

Berlin, 18. Juli 2025

BDEW Bundesverband
der Energie- und
Wasserwirtschaft e.V.
Reinhardtstraße 32
10117 Berlin
www.bdew.de

Stellungnahme

zum Referentenentwurf eines Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote für den Verkehr

Stand: Referentenentwurf vom 19. Juni 2025

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten mehr als 2.000 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 95 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

Der BDEW ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung sowie im europäischen Transparenzregister für die Interessenvertretung gegenüber den EU-Institutionen eingetragen. Bei der Interessenvertretung legt er neben dem anerkannten Verhaltenskodex nach § 5 Absatz 3 Satz 1 LobbyRG, dem Verhaltenskodex nach dem Register der Interessenvertreter (europa.eu) auch zusätzlich die BDEW-interne Compliance Richtlinie im Sinne einer professionellen und transparenten Tätigkeit zugrunde. Registereintrag national: R000888. Registereintrag europäisch: 20457441380-38

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Zusammenfassung der Kernforderungen des BDEW	5
3	Änderungsvorschläge des BDEW im Einzelnen.....	6
3.1	Zu Artikel 1: Anpassung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.....	6
3.1.1	Zu § 37a Abs. 1 RefE: Verantwortliche	6
3.1.2	Zu § 37a Abs. 1 Satz 3 RefE: Luftverkehr	6
3.1.3	Zu § 37a Abs. 2 RefE: Wasserfahrzeuge	7
3.1.4	Zu § 37a Abs. 4 RefE: Fortschreibung der THG-Quote über das Jahr 2030 hinaus	7
3.1.5	Zu § 37a Abs. 4 RefE: THG-Quote in den Kalenderjahren 2027 – 2029	8
3.1.6	Zu § 37a Abs. 5 RefE: Zusätzliche Erfüllungsoptionen.....	8
3.1.7	Zu § 37b Abs. 8 RefE: Vor-Ort-Kontrollen	9
3.1.8	Zu § 37c Abs. 2 RefE: Pönalen	10
3.1.9	Zu § 37h RefE: Mechanismus zur Anpassung der THG-Quote	10
3.1.10	Zu § 37j RefE: Verpflichtung von Flugkraftstoffanbietern.....	11
3.1.11	Zu § 37i RefE: Unionsdatenbank	12
3.2	Zu Artikel 2: Änderung der 37. BImSchV	12
3.2.1	Zu § 2 RefE: Begriffsbestimmungen	12
3.2.2	Zu § 3 Abs. 5 Satz 1 RefE: Mehrfachanrechnung von strombasierten Kraftstoffen.....	12
3.2.3	Zu § 3 Abs. 5 Satz 2 RefE: Mehrfachanrechnung von strombasierten Kraftstoffen, die in Luft- oder Wasserfahrzeugen eingesetzt werden.....	12
3.2.4	Zu § 3a Abs. 1 RefE: Mindestanteil an strombasierten Kraftstoffen.....	13
3.2.5	Zu § 3a Abs. 2 RefE: Mindestanteil an strombasierten Kraftstoffen.....	13
3.2.6	Zu § 16 RefE: Ausstellung von Nachweisen.....	13
3.2.7	Zu § 19 RefE: Anforderungen an Massenbilanzsysteme	14

3.2.8	Zu § 48 RefE: Datenübermittlung.....	14
3.3	Zu Artikel 3: Änderung der 38. BImSchV	15
3.3.1	Zu §§ 5 – 7 RefE: Weiterentwicklung der Anrechnung von Fahrstrom.....	15
3.3.2	Zu § 5 Abs. 3 RefE: Mehrfachanrechnung von Fahrstrom	16
3.3.3	Zu §§ 6ff. RefE: Nachweisführung über die Vorlage von Zulassungsbescheiden	16
3.3.4	Zu § 8 RefE: Mitteilung der energetischen Menge.....	17
3.3.5	Zu § 13 RefE: Obergrenze für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen	17
3.3.6	Zu § 13a: Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen.....	19
3.3.7	Zu § 14 RefE: Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe	19

1 Einleitung

Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) hat am 19. Juni 2025 den [Referentenentwurf für ein Zweites Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote](#) vorgelegt. Der Gesetzesentwurf dient der Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2023/2413 (sog. RED III) für den Verkehr. Außerdem werden die Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation) für den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe im Flugverkehr und die Vorgaben der Durchführungsverordnung (EU) 2022/996 hinsichtlich der Zertifizierung von erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs umgesetzt.

Das Artikelgesetz sieht hierfür insbesondere Anpassungen im **BImSchG** (§§ 37a bis h) sowie Änderungen der Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen und mitverarbeiteten biogenen Ölen auf die Treibhausgasquote (**37. BImSchV**) und der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen (**38. BImSchV**) vor. Weitere (Folge-)Änderungen betreffen die 36. BImSchV und die Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung. Außerdem wird zur Verbesserung der Betrugsprävention festgelegt, dass Erneuerbare Kraftstoffe nur noch anrechenbar sind, wenn Vor-Ort-Kontrollen durch staatliche Kontrolleure möglich sind.

Der **Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft – BDEW e.V.** vertritt die Interessen einer Vielzahl von Unternehmen der Energiewirtschaft, die Strom für den Verkehr (Ladesäulenbetreiber), klimaneutrale Kraftstoffe einschließlich Wasserstoff sowie Biomethan und Bio-LNG für Gasfahrzeuge erzeugen und für den Endverbrauch bereitstellen. Die vom BDEW vertretenen Unternehmen nehmen regelmäßig als Dritte und in einigen Fällen auch als Verpflichtete am Treibhausgasquotenhandel teil. Der BDEW tritt für einen technologieoffenen und marktbasierten Ansatz bei der Erfüllung der europäischen Vorgaben und nationalen Klimaschutzziele für den Verkehr unter Nutzung eines breiten Spektrums alternativer Fahrzeugantriebe und Kraftstoffe ein, da jede alternative Antriebsform spezifische Vorteile aufweist und alle Alternativen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr erforderlich sein werden.

Der BDEW hat sich mit seinem [Eckpunktepapier zur Umsetzung der RED III im Verkehr](#) vom 24. Mai 2024 bereits frühzeitig positioniert. Der BDEW begrüßt den vorgelegten Referentenentwurf ausdrücklich, da er wesentliche Elemente und Leitplanken des BDEW-Eckpunktepapiers aufgreift. Dies betrifft insbesondere die **zielgerichtete und ambitionierte Weiterentwicklung des bestehenden Treibhausgasquotenhandels**, die **ambitionierte Fortschreibung der Anforderungen bis zum Jahr 2040** und die Ausweitung auf den Flug- und Seeverkehr sowie das Beibehalten des Zusammenspiels von Effizienzfaktoren und Mehrfachanrechnungen für bestimmte Erfüllungsoptionen mindestens bis zum Jahr 2030.

Der Referentenentwurf enthält darüber hinaus eine Reihe wichtiger Regeln zur Eindämmung von Betrug mit Biokraftstoffen, darunter

- die Nichtanrechenbarkeit von Biokraftstoffen, die im Zusammenhang mit der Palmölproduktion stehen, womit potenzieller Deklarationsbetrug rund um palmölbasierte Kraftstoffe deutlich erschwert wird, und
- die Verschärfung von Kontrollinstrumenten, insbesondere die Kopplung der Anrechenbarkeit an die Ermöglichung von Vor-Ort-Kontrollen und die Verpflichtung der Zertifizierungsstellen zu Kontrollen mittels repräsentativer Stichproben.

Die im **Gesetzesentwurf vorgesehenen Regeln zur Eindämmung von Betrug mit Biokraftstoffen sind nachdrücklich zu begrüßen und müssen dringend beibehalten werden**, um potenziellen Betrug mit THG-Minderungen im Kraftstoffbereich wirksam zu unterbinden und den THG-Quotenmarkt zu stabilisieren.

Damit die vorgesehene Weiterentwicklung des THG-Quotenhandels planmäßig zum 1. Januar 2026 für die Marktteilnehmer wirksam werden können, muss der Gesetzesentwurf so schnell wie möglich, spätestens Ende 2025, verabschiedet und in Kraft gesetzt werden.

Der BDEW nimmt im Rahmen der Anhörung zum RefE wie im Folgenden dargelegt Stellung.

2 Zusammenfassung der Kernforderungen des BDEW

Für die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf **Erdgas und Flüssiggas** sollte aufgrund der geringen Mengenrelevanz sowie zur Vermeidung von unverhältnismäßigem Verwaltungsaufwand eine Übergangsregelung bis zum Jahr 2030 eingeräumt werden.

Durch den **Einbezug des Luftverkehrs** in die THG-Quote sollte für den deutschen Flugverkehr keine zusätzliche Belastung über die ReFuelEU Aviation-Verordnung hinaus und damit auch keine Wettbewerbsverzerrung innerhalb der EU entstehen.

Die Anforderungen der **FuelEU-Maritime-Verordnung** u. a. zur Verwendung von emissionsfreier Technologie am Liegeplatz sollten zeitnah umgesetzt werden.

Es ist ein **Prüfauftrag für die Bundesregierung** aufzunehmen, demzufolge eine technologieoffene Überprüfung und ein Monitoring zu der Entwicklung der Erfüllungsoptionen und der Mehrfahanrechnungen für die Verpflichtungsjahre nach 2030 frühzeitig stattfinden muss, mit dem Ziel, die Vorgaben an die Treibhausgasreduktion ggf. weiter anzuheben und an das Ziel der Treibhausgasneutralität 2045 auszurichten.

Es bedarf für den Zeitraum 2027 bis 2029 einer **Übergangsregelung für die Übertragung der Übererfüllung** aus den Jahren 2024, 2025 und 2026. Gleichzeitig ist die THG-Minderungsquote in den Jahren 2026 – 2029 zum Ausgleich der zu erwartenden übertragenen Übererfüllungen zwingend anzuheben, um den Preis auf dem Quotenmarkt zu stabilisieren.

Wiederverwertete Kohlenwasserstoffe und **nicht-fossiler kohlenstoffarmer Wasserstoff** sollten als Erfüllungsoption für die SAF-Quote im Flugverkehr sowie für die THG-Minderung für den Schiffsverkehr zugelassen werden.

Zur **Unterstützung des Wasserstoffhochlaufs** bedarf es einer Übergangsregelung befristet bis einschließlich dem Verpflichtungsjahr 2029, die eine frühere Auslastung erster Teilstrecken des Wasserstoff-Kernnetzes unterstützt.

Die **Abrechnung tatsächlich verwendeter energetischer Mengen an Fahrstrom** im Quotenhandel sollte auch für nicht-öffentlich zugängliche Ladepunkte zugelassen werden, sofern die Anforderungen an die Nachweisführung in gleichwertiger Weise erfüllt werden.

Zur **Betrugsprävention im Bereich Elektromobilität** bedarf es einer weitergehenden Digitalisierung der Antragsverfahren und einer Kompetenzerweiterung des Umweltbundesamtes.

Der **Mindestanteil an fortschrittlichen Biokraftstoffen** sollte deutlich angehoben werden. Die Beendigung der Doppelanrechnung für über die Mindestquote hinaus in Verkehr gebrachte fortschrittliche Biokraftstoffe ist grundsätzlich zu unterstützen. Jedoch sollte die Doppelanrechnung für die Rohstoffe Bioabfall, Gülle, Mist und Klärschlamm beibehalten werden.

3 Änderungsvorschläge des BDEW im Einzelnen

3.1 Zu Artikel 1: Anpassung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

3.1.1 Zu § 37a Abs. 1 RefE: Verantwortliche

Der RefE sieht eine Ausweitung des Verantwortlichenkreises auf Erdgas und gasförmige Kohlenwasserstoffe sowie Flüssiggas vor. Ziel der THG-Quote ist es, die treibhausgasrelevanten Emissionen des Verkehrs zu reduzieren und dazu zählen zweifelsohne auch die Emissionen aus der Verbrennung von Flüssiggas und Erdgas. Diese neu aufgenommenen fossilen Kraftstoffe machen in Summe allerdings nur ca. 0,7 Prozent der jährlich in Verkehr gebrachten Kraftstoffmengen aus (Stand 2024). Auf eine Einbeziehung dieser gegenüber Otto- und Dieselmotorkraftstoffen vergleichsweise weniger CO₂-intensiven Kraftstoffe sollte aufgrund der geringen Mengenrelevanz im Vergleich zu Otto- und Dieselmotorkraftstoffen sowie zur Vermeidung von unverhältnismäßigem Verwaltungsaufwand für die Inverkehrbringer vorübergehend bis zum Jahr 2030 verzichtet werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass bis dahin ausreichende Potenziale an alternativen erneuerbaren Kraftstoffen flächendeckend zur Verfügung stehen, um die genannten fossilen Energieträger vollständig zu ersetzen.

3.1.2 Zu § 37a Abs. 1 Satz 3 RefE: Luftverkehr

Satz 3 etabliert eine Ausnahme von der THG-Quotenverpflichtung für Marktteilnehmer, die ausschließlich Fluggastkraftstoffe in Verkehr bringen. Die so formulierte Ausschlussregelung benachteiligt Kraftstoffinverkehrbringer, die sowohl für den Land- und Wasserverkehr als auch für die Luftfahrt Kraftstoffe in Verkehr bringen, gegenüber reinen Luftfahrtlieferanten im Wettbewerb. Dies droht zu einem zweigeteilten Markt auf der Kraftstoffinverkehrbringerseite zu führen – mit einem Anreiz, neue Unternehmen auszugründen, allein mit dem Ziel, von der Regelung zu profitieren.

Grundsätzlich sollte verhindert werden, dass durch den Einbezug des Luftverkehrs in die THG-Quote eine zusätzliche Belastung über die ReFuelEU-Aviation-Verordnung hinaus für den deutschen Flugverkehr und damit eine Wettbewerbsverzerrung innerhalb der EU entsteht.

Die abweichende Regelung sollte entsprechend eng an den Anwendungsbereich der „ReFuelEU-Aviation“-Verordnung anknüpfen („Flugkraftstoffanbieter“ ist ein Kraftstoffanbieter im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 38 der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Flugkraftstoff oder Wasserstoff für die Luftfahrt an einem Flughafen der Union bereitstellt“).

3.1.3 Zu § 37a Abs. 2 RefE: Wasserfahrzeuge

Der RefE sieht eine Ausweitung des Treibhausgasquotenhandels auf Kraftstoffe für Wasserfahrzeuge vor. Die entsprechende Regelung stellt jedoch strenggenommen keine 1:1-Umsetzung der am 1. Januar 2025 in Kraft getretenen „FuelEU Maritime“-Verordnung (EU) 2023/1805 dar, die darauf abzielt, den Anteil erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Kraftstoffmix des internationalen Seeverkehrs zu erhöhen und die Treibhausgasintensität der an Bord verwendeten Energie zu verringern.

Aus Sicht des BDEW sollte insbesondere die Verpflichtung der FuelEU-Maritime-Verordnung zur Verwendung von Landstrom oder emissionsfreier Technologie am Liegeplatz (für Schiffe mit Bruttoreaumzahl über 5.000) in das BImSchG aufgenommen werden. Die nachgewiesenen Energiemengen (einschließlich Stromlieferungen für elektrisch betriebene Schiffe) könnten zudem als Erfüllungsoption für Wasserfahrzeuge in den RefE aufgenommen werden.

3.1.4 Zu § 37a Abs. 4 RefE: Fortschreibung der THG-Quote über das Jahr 2030 hinaus

Der BDEW begrüßt die Fortschreibung der THG-Minderungsquote über das Jahr 2030 hinaus, da dies Planungs- und Rechtssicherheit bei den Verantwortlichen und den Erzeugern erneuerbarer Kraftstoffe und Betreibern von Ladeinfrastruktur sowie für den Hochlauf neuer innovativer Erfüllungsoptionen schafft. Mit dem gesetzlich verankerten Ziel des Bundes-Klimaschutzgesetzes in 2045 klimaneutral zu sein, erscheint der Zielwert von 53 Prozent in 2040 jedoch nicht ausreichend ambitioniert. Es ist vielmehr eine deutliche Anhebung erforderlich.

Das Bundes-Klimaschutzgesetz verpflichtet die Bundesregierung, spätestens zwölf Kalendermonate nach Beginn einer Legislaturperiode ein sektorweites Klimaschutzprogramm mit geeigneten Maßnahmen zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele vorzulegen. Es ist davon auszugehen, dass dieses Programm auch für den Verkehrssektor zusätzliche Minderungsmaßnahmen enthalten wird, die Fahrverhalten, Fahrleistung, Fahrzeugflotte und Verkehrsinfrastruktur in den kommenden Jahren beeinflussen werden.

Vor diesem Hintergrund schlägt der BDEW vor, einen Prüfauftrag für die Bundesregierung aufzunehmen, demzufolge eine technologieoffene Überprüfung und ein Monitoring zu der Entwicklung der Erfüllungsoptionen und der Mehrfachanrechnungen für die Verpflichtungsjahre nach 2030 frühzeitig stattfinden muss, mit dem Ziel, die Vorgaben an die Treibhausgasreduktion ggf. weiter anzuheben und an das Ziel der Treibhausgasneutralität 2045 auszurichten.

Zu beachten ist, dass es auf EU-Ebene noch keine fixierte Fortschreibung der Klimaschutzziele und EE-Ziele bis 2040 gibt. Abweichende europäische Zielsetzungen – z. B. aus einer noch zu verabschiedenden „RED IV“ – drohen, den vorgesehenen Pfad wieder in Frage zu stellen. Die

Bundesregierung sollte sich daher für eine Kongruenz und Verlässlichkeit der europäischen und nationalen Ziele einsetzen – insbesondere mit Blick auf eine mögliche RED IV.

3.1.5 Zu § 37a Abs. 4 RefE: THG-Quote in den Kalenderjahren 2027 – 2029

Die 38. BImSchV wurde zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. November 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 367) geändert: § 4a sieht vor, dass Treibhausgasminderungsmengen, die den nach § 37a Absatz 4 BImSchG festgelegten Prozentsatz in den Verpflichtungsjahren 2024 und 2025 übersteigen, nicht auf die Prozentsätze der Jahre 2025 und 2026 angerechnet werden.

Durch das vorübergehende Aussetzen der Übertragbarkeit droht im Jahr 2027 eine große Menge an übertragener Quote aus den Vorjahren in den Markt zu kommen und dort entweder neue Erfüllungsoptionen zu verdrängen oder eine erhebliche Übererfüllung zu bewirken, die wiederum den neuen Mechanismus nach § 37h auszulösen droht. Die genauen Mengen der Übertragung sind noch nicht bekannt, aber den letzten veröffentlichten Zahlen des Hauptzollamtes zufolge wurde aus dem Jahr 2023 in das Jahr 2024 ein Äquivalent von 3,5 Prozentpunkten Treibhausreduktion übertragen.

Um ein geordnetes Wiederaufnehmen der Übertragbarkeit zu erreichen, sollte entweder eine Erhöhung der Minderungsvorgabe für 2027 um mindestens vier Prozentpunkte oder für den Zeitraum 2027 bis 2029 eine Übergangsregelung getroffen werden, demzufolge eine Übertragung der Übererfüllung aus den Jahren 2024, 2025 und 2026 nicht nur ins Jahr 2027, sondern verteilt auf die Verpflichtungsjahre 2027, 2028 und 2029 zugelassen wird. In Ergänzung zu letzterem Vorschlag ist eine Anhebung der THG-Minderungsquote in den Jahren 2026 bis 2029 jeweils um mindestens einen Prozentpunkt zusätzlich gegenüber den Vorschlägen des RefE zwingend notwendig, um den Preis auf dem Quotenmarkt zu stabilisieren und eine absehbare Übererfüllung zu vermeiden.

3.1.6 Zu § 37a Abs. 5 RefE: Zusätzliche Erfüllungsoptionen

- Wiederverwertete Kohlenwasserstoffe

Gemäß Artikel 25 Abs. 3 RED III können Mitgliedstaaten bei der Berechnung der Zielvorgaben für den Mindestanteil von Energie aus erneuerbaren Quellen bzw. der Verringerung der Treibhausgasintensität „wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe“ berücksichtigen. Darüber hinaus ermöglichen auch die FuelEU-Maritime-Verordnung und die ReFuelAviation-Verordnung eine Anrechnung von Kraftstoffen, die aus wiederverwertetem Kohlenstoff hergestellt werden, auf die Vorgaben zur Reduktion der Treibhausgasintensität von Schiffskraftstoffen bzw. die SAF-Quote für Flugturbinenkraftstoff.

Im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 35 der Richtlinie (EU) 2018/2001 handelt es sich hierbei um flüssige und gasförmige Kraftstoffe, die aus flüssigen oder festen Abfallströmen nicht erneuerbaren Ursprungs, die für eine stoffliche Verwertung nicht geeignet sind, hergestellt werden, sowie aus Gas aus der Abfallverarbeitung und Abgas nicht erneuerbaren Ursprungs, die zwangsläufig und unbeabsichtigt infolge der Produktionsprozesse in Industrieanlagen entstehen (beispielsweise aus Raffinerie- oder Stahlwerkabgasen).

Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen auf dem Binnenmarkt sollten wiederverwertete Kohlenwasserstoffe als Erfüllungsoption für die SAF-Quote für den Flugverkehr sowie für Wasserfahrzeuge gemäß Vorgaben der FuelEU-Maritime-Verordnung angerechnet werden dürfen.

Eine Anrechnung auf die THG-Minderung nach § 37a Abs. 4 sollte für den Landverkehr nicht vorgesehen werden, da hier ausreichende andere Erfüllungsoptionen zur Verfügung stehen.

- kohlenstoffarmer Wasserstoff

Kohlenstoffarme Kraftstoffe sollten als zusätzliche nicht-erneuerbare Erfüllungsoption für das Erreichen der Treibhausgasreduktionsvorgaben nach § 37a Abs. 4 zugelassen werden, sofern die EU-rechtlich geforderte Treibhausgasreduktion von mindestens 70 Prozent im Vergleich zum fossilen Vergleichswert von 94 g CO₂-Äq./MJ nachgewiesen wird. Eine Anrechnung auf die Mindestanteile nach § 3a 37. BImSchV oder eine Mehrfachanrechnung nach § 3 37. BImSchV sollte jedoch nicht vorgesehen werden.

In diesem Zusammenhang weist der BDEW darauf hin, dass die strombasierte Produktion von kohlenstoffarmem Wasserstoff ein sehr wichtiger Baustein in der Transformationsphase des Stromsystems für heimische Elektrolyseprojekte ist. Die ReFuelEU-Aviation-Verordnung lässt die Anrechnung von Wasserstoff zur Verwendung in Luftfahrzeugen mit einem aus nicht fossilen, nicht erneuerbaren Quellen gewonnenen Energiegehalt zu. Für die Erfüllung der Verpflichtungen nach § 37j BImSchG sollte deshalb zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen auf dem europäischen Binnenmarkt die Anrechnung von nicht fossilen kohlenstoffarmen Flugkraftstoffen („synthetische kohlenstoffarme Flugkraftstoffe“ oder „kohlenstoffarmer Wasserstoff für die Luftfahrt“) im Sinne der ReFuelEU-Aviation-Verordnung zugelassen werden. Hierfür müssen entsprechende Möglichkeiten zur Zertifizierung zeitnah geschaffen werden.

3.1.7 Zu § 37b Abs. 8 RefE: Vor-Ort-Kontrollen

Der BDEW begrüßt, dass die Vollzugsproblematik der THG-Quote, die insbesondere durch mutmaßlichen Betrug mit importierten Biokraftstoffen entstanden ist, durch Vor-Ort-Kontrollen angegangen werden soll. Damit das Instrument wirksam ist, reicht jedoch die bloße Möglichkeit von Vor-Ort-Kontrollen durch die zuständige Behörde eines EU-Mitgliedstaates nicht

aus. Zudem sollten die Vor-Ort-Kontrollen unangekündigt erfolgen. Es sollten nur solche Biokraftstoffe zugelassen werden, bei denen die vorgesehenen Prüfungen durch die Gutachter ordnungsgemäß durchgeführt wurden.

3.1.8 Zu § 37c Abs. 2 RefE: Pönalen

Für fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe sollte aus Gründen der Gleichbehandlung und Technologieoffenheit eine einheitliche Pönale bei Nichterfüllung der energetischen Unterquoten in Höhe von 70 Euro pro Gigajoule vorgesehen werden.

3.1.9 Zu § 37h RefE: Mechanismus zur Anpassung der THG-Quote

Der bisherige Mechanismus zur Anpassung der THG-Quote im § 37h soll grundlegend geändert werden und künftig nicht nur auf den E-Mobilitätsausbau, sondern alle Erfüllungsoptionen abstellen. Vor dem Hintergrund des großen Nachholbedarfs bei der Treibhausgasminde rung im Verkehrssektor unterstützt der BDEW grundsätzlich das Anliegen, die THG-Quotenpreise zu stabilisieren. Dies ist erforderlich, um langfristig Investitionsanreize für einen stabilen Preis auf dem Quotenmarkt sicherzustellen und innovative neue Erfüllungsoptionen (fortschrittliche Biokraftstoffe, strombasierte Kraftstoffe, Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur) zu sichern.

Die im Mechanismus vorgesehene unbegrenzt fortwirkende Erhöhung der THG-Minderung ist möglicherweise nicht angemessen flexibel, um auf negative Marktentwicklungen zu reagieren. Beispielsweise kann die Übererfüllung auf einen konjunkturell- oder krisenbedingten Rückgang der Fahrleistung zurückzuführen sein. Deswegen sollte eine Erhöhung immer auch von einer Marktanalyse und Begründung der Bundesregierung begleitet sein und nicht zwingend unbefristet fortwirken. Je nach Ergebnis der Marktanalyse sollte entschieden werden, ob eine unbefristete oder befristete Fortführung sinnvoll ist.

Eine Anpassung des Quotenpfades stellt jedoch immer auch einen Eingriff in den Markt und damit die Geschäftsmodelle und bilateralen Verträge für Quotenberechtigungen dar. Ein solcher Eingriff sollte deswegen immer nur auf Grundlage transparenter und nachvollziehbarer Kriterien und im Markt vorhersehbarer Form erfolgen. Vor diesem Hintergrund sollte die Veröffentlichungspflicht für die zuständige Stelle nicht nur auf die Höhe der Übererfüllung abstellen, sondern einen ausführlichen Bericht zur Marktsituation inklusive der mengenmäßigen Nutzung aller Erfüllungsoptionen und ihrer Treibhausgasminderungen enthalten. Der derzeitige statistische Bericht des Hauptzollamtes zur Quotenerfüllung sowie der Evaluationsbericht der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) liegen immer nur mit erheblicher Zeitverzögerung vor (die aktuellen Berichte sind für das Verpflichtungsjahr 2023 verfügbar).

Nach dem RefE liegt dem Bundestag anstatt 2024 erst Ende 2028 ein Erfahrungsbericht vor. In Hinblick auf die Betrugsvorwürfe und teilweise bereits aufgedeckten Betrugsfälle und den neuen Maßnahmen zur Betrugsprävention sollte die Bundesregierung dem Bundestag spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten des Gesetzes und danach bis auf Weiteres jährlich einen Erfahrungsbericht vorlegen. Die erforderlichen Daten der zuständigen Stellen (Umweltbundesamt, Hauptzollamt und BLE) werden hierfür ebenfalls jährlich erfasst.

Der in Absatz 3 eingeräumte Spielraum einer „halben bis eineinhalbfachen“ Übersteigung der Übererfüllung ist sehr weit gefasst und sollte nicht „willkürlich“ von der Bundesregierung genutzt werden, sondern mit der Zielerreichung der Klimaschutzziele im Verkehr nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz verknüpft werden. In Jahren der Verfehlung der sektoralen Vorgaben sollte der Spielraum auf das „einfache bis eineinhalbfache“ und in Jahren der Zielerreichung oder Untererfüllung im Verkehr auf das „halbe bis einfache“ Niveau abstellen.

3.1.10 Zu § 37j RefE: Verpflichtung von Flugkraftstoffanbietern

Durch die Umsetzung der „ReFuelEU Aviation“-Verordnung sollte keine Doppelregulierung entstehen. Kraftstoffe für den Luftverkehr, die unter die neu einzuführende SAF-Quote fallen, sollen dem RefE zufolge von den Pflichten zur Treibhausgasreduktion und den Mindestanteilen nach § 3a 37. BImSchV und § 14 der 38. BImSchV ausgenommen werden. Gleichzeitig soll die bestehende PtL-Quote des BImSchG für den Flugverkehr gestrichen werden.

Für den deutschen Flugverkehr sollte keine zusätzliche Belastung über die ReFuelEU Aviation hinaus und damit eine Wettbewerbsverzerrung innerhalb der EU entstehen.

Der Anwendungsbereich der neu in das BImSchG aufgenommenen Verpflichtung sollte im Einklang mit der ReFuelEU Aviation stehen, die im Allgemeinen nur für Flüge im gewerblichen Luftverkehr gilt. Darüber hinaus sollte, wie bereits zu § 37a Absatz 5 dargelegt, die Anrechenbarkeit von wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Flugkraftstoffen und kohlenstoffarmen Flugkraftstoffen im Sinne von Artikel 3 Nr. 18 der ReFuelEU-Aviation-Verordnung auf die SAF-Quote ermöglicht werden.

Außerdem ist klarzustellen, dass erneuerbare Flugturbinenkraftstoffe, die auf die SAF-Quote angerechnet werden, nicht gleichzeitig für die Erfüllung der Mindestquoten nach § 3a 37. BImSchV und § 14 38. BImSchV eingesetzt werden dürfen.

SAF-Beimischungen über die ReFuel-Verpflichtung hinaus sollten hingegen auf die THG-Quote und die Mindestquote für strombasierte Kraftstoffe im Landverkehr angerechnet werden dürfen.

3.1.11 Zu § 37i RefE: Unionsdatenbank

Unter § 37d Absatz 1 Satz 1 werden mehrere zuständige Stellen benannt. Es ist darum nicht eindeutig, welche Stelle die Eingaben nach Absatz 1 und 2 überprüft.

3.2 Zu Artikel 2: Änderung der 37. BImSchV

3.2.1 Zu § 2 RefE: Begriffsbestimmungen

Das Gesetz verweist unter Absatz 10 und Absatz 15 auf eine kostenpflichtige Norm des Beuth Verlags. Wir weisen darauf hin, dass der Gesetzgeber nur dann auf technische Regelwerke verweisen darf, wenn deren Inhalt hinreichend zugänglich ist. Eine kostenpflichtige Norm muss ohne unangemessen hohe Hürden öffentlich zugänglich sein. Da es sich um eine statische Verweisung handelt, sollte im Sinne des Publizitätsgebots die entsprechende Norm zur Schnittstelle und zu Lieferanten in der Verordnung selbst definiert werden. Der Hinweis auf die gesicherte Niederlegung in der Deutschen Nationalbibliothek reicht nicht aus, zumal die Norm dort nicht online einsehbar ist.

Unter Absatz 15 zielt das Gesetz ausschließlich auf juristische Personen ab. Zertifizierungsstellen können auch natürliche Personen sein, zum Beispiel Umweltgutachter. Hier sollte eine entsprechende Ausweitung des Personenkreises aufgenommen werden.

3.2.2 Zu § 3 Abs. 5 Satz 1 RefE: Mehrfachanrechnung von strombasierten Kraftstoffen

Mehrfachanrechnung stellt ein wichtiges Instrument für die Unterstützung des Markthochlaufs von besonders förderwürdigen Erfüllungsoptionen dar. Das schrittweise Auslaufen dieser Mehrfachanrechnungen ist langfristig notwendig und wurde im RefE vorausschauend berücksichtigt. Der Hochlauf von Wasserstoff und strombasierten Kraftstoffen steht jedoch noch ganz am Anfang und ist insbesondere auf dem Zeitpfad noch vielen Unwägbarkeiten ausgesetzt. Um ein attraktives Marktumfeld für die Produktion erneuerbarer Kraftstoffe und die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur sicherzustellen, sollte eine Prüfklausel mit Wirkung auf das Jahr 2032 aufgenommen werden, um die Mehrfachanrechnungen für strombasierte Kraftstoffe und für Fahrstrom vor dem Hintergrund des dann geltenden Marktumfelds zu überprüfen und die Anwendung bei Bedarf ggf. fortzuführen bzw. zu strecken.

3.2.3 Zu § 3 Abs. 5 Satz 2 RefE: Mehrfachanrechnung von strombasierten Kraftstoffen, die in Luft- oder Wasserfahrzeugen eingesetzt werden

Es ist eine Klarstellung erforderlich, ob die zusätzliche Mehrfachanrechnung mit Faktor 1,5 für den Einsatz in Luft- und Wasserfahrzeugen auch auf Wasserstoff oder andere strombasierte

Kraftstoffe, die als Zwischenprodukt zur Produktion konventioneller Kraftstoffe oder Biokraftstoffe für den Flug- und Schiffsverkehr verwendet werden, anzuwenden ist.

3.2.4 Zu § 3a Abs. 1 RefE: Mindestanteil an strombasierten Kraftstoffen

Mit dem neuen § 3a wird eine neue Unterquote in der 37. BImSchV eingeführt, die gemäß Verordnungsbegründung durch alle Arten von erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs erfüllt werden kann. Gemäß Satz 1 sind die entsprechend anrechenbaren erneuerbaren Kraftstoffe in (den energiesteuerrechtlichen) Verkehr zu bringen. Nach derzeitiger Rechtslage unterliegt die Verwendung von strombasierten Kraftstoffen und Wasserstoff in einem Verbrennungsmotor aufgrund des im Energiesteuergesetz verankerten Ähnlichkeitsprinzips in der Regel der Energiebesteuerung. Der Einsatz von Wasserstoff in Brennstoffzellenfahrzeugen ist im Allgemeinen jedoch steuerbefreit, weil hier energiesteuerrechtlich nicht von einem Einsatz als Kraftstoff und daher nicht von einem Energieerzeugnis ausgegangen wird. Gleiches gilt für den (stofflichen) Einsatz von erneuerbarem Wasserstoff als Zwischenprodukt bzw. Reduktionsmittel zur Herstellung von Kraftstoffen in Raffinerien.

Zur Klarstellung des Gewollten sollte Satz 1 deshalb nicht auf das Inverkehrbringen nach § 37a Abs. 1 Satz 1 und 2 BImSchG, sondern auf die Nutzung als Erfüllungsoption nach § 37a Abs. 5 Nr. 6 und 7 RefE abstellen.

3.2.5 Zu § 3a Abs. 2 RefE: Mindestanteil an strombasierten Kraftstoffen

Vor dem Hintergrund, dass gemäß § 37a Abs. 5 Satz 2 RefE die Verpflichtung zur Treibhausgasreduktion nicht durch Erfüllungsoptionen, die in Wasserfahrzeugen eingesetzt wurden, erfüllt werden darf, sollte in § 3a klargestellt werden, ob diese Beschränkung auch für den Mindestanteil an erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs gelten soll.

Artikel 25 (1) Unterabsatz 3 fordert die Mitgliedstaaten mit Seehäfen dazu auf, dass der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs an der Gesamtmenge der dem Seeverkehrssektor gelieferten Energie ab 2030 mindestens 1,2 Prozent betragen soll. In Umsetzung dieser Regelung der RED III sollte in § 3a zusätzlich ein Mindestanteil für strombasierte Kraftstoffe in Wasserfahrzeugen von 1,2 Prozent ab dem Jahr 2030 ergänzt werden.

3.2.6 Zu § 16 RefE: Ausstellung von Nachweisen

Die Nachweisführung für die Anrechenbarkeit von erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs werden mit dem RefE an die jüngsten Änderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2022/996 angepasst.

Im Rahmen der anstehenden Umsetzung der europäischen Anforderungen sollte eine Harmonisierung der Anforderungen an die Nachweisführung für alle erneuerbare Kraftstoffe ins

Auge gefasst werden. In diesem Zusammenhang kann auch eine Zusammenlegung der Anforderungen an die Nachweisführung der 37. und 38. BImSchV in eine gemeinsame Regelung erwogen werden, um eine Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwandes zu bewerkstelligen. In der aktuellen Form werden viele Doppelstrukturen für die „gleichen Moleküle“ aufgebaut, nur weil deren Ursprung sich unterscheidet.

Für eine praxisnahe Umsetzung sollte in der Verordnungsbegründung zum RefE eine Klarstellung im Hinblick auf Umfang und Häufigkeit der in Absatz 3 geforderten „repräsentativen Stichproben“ aufgenommen werden, die den hiermit ggf. verbundenen Überwachungsaufwand auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt.

3.2.7 Zu § 19 RefE: Anforderungen an Massenbilanzsysteme

Der RefE legt einen ab 2026 hochlaufenden Pfad für den Mindestanteil strombasierter Kraftstoffe (RFNBO) fest. Hierdurch soll insbesondere die Nachfrage nach erneuerbarem Wasserstoff angeregt werden. Das Transportproblem zur Erfüllung dieser Verpflichtungen in den frühen Jahren wird im RefE jedoch nicht adressiert, obwohl das Wasserstoffkernnetz als zentrale Infrastruktur für die Verbindung von Produzenten und Abnehmern gemäß den Vorgaben des EnWG sukzessive erst bis Ende 2032 vollständig zur Verfügung steht.

In der Übergangsphase, bis das Kernnetz entsprechend ausgebaut ist, können Abnehmer (u. a. Verpflichtete im Sinne des BImSchG/BImSchV) oftmals nicht oder nur sehr begrenzt physisch über ein Netz erreicht werden, obwohl diese einen Anreiz haben, früher erneuerbaren Wasserstoff einzusetzen, um z. B. selbstproduzierten grauen Wasserstoff zu ersetzen. Diesem Problem kann durch eine zeitlich bis einschließlich dem Verpflichtungsjahr 2029 befristete nationale Übergangsregelung begegnet werden. Mit dieser kann Angebot und Nachfrage zusammengebracht werden und insbesondere IPCEI geförderte Projekte in einer Übergangsphase ohne ausreichende Infrastruktur besser ausgelastet werden und Emissionen reduziert werden. Die Voraussetzungen für die Anwendung der Übergangsregelung sollten in § 19 der 37. BImSchV festgelegt werden.

Der BDEW regt an, eine Übergangsregelung zu entwickeln, die eine frühere Auslastung erster Teilstrecken des Kernnetzes unterstützt. Die im BDEW vertretenen Marktteilnehmer stehen für einen weiteren Austausch mit der Bundesregierung und den anderen Marktakteuren für eine Eruierung geeigneter Maßnahmen und Lösungswege zur Verfügung.

3.2.8 Zu § 48 RefE: Datenübermittlung

Die als Buchstabe f eingefügte Deutsche Energieagentur ist keine Bundesbehörde, darum ist der Text wie folgt anzupassen: „1. *folgende Bundesbehörden und Organe:*“

3.3 Zu Artikel 3: Änderung der 38. BImSchV

3.3.1 Zu §§ 5 – 7 RefE: Weiterentwicklung der Anrechnung von Fahrstrom

Der BDEW begrüßt nachdrücklich, dass der RefE die erhöhte Anrechenbarkeit von EE-Strom für Ladevorgänge bei Direktbezug nunmehr auch dann ermöglicht, wenn Speicher zwischengeschaltet werden. Die Nutzung von Speichern ist zielführend für eine effektive Integration von eigenerzeugtem EE-Strom in das Gesamtsystem und sollte deshalb in das THG-Quotensystem integriert werden.

Der im RefE vorgeschlagene Einschub nach Satz 2 des § 5 Abs. 5 (Zulässigkeit gesamthafter Messungen des Direktbezugs für einen ganzen Ladestandort) ist schwer zu interpretieren und bildet den Sachverhalt unzureichend ab. Es sollte künftig lediglich adressiert werden, dass der Direktstrombezug einer Ladeeinrichtung messtechnisch exakt erfassbar ist, während die Zurechnung zur Stromentnahme eines konkreten Ladepunktes nicht exakt möglich ist. Alle weiteren Anforderungen sind aus unserer Sicht anderweitig hinreichend adressiert oder können durch Anwendungsregeln des Umweltbundesamtes konkretisiert werden. Wir schlagen folgende alternative Formulierung vor, die in den Entwurf des Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote aufgenommen werden sollte:

„Die Strommenge nach Satz 1 kann vereinfachend durch messtechnische Ermittlung der Strommenge bestimmt werden, die von der Stromerzeugungsanlage direkt oder über einen Speicher an die Ladeeinrichtung geliefert wird, deren Ladepunkte Gegenstand der Mitteilung nach § 8 sind.“

Im Rahmen der Fortschreibung der 38. BImSchV sollte darüber hinaus die Abrechnung tatsächlich verwendeter energetischer Mengen an Fahrstrom im Quotenhandel auch für nicht-öffentlich zugängliche Ladepunkte zugelassen werden, sofern die noch zu entwickelnden Anforderungen an die Nachweisführung in gleichwertiger Weise erfüllt werden. Es ist davon auszugehen, dass im ÖPNV, bei kommunalen und gewerblichen Fahrzeugflotten und in zunehmendem Maße auch bei Einzelfahrzeugen an nicht-öffentlichen Ladepunkten eine entsprechende Abrechnung oder Auslesung mit verhältnismäßigem Aufwand erfolgen kann. Die Betrugsprävention muss dasselbe Niveau wie bei öffentlichen Ladepunkten erreichen.

Die eichrechtskonforme Auslesung und Abrechnung von tatsächlich verwendeten Fahrstrommengen wird perspektivisch für immer mehr Anwendungsfälle möglich werden (vgl. [BDEW-Stellungnahme zu weiteren notwendigen Änderungen im Mess- und Eichgesetz und in der Mess- und Eichverordnung \(bdew.de\)](#)).

Artikel 27 (1) Buchstabe c Ziffer iii RED III ermöglicht, von mit Solarstrom betriebenen Elektrofahrzeugen („solar-electric vehicle“) erzeugte Elektrizität, die für die Bewegung des Fahrzeugs selbst verwendet wird, in vollem Umfang als aus erneuerbaren Quellen erzeugter Strom

anzurechnen. Solarfahrzeuge sind Verkehrsmittel, die ihre Energie hauptsächlich oder ausschließlich aus Sonnenlicht gewinnen, das von Solarzellen auf dem Fahrzeug in Strom umgewandelt wird. Entsprechende Fahrzeugkonzepte befinden sich noch in einem frühen Stadium der Entwicklung. Um die Entwicklung solcher innovativen Fahrzeugkonzepte zu unterstützen, sollte eine geeignete Regelung für die Treibhauseinsparung in § 7 aufgenommen werden.

3.3.2 Zu § 5 Abs. 3 RefE: Mehrfachanrechnung von Fahrstrom

Wie zu § 3 Abs. 5 Satz 1 der 37. BImSchV im vorangegangenen Abschnitt dargelegt, sollte eine Prüfklausel mit Wirkung auf das Jahr 2032 aufgenommen werden, um die Mehrfachanrechnungen für strombasierte Kraftstoffe und für Fahrstrom vor dem Hintergrund des dann geltenden Marktumfelds zu überprüfen und die Anwendung bei Bedarf ggf. fortzuführen bzw. zu strecken.

3.3.3 Zu §§ 6ff. RefE: Nachweisführung über die Vorlage von Zulassungsbescheiden

Um möglichen Betrug zu verhindern und die Prüfprozesse zu vereinfachen, werden die zusätzlichen Maßnahmen nach §§ 6ff. RefE begrüßt. Um weitere Betrugsmaschinen präventiv zu verhindern, ist es jedoch notwendig, die zuständigen Bundesbehörden mit weiteren Kompetenzen auszustatten. Dies soll anhand zweier konkreter Sachverhalte dargestellt werden.

1. Nachweise für THG-Quoten für nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur werden weiterhin auf der Basis von Fotos von Fahrzeugscheinen als Nachweis erbracht. Mittels KI-Anwendungen ist es heute sehr leicht, diese massenhaft zu fälschen. Ohne behördliche Unterstützung bei der Überprüfung der Fahrzeugscheine auf Korrektheit haben Marktteilnehmer jedoch keine Möglichkeit, gefälschte Fahrzeugscheine zu erkennen.
2. Vom Umweltbundesamt ausgestellte Bescheide können gegenüber den quotenverantwortlichen Inverkehrbringern auch mehrfach verkauft werden. Dies könnte zukünftig auf einfachem Wege durch eine Anpassung der behördlichen Prozesse zwischen Umweltbundesamt und Hauptzollamt verhindert werden.

So sollten die Bescheinigungen von Minderungsleistungen und die Einreichung der Minderungsleistungen zugunsten eines Inverkehrbringers beim Umweltbundesamt gebündelt werden. Die eigentliche Anrechnung der Minderungsleistungen für den Minderungsverpflichteten kann weiter durch das Hauptzollamt Frankfurt (Oder) erfolgen. Die Erklärung von Verpflichtungsübernahmen nach § 5 Abs. 1 sollte zukünftig gegenüber dem Umweltbundesamt erfolgen statt gegenüber dem Hauptzollamt Frankfurt (Oder).

Dafür müsste § 20 Abs. 1 um einen Punkt ergänzt werden:

„5. die Entgegennahme von Erklärungen zur Übernahme von Minderungsverpflichtungen durch einen Dritten gemäß § 5 Abs. 1 in Verbindung mit § 37a Abs. 6 BImSchG und § 37c Abs. 1 BImSchG“.

Für eine effiziente und bürokratiearme Bearbeitung und Prüfung sollte eine weitergehende Digitalisierung der Antragsverfahren einschließlich der Antragsstellung vorgesehen werden.

Die Bundesregierung sollte eine Kompetenzerweiterung des Umweltbundesamtes in Erwägung ziehen, um Betrug präventiv zu verhindern. Ferner könnte über die Einführung einer digitalen Plattform der damit einhergehende Arbeitsaufwand sowohl für die Behörden als auch für Marktteilnehmer zusätzlich minimiert werden.

Die im BDEW vertretenen Marktteilnehmer stehen für einen weiteren Austausch mit der Bundesregierung und den anderen Marktakteuren für eine Eruierung geeigneter Maßnahmen und Lösungswege zur Verbesserung der Betrugsprävention zur Verfügung.

3.3.4 Zu § 8 RefE: Mitteilung der energetischen Menge

Derzeit können die anrechnungsfähigen Fahrstrommengen unterjährig vom UBA bestätigt werden. Das heißt, Mengen aus Ladesäulen aus Q1 können einem anderen Quotenverpflichteten zugeschrieben werden als aus Q2 – Q4. Der RefE sieht demgegenüber vor, dass nur eine Anmeldung pro Ladesäule pro Verpflichtungsjahr erfolgen darf. Die Konsequenz wäre, dass immer erst im Januar/Februar des Folgejahres die Anmeldung der Mengen beim UBA vorgenommen werden kann. Vertraglich haben sich im Markt aber schon die unterjährigen Anmeldungen durchgesetzt, da an dem positiven UBA-Bescheid auch Zahlungen gekoppelt sind. Auch mit Blick auf die Bearbeitungsdauer beim UBA würde der Vorschlag des RefE eine große Anzahl von Anträgen im Januar/Februar auslösen, was zu einer längeren Bearbeitungsdauer führen würde.

Die Änderung wird mit Betrugsprävention begründet. Diese kann auch vorgenommen werden, wenn die Änderung wie folgt lauten würde:

„Mitteilungen nach Satz 1 Nummer 1 können für den jeweiligen Ladepunkt für einen abgrenzbaren Zeitraum nur einmal erfolgen.“

3.3.5 Zu § 13 RefE: Obergrenze für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen

Gemäß RefE soll sich die Obergrenze abweichend von anderen Quoten und Subquoten nur auf die energetische Menge an Otto- und Dieselmotorkraftstoffen zur Verwendung in Landfahrzeugen zuzüglich der in Landfahrzeugen eingesetzten Erfüllungsoptionen beziehen. Diese Begrenzung zielt darauf ab, die mengenbezogene Nutzung von Substraten aus Nahrungs- und

Futtermittelpflanzen durch die Ausweitung des Verantwortlichenkreises insbesondere auf den Flug- und Schiffsverkehr nicht zu erhöhen.

Das abweichende Referenzsystem führt zu zusätzlichem Verwaltungsaufwand für die Inverkehrbringer bei der Berichterstattung und Erfüllung der Verpflichteten. Um eine Gleichbehandlung aller Inverkehrbringer fossiler Kraftstoffe zu gewährleisten, sollten bei der Bestimmung des maximal zulässigen Anteils an Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen auch das Inverkehrbringen von neu in den Anwendungsbereich tretenden Erdgas und Flüssiggas für Landfahrzeuge Berücksichtigung finden. Bezogen auf die gesamte energetische Menge entspricht diese Ausweitung bei Vergleich mit dem derzeitigen Einsatz von fossilen Energieträgern im Verkehr eine Erhöhung der Obergrenze um vernachlässigbare 0,03 Prozentpunkte gegenüber der derzeitigen Regelung.

Der Referentenentwurf sieht eine schrittweise Zurückführung der Obergrenze von 4,4 auf 3 Prozent vor. Die Zurückführung der zulässigen Einsatzmenge wird deutschlandweit durch den zu erwartenden Rückgang des Endenergieverbrauchs und dem schrittweisen Auslaufen der Mehrfachanrechnung anderer Erfüllungsoption weiter verstärkt.

Das abrupte Zurückführen des Einsatzes von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen droht nach Auffassung des BDEW etablierte Geschäftsmodelle und Verwertungsketten zu zerschlagen, und entwertet bestehende europäische Produktionsanlagen im Kraftstoffbereich, ohne ausreichend Zeit für eine Umstellung auf fortschrittliche Einsatzstoffe zu ermöglichen. Neben natürlichen Kohlenstoffsenken und einer breiten Biodiversität sieht der BDEW die Nutzung von Anbaubiomasse sowohl zur Nahrungs- und Futtermittelerzeugung als auch für die energetische und stoffliche Anwendung. Beide Verwendungspfade schließen sich überdies nicht aus, sondern ergänzen einander bereits heute wirksam.

Der nachhaltige Anbau nachwachsender Rohstoffe zur energetischen Nutzung auf den bestehenden Flächen kann durch verschiedene Pflanzen und Fruchtfolgen – unter Berücksichtigung des Anbaus von Zwischenfrüchten und Dauerkulturen – zur Biodiversität im Agrarraum und zur Humusbildung der landwirtschaftlichen Flächen beitragen. Dies kann auch zur Erhöhung der Vielfalt im Landschaftsbild beitragen, verhindert darüber hinaus bei Einhaltung der guten landwirtschaftlichen Praxis die Bodenerosion und erhöht die regionale Wertschöpfung und schafft Arbeitsplätze im ländlichen Raum. Dabei müssen selbstverständlich die **Anforderungen an den Grundwasserschutz** in besonderem Maße beachtet werden.

Nach Einschätzung des BDEW lassen sich mehr Umweltqualität und Klimaschutzwirkung von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen durch eine **Anhebung der Treibhausminderungsvorgaben für den Nachweis der Nachhaltigkeit auf einheitlich 70 Prozent** in § 6 der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung unabhängig vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme

der Produktionsanlage für alle biogenen und strombasierten Kraftstoffe effizienter und zielgerichteter erreichen, als durch eine weitere Reduktion der quantitativen Obergrenze nach § 13 der 38. BImSchV.

3.3.6 Zu § 13a: Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen

Der RefE sieht eine schrittweise Erhöhung der derzeit geltenden Obergrenze für die Anrechenbarkeit von 1,9 Prozent ab dem Kalenderjahr 2031 auf 2,8 Prozent bis zum Jahr 2039 vor. Zu beachten ist, dass gleichzeitig in Anhang 4 eine Ausweitung des Kataloges der zulässigen Rohstoffe vorgenommen wird. Gemäß Verordnungsbegründung soll die Erhöhung der Obergrenze dem sinkenden Energiebedarf im Verkehr Rechnung tragen.

Gemäß Evaluationsbericht der BLE für das Quotenjahr 2023 ist der Anteil an Used Cooking Oil (UCO) signifikant angestiegen. Dies ist vor allem auf erhöhte Importe aus Nicht-EU-Mitgliedstaaten zurückzuführen.

Nach Auffassung des BDEW sollte die derzeit geltende Obergrenze für Biokraftstoffe, die aus den Rohstoffen nach Nr. 1 und 2 des Anhang 4 hergestellt werden, beibehalten werden. Wenn eine Erhöhung der Obergrenze vorgenommen wird, sollten die zusätzlichen Prozentpunkte nur durch Biokraftstoffe, die aus den neu in Anhang 4 aufgenommenen Rohstoffen hergestellt wurden, in Anspruch genommen werden dürfen.

3.3.7 Zu § 14 RefE: Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe

Artikel 25 (1) Buchstabe b RED III schreibt vor, dass der kombinierte Anteil von fortschrittlichen Biokraftstoffen und strombasierten Kraftstoffen an der Energieversorgung des Verkehrs im Jahr 2030 mindestens 5,5 Prozent betragen soll, wovon der Anteil strombasierter Kraftstoffe mindestens einem Prozentpunkt entspricht. Demgegenüber enthält der RefE für 2030 nur einen kombinierten Anteil von 4,5 Prozentpunkten (3 Prozentpunkte fortschrittliche Biokraftstoffe und 1,5 Prozentpunkte strombasierte Kraftstoffe). Zur vollständigen Umsetzung der Anforderungen der RED III sollte die Summe der Mindestanteile für fortschrittliche Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe mindestens das europarechtlich geforderte Maß erreichen.

Vor dem Hintergrund der vorhandenen Potenziale schlägt der BDEW vor, den Mindestanteil für fortschrittliche Biokraftstoffe für die Verpflichtungsjahre 2026 von 2 auf 2,5 Prozent, 2027 auf 3,0 Prozent, 2028 von 2,5 auf 3,5 Prozent, 2029 auf 4 Prozent und 2030 von 3 auf mindestens 5 Prozent anzuheben.

Für die Jahre nach 2030 sollte der prozentuale Mindestanteil für fortschrittliche Biokraftstoffe gemäß Absatz 1 in Analogie zur energetischen Unterquote für strombasierte Kraftstoffe weiter

schrittweise ambitioniert angehoben werden, um die weitere Entwicklung fortschrittlicher Biokraftstoffe zu stärken und gleichzeitig dem sinkenden Energiebedarf im Verkehr und dem indirekten Effekt der auslaufenden Mehrfachanrechnungen anderer Erfüllungsoptionen auf den Referenzwert Rechnung zu tragen.

Der RefE sieht vor, dass die Doppelanrechnung für fortschrittliche Biokraftstoffe, die in einem Verpflichtungsjahr den Mindestanteil übersteigen, auf die Erfüllung der Verpflichtung zur THG-Minderung gestrichen wird. Dieser Vorschlag ist in Zusammenhang zu den im RefE vorgeschlagenen Maßnahmen zur Betrugsprävention zu sehen und daher zu begrüßen. Auch wenn es in der Verordnungsbegründung nicht ausdrücklich erwähnt wird, kann die Beendigung der Doppelanrechnung für fortschrittliche Biokraftstoffe indirekt einen Beitrag zur Betrugsprävention leisten, da sie den potenziellen Deklarationsbetrug mit fortschrittlichen Kraftstoffen unattraktiver macht.

Eine Fortführung der Doppelanrechnung ist jedoch zwingend für fortschrittliche Biokraftstoffe aus den Rohstoffen nach Anlage 1 Nummer 3 (Bioabfälle im Sinne des Artikels 3 Absatz 4 der [Richtlinie 2008/98/EG](#) aus privaten Haushaltungen, die einer getrennten Sammlung im Sinne des Artikels 3 Absatz 11 der [Richtlinie 2008/98/EG](#) unterliegen) und Nummer 6 (Gülle, Mist und Klärschlamm) erforderlich. Getätigte Investitionen in Vergärungsinfrastruktur sind ansonsten von der Entwertung bedroht und der weitere Ausbau ist bedroht.

Die Steigerung des Einsatzes von sortierten Bioabfällen und Gülle/Mist als Wirtschaftsdünger in der energetischen Verwertung ist erklärtes Ziel der Bundesregierung und Teil der Klimaschutzmaßnahmen des BMELH. Bisherige Förderrichtlinien waren aber im Vergleich zur Doppelanrechnung nach geltender Rechtslage des § 14 Abs. 4 der 38. BImSchV weniger wirksam und sind daher ausgelaufen.