



BDB^e · Reinhardtstr. 18 · 10117 Berlin

An die
Mitglieder des Ausschusses für
Umwelt, Naturschutz und Reaktorschutz
des Deutschen Bundestages

BDB^e

Bundesverband der deutschen
Bioethanolwirtschaft e. V.

Geschäftsführung

Reinhardtstr. 18 · 10117 Berlin
Telefon +49 (0) 30-3 01 29 53-12
Telefax +49 (0) 30-3 01 29 53-10
E-Mail mail@bdb.e.de
Web www.bdb.e.de

04.02.2009

Az: 1.072

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen
(Drucksache 16/11131)
hier: Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Abgeordnete,
sehr geehrter Herr Abgeordneter,

in dem Ihnen zur Beratung vorliegenden Gesetzentwurf sind weder die am 17. Dezember 2008 vom Europäischen Parlament im Rahmen des EU-Klimapaketes verabschiedete Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Energiequellen, noch die am selben Tag verabschiedete Änderung der Richtlinie 98/70 über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen berücksichtigt. In diesen Richtlinien sind für Biokraftstoffe maßgebliche – in deutsches Recht umzusetzende – Regelungen getroffen.

Eine Verabschiedung dieses Gesetzentwurfes hätte also zur Folge, dass das Gesetz kurzfristig erneut geändert werden müsste, um diese Richtlinien umzusetzen.

Aus diesem Grunde erlauben wir uns die Anregung, dass vor Verabschiedung des Gesetzentwurfes die zur Umsetzung der vorgenannten Richtlinien notwendigen Regelungen wie zum Beispiel die Ermächtigungsgrundlagen korrigiert bzw. ergänzt werden sollten. Dies ist insbesondere hinsichtlich der Biokraftstoffe betreffenden Artikel 17 bis 19 der Richtlinie Erneuerbare Energien erforderlich. Diese Artikel sind „eins zu eins“ umzusetzen.

Es erschiene uns zweckmäßig, wenn die Bundesregierung für die parlamentarischen Beratungen umfassend über die zur Umsetzung der vorgenannten Richtlinien notwendigen

Rechtsänderungen kurzfristig unterrichten und entsprechende Formulierungshilfen unterbreiten würde.

Unabhängig von dem Vorstehenden erlauben wir uns, Ihnen für die Beratungen über den Gesetzentwurf unsere aus der Anlage ersichtliche Stellungnahme sowie weiterführende Fachinformationen zuzuleiten.

Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie diese bei Ihren Beratungen berücksichtigen würden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'DK', written in a cursive style.

Dietrich Klein

Anlagen



BDB^e

Bundesverband der deutschen
Bioethanolwirtschaft e. V.

Reinhardtstr. 18 · 10117 Berlin
Telefon +49 (0) 30-3 01 29 53-0
Telefax +49 (0) 30-3 01 29 53-10
E-Mail mail@bdbe.de
Web www.bdbe.de

02.02.2009

Az: 1.061

**Stellungnahme
zu dem
Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Förderung von
Biokraftstoffen (Drucksache 16/11131)**

In dem Gesetzentwurf sind weder die am 17. Dezember 2008 vom Europäischen Parlament im Rahmen des EU-Klimapaketes verabschiedete Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Energiequellen, noch die am selben Tag verabschiedete Änderung der Richtlinie 98/70 über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen berücksichtigt. In diesen Richtlinien sind für Biokraftstoffe maßgebliche – in deutsches Recht umzusetzende – Regelungen getroffen.

Dies bedeutet, dass eine Verabschiedung dieses Gesetzentwurfes zur Folge hätte, dass das Gesetz kurzfristig erneut zur Umsetzung dieser Richtlinien geändert werden müsste.

Aus diesem Grunde erlauben wir uns die Anregung, dass in dem Gesetzentwurf vor Verabschiedung die zur Umsetzung der vorgenannten Richtlinien notwendigen Regelungen wie zum Beispiel die Ermächtigungsgrundlagen korrigiert bzw. ergänzt werden sollten. Dies ist insbesondere hinsichtlich der „eins zu eins“ umzusetzenden - Biokraftstoffe betreffenden - Artikel 17 bis 19 der Richtlinie Erneuerbare Energien erforderlich.

Es erschiene uns zweckmäßig, wenn die Bundesregierung für die parlamentarischen Beratungen umfassend über die zur Umsetzung der vorgenannten Richtlinien notwendigen Rechtsänderungen kurzfristig unterrichten und entsprechende Formulierungshilfen unterbreiten würde.

I. Grundsätzliche Bemerkungen

1. Begründung des Gesetzentwurfes

Die für den Gesetzentwurf vorgetragenen Gründe erscheinen nicht hinreichend stichhaltig. Dies erläutern wir wie folgt:

- Nachhaltigkeitskriterien

Die Auffassung der Bundesregierung, es fehle an einer wirksamen Nachhaltigkeitsregelung für Biokraftstoffe, wird nicht geteilt.

Richtig ist, dass für aus EU-Rohstoffen gewonnene Biokraftstoffe durch die Auflagen der sog. EU-Regelung Cross Compliance die Nachhaltigkeit der Rohstoffherzeugung sicher gestellt ist.

Im Übrigen gilt die Nachhaltigkeitsregelung der EU-Richtlinien Erneuerbare Energien und Kraftstoffqualität. Diese Richtlinien treten voraussichtlich im April des Jahres in Kraft.

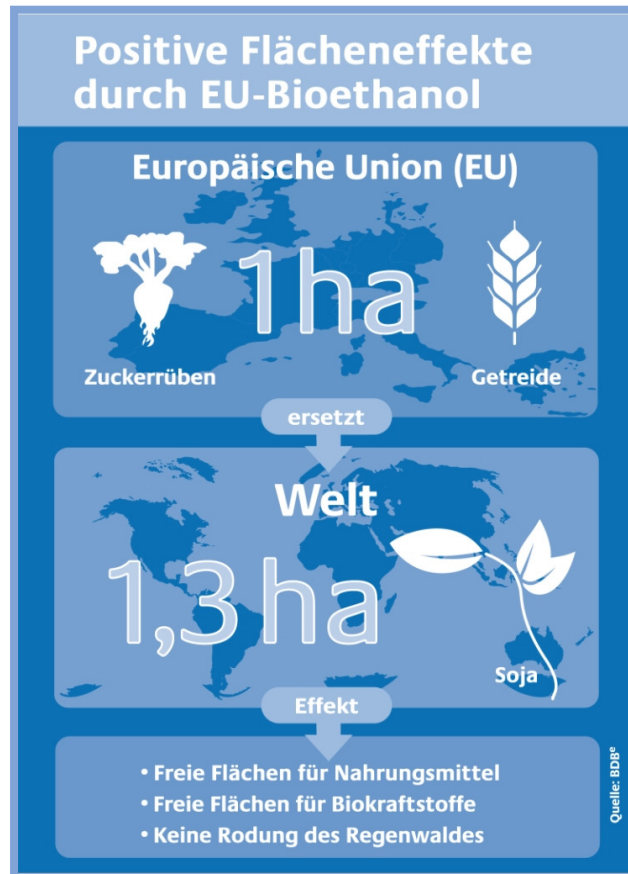
Es ist daher unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit kein Grund ersichtlich, die Verwendung von Biokraftstoffen einzuschränken.

- Nutzungskonkurrenzen

Die Auffassung der Bundesregierung, durch eine Einschränkung der Verwendung von Biokraftstoffen würden Nutzungskonkurrenzen vermieden, wird nicht geteilt.

Richtig ist, dass bei der Gewinnung von Biokraftstoffen aus EU-Rohstoffen nicht nur keine Nutzungskonkurrenz gegeben ist, sondern im Gegenteil Flächen für die Nutzung zur Nahrungsmittelproduktion in Drittländern freigesetzt werden.

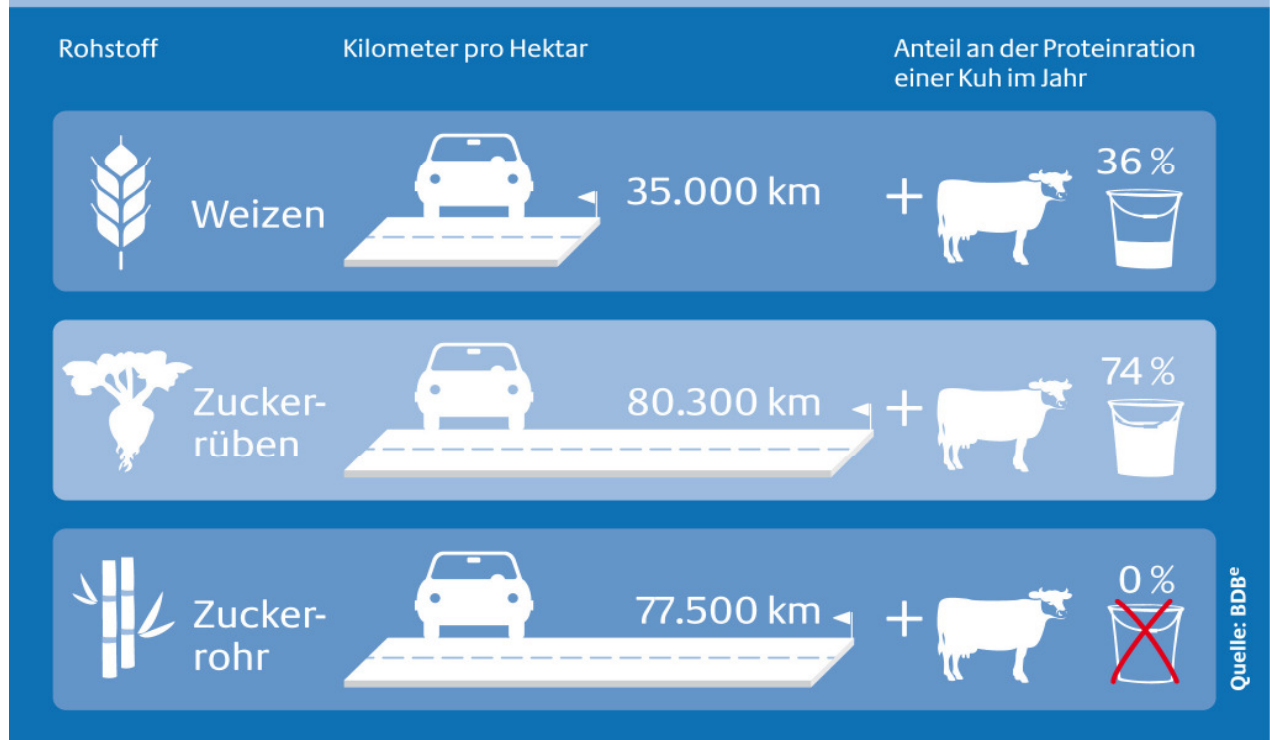
Bei der Biokraftstoffherstellung aus Weizen und Zuckerrüben werden parallel große Mengen hochwertiger Futtermittel erzeugt. Der dadurch sinkende EU-Importbedarf an Futtermitteln bewirkt im Ergebnis eine Freisetzung von Ackerflächen in Drittstaaten; eine Nutzungskonkurrenz mit Nahrungs- und Futtermitteln wird im Ergebnis vermieden. 1 Hektar Zuckerrüben oder Getreide in der EU setzt z. B. ca. 1,3 Hektar Soja in Brasilien frei.



Hinsichtlich der Erzeugung von Biokraftstoffen aus anderen Quellen gilt Folgendes: Jeder Biomasseanbau führt - nutzungsunabhängig - zu einer Konkurrenz um Fläche. Biokraftstoffe aus Holz (sog. 2. Generation) haben hohe Konversionsverluste wegen energieaufwendiger Verarbeitungsverfahren. Auch z.B. Schnellumtriebsplantagen stehen in Flächenkonkurrenz zu anderen Agrarprodukten. Entscheidend ist deshalb die Effizienz der Flächennutzung.

Bei der deutschen bzw. europäischen Bioethanolproduktion wird die verfügbare Biomasse pro Hektar Anbaufläche am effizientesten für Nahrungs- bzw. Futtermittelzwecke sowie für energetische Zwecke genutzt.

Hektarleistung von Bioethanolrohstoffen



Demgegenüber ist die Flächennutzung z.B. bei der Produktion von BtL aus Holz mit ca. 3.500 l Biokraftstoff / ha (aus 14 t Holz) und ohne Erzeugung von als Nahrungs- bzw. Futtermittel nutzbaren Nebenprodukten nicht hinreichend effizient. BtL erreicht eine Hektarleistung von 63.600 km, wie bei Zuckerrohr wird jedoch kein Futtermittel erzeugt.

- **Beimischung von 10 Vol. % Bioethanol im Benzin**

Die Auffassung der Bundesregierung, für eine Übergangszeit sei die Beimischung von 10% Vol Bioethanol zu Benzin (E10) wegen Motorenunverträglichkeit von Altfahrzeugen nicht möglich, wird nicht geteilt.

Richtig ist, dass lediglich 189.000 Pkw deutscher Marken im Bestand nicht E10-tauglich sind. Die Kraftstoffversorgung dieser und importierter Pkw wird durch Benzin mit 5% Vol. Bioethanolanteil gewährleistet.

Gemäß Artikel 3 Absatz 3 der geänderten Richtlinie 98/70 haben die Mitgliedstaaten die Kraftstoffanbieter zu verpflichten, bis mindestens 2013 Benzin mit maximal 5% Vol. Bioethanol in den Verkehr zu bringen.

Bislang fehlt es nicht nur an einer Initiative der Bundesregierung zur Erfüllung dieser Verpflichtung, sondern der BMU hat darüber hinaus das Inverkehrbringen von E10 mit der Änderung der 10. BImSchV verboten.

Die in § 9 Absatz 2 der 10. BImSchV vorgesehene Beschränkung, wonach E10 nur an Betriebstankstellen für geschlossene Fahrzeugflotten zulässig, an öffentlichen Tankstellen jedoch verboten sein soll, läuft im Ergebnis auf ein Verbot von E10 hinaus. Die bereits laufende freiwillige weitere Markteinführung von Bioethanol im Benzin wird damit gestoppt.

Die auch für die mittelständischen Mineralölunternehmen wichtige freiwillige weitere Markteinführung von E10 hat mit der von der Mineralölwirtschaft ursprünglich geplanten – und vom ADAC kritisierten – zwangsweisen Einführung von E10 nichts zu tun.

Hier geht es darum, den Autofahrern die im Markt bereits eingeführte Benzinsorte E10 als eine umweltfreundliche und preisgünstige Alternative nicht vorzuenthalten.

Es wäre auch fatal, wenn der mit den E10-Freigaben der deutschen Autohersteller verbundene Wettbewerbsvorteil gegenüber Importautos durch ein E10-Verbot zunichte gemacht würde.

Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 19.12.2008 (BR-Drucksache 857/08) die Bundesregierung mit der nachstehenden EntschlieÙung zur Zulassung von E10 aufgefordert:

„Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit eine freiwillige Markteinführung von Bioethanol als Mischung mit Benzin als "Super E 10" und "Normal E 10" an öffentlichen Tankstellen weiter möglich ist.

Begründung:

Die in § 9 Abs. 2 der 10. BImSchV-E vorgesehenen Regelungen sehen für E 10 lediglich eine Abgabe über Betriebstankstellen an geschlossene Fahrzeugflotten vor. Damit wird die bereits laufende freiwillige Markteinführung von E 10 konterkariert. Es gibt keinen Grund, die Nutzung von E 10 in der weit überwiegenden Mehrheit des Kfz-Bestandes aus deutscher Herstellung zu verhindern und den Autofahrern die im Markt bereits

eingeführte Benzinsorte E 10 als eine umweltfreundliche und preisgünstige Alternative vorzuenthalten.“

- **Biokraftstoffe der 2. Generation**

Die Auffassung der Bundesregierung, dass Biokraftstoffe der 2. Generation eine deutlich bessere Klimabilanz als Biokraftstoffe der 1. Generation wie Bioethanol hätten, wird nicht geteilt.

Richtig ist, dass Biokraftstoffe mit vergleichbaren Erzeugungspfaden wie zum Beispiel Bioethanol aus Weizen mit Stroh als Prozessenergiequelle und Bioethanol aus Kulturholz die gleiche Klimabilanz haben.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass Bioethanol der 2. Generation zumindest mittelfristig nur zu zwei- bis dreifach höheren Preisen als Bioethanol der 1. Generation verfügbar ist.

2. Umstellung von Biokraftstoffquoten auf Decarbonsierung

Eine auf Decarbonsierung, d.h. auf eine auf Treibhausgasminderung bezogene Regelung zur Umsetzung der geänderten EU-Richtlinie 98/70 wird grundsätzlich unterstützt.

Dies setzt jedoch voraus, dass die Treibhausgasminderung nicht isoliert Platz greift, sondern die Einhaltung der Kriterien

- Nachhaltigkeit
- Versorgungssicherheit
- Investitionssicherheit
- Energieeffizienz
- Umwelt- und Sozialstandards

als zwingend erforderliche Rahmenbedingungen gewährleistet ist.

II. Spezifische Bemerkungen

1. Artikel 1: Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

1.1 zu Ziffer 3 d (§ 37 a Absatz 3)

Die vorgesehenen Streichungen haben die sofortige Senkung und ab Ende 2014 den Wegfall der bestehenden Biokraftstoffquoten zur Folge.

Vorschlag:

- a) Die vorgesehenen Streichungen sollten unterbleiben.
- b) Zur Umsetzung der vorgesehenen EU-Regelung (10 % Mindestanteil Biokraftstoffe bis 2020) wird eine entsprechende Fortschreibung der Biokraftstoffquoten vorgeschlagen:

<p align="center">§ 37 a BImSchG Absatz 3 (geltende Fassung)</p>	<p align="center">§ 37 a Absatz 3 BImSchG (Vorschlag)</p>
<p>(3) Verpflichtete nach Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 2 (Verpflichtete), die Dieselkraftstoff in Verkehr bringen, haben einen Anteil Dieselkraftstoff ersetzenden Biokraftstoffs von mindestens 4,4 Prozent sicherzustellen.</p> <p>Verpflichtete, die Ottokraftstoff in Verkehr bringen, haben einen Anteil Ottokraftstoff ersetzenden Biokraftstoffs von mindestens 1,2 Prozent für das Jahr 2007, von mindestens 2 Prozent für das Jahr 2008, von mindestens 2,8 Prozent für das Jahr 2009 und von mindestens 3,6 Prozent ab dem Jahr 2010 sicherzustellen.</p> <p>Unbeschadet der Sätze 1 und 2 beträgt der Mindestanteil von Biokraftstoff an der Gesamtmenge Otto- und Dieselkraftstoffs, die von einem Verpflichteten in Verkehr gebracht wird, im Jahr 2009 6,25 Prozent, im Jahr 2010 6,75 Prozent, im Jahr 2011 7,0 Prozent, im Jahr 2012 7,25 Prozent, im Jahr 2013 7,5 Prozent, im Jahr 2014 7,75 Prozent und ab dem Jahr 2015 8,0 Prozent.</p> <p>Satz 3 gilt entsprechend für Verpflichtete, die ausschließlich Ottokraftstoff oder ausschließlich Dieselkraftstoff in Verkehr bringen.</p> <p>Die Mindestanteile von Biokraftstoff beziehen sich in den Fällen der Sätze 1, 2 und 4 jeweils auf den Energiegehalt der Gesamtmenge Otto- oder Dieselkraftstoffs zuzüglich des Biokraftstoffanteils, in den Fällen des Satzes 3 auf den Energiegehalt der Gesamtmenge Otto- und Dieselkraftstoffs zuzüglich des Biokraftstoffanteils.</p> <p>Die Gesamtmengen nach Satz 5 sind um die Mengen zu berichtigen, für die eine Steuerentlastung nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 oder Nr. 2 des Energiesteuergesetzes gewährt</p>	<p>(3) Verpflichtete nach Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 2 (Verpflichtete), die Dieselkraftstoff in Verkehr bringen, haben einen Anteil Dieselkraftstoff ersetzenden Biokraftstoffs von mindestens 4,4 Prozent sicherzustellen.</p> <p>Verpflichtete, die Ottokraftstoff in Verkehr bringen, haben einen Anteil Ottokraftstoff ersetzenden Biokraftstoffs von mindestens 1,2 Prozent für das Jahr 2007, von mindestens 2 Prozent für das Jahr 2008, von mindestens 2,8 Prozent für das Jahr 2009 und von mindestens 3,6 Prozent ab dem Jahr 2010 sicherzustellen.</p> <p>Unbeschadet der Sätze 1 und 2 beträgt der Mindestanteil von Biokraftstoff an der Gesamtmenge Otto- und Dieselkraftstoffs, die von einem Verpflichteten in Verkehr gebracht wird, im Jahr 2009 6,25 Prozent, im Jahr 2010 6,75 Prozent, im Jahr 2011 7,0 Prozent, im Jahr 2012 7,25 Prozent, im Jahr 2013 7,5 Prozent, im Jahr 2014 7,75 Prozent, im Jahr 2015 8,0 Prozent, im Jahr 2016 8,0 Prozent, im Jahr 2017 8,5 Prozent, im Jahr 2018 9,0 Prozent, im Jahr 2019 9,5 Prozent, und ab dem Jahr 2020 10,0 Prozent.</p> <p>Satz 3 gilt entsprechend für Verpflichtete, die ausschließlich Ottokraftstoff oder ausschließlich Dieselkraftstoff in Verkehr bringen.</p> <p>Die Mindestanteile von Biokraftstoff beziehen sich in den Fällen der Sätze 1, 2 und 4 jeweils auf den Energiegehalt der Gesamtmenge Otto- oder Dieselkraftstoffs zuzüglich des Biokraftstoffanteils, in den Fällen des Satzes 3 auf den Energiegehalt der Gesamtmenge Otto- und Dieselkraftstoffs zuzüglich des Biokraftstoffanteils.</p> <p>Die Gesamtmengen nach Satz 5 sind um die</p>

wurde.	Mengen zu berichtigen, für die eine Steuerentlastung nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 oder Nr. 2 des Energiesteuergesetzes gewährt wurde.
--------	---

Begründung:

Die Beibehaltung und Fortschreibung der auf den Heizwert bezogenen Biokraftstoffquoten ist aus Gründen der Kompatibilität mit den auf Heizwerte bezogenen Mindestwerten im EU-Recht zweckmäßig.

Durch die geltenden Biokraftstoffquoten für Benzin und Diesel sowie die Gesamtquote wird eine ausgewogene Verwendung von Biokraftstoffen gewährleistet.

Für die Streichung sind keine zwingenden Gründe ersichtlich; die in Ziffer 2 d vorgesehenen Mindestwerte für die Senkung der Emissionen von Treibhausgasen (THG) können additiv geregelt werden.

1.2 zu Ziffer 3 e (§ 37 a Absatz 3 a (neu))

Es ist vorgesehen, ab 2015 das System spezifischer Quoten für Ottokraftstoff und Dieselmotorkraftstoff sowie der Gesamtquote gemäß § 37 a Abs. 3 BImSchG durch generelle THG-Minderungswerte abzulösen.

Vorschlag:

Es wird vorgeschlagen, entsprechend der in der EU-Richtlinie Kraftstoffqualität vorgesehenen Regelung die Verpflichtung zur Senkung der THG-Emissionen (Decarbonisierung) gesondert zu regeln:

§ 37 a Absatz 3 a BImSchG (neu) (Gesetzentwurf)	§ 37 a Absatz 3 a BImSchG (neu) (Vorschlag)
„(3a) Verpflichtete im Sinne von Absatz 3 Satz 1 haben ab dem Jahr 2015 einen Mindestanteil Otto- und Dieselmotorkraftstoff ersetzenden Biokraftstoffs in Verkehr zu bringen, durch den der Treibhausgasanteil der Gesamtmenge Otto- und Dieselmotorkraftstoffs zuzüglich des Otto- oder Dieselmotorkraftstoff ersetzenden Biokraftstoffs, der vom Verpflichteten insgesamt in Verkehr gebracht wird, stufenweise um folgende Quoten gesenkt wird: im Jahr 2015 um 5 Prozent, im Jahr 2016 um 6 Prozent, im Jahr 2017 um 7 Prozent, im Jahr 2018 um 8 Prozent, im Jahr 2019 um 9 Prozent	„(3a) Verpflichtete im Sinne von Absatz 3 Satz 1 haben ab dem Jahr 2015 den Treibhausgasanteil der Gesamtmenge Otto- und Dieselmotorkraftstoffs zuzüglich des Otto- oder Dieselmotorkraftstoff ersetzenden Biokraftstoffs, der vom Verpflichteten insgesamt in Verkehr gebracht wird, stufenweise um folgende Quoten zu senken: im Jahr 2015 um 5 Prozent, im Jahr 2016 um 6 Prozent, im Jahr 2017 um 7 Prozent, im Jahr 2018 um 8 Prozent, im Jahr 2019 um 9 Prozent und ab dem Jahr 2020 um 10 Prozent. Der Referenzwert, gegenüber dem die

<p>und ab dem Jahr 2020 um 10 Prozent. Der Referenzwert, gegenüber dem die Treibhausgasminderung zu erfolgen hat, berechnet sich nach den CO₂-Äquivalenten in Kilogramm pro Gigajoule der Gesamtmenge Otto- und Dieselkraftstoffs und des Otto- und Dieselkraftstoff ersetzenden Biokraftstoffs, wobei für Dieselkraftstoff ersetzende Biokraftstoffe das CO₂-Äquivalent für Dieselkraftstoff und für Ottokraftstoff ersetzende Biokraftstoffe das CO₂-Äquivalent für Ottokraftstoff zugrunde gelegt wird. Absatz 3 Satz 6 gilt entsprechend.</p> <p>Bei der Berechnung der durch Biokraftstoffe erreichbaren Minderung des Treibhausgasanteils von Kraftstoff sind die bei der Herstellung des Biokraftstoffs entstehenden Treibhausgase zu berücksichtigen.</p> <p>Das Berechnungsverfahren sowie die Bestimmung der als Biokraftstoffe geltenden Energieerzeugnisse werden durch Rechtsverordnungen nach § 37d Abs. 2 Nr. 1 bis 4 geregelt.“</p>	<p>Treibhausgasminderung zu erfolgen hat, berechnet sich nach den CO₂-Äquivalenten in Kilogramm pro Gigajoule der Gesamtmenge Otto- und Dieselkraftstoffs und des Otto- und Dieselkraftstoff ersetzenden Biokraftstoffs, wobei für Dieselkraftstoff ersetzende Biokraftstoffe das CO₂-Äquivalent für Dieselkraftstoff und für Ottokraftstoff ersetzende Biokraftstoffe das CO₂-Äquivalent für Ottokraftstoff zugrunde gelegt wird. Bei der Berechnung der durch Biokraftstoffe erreichbaren Minderung des Treibhausgasanteils von Kraftstoff sind die bei der Herstellung des Biokraftstoffs entstehenden Treibhausgase zu berücksichtigen.</p> <p>Das Berechnungsverfahren sowie die Bestimmung der als Biokraftstoffe geltenden Energieerzeugnisse werden durch Rechtsverordnungen nach § 37d Abs. 2 Nr. 1 bis 4 geregelt.“</p>
---	--

Begründung:

Mit der vorgeschlagenen Regelung wird die in der EU-Richtlinie Kraftstoffqualität vorgesehene Verpflichtung zur Senkung der THG-Emissionen umgesetzt.

2. Bundes-Immissionsschutzgesetz (geltende Fassung)

2.1 zu § 37 b Satz 1

Vorschlag:

Es wird vorgeschlagen, die Bezugnahme auf die Biomasseverordnung zu streichen.

<p>§ 37 b Satz 1 BImSchG (geltende Fassung)</p>	<p>§ 37 b Satz 1 BImSchG (Vorschlag)</p>
<p>Biokraftstoffe sind unbeschadet der Sätze 2 bis 7 Energieerzeugnisse ausschließlich aus Biomasse <i>im Sinne der Biomasseverordnung vom 21. Juni 2001 (BGBl. I S. 1234), geändert durch die Verordnung vom 9. August 2005 (BGBl. I S. 2419), in der jeweils geltenden Fassung.</i> Energieerzeugnisse, die anteilig aus Biomasse hergestellt werden, gelten in Höhe dieses Anteils als Biokraftstoff.</p>	<p>Biokraftstoffe sind unbeschadet der Sätze 2 bis 7 Energieerzeugnisse ausschließlich aus Biomasse. Energieerzeugnisse, die anteilig aus Biomasse hergestellt werden, gelten in Höhe dieses Anteils als Biokraftstoff.</p>

Begründung:

Durch die Streichung der Bezugnahme auf die Biomasseverordnung wird die Definition des Begriffes „Biomasse“ an das EU-Recht angepasst.

2.2 zu § 37 d Abs. 2 Ziffer. 3**Vorschlag:**

Es wird vorgeschlagen, in § 37 d Abs. 2 Nr. 3 das Kriterium bestimmte Mindestanteile aus heimischer Erzeugung zu ergänzen.

§ 37 d Absatz 2 Ziffer 3 BImSchG (geltende Fassung)	§ 37 d Absatz 2 Ziffer 3 BImSchG (Vorschlag)
3. vorzuschreiben, dass Biokraftstoffe nur dann auf die Erfüllung von Verpflichtungen nach § 37a Abs. 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Abs. 3 angerechnet werden, wenn bei der Erzeugung der eingesetzten Biomasse nachweislich bestimmte Anforderungen an eine nachhaltige Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen oder bestimmte Anforderungen zum Schutz natürlicher Lebensräume erfüllt werden oder wenn Biokraftstoffe ein bestimmtes CO ₂ -Verminderungspotenzial aufweisen,	3. vorzuschreiben, dass Biokraftstoffe nur dann auf die Erfüllung von Verpflichtungen nach § 37a Abs. 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Abs. 3 angerechnet werden, wenn bei der Erzeugung der eingesetzten Biomasse nachweislich bestimmte Anforderungen an eine nachhaltige Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Flächen oder bestimmte Anforderungen zum Schutz natürlicher Lebensräume erfüllt werden oder wenn Biokraftstoffe ein bestimmtes CO ₂ -Verminderungspotenzial aufweisen, <i>oder wenn keine durch Einfuhren aus Drittländern hervorgerufene Störung des deutschen Biokraftstoffmarktes vorliegt,</i>

Begründung:

Durch die Ergänzung wird es ermöglicht, im Falle von Störungen des deutschen Biokraftstoffmarktes, die durch Einfuhren aus Drittländern hervorgerufen werden, geeignete Maßnahmen einleiten zu können.

3. Artikel 2: Änderung des Energiesteuergesetzes**3.1 zu Ziffer 2 a bb (§ 50 Absatz 1 Satz 4)**

Es ist vorgesehen, für Biomethan eine Steuerentlastung nur zu gewähren, wenn dieses nicht zur Erfüllung von Biokraftstoffquoten verwendet wird.

Vorschlag:

Es wird vorgeschlagen, den Ausschluss von Biomethan von der Steuerentlastung ersatzlos zu streichen.

§ 50 Absatz 1 Satz 4 Energiesteuergesetz (neu) (Gesetzentwurf)	§ 50 Absatz 1 Satz 4 Energiesteuergesetz (neu) (Vorschlag)
bb) Satz 4 wird wie folgt gefasst: „In den Fällen des Satzes 1 Nr. 1, 2 und 4 wird eine Steuerentlastung nur gewährt, soweit die Energieerzeugnisse nicht dazu dienen, Verpflichtungen nach § 37a Abs. 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Abs. 3 und 3a des BundesImmissionsschutzgesetzes zu erfüllen.“	bb) Satz 4 wird wie folgt gefasst: „In den Fällen des Satzes 1 Nr. 1 und 2 wird eine Steuerentlastung nur gewährt, soweit die Energieerzeugnisse nicht dazu dienen, Verpflichtungen nach § 37a Abs. 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Abs. 3 und 3a des BundesImmissionsschutzgesetzes zu erfüllen.“

Begründung:

Ein Ausschluss von Biomethan von der bisherigen Steuerentlastung wäre mit der Erklärung des BMU zur Verbesserung der rechtlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen für Biomethan vom 4. April 2008 unvereinbar.

In Ziffer VI 2. der Erklärung zu Biomethan als Kraftstoff ist vorgesehen,

„Die bis 2015 gewährte Steuerbegünstigung für Biogas-Kraftstoff sollte bis 2020 verlängert werden, um längerfristige Investitionsanreize zu setzen.“

Diese Investitionsanreize würden konterkariert und bereits erfolgte Investitionen gefährdet, wenn die geltende Steuerentlastung gestrichen würde. Die Steuerentlastung ist wie bei anderen besonders förderungswürdigen Biokraftstoffen erforderlich. Ohne die Steuerentlastung ist die Verwendung von Biomethan als Biokraftstoff aus wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen.

Die Begründung des Gesetzentwurfes, dass dadurch eine Besserstellung von Biomethan gegenüber dem direkten Konkurrenzprodukt Fettsäuremethylester verhindert wird, ist unzutreffend. Biomethan ist kein Konkurrenzprodukt zu Fettsäuremethylester, da Biomethan kein Kraftstoff für Dieselmotoren, sondern für Ottomotoren ist.