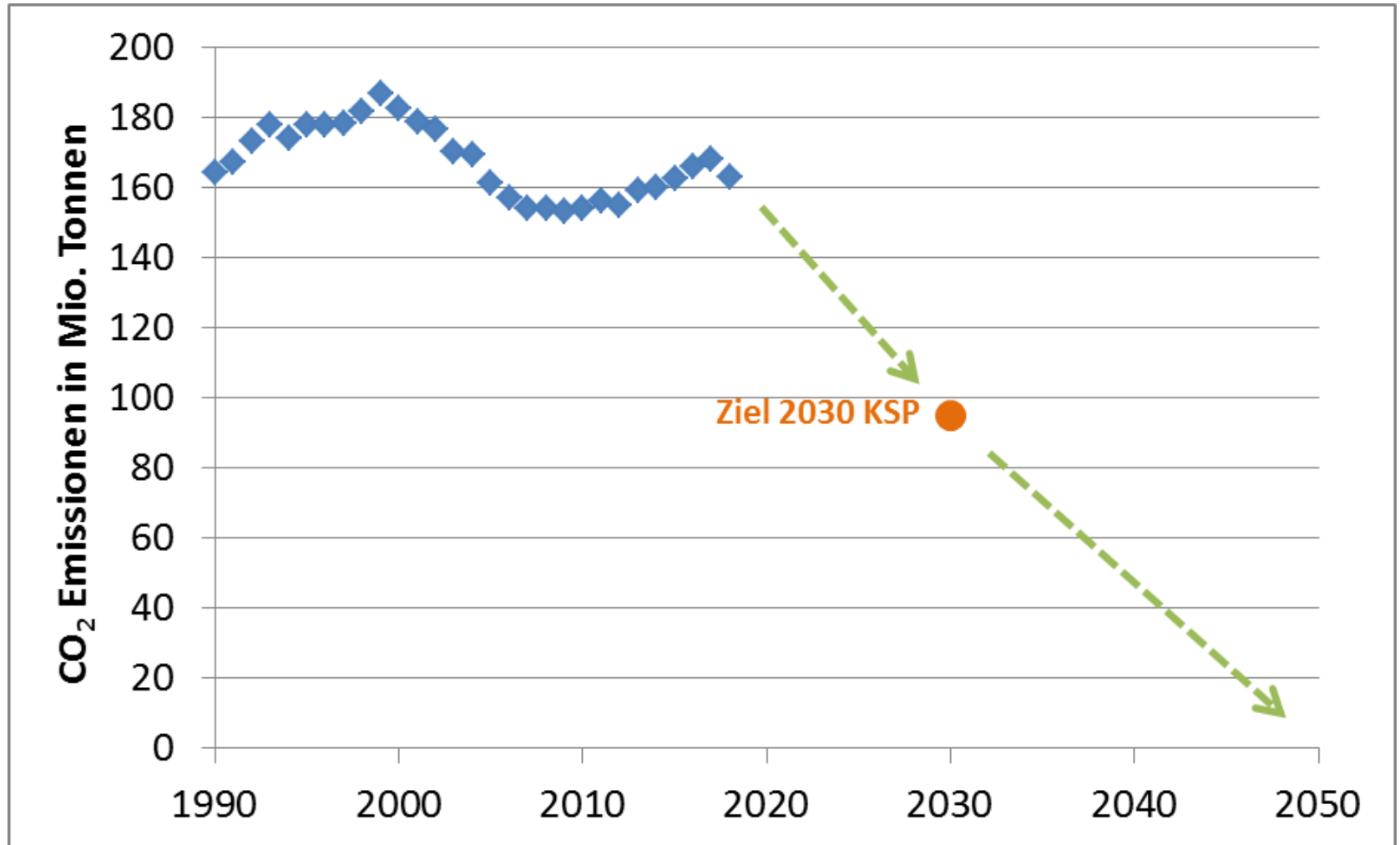


Biogaspartner – die Konferenz 2019

Falk Heinen



Klimaschutzlücke im Verkehr





Einführung/ Anpassung der THG-Quote - Hintergrund -

Zeitraum bis 2020:

- **Grundlage für THG-Quote:** Erneuerbare-Energie-Richtlinie (2009/28/EC) und ILUC-Richtlinie ((EU) 2015/1513)
- **BImSchG §37a bis §37g:** Im Jahr 2015 Umstellung von Biokraftstoffquote auf THG-Quote
- **37. BImSchV:** Ermöglicht die Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen
- **38. BImSchV:** Definiert Mindestverpflichtung an fortschrittlichen Kraftstoffen

Zeitraum 2021 bis 2030:

- **Erneuerbare-Energie-Richtlinie II**, bis 2030 (2018/2001/(EU))
- Umsetzung für **Verkehrsbereich** federführend durch BMU
- Umfangreiche **Anpassungen in der nationalen Gesetzgebung** notwendig (BImSchG, 37., 38. BImSchV, ggf. 36. BImSchV, UERV)



„Konventionelle“/ Fortschrittliche Biokraftstoffe ab 2021 in der RED II

Biokraftstoffe aus Nahrungs-/ Futtermitteln:

- Ist-Wert im Jahr 2020 plus 1 Prozentpunkt
2017 wären das 80 PJ von 2.320 PJ: 3,5%
plus 1 Prozentpunkt: 4,5%
- Nicht höher als 7 % (Hintergrund: iluc, del. Rechtsakt)

Biokraftstoffe aus Reststoffen Anhang IX Teil A:

- Art. 25: Biokraftstoffe und Biogas aus Rohstoffen
Anhang IX Teil A, Anteile am EE-Verbrauch Verkehr:
 - im Jahr 2022 mindestens 0,2 % (real 0,1 %)
 - im Jahr 2025 mindestens 1 % (real 0,5 %) und
 - steigt bis 2030 auf mindestens 3,5 % (real 1,75 %).



Begrifflichkeiten der RED II für Biokraftstoffe aus Reststoffen – Teile A und B –

Definition: Biokraftstoffe, die aus in **Anhang IX Teil A** aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, gelten als **fortschrittliche Biokraftstoffe**.

Rohstoffgrundlage: keine Nahrungs- und Futtermittelpflanzen (nur geringfügige Auswirkung auf indirekte Landnutzungsänderung)

Einsatz von innovativeren, weniger ausgereiften Technologien, oder Fermentation

Definition: Biokraftstoffe, die aus in Anhang IX Teil B aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden:

- gebrauchtes Speiseöl und
- tierische Fette (Kategorie 1 und 2)

Die **eingesetzte Technologie** ist ausgereift (Umesterung oder Hydrierung)



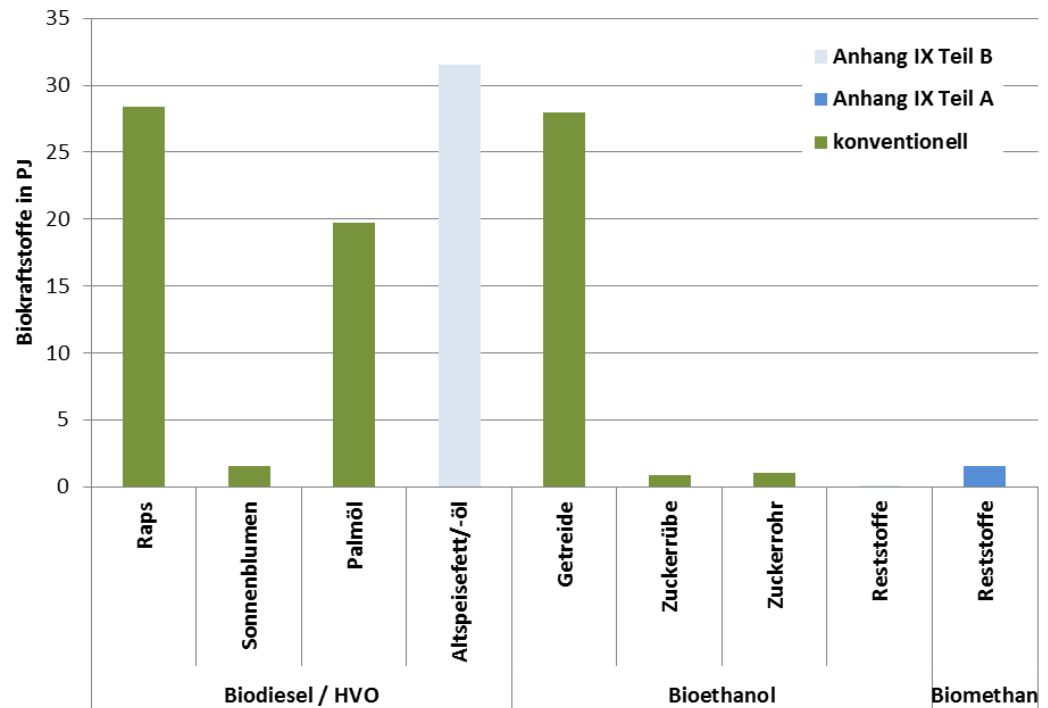
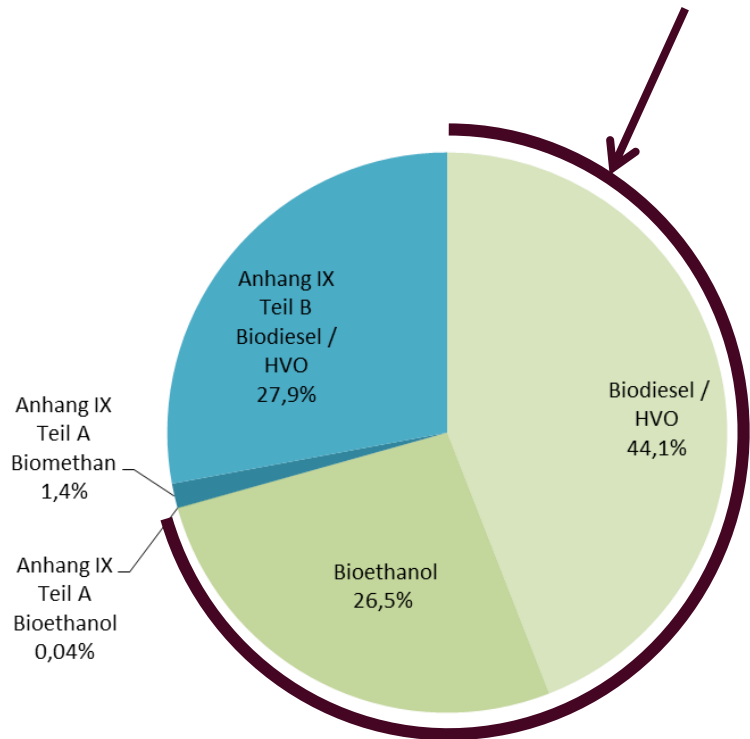
Zentrale Unterschiede RED I – RED II **- für Verkehr -**

- **Mindestziel** erhöht auf 14 % EE-Anteil im Verkehr
- Begrenzung der **Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln**
- **Opt-out-Regelung** für diese Biokraftstoffe
- Erheblicher Bedeutungsgewinn für direkte **Stromnutzung/ Elektromobilität** (mgl. Faktor 4)
- Erhöhung des Anteils für **fortschrittliche Biokraftstoffe** auf 1,75 % real (mgl. Faktor 2)
- Deckelung des Anteils von **abfallbasierten Biokraftstoffen** auf 1,7 % (Faktor 2)
- **Strombasierte Kraftstoffe** außerhalb von Annex IX



Aktuelle Situation

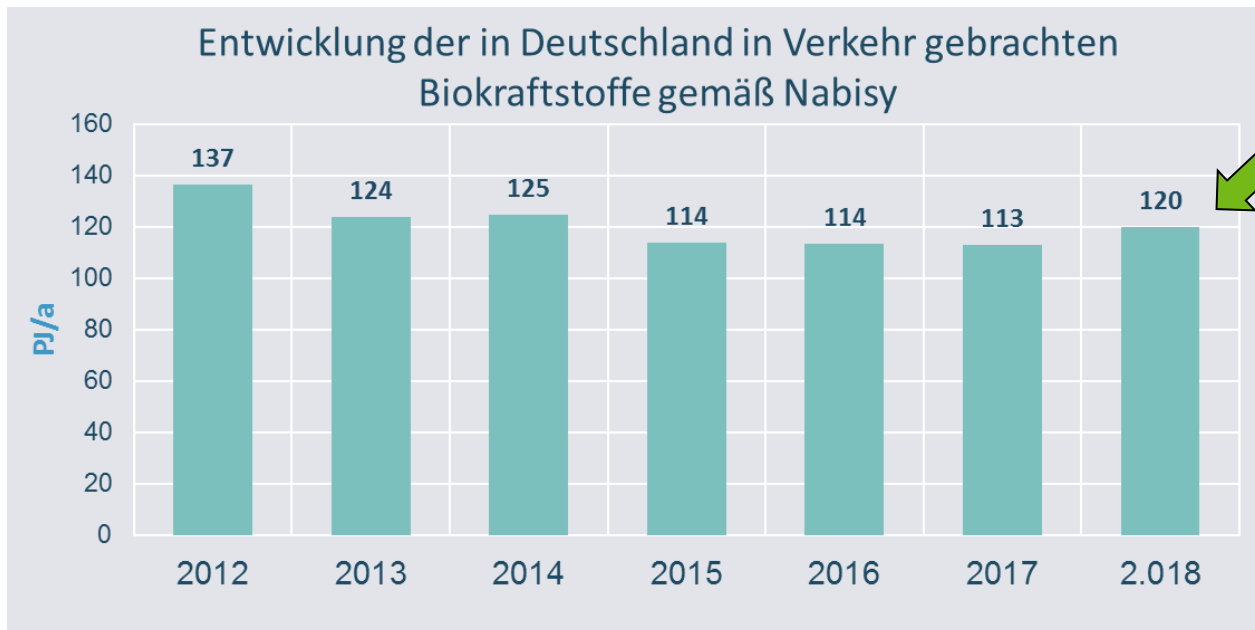
2017: 113 PJ Biokraftstoffe, davon 80 PJ konventionell





Aktuelle Situation

Amtliche Quelle: im Nabisy der **BLE** erfasst, d.h.:
die in Deutschland in Verkehr gebrachten
Biokraftstoffe für die eine Anrechnung auf die
Treibhausgasminderungsquote oder eine
Steuerentlastung beantragt wurde.



in 2018 erstmals
wieder
Gesamtanstieg
ggü. Vorjahr



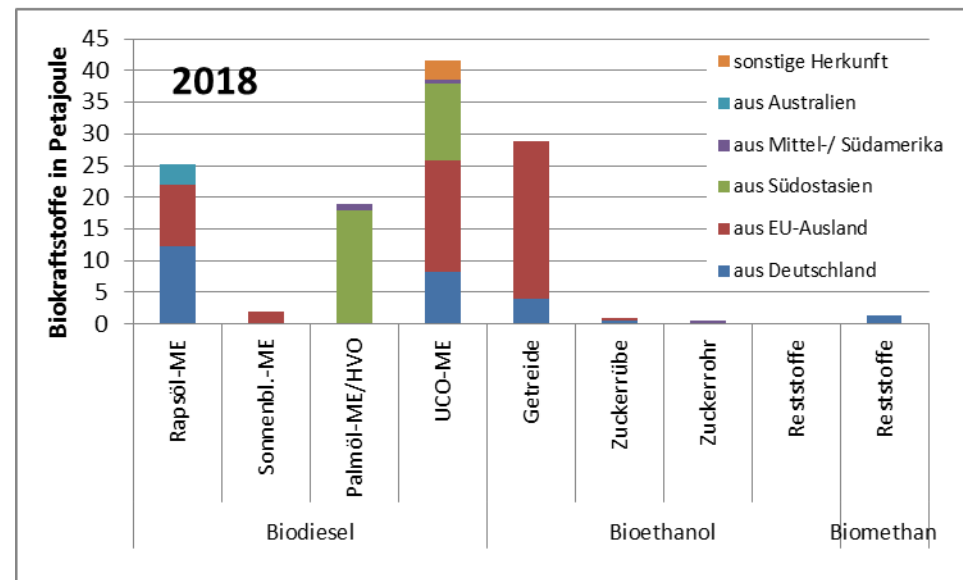
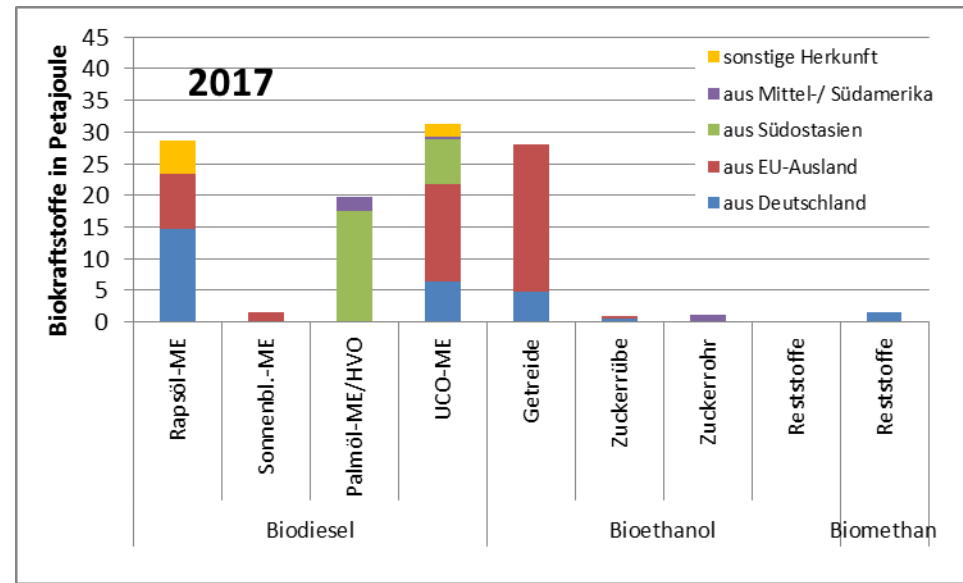
Aktuelle Situation - Trends

Update 2017 auf 2018

Erkenntnisse:

- RME nimmt weiter ab, auch DE
- Palmöl weitgehend stabil
- UCO nimmt drastisch zu, Import aus SO-Asien fast verdoppelt
- Rest stabil
- Biomethan aus Reststoff, Rückgang von 1,6 auf 1,4 PJ

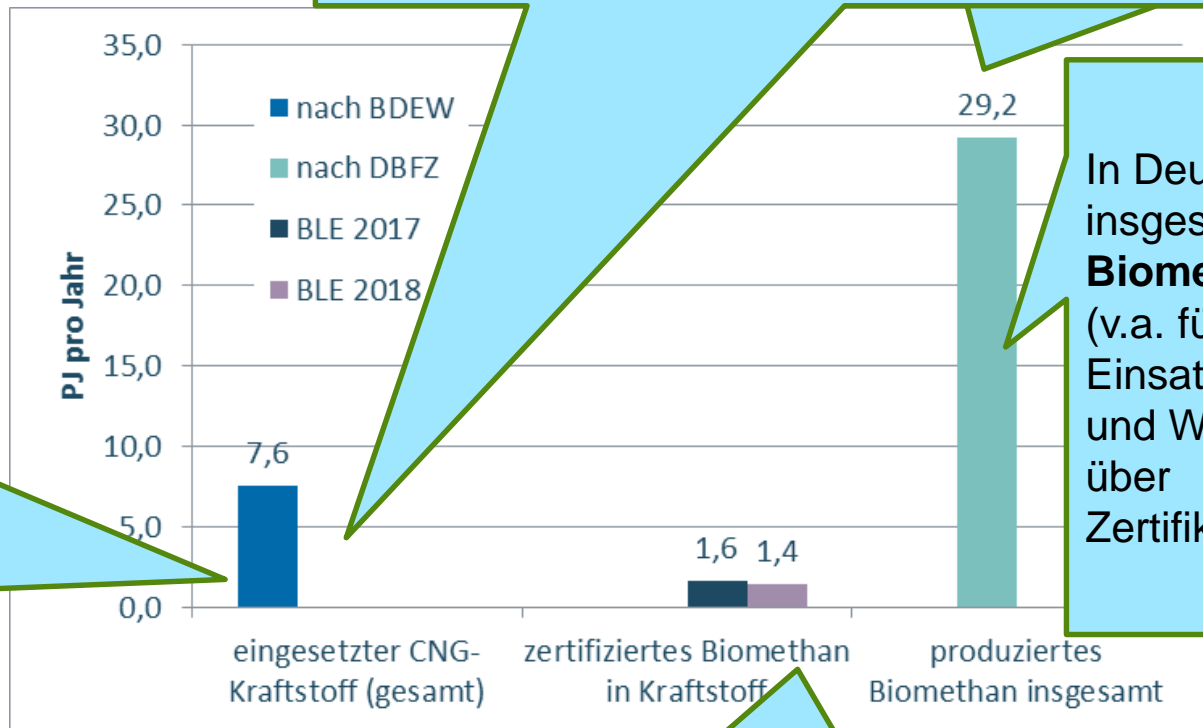
erstmalig Biomethan aus Mais dabei mit 0,06 PJ (!)





CNG - Biomethan

- Die **Gesamterdgasmenge** im Gasnetz beträgt 3.120 PJ/a, d.h.
- Biomethan gesamt entspricht 0,9% .
 - CNG im Verkehr ist davon 0,24%



In Deutschland insgesamt vertankte Menge an **CNG** in Fahrzeugen

In Deutschland insgesamt erzeugte **Biomethanmenge** (v.a. für Erdgasnetz, Einsatz für Strom- und Wärmebereich über Zertifikatehandel).

Anteil aus dem rechtem Balken (29,2 PJ), der über Nabisy dem **Verkehr** zuzurechnen ist.



Nationale Umsetzung der RED II

- **Zeitraumen:** bis 30. Juni 2021 (...delegierte Rechtsakte)
- Fortführung der nationalen **THG-Quote** (Inverkehrbringer von Otto- und Dieselkraftstoffen müssen durchschnittl. THG-Emissionen gegenüber einem fossilen Komparator zu reduzieren, Diskussion um 6 % nach Kraftstoffqualitätsrichtlinie)
- Ermittlung **technischer und ökonomischer Potenziale** bei
(I) Nahrungs-/ Futtermittel-Biokraftstoffen,
(II) Kraftstoffe Annex IX, (III) direkte Stromnutzung und (IV) strombasierte Kraftstoffe (PtX)
- Prüfung der möglichen **Verpflichteten** im Strombereich
- Vorbereitung **Vollzug** (Anrechnungsregeln, verpflichtete Akteure, Handelsplattformen u.a.)
- Bilaterale Gespräche, Fachgespräche, Begleitstudien, Austausch im Ressortkreis, Akteure ...



Vielen Dank!

**Rückfragen/ Anregungen
jederzeit gerne!**

falk.heinen@bmu.bund.de



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

Backup



Randbedingungen der RED II für „*konventionelle*“ Biokraftstoffe

Definition: Begriff *konventionelle* Biokraftstoffe in der verabschiedeten Fassung nicht mehr verwendet.

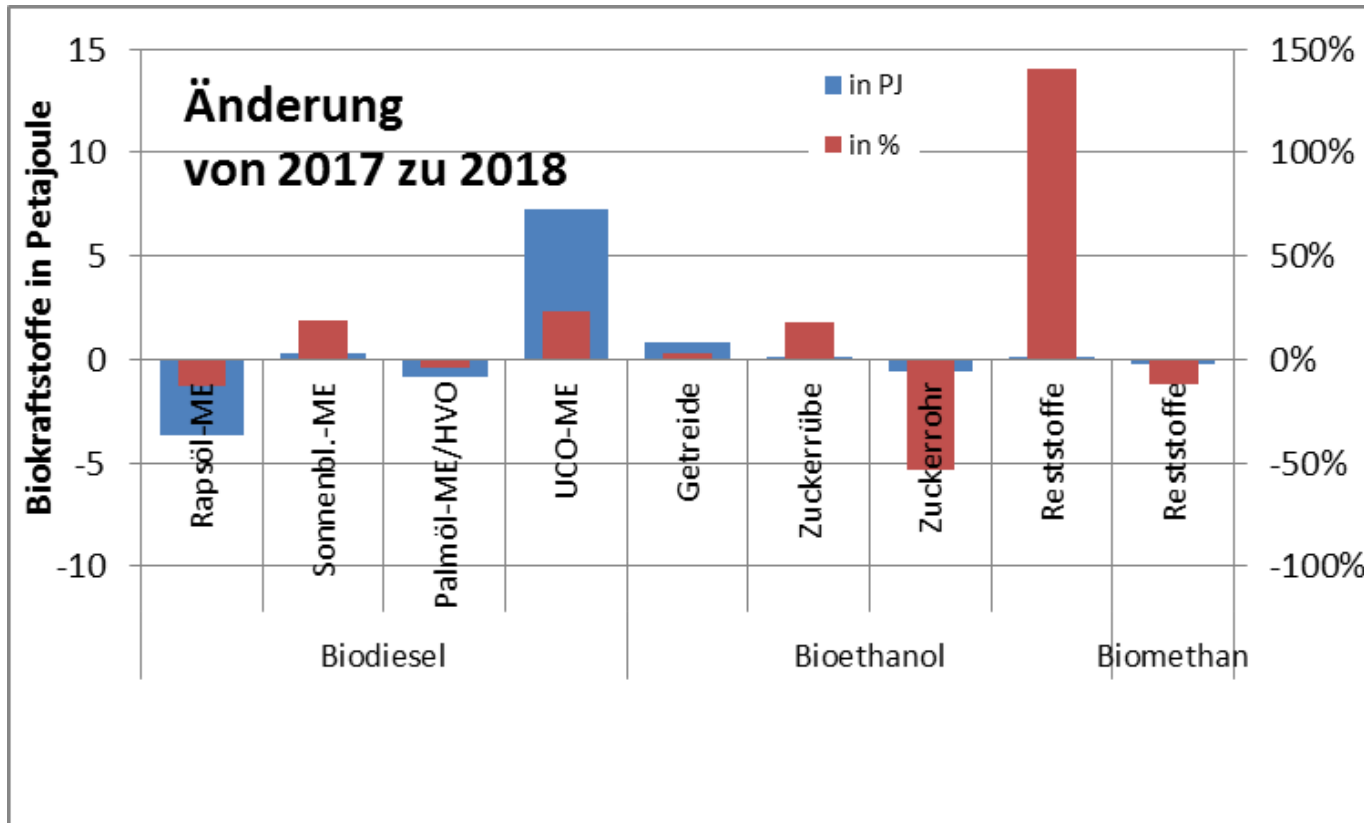
Textpassagen aus der RED II:

- biofuels and bioliquids produced from cereal and other starch-rich crops, sugars and oil crops
- food and feed crop-based biofuels
- biofuels produced from food and feed crops,

-> aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen produzierte Biokraftstoffe (Artikel 26)



Aktuelle Situation - Rohstoffe



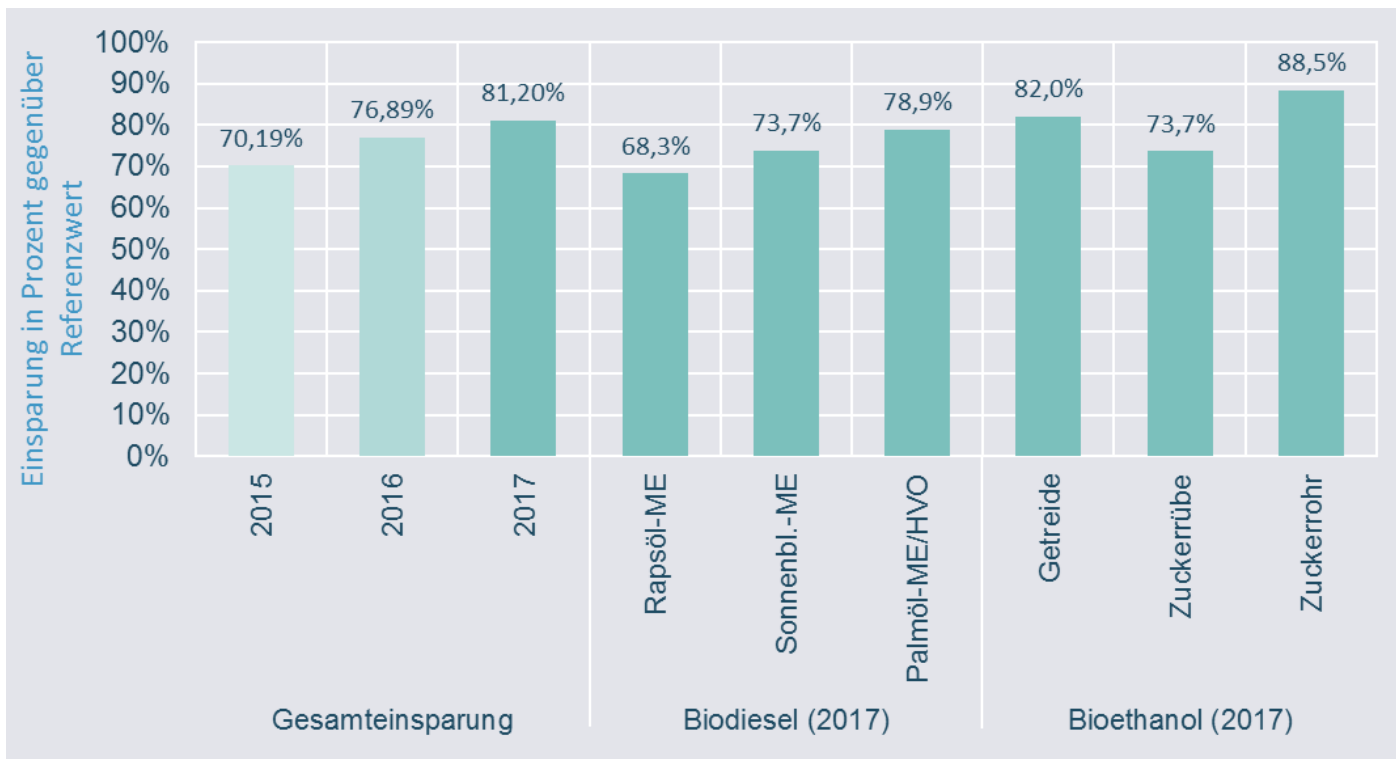


THG-Minderungsquote als Hauptinstrument (1)

Einsparung nach BLE

(gegenüber Komparator von 83,8 g CO₂Äq/MJ;

ab 2018 wird der Komparator auf 94 g CO₂Äq/MJ hochgesetzt)

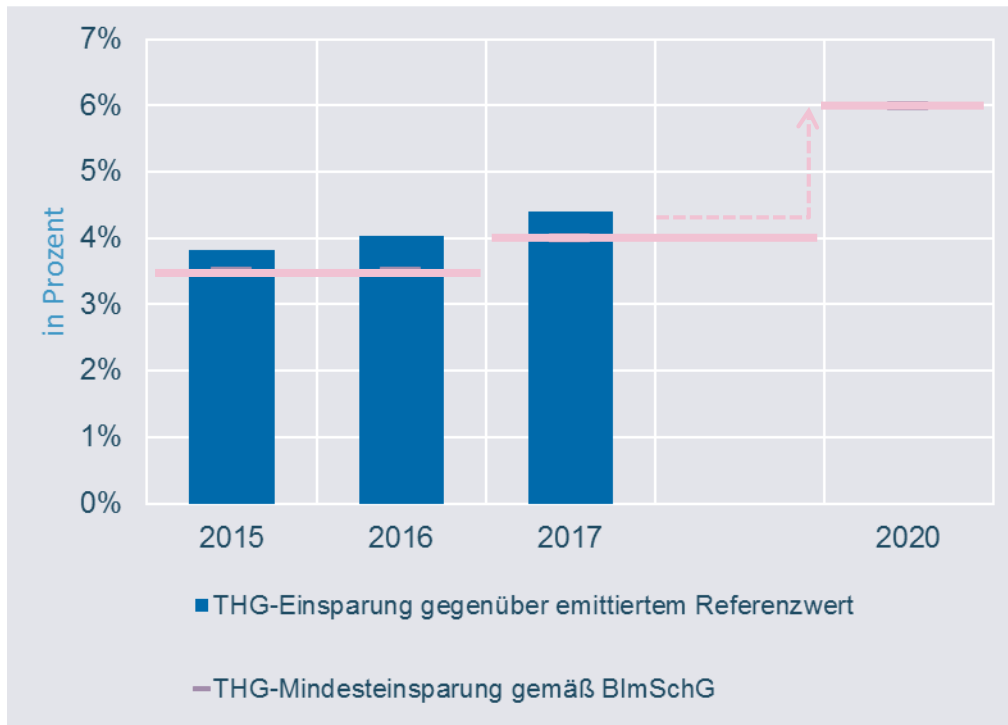




THG-Minderungsquote als Hauptinstrument (2)

Einsparung nach Hauptzollamt

(gegenüber Emission durch Straßen- und Schienenverkehr)



**1,6%-Punkte = Lücke
zwischen
2017 und der Zielerreichung
in 2020**

Für die Schließung der Lücke bis 2020 können bis max. 1,2 %-Punkte auch sogenannte **Upstream-Emissions-Reductions (UER)** einbezogen werden. Das sind Emissionsminderungen bei der Erdölförderung (Nutzung von Gas anstelle von Ablassen oder Abfackeln)