

Stellungnahme zum Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (RefE 2025)

Der MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu o.g. Verordnungsentwurf. Unsere Kernforderungen finden Sie nachfolgend im Abschnitt A. Im Abschnitt B führen wir weitere aus unserer Sicht erforderliche Anpassungen an.

A. Kernforderungen des MEW

1. Festschreibung der THG-Quote und Anpassungsmechanismus

Wir begrüßen ausdrücklich die Festschreibung der THG-Quote bis einschließlich zum Jahr 2040, um Planungs- und Investitionssicherheit für die im MEW organisierten Unternehmen sicherzustellen. Die Einführung einer dynamischen Anpassung der THG-Quote anhand von Marktgegebenheiten halten wir in diesem Zusammenhang für ein notwendiges und sinnvolles Instrument.

Das Erfordernis einer Anpassung der THG-Quoten-Ziele nach § 37h sollte jedoch für die Schifffahrt getrennt ermittelt und durchgeführt werden, um Verzerrungen zwischen den Sektoren zu verhindern. Ferner sollte die Möglichkeit geschaffen werden, dass gemäß § 37h vorgenommene Erhöhungen auch in Folgejahren korrigiert werden können. Ein zu § 37h analoges Berechnungsverfahren für Untererfüllungen würde sicherstellen, dass Erhöhungen, die z.B. auf besonderen Umständen beruhen, aber nicht dauerhaft sind, berichtigt werden. Die Berichtigung dürfte dann maximal nur bis auf das ursprünglich festgelegte THG-Einsparungsziel gemäß § 37a Abs.4 BImSchG erfolgen, so dass der vom Gesetzgeber festgelegte THG-Zielpfad nicht verlassen wird.

2. Einbeziehung von der Luftfahrt in die THG-Quote

Nach dem vorliegenden Entwurf werden Flugkraftstoffanbieter, die auch Straßenkraftstoffe in Verkehr bringen, neben den Verpflichtungen aus der ReFuelEU Aviation zusätzlich in die RED III-Umsetzung einbezogen, während reine Flugkraftstoffanbieter nicht unter die RED III fallen und somit nur die Verpflichtungen nach der ReFuelEU Aviation erfüllen müssen. Dies führt zu weiteren erheblichen Wettbewerbsnachteilen für die Luftfahrtindustrie in Deutschland und für die Unternehmen, die auch Straßenkraftstoffe in Verkehr bringen.

Wir lehnen eine Einbeziehung der Flugkraftstoffanbieter unter der REDIII über die definierten Verpflichtungen durch die ReFuelEU Aviation vehement ab und fordern, dass das Inverkehrbringen von Kraftstoffen in Luftfahrzeugen nicht zur Verpflichtung der Erfüllung der THG-Quote und den Mindestanteilen führt. Um jedoch eine über die ReFuelEU Aviation hinausgehende Dekarbonisierung der Luftfahrt zu unterstützen, sollte die Anrechnung von optional beigemischten nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen auf die THG-Quote im Landverkehr begrenzt (Cap) angerechnet werden können.

3. Kein nationaler Ausschluss von Annex 9- Rohstoffen auf die Anrechnung der THG-Quote

Den Wegfall der Doppelanrechnung für fortschrittliche Biokraftstoffe ist nur unter der Voraussetzung umsetzbar, dass alle Rohstoffe, die gemäß Anhang 9 der RED zugelassen sind, auch national zur Erreichung der Treibhausgasziele angerechnet werden dürfen. Deshalb sollten Biokraftstoffe, die z.B. aus POME hergestellt werden, nicht von der Anrechnung auf die nationalen THG-Ziele ausgeschlossen werden. Die RED regelt in Artikel 28 (6) explizit, dass die in Anhang 9 aufgeführten Rohstoffe erst im Rahmen einer Überarbeitung der Richtlinie aus dem Anhang entfernt werden dürfen. Nationale Alleingänge führen zu Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Markt und spürbar höheren Kosten für den deutschen Verbraucher.

4. Schrittweise Begrenzung der Anrechenbarkeit für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln

Wir lehnen die geplante schrittweise Begrenzung der Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermitteln auf 3% im Jahre 2030 ab. Vielmehr muss es bei der derzeitigen Begrenzung von 4,4% bleiben. Anderenfalls sehen wir die große Gefahr, dass die Erfüllung der THG-Quote bei ebenfalls wegfallender Doppelanrechnung und Ausschluss von bestimmten Feedstocks nicht zu bewerkstelligen ist.

5. THG-Verpflichtung für die Inverkehrbringer von Schiffskraftstoffen

Gemäß dem Entwurf werden die Inverkehrbringer von Schiffskraftstoffen zur Erfüllung der THG-Quote und der Mindestanteile verpflichtet. Die vorgesehene Quotenhöhe entspricht dem Verlauf der Verpflichtungen für Inverkehrbringer von Straßenkraftstoffen.

Wir begrüßen, dass es für die Schifffahrt eine zum Straßenverkehr separate Quote gibt, sehen aber mit großer Sorge, dass die Quotenhöhe stark von dem Verpflichtungsniveau der FuelEU Maritime und vor allem dem Niveau der Nachbarländer wie den Niederlanden, Belgien und auch Dänemark abweicht.

Wenn unser Quotenniveau nicht auf das der Nachbarländer reduziert wird, werden Betankungen in deutschen Häfen nicht mehr konkurrenzfähig sein. Das betrifft nicht nur die Betankung von Seeschiffen, sondern auch die von Binnenschiffen. Hierdurch werden die deutschen Häfen nachhaltig geschwächt und die deutschen Inverkehrbringer von Schiffskraftstoffen verlieren ihre Geschäftsgrundlage!

Zudem stellt die Anwendung der THG-Quoten-Ziele des Straßenverkehrs auf die Schifffahrt eine nicht zu erfüllende Verpflichtung dar, da der Schifffahrt im Gegensatz zum Straßenverkehr weder die Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln noch die abfallbasierten Biokraftstoffe zur Verfügung stehen.

Durch die Definition der Bemessungsgrundlage für die Berechnung der Obergrenzen ausschließlich auf den Landverkehr, bleiben die Mengen der Schifffahrt unberücksichtigt. Ein Unternehmen, das nur Schiffskraftstoffe in Verkehr bringt, hätte nach dieser Berechnung eine Obergrenze von Null, könnte also keine konventionellen oder abfallbasierten Biokraftstoffe zur Anrechnung auf die THG-Quote in Verkehr bringen. Ein Unternehmen, das sowohl Straßenkraftstoffe als auch Schiffskraftstoffe in Verkehr bringt, hätte nur die Menge zur Verfügung, als ob es nur Straßenkraftstoffe in Verkehr bringen würde. Dies führt zu einer Wettbewerbsverzerrung zwischen Unternehmen, die nur Schiffskraftstoffe in Verkehr bringen und denen, die sowohl Straßen- als auch Schiffskraftstoffe in Verkehr bringen. Letztgenannte hätten wiederum einen Nachteil gegenüber Unternehmen, die nur Straßenkraftstoffe in Verkehr bringen.

Die Möglichkeit, die THG-Quote der Schifffahrt durch Übertragung von entsprechenden Quoten aus dem Straßen- bzw. Luftverkehr zu erfüllen, stellt keine adäquate Erfüllungsoption dar. Dies steht im Widerspruch zu einer separaten Quote der Schifffahrt, um Wettbewerbsverzerrungen aufgrund der unterschiedlichen jeweiligen Kraftstoffmärkte zu vermeiden. Vielmehr sehen wir hierin eine nicht akzeptable Benachteiligung von Anbietern, die ausschließlich im Bereich der Schiffskraftstoffe tätig sind, gegenüber Anbietern, die auch im Bereich des Straßen- und / oder Luftverkehrs tätig sind.

Die Regelungen im vorliegenden Referentenentwurf führen dazu, dass die deutschen Anbieter von Schiffskraftstoffen aufgrund der daraus resultierenden Kostensteigerungen nicht mehr wettbewerbsfähig im europäischen Markt sind und ihr Geschäft einstellen müssen.

Wir fordern die Anpassung des THG-Quoten-Verlaufs an die FuelEU Maritime! Wir fordern ferner, dass auch die in der Schifffahrt in Verkehr gebrachten Mengen in die Bemessungsgrundlage zur Berechnung der Mengen für die Obergrenzen von konventionellen bzw. abfallbasierten Biokraftstoffen einbezogen werden. Weiterhin sollte es keine Möglichkeit zur Erfüllung der THG-Quote im Bereich der Schiffskraftstoffe durch Übertragung aus dem Straßen- bzw. Luftverkehr geben.

6. Erfüllungbarkeit des RFNBO-Mindestanteils

Den vorgeschlagenen Mindestanteil für RFNBOs von 0,1% bereits ab 2026 halten wir für nicht umsetzbar, da die gestoppten Investitionsprojekte erst wieder aufgenommen werden müssen. Deshalb schlagen wir vor, dass der RFNBO-Mindestanteil frühestens ab dem Jahr 2028 mit 0,1% zu erfüllen ist und in der Folge schrittweise bis zum Jahre 2040 auf 12% ansteigt. An dieser Stelle verweisen wir auf Punkt 2 dieser Stellungnahme, nach dem die Luftfahrt aus der nationalen Umsetzung der RED III ausgeklammert werden muss. Um die dringend notwendigen Investitionen in diesem Bereich zu ermöglichen, sollte die Absenkung der dreifachen Anrechnung erst ab dem Jahr 2040 greifen, da anderenfalls kein ausreichender Anreiz für einen Hochlauf der Produktion dieser umweltfreundlichen Kraftstoffe besteht.

7. Einbeziehung der strategischen Bevorratung in die Quotenverpflichtung

Wir lehnen den vorgesehenen Wegfall der Ausnahmeregelung für den Erdölbevorratungsverband (EBV) ab. Eine fortlaufende Anpassung der Krisenbestände auf die

sich ständig verändernden Zusammensetzung der Produkte aufgrund der RED III Vorgaben ist wirtschaftlich nicht vertretbar und praktisch kaum umsetzbar. Aus einem Streichen der Ausnahmeregelung würden erhebliche Risiken bezüglich der Versorgungssicherheit im Krisenfall resultieren. So weisen Biokraftstoffe im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen in der Regel eine deutlich geringere Lagerstabilität auf. Sollten die Bestände des Erdölbevorratungsverbandes biogene Komponenten erhalten müssen, besteht das Risiko, dass aufgrund von negativen Alterungseinflüssen diese nicht oder nur eingeschränkt nutzbar sind. Ein Teil der Bestände des EBV wird in Kavernen (unterirdischen Salzstöcken) gelagert. Hier ist eine fortlaufende Anpassung der Bestände faktisch unmöglich, da Kavernen nicht unbegrenzt häufig befüllt bzw. geleert werden können. Ferner besteht ein besonderes Risiko im Falle eines Black-Outs der Stromversorgung. Insbesondere benötigen Notstromaggregate (z.B. von Krankenhäusern) im Krisenfall fossile Kraftstoffe frei von biogenen Komponenten.

Ohne das Fortbestehen der Ausnahmeregelung für den EBV halten wir eine sichere Versorgung dieser Einrichtungen mit fossilen Kraftstoffen frei von biogenen Komponenten für nicht mehr gewährleistet. Ebenso wäre die Quotenverpflichtung für die Lieferanten von Kraftstoffen an die Bundeswehr (z.B. Auslandseinsätze, Versorgung anderer Streitkräfte in Deutschland) nicht zweckdienlich.

8. Unionsdatenbank (UDB)

Die UDB befindet sich derzeit noch in der Entwicklung und ein Fertigstellungstermin ist nicht absehbar. Vor diesem Hintergrund muss sichergestellt sein, dass die Verpflichteten ausreichend Zeit haben, die Daten in die UDB einzugeben. Solange unklar ist, wann die UDB eingerichtet und in Betrieb gehen kann, sollte der Zeitpunkt flexibel angepasst werden können.

Wir fordern, das Wort "sobald" durch "vorausgesetzt" in § 37i zu ersetzen. Des Weiteren wäre einzufügen: „Sollte die UDB bis zum 31. März 2026 nicht in Betrieb gegangen sein, gibt die zuständige Stelle einen neuen Termin im Bundesanzeiger bekannt.“ Es sollten dem Verpflichteten mindestens 3 Monate ab Inbetriebnahme der UDB bei der neuen Fristsetzung gewährt werden.

9. Digitalisierung der Prozesse

Abschließend regen wir an, die Digitalisierung der Arbeitsprozesse zum Vollzug der THG-Quotenpflicht im Sinne des Bürokratieabbaus konsequent weiter voranzutreiben. Dies gilt insbesondere für die Erbringung der Nachweispflichten, die Erstellung der Jahresquotenanmeldung und die funktionierende Schnittstelle zwischen NABISY und UDB.

B. Weitere Änderungserfordernisse im Entwurf

Neben unseren Kernforderungen sehen wir noch weiteren Anpassungsbedarf, den wir nachfolgend erläutern:

1. Anwendungsbereich THG-Quote - Verflüssigtes Erdgas

Artikel 1 Nummer 2a des Entwurfs:

Es fehlt verflüssigtes Erdgas im § 37a Abs. 1 Nr. 3 BImSchG-Entwurf und es besteht Unklarheit hinsichtlich der gasförmigen Kohlenwasserstoffe.

Das Energiesteuergesetz definiert in § 1a Nr. 14 das Erdgas auch verflüssigtes Erdgas beinhaltet. Der Verweis auf § 2 Absatz 1 Nummer 7 EnergieStG in § 37a Abs. 1 a Nr. 3 BImSchG-Entwurf macht nicht deutlich, dass verflüssigtes Erdgas ebenfalls im Anwendungsbereich erfasst ist. Zudem definiert § 1a Nr. 16 EnergieStG die gasförmigen Kohlenwasserstoffe und legt fest, dass darunter auch gasförmige Biokraft- und Bioheizstoffe fallen. Es bedarf einer Klarstellung, dass in 37a Abs. 1 a Nr. 3 BImSchG-Entwurf nur fossile gasförmige Kohlenwasserstoffe gemeint sind.

Forderung:

Ergänzung des § 37a Abs. 1 Nr. 3a um „verflüssigtes Erdgas“ und „fossile“ Kohlenwasserstoffe

2. Anwendungsbereich THG-Quote Schifffahrt

Artikel 1 Nr. 2a) des Entwurfs:

Der Anwendungsbereich für die Schifffahrt erfasst nicht LPG, Erdgas und LNG. Der Anwendungsbereich sollte analog zum Straßenverkehr alle Kraftstoffe enthalten.

Forderung:

Ergänzung des § 37a Abs. 2 um § 2 Abs. 1 Nr. 5,7,8 und Absatz 2 Nr. 1 und § 44

3. Definition des Verpflichteten

Artikel 1 Nummer 2a):

Die Definition des Verpflichteten nach § 37a Abs. 3 würde dazu führen, dass auch Tanklagerhalter oder Bunkerboote als Steuerlagerinhaber und Dienstleister zum Verpflichteten im Sinne des § 37a Absatz 2 werden.

Die operativen Abläufe der Kraftstoffabgaben in der Luftfahrt und der Schifffahrt unterscheiden sich erheblich im Vergleich zum Straßenverkehr. Beim Straßenverkehr findet das Inverkehrbringen regelmäßig mit Abholung des Kraftstoffs von der Raffinerie oder des Tanklagers statt, welches dann direkt zur Tankstelle befördert wird. Steuerschuldner ist der Steuerlagerinhaber, in der Praxis ist es oftmals der Einlagerer (Kraftstofflieferant) als sogenannter zugelassener Einlagerer des Tanklagers. In allen anderen Fällen benennt das Tanklager als Steuerlagerinhaber den Einlagerer als Verpflichteten im Sinne des BImSchG, damit es als Dienstleistungsunternehmen nicht zum THG-Quotenverpflichteten wird.

Bei der Luftfahrt und der Schifffahrt übernimmt der Kraftstofflieferant, oftmals jedoch auch ein Dienstleister, die Betankung des Luft- und Wasserfahrzeugs. Sie sind dann der energiesteuerrechtliche Erlaubnisinhaber und somit Steuerschuldner, obwohl sie nicht der Lieferant des Kraftstoffs sind. Anders als beim Tanklager gibt es für Flugfeldtankwagen und Bunkerboote jedoch keinen Einlagerer und sie würden als Steuerlagerinhaber oder sogenannter Verteiler zum THG-Quotenverpflichteten werden. Deshalb wird analog zum kaufmännischen Einlagerer beim Tanklager in diesen Fällen der kaufmännische Veranlasser zum Verpflichteten. Er ist der Lieferant, der befugt ist, den Dienstleister als Steuerlagerinhaber oder Verteiler mit der Betankung des Luft- oder Wasserfahrzeugs zu beauftragen. Der Steuerlagerinhaber oder Verteiler kann diesen ebenfalls benennen. Das bereits für das Tanklager existierende Formular (Formularnummer 1102) und Verfahren zur Benennung des kaufmännischen Einlagerers könnte für die Luft- und Schifffahrt entsprechend übernommen werden.

Forderung:

Aus Gründen der Lesbarkeit und Nachvollziehbarkeit des Gesetzes wird der Verpflichtete für die Schifffahrt in einem neuen Absatz 3a definiert. Dementsprechend muss Absatz 3, der den Verpflichteten für die Luftfahrt – und den Straßenverkehr definiert, angepasst werden.

Außerdem wurde der Satz 2 des Absatzes 3 gestrichen, da § 22 EnergieStG bereits in § 37a Absatz 1 enthalten ist und somit der Steuerschuldner in diesen Fällen zum Verpflichteten wird. Es ist nicht erforderlich, ihn explizit nochmals in Absatz 3 auszuführen.

(3) Verpflichteter nach Absatz 1 Satz 1 und 2 und Absatz 2 ist der jeweilige Steuerschuldner im Sinne des Energiesteuergesetzes. Abweichend von Satz 1 ist in den Fällen des § 7 Absatz 4 Satz 1 des Energiesteuergesetzes der Dritte (Einlagerer) Verpflichteter. In den Fällen des § 22 Absatz 1 des Energiesteuergesetzes gilt allein derjenige als Verpflichteter im Sinne von Satz 1, der eine der dort jeweils genannten Handlungen zuerst vornimmt. Verpflichteter nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 oder Absatz 2 ist der jeweilige Steuerschuldner im Sinne des Energiesteuergesetzes oder der Steuerlagerinhaber, der Kraftstoff zu steuerfreien Zwecken nach § 27 Abs. 2 und Abs. 3 des Energiesteuergesetzes abgibt. Verpflichteter ist abweichend von Satz 4

- 1. in den Fällen des § 7 Absatz 4 Satz 1 des Energiesteuergesetzes der Einlagerer,*
- 2. in den Fällen des § 7 Absatz 6 des Energiesteuergesetzes derjenige, der die Betankung kaufmännisch veranlasst hat.*

Kaufmännische Veranlasser, ist derjenige der die rechtliche Befugnis hat, den steuerlichen Erlaubnisinhaber mit der Betankung zu beauftragen.

Neu:

(3a) Verpflichteter nach Absatz 2 ist der jeweilige Steuerschuldner im Sinne des Energiesteuergesetzes. Abweichend von Satz 1 ist in den Fällen des § 7 Absatz 4 Satz 1 des Energiesteuergesetzes der Dritte (Einlagerer) Verpflichteter.

In den Fällen, in denen der Kraftstoff zu steuerfreien Zwecken nach § 27 Abs. 1 abgegeben wird, ist der Verpflichtete, der Steuerlagerinhaber oder Verteiler, der den Kraftstoff aufgrund der allgemeinen Erlaubnis oder förmlichen Einzelerlaubnis steuerfrei an den Verwender abgibt. Sollte der Verteiler oder Steuerlagerinhaber lediglich als Dienstleister seine Erlaubnis verwenden, ist Verpflichteter derjenige, der die Betankung kaufmännisch veranlasst hat.

Absatz 3 Satz 4 gilt entsprechend.

4. Bereinigung des § 37b Abs. 8 BImSchG

Artikel 1 Nr. 3c des Entwurfs:

Das Verbot bestimmter Biokraftstoffe und Rohstoffe gemäß § 37b Abs. 8 Satz 1 und die anschließende Rücknahme des Verbots gemäß § 37b Abs. 8 Satz 2 und § 37d Absatz 2 Nr. 1 c BImSchG erschweren die Lesbarkeit des Gesetzes

Forderung:

Streichung des §37b Absatz 8 Satz 1 Nr. 6,8 und 9 und Satz 2

5. Zulassung von Recycled Carbon Fuels (RCF) als Erfüllungsoption nach § 37a Abs. 5 Nr. 9 BImSchG

Es sollten alle gemäß RED zur Verfügung stehenden Erfüllungsoptionen auch national umgesetzt werden. Das entspricht dem europäischen Grundsatz der Technologieoffenheit und trägt zur Erreichung der Klimaziele bei. Aus diesem Grund sprechen wir uns ausdrücklich für eine Zulassung von RCF als Erfüllungsoption aus.

Forderung:

Gemäß § 37a Abs. 5 Nr. 9 BImSchG können andere Kraftstoffe als Erfüllungsoption durch Rechtsverordnung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nr. 13 (37. BImSchV) zugelassen werden. Aufnahme von RCF als Erfüllungsoption in die 37. BImSchV z.B. § 14 (neu)

6. Verweis § 17 Absatz 1 Nr. 12

Artikel Nummer 7c) des Entwurfs:

Der Verweis in § 17 Abs. 1 Nr. 12 ist unseres Erachtens nicht richtig und müsste wie folgt geändert werden: "...Anforderung des § 4b Abs. 1 ..."

7. Wegfalls des Vertrauensschutz nach § 23

Zu Artikel 2 Nr. 10: Unwirksamkeit von Nachweisen (§ 23 der 37. BImSchV)

Vorgesehen ist die Streichung des Absatzes 2. Gemäß der Begründung erfolge dies, „[...] da der Vertrauensschutz durch die allgemeinen verwaltungsverfahrensrechtlichen Grundsätze (§ 48 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes) hinreichend gewährleistet ist.“.

An dieser Begründung sind erhebliche Zweifel angebracht:

§ 48 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) betrifft einen rechtswidrigen Verwaltungsakt. Der liegt mit der Ausstellung eines Nachhaltigkeitsnachweises (§ 16 der 37. BImSchV) unzweifelhaft nicht vor. Denn zur Ausstellung von Nachweisen sind nach dieser Vorschrift nur letzte Schnittstellen nach § 2 Absatz 12 der 37. BImSchV und vorgelagerte Schnittstellen nach § 2 Absatz 11 der 37. BImSchV unter den Voraussetzungen des § 16 Absatz 5 der 37. BImSchV berechtigt. In beiden Fällen sind und bleiben es privatwirtschaftliche Betriebe, die einem anerkannten Zertifizierungssystem angehören müssen. Keinesfalls sind es Behörden, denen Verwaltungshandeln obliegt. Auch die notwendige EU-rechtliche Anerkennung eines Zertifizierungssystems durch die Europäische Kommission macht letzte und vorgelagerte Schnittstellen nicht zu einer Behörde.

§ 22 der 37. BImSchV sieht vor: Die zuständige Behörde stellt für Teilmengen von erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs, für die bereits ein Nachweis ausgestellt worden ist, auf Antrag der Inhaberin oder des Inhabers des Nachweises Teilnachweise aus. Dies soll zukünftig elektronisch erfolgen. Bis zur Aufnahme des Betriebs einer elektronischen Datenbank gilt die Schriftform. Es könnte sich die Frage stellen, ob der Teilnachweis damit zu einem Verwaltungsakt wird, der in den Anwendungsbereich des § 48 VwVfG fallen könnte.

Auch dies dürfte zu verneinen sein: § 35 ff. VwVfG enthält die einschlägigen Bestimmungen für den Verwaltungsakt im Sinne des Gesetzes. Es ist offenkundig, dass diese weder auf einen Nachweis noch auf einen Teilnachweis zutreffen.

Ergebnis: § 48 VwVfG ist nicht anwendbar. Sollte der Verordnungsgeber beabsichtigen, § 48 VwVfG analog anzuwenden, um den Vertrauensschutz - wie behauptet - hinreichend zu gewähren, wäre die entsprechende Geltung dieser Vorschrift in der Verordnung jedenfalls explizit aufzunehmen.

Forderung: Von der Streichung des § 23 Absatz 2 der 37. BImSchV absehen

8. Nachweis der Vor-Ort-Kontrollen nach § 37b Abs. 8 Nr. 5 BImSchG-Entwurf und § 4b Abs. 2 Satz 2 der 38. BImSchV -Entwurf

Die Regelung des Absatz 2 des § 4b sollte nicht auf das Inverkehrbringen der fortschrittlichen Biokraftstoffe, sondern auf den Zeitpunkt der Erstellung der Nachhaltigkeitsnachweise durch den Hersteller abstellen. Das trifft auch auf die Anwendung des § 37b Abs. 8 Nr. 5 des Entwurfs zu, der die Anrechnung von Biokraftstoffen auf die THG-Quote ausschließt, wenn keine Vor-Ort-Kontrollen ermöglicht werden. Lagerbestände, für die bereits Nachhaltigkeitsnachweise vor 1.1.2026 ohne Angaben zur Gestattung von Vor-Ort-Kontrollen nach 12 Abs. 1 Nr. 12 Biokraftstoff-NachV erstellt worden sind, sollten noch auf die THG-Quote und den Mindestanteil für fortschrittliche Biokraftstoffe angerechnet werden dürfen.

Forderung:

- Änderung des § 4b Absatz 2 Satz 2 der 38. BImSchV-Entwurf:

Satz 1 gilt für Kraftstoffe für die der Nachhaltigkeitsnachweis vom Hersteller ab 1. Januar 2026 ausgestellt und dadurch die Gestattung von Vor-Ort-Kontrollen gemäß Satz 1 vom Verpflichteten nachgewiesen werden kann.

- Ergänzung des Artikel 6 (Inkrafttreten) des Referentenentwurfs:

Artikel 1 Nr. 3 c Absatz 8 Nr. 5 findet erst auf Biokraftstoffe Anwendung, für die ein Nachhaltigkeitsnachweis vom Hersteller ab 1. Januar 2026 gemäß Artikel 5 (§ 12 Abs. 1 Nr. 12 Biokraftstoff-NachV) ausgestellt und keine Vor-Ort-Kontrollen ermöglicht werden.

9. Regelung Zeitpunkt des Wegfalls der Doppelanrechnung fortschrittlicher Biokraftstoffe

Der Zeitpunkt des Wegfalls der Doppelanrechnung muss in der Verordnung geregelt werden, damit die Doppelanrechnung für die ausgesetzten Übertragungen der Übererfüllungsmengen für die Jahre 2024 und 2025 von Dritten (Nichtverpflichtete) sowie für die vom Verpflichteten im Jahr 2025 in den Verkehr gebrachten Mengen fortschrittlicher Biokraftstoffe geltend gemacht werden kann.

Begründung:

Der Gesetzgeber hat im Rahmen der Verbändeanhörung zur 3. Verordnung zur Änderung der 38. BImSchV im Oktober 2024 erläutert, dass die ausgesetzten Übertragungen der Übererfüllungen der Verpflichtungsjahre 2024 und 2025 unverändert im Verpflichtungsjahr 2027 geltend gemacht werden können. Dementsprechend hat er es explizit in § 4a Absatz 3 und Absatz 6 der 38. BImSchV geregelt. Das bedeutet für Verträge nach § 37a Absatz 6 BImSchG des Verpflichtungsjahrs 2027, dass für die Mengen an fortschrittlichen Biokraftstoffen, die bereits im Jahr 2024 und 2025 in den Verkehr gebracht worden sind, die Möglichkeit der doppelten Anrechnung noch in Anspruch genommen werden kann. Andernfalls würde nicht nur eine Ungleichbehandlung zu einem Verpflichteten entstehen, sondern auch die zweijährige Aussetzung der Übertragungen der Übererfüllungen beim Dritten (Nichtverpflichteten) zu einem wirtschaftlichen Schaden führen.

Gleichermaßen sollte für fortschrittliche Biokraftstoffe, die ein Verpflichteter im Jahr 2025 in den Verkehr gebracht hat bzw. noch bringt, die Möglichkeit der Inanspruchnahme der doppelten Anrechnung noch gegeben sein. Er kann diese jedoch erst mit der Erstellung der Jahresquotenanmeldung im Folgejahr, d.h. im Jahr 2026, geltend machen.

Deshalb führt ein ersatzloses Streichen der Option im § 14 Absatz 2 und des Absatzes 5 im Entwurf der 38. BImSchV zu einer rückwirkend nachteiligen Ordnungsänderungen zu Lasten des Verpflichteten. Der Schutz des Vertrauens in den Bestand des Rechts sollte unbedingt gewahrt werden.

Forderung:

Ergänzung des Artikel 6 des Entwurfs (Inkrafttreten):

Artikel 3 Nr. 9 c und d finden Anwendung auf fortschrittliche Biokraftstoffe, die ab den 1.1.2026 in den Verkehr gebracht werden.