Bundesverband EnergieMittelstand

Kraftstoffe | Brennstoffe | Schmierstoffe

Berlin, 18.07.2025

Stellungnahme

zum 2. Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Kontakt

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V.

UNITI Haus Berlin
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin
Postfach 08 07 51
10007 Berlin
T. (030) 755 414-343
F. (030) 755 414-559
info@uniti.de
www.uniti.de

Büro Brüssel
Rue de Crayer 7 · 1000 Bruxelles
T: + 32 (2) 70 989 18

Bundesverband EnergieMittelstand
Kraftstoffe | Brennstoffe | Schmierstoffe

An das
Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz,
Naturschutz und nukleare Sicherheit
Referat C I 6 für technische Verkehrsfragen und Kraftstoffe

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir als UNITI Bundesverband EnergieMittelstand Stellung zum Referentenentwurf des BMUKN für ein Zweites Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote.

Betroffenheit

Etliche Mitgliedsunternehmen des Verbandes sind als steuerliche Inverkehrbringer von Otto- und Dieselkraftstoffen direkt Betroffene von den Vorgaben des BImSchG. Aber auch der nachgelagerte Handelsbereich ist maßgeblich von der Kraftstoffregulierung betroffen, da diese die Zusammensetzung des Kraftstoffmarktes bestimmt und das entscheidende regulative Instrumentarium ist, realen Klimaschutz im kraftstoffbasierten Verkehr voranzubringen. UNITI setzt sich für den schnellen Markthochlauf und die Marktdurchsetzung von CO_2-neutralen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen ein.

Hintergrund und Einordnung

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) gibt dem deutschen Kraftstoffmarkt die jährlichen Treibhausgasminderungsziele (THG-Quote) bei Kraftstoffen vor und regelt, wie diese Ziele durch den Einsatz von nicht-fossilen flüssigen sowie gasförmigen Kraftstoffen erreicht werden können. Zu diesen Kraftstoffen zählen herkömmliche, abfallbasierte und fortschrittliche Biokraftstoffe sowie erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogener Herkunft (engl. RFNBO, dies sind alle grünstrombasierten Kraftstoffe wie beispielsweise E-Fuels oder Wasserstoff). Auch Ladestrom ist seit dem Jahr 2022 eine Lösungsoption zur Erreichung der THG-Minderungsziele.

Durch die Änderung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RL 2018/2001, engl. RED) in 2023[1] beinhaltet die daraus resultierende und am 20. November 2023 in Kraft getretene Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) in Kombination mit EU-Verordnungen wie der

[1] durch Richtlinie 2023/2413 vom 18. Oktober 2023.

ReFuelAviation für den Flugverkehr und der FuelEU Maritime für den Schiffsverkehr neue Klimaschutzvorgaben erstmals für den gesamten Verkehrssektor.

In Deutschland ist eine Anpassung der Kraftstoffregulierung, wie des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und diverser Umsetzungsverordnungen (BImSchV) notwendig, um diese neuen europäischen Vorgaben in nationales Recht umzusetzen. Der Koalitionsvertrag aus Mai 2025 zwischen CDU, CSU und SPD besagt dazu: „Wir wollen eine zeitnahe Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie III (RED III), erhöhen die nationale Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) und nutzen die möglichen Spielräume der EU-Vorgaben. Dabei wollen wir den Einsatz alternativer Kraftstoffe, inklusive Biokraftstoffe, voranbringen." (Zeile 1195ff). Der nationale Gesetzgeber hat damit die Möglichkeit, die Mindestvorgaben der EU ambitioniert umzusetzen. Von einem Kraftstoffmarkt mit ausschließlich erneuerbaren Kraftstoffen würden sowohl Bestandsfahrzeuge als auch alle zukünftig in den Markt kommenden Neufahrzeuge profitieren. Schätzungen gehen davon aus, dass 2030 in Deutschland mindestens 40 Millionen, in 2035 noch 35 Millionen Verbrennerfahrzeuge genutzt werden.

Besonders den Hochlauf von E-Fuels als Teil der RFNBO sollte der Gesetzgeber als Klimaschutzmaßnahme vorantreiben: E-Fuels sind erneuerbare, flüssige Kraftstoffe, die auf Grundlage von erneuerbarem Strom, Wasser und Kohlenstoffdioxid produziert werden. E-Fuels bieten die Möglichkeit zur Defossilisierung des Straßenverkehrs und anderer Sektoren. E-Fuels lassen sich global auf der Basis von Grünstrom RED-konform herstellen, sind durch ihre normgerechte Herstellung in sämtlichen Motoren anwendbar, wodurch Bestandsfahrzeuge in die Klimaschutzbemühungen einbezogen werden können, und sind in der bereits bestehenden Verteil- und Tankinfrastruktur einsetzbar. E-Fuels können sowohl in Reinform verwendet als auch in beliebigen Anteilen konventionellen Kraftstoffen beigemischt werden.

<u>Bewertung und Kommentierung des Gesetzesvorschlags</u>

- geänderter § 37a Absatz 4 BImSchG: **THG-Minderungsquote**

  - **Fortschreibung Quote bis 2040 und Multiplikatoren:**
    Im Hinblick auf den spätestens in 2027 anstehenden Review der RED ist die deutsche Regulierung ein wichtiges Signal an den europäischen Gesetzgeber. UNITI begrüßt, dass das BMUKN die THG-Minderungsziele bis 2040 fortschreibt und Mehrfachanrechnungen schrittweise abbaut. Multiplikatoren bieten zwar kurz- und mittelfristig Mengen- und damit Investitionsanreize, sorgen aber langfristig nicht für tatsächliche Mengen nachhaltiger Kraftstoffe und damit für reale CO_2-

Minderungseffekte. Die Fortschreibung in Kombination mit auslaufenden Multiplikatoren bietet Investoren und Projektentwicklern Planungs- und Investitionssicherheit. Gerade neue Produktionsanlagen zur Herstellung von strombasierten synthetischen Flüssigkraftstoffen (E-Fuels) benötigen stabile und langfristig wirksame Rahmenbedingungen, um die wirtschaftliche Machbarkeit solcher kapitalintensiven Projekte zu gewährleisten und durch eine breite Marktadressierung Kostensenkungen erzielen zu können.[2]

- **THG-Quotenhöhe bis 2040:**
  Der Gesetzentwurf lässt offen, wie die letzten fünf Jahre bis zur Erreichung der geplanten Klimaneutralität im Jahr 2045 ausgestaltet werden sollen. Ebenso ist unklar, ob die THG-Gesamtquote von 53 % im Jahr 2040 das Ziel der Klimaneutralität in 2045 erreichbar werden lässt. Zumindest sollte der Gesetzentwurf gemäß § 37h die Erhöhung der THG-Quote um 0,1 % in den Quotenjahren 2026 bis 2030 beibehalten (36. BImSchV). UNITI hat sich gemeinsam mit 18 anderen Verbänden bereits im März 2025 für eine nationale THG-**Minderungsquote von 40 % im Jahr 2030** ausgesprochen[3], um ausreichende Marktanreize und Investitionssicherheit zu schaffen. Die im Entwurf zum heutigen BImSchG-Stand unveränderte THG-Minderungsquote von 25 % im Jahr 2030 bleibt hinter dem zurück, was von den betroffenen Branchen (Kraftstoffhersteller und -handel bis hin zu Verbrauchern und Endkunden) gefordert wurde.

- **THG-Quotenhöhe in 2027 und Quotenpreis:**
  Wir hegen die deutliche Befürchtung, dass die Anpassung der THG-Quote im Jahr 2027 um 0,5 % auf 15 % nicht ausreichend sein wird, um der erwartbaren deutlichen Zunahme an Zertifikaten zu begegnen, die dann den THG-Quotenpreis unter Druck setzen könnten. Ein stabiler und attraktiver THG-Quotenpreis ist für die Markteinbringung von erneuerbaren Kraftstoffen entscheidend. Derzeit ist noch nicht absehbar, wie sich weitere Regulierungen, wie beispielsweise der ETS II im Verkehr oder eine reformierte Energiesteuerausgestaltung für nicht-fossile Energien, auf den Quotenpreis auswirken werden.

---

[2] Siehe dazu: Frontier Economics (2025): Szenarien für den Markthochlauf von E-Fuels im Straßenverkehr, LINK. Die Studie zeigt auf, dass durch Beimischungen von E-Fuels bis hin zur vollständigen Ersetzung fossiler Kraft-stoffe stets bezahlbare Kraftstoffpreise für den Endverbraucher möglich sind. Voraussetzung dafür ist, dass die industrielle Produktion der E-Fuels an geeigneten globalen Standorten erfolgt und durch Skaleneffekte positiv verlaufende Produktionshochläufe und damit Kostendegressionen greifen können. Diese führen bereits mittelfristig zu erheblichen Kostensenkungen.

[3] Unter Beibehaltung heutiger Multiplikatoren, siehe https://www.uniti.de/fileadmin/user_upload/RED_III-Verb%C3%A4ndeschreiben_20.03.2025.pdf.

- geänderter § 3 Absatz 5 und neuer 3a der 37. BImSchV: **RFNBO-Mengen**

  - Die Einführung einer Unterquote für erneuerbare Kraftstoffe nichtbiogenen Ursprungs (RFNBO) wie E-Fuels, Wasserstoff oder eMethan begrüßen wir ausdrücklich. Der deutsche Gesetzgeber hatte eine solche Quote im Jahr 2021 noch abgelehnt. Die vorgeschlagene Höhe der Mindestquote halten wir jedoch für zu gering. Dies gilt gerade im Hinblick auf die Mehrfachanrechnung von RFNBO bis 2034. Eine einfache Anrechenbarkeit gilt erst ab 2038. Zudem muss berücksichtigt werden, dass der zusätzliche Multiplikator von 1,5 für RFNBO in der Luft- und Schifffahrt (§ 3 Abs. 5 der 37. BImSchV) den realen Mengeneinsatz weiter verringert. Deutschland sollte die RFNBO-Vorgaben nicht weniger ambitioniert als andere EU-Mitgliedsstaaten[4] regulieren. UNITI plädiert für eine RFNBO-Quote von **mindestens fünf Prozent im Jahr 2030**. Dies würde einen Bedarf von ca. 3,3 Mrd. Litern RFNBO wie E-Fuels auslösen. **Für das Jahr 2040 sollte eine RFNBO-Mindestquote von mindestens 24 % gelten**, um die Defossilisierung der Bestandsflotten deutlich voranzubringen. Je früher der Hochlauf eingeleitet wird, desto eher können größere Anlagen und damit verbundene Größenvorteile und Skaleneffekte realisiert werden.

  - Eine staatliche Lenkung von RFNBO nur in bestimmte Verkehrsbereiche lehnen wir ab. Gerade RFNBO benötigen für eine bezahlbare Marktdurchdringung Investitionen in industrielle Erstanlagen sowie gesicherte Abnahmebedingungen. RFNBO sollten im gesamten Verkehrsbereich ohne staatliche Zuweisung oder Lenkung eingesetzt werden können. Die derzeitige kombinierte Quote für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBO in der RED III und die EU-Mengenquoten für eSAF im Luftverkehr (ReFuelEUAviation) und für die Schifffahrt (FuelEU Maritime) sind kein ausreichender Investitionsanreiz und werden den breiten Markthochlauf von strombasierten synthetischen Kraftstoffen nicht ermöglichen können.

[4] In der RePowerEU-Strategie nach dem russischen Überfall auf die Ukraine hatte die EU-Kommission 5 % RFNBO im Jahr 2030 vorgeschlagen. Der ursprüngliche Kommissionsvorschlag zur RED III beinhaltete 2,8% RFNBO im Jahr 2030 (ohne Multiplikatoren). Das EU-Parlament forderte in seiner Positionierung zur RED III 5,7%. Andere EU-Mitgliedstaaten wie Finnland haben bereits eine RFNBO-Quote von 4 % eingeführt (ohne Multiplikatoren, nur für den Straßensektor). Belgien diskutiert eine 4 %-Quote, Irland eine 2,5 % RFNBO-Quote. In Frankreich werden reale 1,5% diskutiert.

- geänderter § 13 Absatz 1 der 38. BImSchV: **konventionelle Biokraftstoffe**

Die deutliche Absenkung der Obergrenze von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermitteln von derzeit 4,4 % auf 3,5 % ab 2028 und auf 3 % ab 2030 lehnen wir ab. Wir plädieren stattdessen dafür, das unionsrechtlich zulässige Niveau von 5,8 % auszuschöpfen. Dies wäre ein Beitrag zur Schaffung stabiler Rahmenbedingungen und zur Beibehaltung des Klimaschutzbeitrages solcher Kraftstoffe. Zudem entspricht dies dem Umsetzungsanspruch des Koalitionsvertrags. Bioethanol und Biodiesel als Beimischung zu herkömmlichem Benzin bzw. Diesel leisten bereits heute einen wichtigen Beitrag zur Defossilisierung. Eine zukünftig größere Rolle von Biokraftstoffen im Kraftstoffmarkt ist nicht auszuschließen.

- neuer § 13a der 38. BImSchV: **abfallbasierte Biokraftstoffe**

Die schrittweise Erhöhung der Deckelung abfallbasierter Biokraftstoffe (RED Anhang IX B) begrüßen wir (§ 13a der 38. BImSchV). Diese sollte jedoch ambitionierter ausfallen.

- geänderter § 14 Absatz 1 der 38. BImSchV: **fortschrittliche Biokraftstoffe**
    - Die Erhöhung der Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe auf 2,5 % in 2028 und 3 % in 2030 begrüßen wir. Diese Maßnahme in Kombination mit der im 2027 höheren THQ-Quote sollte jedoch dahingehend geprüft werden, ob diese ausreichend sind, um den THG-Quotenpreis stabil zu halten.
    - Die Streichung der Doppelanrechnung bei Übererfüllung der Unterquote fortschrittlicher Biokraftstoffe (RED Anhang IX A) sehen wir kritisch und diese sollte ebenso wie bei anderen Erfüllungsoptionen stufenweise zurückgenommen werden.
    - Die Annahme des BMUKN[5], wonach fortschrittliche Biokraftstoffe erforderlich seien, „um fossile Kraftstoffe insbesondere in nicht elektrifizierbaren Bereichen des Verkehrs (insbesondere Luft- und Langstreckenseeverkehr) zu ersetzen“, teilen wir nicht, sondern sehen auch deren Einsatz in Straßenfahrzeugen als maßgeblich an.

[5] https://www.bundesumweltministerium.de/faqs/referentenentwurf-fuer-ein-2-gesetz-zur-weiterentwicklung-der-thg-quote.

- geänderter § 37b Absatz 8 BImSchG: **Ausschluss von Erfüllungsoptionen**

  - Die Anrechnung sojaölbasierter Biokraftstoffe auf die THG-Quote sollte entgegen des vorgeschlagenen Ausschlusses über das Jahr 2026 möglich sein und die Einstufung von Soja im Rahmen der unionsrechtlichen Kategorisierung bezüglich des Risikos indirekter Landnutzungsänderungen abgewartet werden.

  - Die wegfallende Anrechnung palmölbasierter Reststoffe und Nebenprodukte (Palm Oil Mill Effluent - POME) ab 2026 lehnen wir aus mehreren Gründen ab: Deutschland ist laut BMUKN zur nationalen Umsetzung des Anhangs IX der RED III verpflichtet, was bedeutet, dass Biokraftstoffe aus POME weiterhin auf die Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe anrechenbar sind, jedoch nicht auf die THG-Quote. Dieser Widerspruch sollte durch den Erhalt einer Maximalmenge abgeschwächt werden. Zudem wäre Deutschland nach unserer Erkenntnis das einzige EU-Land, das ein solches Verbot vorsehen würde. Es könnte hier zu Mengenverschiebungen in andere EU-Länder kommen. Statt des geplanten Vorhabens einer Nichtanrechenbarkeit, sollte der Gesetzgeber mit einer Begrenzung (Deckelung) für POME arbeiten.

- geänderte Anlage 1 und 4 der 38. BImSchV: **Rohstoffgrundlagen**

  Die Erweiterung der anrechenbaren Rohstoffe für fortschrittliche Biokraftstoffe (Anlage 1 38. BImSchV) und für abfallbasierte Biokraftstoffe gem. RED Anhang IX B (Anlage 4 38. BImSchV) begrüßen wir. Damit wird geltendes EU-Recht auch in Deutschland umgesetzt. Aufgrund der fehlenden EU-Zertifizierungsvorgaben für Rohstoffe wie Zwischenfrüchte und Pflanzen von degradierten Flächen sollte der Beginn der nationalen Zulassung dieser Rohstoffe genau geprüft werden.

- zu ändernde Anlage 3 der 38. BImSchV: **Effizienz-Anpassungsfaktor**

  Der derzeitige Effizienz-Anpassungsfaktors von 0,4 für Elektromotoren sollte durch einen einheitlichen Referenzwert für alle Erfüllungsoptionen ersetzt werden.

- neuer § 37b Abs. 8 Nr. 6 BImSchG: **Mitverarbeitung biogener Öle in Raffinerien**

Analog zu den Bestimmungen der RED III sollte in Raffinerien das Co-Processing, sprich die Mitverarbeitung, biogener Öle gemeinsam mit fossilen Komponenten anrechenbar sein. Die Anrechnung mitverarbeiteter biogener Öle sollte auf Grundlage der in der Delegierten Verordnung (EU) 2023/1640 zulässigen Verfahren und anerkannten Zertifizierungssysteme erfolgen und nicht auf den Anteil der biogenen Öle, die als Bestandteil des Kraftstoffs in Verkehr gebracht werden, beschränkt sein.

- neuer § 37b Abs. 8 Nr. 8 BImSchG: **Rohstoffen aus tierischen Fetten**

Wir begrüßen die am 15. Juli 2025 erfolgte Klarstellung des BMUKN, nach der eine Vermischung und massenbilanzielle Zuordnung von Rohstoffen aus tierischen Fetten der Kategorie 1 und 2 mit Kategorie 3 ermöglicht werden und durch eine genaue Änderung des Wortlauts des Rechtstextes erfolgen soll. Damit folgt Deutschland dem Beispiel anderer EU-Mitgliedstaaten. Laut BMUKN soll der neue Wortlaut die massenbilanzielle Behandlung ermöglichen, da im Ausschluss nun von "Biokraftstoffe[n], soweit sie aus tierischen Ölen oder Fetten hergestellt wurden in Bezug auf diesen Anteil" und in der Rückausnahme nunmehr vom "Biokraftstoffanteil, der aus tierischen Fetten und Ölen der Kategorie 1 und 2" die Rede sein soll.

- neuer § 37b Abs. 8 S. 1 Nr. 5 BImSchG bzw. § 4b der 38. BImSchV: **Zertifizierung**

Nach Ausführung des BMUKN vom 15. Juli 2025 ist die Bedingung, Vor-Ort-Kontrollen (sogenannte Witness-Audits) zu ermöglichen, damit eine Anrechnung des erneuerbaren Kraftstoffs auf die THG-Minderungsquote erfolgen kann, in keinem anderen Mitgliedstaat der EU vorgesehen. Wir plädieren dafür, Vor-Ort-Kontrollen zu einem europäischen Standard zu machen, damit die vom BMUKN argumentierten „gleichen Wettbewerbsbedingungen“ für alle europäischen Hersteller gelten. Die Sichtweise, dass insbesondere in Drittstaaten zusätzliche Kontrollen erforderlich sind, teilen wir. Zusätzliche Kontrollmaßnahmen sollten geprüft werden. Die verpflichtende Einbindung der EU-Unionsdatenbank begrüßen wir.

- Artikel 6 des Gesetzentwurfs: **Inkrafttreten**

Da die Frist zur nationalen Umsetzung der RED III bereits überschritten ist, sollte der Gesetzgeber möglichst zeitnah den Gesetzgebungsprozess einleiten, sodass die geplanten

Änderungen zum 1. Januar 2026 in Kraft treten können. Die Vorhabenplanung des BMUKN, einen Kabinettsbeschluss erst im Oktober 2025 herbeizuführen und die erste Lesung im Deutschen Bundestag nicht vor dem 18. Dezember 2025 anzusetzen, ist deutlich zu spät und steht im klaren Widerspruch zum Koalitionsvertrag, der eine "zeitnahe Umsetzung" der RED III vorsieht. Zeitlich verzögerte oder rückwirkend in Kraft gesetzte Maßnahmen bedeuten stets Risiken für Planung und Investitionen. Wir begrüßen daher die Verlautbarung des BMUKN vom 15. Juli 2025, wonach das Inkrafttreten des Gesetzes für den 1. Januar 2026 angestrebt werde und das BMUKN alle Möglichkeiten nutzen wolle, damit das Gesetz bis Jahresende beschlossen werden kann.

- **Grundsätzliche Positionierung zum Gesetzentwurf**

Wir bitten darum, die am 15. Juli 25 online publizierten Fachantworten des BMUKN in das in das geplante Änderungsgesetz zu integrieren. Zusätzlich zu den bereits angekündigten Anpassungen sollten alle in den Fachantworten enthaltenen inhaltlichen Klarstellungen in den Begründungstext aufgenommen werden. Auf diese Weise werden Transparenz und Nachvollziehbarkeit erhöht und die praktische Umsetzung der neuen Regelungen deutlich erleichtert.

- **Grundsätzliche Positionierung von UNITI zur Ausgestaltung der RED**

Quoten selbst stellen keinen ausreichenden Investitionsanreiz dar, sondern müssen Teil eines wirtschaftlich passenden Regulierungsumfeldes sein, das Investitionen anreizt, ermöglicht und sichert. Die spätestens 2027 auf europäischer Ebene anstehende **Revision der RED** sollte genutzt werden, um mehrere EU-Vorgaben zu ändern

- Das Treibhausgasminderungsziel der RED III von derzeit 14,5 % im Verkehrssektor bis 2030 sollte auf mindestens 20 % angehoben werden.
- Die derzeit gesonderte RFNBO-Quote für den Luft- und Schiffsverkehr sollte durch eine ambitionierte Quote ersetzt werden, die für den gesamten Verkehr gilt. Die staatliche Zuweisung in Verkehrsbereiche, die im Vergleich zum Straßenverkehr deutlich geringere Kraftstoffmengen benötigen, führt nur zur künstlichen Deckelung potentieller E-Fuels-Mengen. Der eSAF-Bedarf der Luftfahrt ist über den technischen Weg (Mehrprodukt-Lösung über PTL- Fischer-Tropsch-Route und Koppelproduktion Raffinerien bei Verarbeitung des synthetischen Syncrudes) lösbar und kann durch eine eSAF-Mindestmenge zusätzlich reguliert werden.

- Die derzeitigen Produktionsvorgaben der delegierten Rechtsakte der RED II für Wasserstoff und Wasserstoffderivate wie E-Fuels müssen anwendungsoptimierter gestaltet werden. So lassen die Vorschriften zur Strombeschaffung (monatliche und künftig stündliche Korrelation, Zusätzlichkeit für Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien, geografische Beschränkungen) und restriktive Regelungen zur CO_2-Nutzung keine wirtschaftlich tragfähigen Projekte zu. Viele Projektverzögerungen sind direkt auf diese regulatorischen Hürden zurückzuführen. Andere Länder wie Großbritannien und die USA haben deutlich pragmatischere Regeln für die Produktion von Wasserstoff und E-Fuels erlassen.[6] Ausgleichsregelungen für First-Mover-Projekte, pragmatischere Strombezugskriterien und eine breitere Anerkennung unvermeidbarer industrieller CO_2-Quellen sind wichtige Schritte, um geplante Produktionsprojekte realisieren zu können. Die Bundesregierung sollte eine Anpassung der RED proaktiv unterstützen.

- **Mehr Klimaschutz im Verkehr ist nicht nur von THG-Quotenregulierung abhängig!**

Jahr für Jahr wird in den Klimaschutzberichten deutlich, dass der Verkehrssektor ein Bereich mit nach wie vor hohen CO_2-Emissionen ist. Dies liegt an einer über Jahre nicht konsequent verfolgten Kraftstoffstrategie. Das Zeitfenster, um das Ziel der Klimaneutralität in 2050 auf EU-Ebene (siehe hierzu Erwägungsgrund Nr. 6 der RED III) zu erreichen, wird immer kleiner. Deutschland möchte dieses Ziel bereits fünf Jahre früher erreichen. Es wird in den kommenden Jahren somit sehr darauf ankommen, alle Optionen zu fördern, die fossile Kraftstoffe verdrängen können. Dazu gehört aufgrund der großen Hebelwirkung und der direkt wirksamen CO_2-Minderung besonders der Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe und deren Durchsetzung im Markt zum Erhalt einer klimafreundlichen und bezahlbaren Mobilität. Es gilt, mit klarer und verlässlicher Regulierung eine umfassende Kraftstoffwende weg von fossilen hin zu erneuerbaren Kraftstoffen anzureizen und zu ermöglichen. Die nun geplante Anpassung der nationalen Kraftstoffgesetze mit Mengenquoten ist dabei nur ein Ansatz von mehreren, die ineinandergreifen müssen, um mehr und schnelleren Klimaschutz im Verkehr zu erreichen:

- **EU-Flottenregulierung Pkw- und Lkw-Neufahrzeuge**: Eine aufgrund des faktischen Verbrennerneuzulassungsverbots schrumpfende Bestandsflotte bietet keinen Anreiz, in industrielle Anlagen zur Produktion von E-Fuels zu investieren. Der Straßenverkehr

[6] https://www.efuel-alliance.eu/fileadmin/Downloads/20250618_eFA_Paper_Comparison_Production-Rules_EU-UK-US.pdf.

ist im Vergleich zum Flug- und Schiffsverkehr der größte Abnehmermarkt für flüssige Kraftstoffe. Dieser Markt sollte nicht durch Zulassungsverbote künstlich verkleinert werden. Es gilt, die CO_2-Minderungswirkung aller erneuerbaren Kraftstoffe auf die jährlichen Flottengrenzwerte der Hersteller anrechenbar zu machen (Kohlenstoff-Korrekturfaktor zur Berücksichtigung bereits existierender nicht-fossiler Kraftstoffmengen bzw. Gutschriftensystem zur Anrechnung neuer CO_2-neutraler Kraftstoffe[7]). Dies würde eine **regulative Gleichbehandlung von verschiedenen Antriebslösungen zur CO_2-Reduktion ermöglichen:** Die CO_2-Bilanz eines Pkw oder Lkw wird in den entscheidenden Regulierungen auf EU-Ebene ausschließlich anhand der Emissionen in der Nutzungsphase ermittelt (Tailpipe-Bilanzierung oder „Tank to Wheel"). Entstehende CO_2-Emissionen beispielsweise bei der Herstellung eines Fahrzeugs oder dessen Antriebsenergie werden somit ausgeblendet. Die reale Klimaschutzwirkung eines mit erneuerbaren Kraftstoffen betriebenen Neufahrzeugs wird damit nur unzureichend erfasst. Bestimmte Antriebstechnologien, die nur in der Nutzungsphase keine CO_2-Emissionen verursachen, werden mit der aktuellen Regulierung als „Null Gramm CO_2"-Fahrzeuge bevorteilt. Diese Systematik bewertet ein 2024 veröffentlichtes Rechtsgutachten zur Flottenregulierung als rechtswidrig[8] und sollte durch eine Systematik ersetzt werden, die eine gesamtheitliche Betrachtung der CO_2-Bilanz ermöglicht.

- **Novelle EU-Energiesteuerrichtlinie:** Die Energiesteuer auf Kraftstoffe sollte auf EU-Ebene so ausgestaltet werden, dass durch eine niedrigere Besteuerung nicht-fossiler Kraftstoffe ein Nutzungsanreiz für solche Kraftstoffe gesetzt wird. Erneuerbare Kraftstoffe sollten gegenüber fossilen Kraftstoffen einen Kostenvorteil für Endverbraucher bieten. Der ETS II für Verkehr und Wärme kann hierzu einen Beitrag leisten, ist aber von seiner Wirkungsweise derzeit schwer einschätzbar.

- **10. BImSchV:** Die Verordnung sollte eine Flexibilisierung der Schutzsortenregelung für Super E5 vorsehen. Damit würden zusätzliche Tank- und Lagerkapazitäten für nicht-fossile Kraftstoffe wie beispielsweise HVO100 und HVO-Blends frei.

- **Eurovignettenrichtlinie:** Die aktuell anstehende Änderung der Richtlinie sollte dazu genutzt werden, bei der Mautkostenbefreiung auch Fahrzeuge zu berücksichtigen, die

[7] Beide Möglichkeiten im Vergleich: https://www.renewable-fuels-for-trucks.eu/de/. Zum Anrechnungssystem selbst: https://www.crediting-system-for-renewable-fuels.eu/de/.
[8] Rechtswissenschaftliches Gutachten von Univ.-Professor Dr. Martin Kment (2024): Unionsrechtsrechtswidrige EU-Flottenregulierung, LINK.

nachweislich ausschließlich mit nicht-fossilen Kraftstoffen genutzt werden. Dies würde einen weiteren Nutzungsanreiz stiften.

Für Rückfragen und weitere Informationen stehen wir gern zur Verfügung.

Kontakt

RA Elmar Kühn
Hauptgeschäftsführer
E-Mail: kuehn@uniti.de
Tel.: +49 (0)30/755 414-300

Dipl. Verw.Wiss. Dominik Hellriegel
Leiter Politik
E-Mail: hellriegel@uniti.de
Tel.: +49 (0)30/755 414 - 416

Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4,3 Millionen Kunden die ca. 8.650 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 62 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 80 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 50 Prozent die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 95 Milliarden Euro und beschäftigen rund 100.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Lobbyregister-Nr. im Lobbyregister beim Deutschen Bundestag: R002822