

Berlin, den 7. Februar 2023

## Positionspapier

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz schlägt erneut eine schrittweise Reduktion des Einsatzes von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermitteln bei gleichzeitiger Anpassung der Treibhausgasemissionsquote vor. Dies soll im Wege einer Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung erfolgen. Einen ähnlichen Vorschlag hatte es bereits im Frühjahr 2022 gegeben.

Der Aussenhandelsverband für Mineralöl und Energie e.V. (AFM+E) vertritt die Interessen der unabhängigen, mittelständischen Energiehandelsunternehmen und -importeure in Deutschland. Unsere Mitglieder sehen es als ihre Aufgabe, die Energieversorgung jederzeit flächendeckend und verlässlich sicherzustellen und sind eine tragende Säule der Versorgungssicherheit in Deutschland. Angesichts der hohen Betroffenheit unserer Mitgliedsunternehmen als Inverkehrbringer von Kraftstoffen nehmen wir zu den aktuellen Vorschlägen wie folgt Stellung:

### Ausgangslage:

- Die deutsche Fahrzeugflotte besteht aus 48,5 Mio. Pkw, davon verfügen lediglich 850.000 über einen Elektroantrieb. Aktuell fahren mithin mehr als 98% der deutschen Pkw mit flüssigen Energieträgern.
- Unsere Mitglieder sind sich ihrer Verantwortung bewusst und wollen ihren Beitrag auf dem Weg hin zur Klimaneutralität leisten. Flüssige nachhaltige Biokraftstoffe liefern mit über 13 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Einsparung pro Jahr den größten Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr und sind wesentlich für die Erreichung der Klimaschutzziele.
- Ernährungssicherheit muss oberste Priorität haben. Allerdings wird die „Tank-Teller-Debatte“ sehr einseitig betrachtet und die Komplexität der Zusammenhänge außer Acht gelassen. Während das BMU den Klimawandel als Hauptgrund erklärt, listet die Welthungerhilfe als Gründe für Hungersnöte unter anderem Kriege, Ressourcenverschwendung und ein Machtgefälle zwischen dem globalen Süden und Norden auf.
- Für die Herstellung von Biokraftstoffen, die in der EU in den Verkehr gebracht werden, wird seit mehr als 14 Jahren die Einhaltung von Nachhaltigkeitsregelungen durch in der EU anerkannte Zertifizierungssysteme sichergestellt. Ferner hat die EU-Kommission bereits durch die bestehenden Obergrenzen für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln eine mengenmäßige Kontrolle unter Berücksichtigung des technologischen Entwicklungsstands alternativer Kraftstoffe eingeführt.

### Unsere Forderungen

- **Wir lehnen eine erneute Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für nachhaltige Biokraftstoffe generell ab. Mit der Umsetzung der RED II im Jahr 2021**

wurden die Rahmenbedingungen bis 2030 festgelegt. Wir haben unsere Geschäftsaktivitäten auf diesen langfristigen Planungszeitraum entsprechend eingestellt, um damit unseren Beitrag zur Energiewende zu ermöglichen. Dies nun komplett zu übergehen, erschüttert das Vertrauen in die Bundesregierung und gefährdet den Investitionsstandort Deutschland massiv. Wir benötigen zwingend Planungssicherheit.

- **Statt die bestehenden Regelungen erneut zu ändern, sollte sich das BMUV auf die noch fehlenden Regularien konzentrieren, die weitere wesentliche Optionen für das Inverkehrbringen von alternativen Kraftstoffen schaffen. Nur so kann ein effektives Vorantreiben der Energiewende gewährleistet werden. Hierzu gehören insbesondere:**
  - **Zulassung von paraffinischen Kraftstoffen (DIN EN 15940) durch Aufnahme in die 10. BImSchV**
  - **Gleichstellung von grünem Wasserstoff und strombasierten Kraftstoffen mit Elektrizität durch eine Angleichung der Multiplikatoren**
  - **Zulassung von höheren Biobeimischungen (z.B. E20), womit auch ein Anreiz gesetzt wird, die Investitionen in und Produktion von fortschrittlichen Biokraftstoffen zu erhöhen**
  - **Abschaffung der Schutzsorte E5**
  - **Festlegung der Grünstromkriterien, ggf. national, um den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft in Deutschland zu ermöglichen**

Biokraftstoffe sind aktuell und in der näheren Zukunft die einzige Option, den Verkehrssektor klimaneutral umzugestalten. Eine Beschneidung oder Neuregulierung darf deshalb nicht erfolgen. Ebenso müssen die vorgenannten Punkte dringend vorangetrieben werden, notfalls auch auf nationaler Ebene, da die Europäische Union hier seit mehr als zwei Jahren Lösungen schuldig bleibt. Der Verkehrssektor und unser Klima braucht sämtliche, technologieoffene Lösungsansätze. Wird der erforderliche regulatorische Rahmen geschaffen, steht der Mittelstand mit Innovations- und Investitionskraft bereit, diese Lösungsansätze zu liefern.