



Handlungsempfehlungen



Nationale Umsetzung der Richtlinie (EU) 2023/2413 in Verbindung mit den Verordnungen (EU) 2023/2405 und (EU) 2023/1805

26.03.2025

Unsere wichtigsten Handlungsempfehlungen auf einen Blick

1. **Fortschrittliche Biokraftstoffe:** Wegfall der Option zur doppelten Anrechnung. Dafür: Ambitionierte Anhebung des Mindestanteils **fortschrittlicher Biokraftstoffe** sowie analoge Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote;

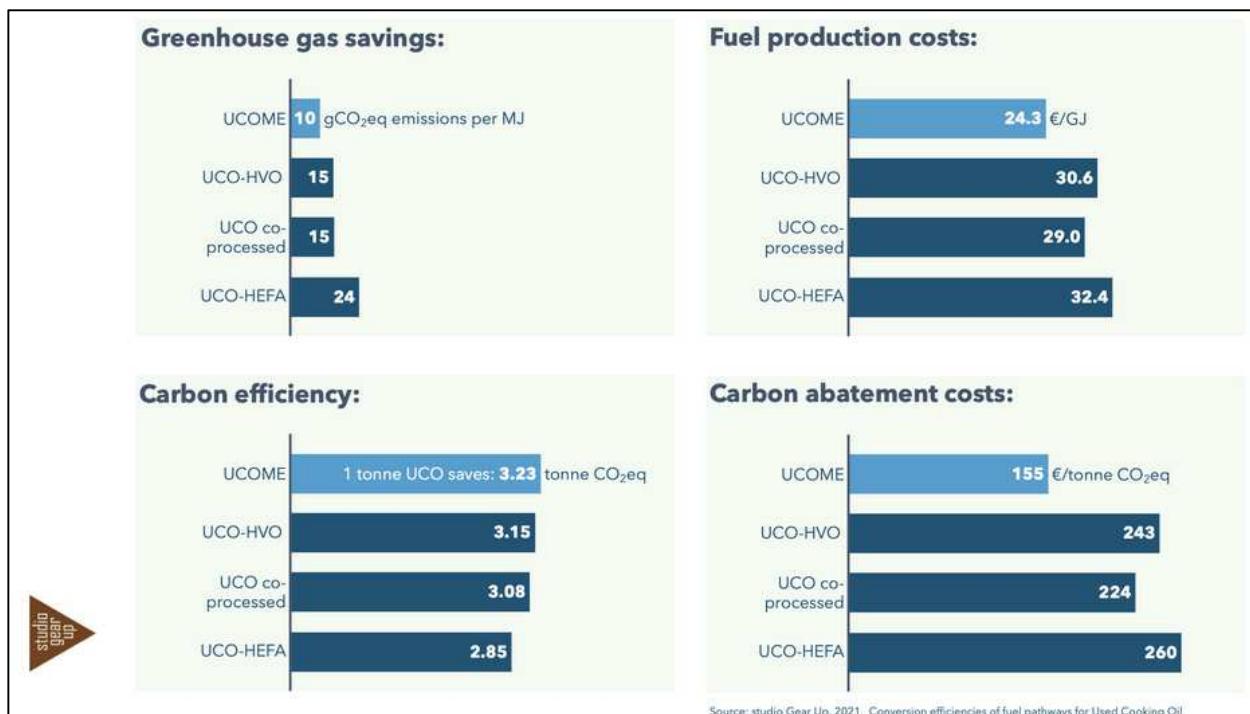
Einführung eines **Mechanismus zur Anpassung des Mindestanteils fortschrittlicher Biokraftstoffe**, sobald der Mindestanteil übererfüllt wird. Analog dazu Anpassung der Treibhausgasminderungs-Quote;
2. **Verpflichtung, die maximal mögliche Menge Biodiesel physisch beizumischen** für alle Inverkehrbringer von flüssigen fossilen Kraftstoffen;
3. **Wegfall der Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen;**
4. Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen auf die Treibhausgasminderungs-Quote und deren Mindestanteile nur dann, wenn **Witness-Audits** beim Produzenten vor Ort möglich sind;
5. Anrechnung von abfallbasierten und fortschrittlichen Biokraftstoffen auf die Treibhausgasminderungs-Quote und den Mindestanteil nur dann, wenn diese aus **EU-Produktion** stammen. Sofern nicht umsetzbar: **Einführung eines nationalen behördlichen Zulassungsverfahrens** für alle Produzenten, deren fortschrittliche Biokraftstoffe auf die Treibhausgasminderungs-Quote und auf deren Mindestanteil angerechnet werden sollen;
6. Ambitionierte Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote.

**Hiesige Arbeitsplätze schützen und schaffen.
Verfügbare Potenziale effizient ausschöpfen.**

Die Bundesregierung steht vor der Aufgabe, die Vorgaben aus dem Fit-for-55-Paket umzusetzen. Für die Mitglieder des MVAK ist die nationale Umsetzung der Richtlinie (EU) 2023/2413 in Verbindung mit den Verordnungen (EU) 2023/2405 und (EU) 2023/1805 von richtungsweisender und existenzieller Bedeutung.

Handlungsempfehlungen

Bei unbedachter nationaler Umsetzung besteht unter anderem die Gefahr, dass Rohstoffe, wie gebrauchte Speiseöle, die heute hocheffizient für die hiesige Biodieselproduktion genutzt werden, in die SAF-HEFA-Produktion außerhalb Deutschlands umgeleitet werden. Zum Schaden regionaler Wertschöpfung und Arbeitsplätze. Und zum Nachteil für Klimaschutz und Verbraucher, wie nachfolgende Grafik zeigt.



Die vollständige Studie finden Sie unter: <https://www.studiogearup.com/used-cooking-oil-one-feedstock-different-renewable-fuels-a-comparative-study/>

Ebenso sollte die Bundesregierung darauf Acht geben, dass etablierte Verwendungspfade von Abfall-Lipiden nicht durch technisch einfach skalierbare und mineralölstämmige Produktionsverfahren, wie das Co-Processing, verdrängt werden; dies hätte gleichermaßen negative Folgen für Klimaschutz und Verbraucher.

Die Erfahrung der letzten Jahre hat zudem gezeigt, dass eine gut gemeinte ordnungspolitische Rahmensexsetzung ihr Ziel verfehlen kann: Entgegen der eigentlichen Intention, Investitionen in die hiesige Produktion fortschrittlicher Biokraftstoffe zu fördern, führten die Fördermaßnahmen dazu, dass die Produktion fortschrittlicher Biokraftstoffe insbesondere in China massiv gesteigert wurde; häufig verbunden mit der Frage, ob die dort produzierten Kraftstoffe wirklich das sind, was sie vorgeben zu sein. Diese Frage ist umso mehr von Bedeutung, da diese Kraftstoffe in die EU exportiert werden mit dem Zielmarkt Deutschland. Zum Teil gedumptt setzen diese fragwürdigen „fortschrittlichen“ Biokraftstoffe hiesige Produzenten einem unfairen Wettbewerb aus, der bereits zu Kurzarbeit und Insolvenzen geführt hat. Die einstmais hohe Inlandsnachfrage nach Biodiesel aus gebrauchten Speiseölen ist vollständig zum Erliegen gekommen.

Dies vorausgeschickt erlauben wir uns, zur nationalen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2023/2413 in Verbindung mit der Verordnung (EU) 2023/2405 und der Verordnung (EU) 2023/1805 die folgenden Handlungsempfehlungen zu geben.

Umsetzung der Richtlinie (EU) 2023/2413 des Europäischen Parlaments und des Rates

1. Fortschrittliche Biokraftstoffe

- (1) Wegfall der Option zur doppelten Anrechnung fortschrittlicher Biokraftstoffe.
Dafür: Ambitionierte Anhebung des Mindestanteils fortschrittlicher Biokraftstoffe sowie analoge Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote.

Begründung für den Wegfall der doppelten Anrechnung:

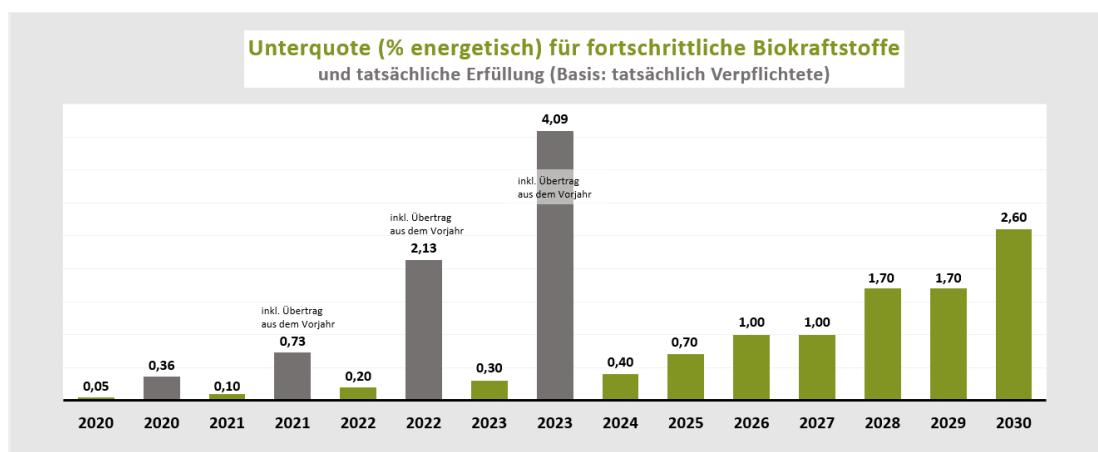
Die Option zur doppelten Anrechenbarkeit fortschrittlicher Biokraftstoffe gemäß § 14 Abs. 4 38. BlmSchV hat ihr Ziel verfehlt. Sie muss auch aus einem weiteren Grund wegfallen: sie ist Anreiz zu betrügerischem Handeln. Intention der Bundesregierung war es, Investitionen vornehmlich in die hiesige Produktion fortschrittlicher Biokraftstoffe zu stimulieren und damit hiesige Arbeitsplätze und Wertschöpfung zu schaffen. Erreicht wurde das Gegenteil: hiesige Arbeitsplätze und Wertschöpfung wurden in großem Umfang vernichtet. Deutschland wird von Importen fragwürdiger „fortschrittlicher“ Biokraftstoffe überschwemmt. Als fragwürdig müssen diese Importe eingestuft werden, weil die verwendeten Rohstoffe zur Produktion dieser Biokraftstoffe offensichtlich nicht immer der Definition fortschrittlicher Rohstoffe entsprechen. Vermutlich werden sogar große Mengen Palmöl zur Produktion der importierten fortschrittlichen Biokraftstoffe verwendet. Ebenso muss hinterfragt werden, ob die Produktionsstätten, aus denen die fortschrittlichen Biokraftstoffe stammen, überhaupt verfahrenstechnisch dazu in der Lage sind, fortschrittliche Rohstoffe zu verarbeiten.

Begründung für die Anhebung des Mindestanteils gemäß § 14 Abs. 1 38. BlmSchV

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ist (%)	0,7	1,0	1,0	1,7	1,7	2,6
Unsere Empfehlung (%)	4,0	4,0	7,0*	4,0	4,0	4,0

*Annahme ist, dass insbesondere fortschrittliche THG-Quotenzertifikate aus 2024-2026 in 2027 übertragen werden.

- In 2023 wurde der Mindestanteil erneut und signifikanter übererfüllt als in 2022.



Quelle: Generalzolldirektion, https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verbrauchsteuern/Treibhausgasquote-THG-Quote/Statistiken/statistiken_node.html

- Für das Jahr 2024 muss ebenfalls von einer signifikanten Übererfüllung des Mindestanteils ausgegangen werden. Die 2024er-Menge würde gemäß novellierter 38. BImSchV dann ebenso auf das Jahr 2027 übertragen werden wie mögliche Übererfüllungen aus den Quotenjahren 2025 und 2026.
- Um eine signifikante Übererfüllung in den Jahren 2025 und 2026 zu verhindern, sollte der zu erfüllende Mindestanteil möglichst noch für 2025, spätestens aber für 2026 ausreichend ambitioniert festgelegt werden.
- Für 2027 sollte der Mindestanteil dergestalt festgelegt werden, dass die Überträge aus den Jahren 2024-2026 zu keinen Marktverwerfungen führen werden können.
- Nach Aussagen der Bundesregierung konnte bisher nicht nachgewiesen werden, dass fortschrittliche Biokraftstoffe falsch deklariert importiert wurden. Deshalb muss weiterhin von Importmengen fortschrittlicher Biokraftstoffe (Biodiesel, HVO oder auch Co-HVO) aus Drittstaaten ausgegangen werden, gegen die hiesige Produzenten möglicherweise nicht konkurrieren können.

(2) Einführung eines Mechanismus zur Anpassung des Mindestanteils fortschrittlicher Biokraftstoffe und analog dazu zur Anpassung der Treibhausgasminderungs-Quote wie bereits mit § 37h BImSchG (für Mengen an elektrischem Strom zur Verwendung in Straßenfahrzeugen) etabliert

Begründung:

Die Bundesregierung sollte gewährleisten, dass fortschrittliche Biokraftstoffe aus hiesiger Produktion neben importierten fortschrittlichen Biokraftstoffen ihren Absatz finden. Gleichzeitig sollten zusätzliche Investitionen in die hiesige Produktion fortschrittlicher Biokraftstoffe angereizt werden. Zu diesem Zweck sollte die Bundesregierung einen Mechanismus zur Anpassung des Mindestanteils einführen: Sofern der Mindestanteil für ein Verpflichtungsjahr um einen bestimmten Prozentsatz übersteigen wird, verbunden mit der Übertragung der Mengen auf nachfolgende Verpflichtungsjahre, sollte der Mindestanteil für die folgenden Verpflichtungsjahre um den jeweiligen Prozentsatz erhöht werden.

Ein solcher Mechanismus könnte auch im Falle einer Übererfüllung des Mindestanteils von RFNBOs eingeführt.

(3) Grundsätzlich: Zweckmäßigkeit von Mehrfachanrechnungen regelmäßig prüfen

Begründung:

Mehrfachanrechnungen auf die Treibhausgasminderungs-Quote haben das Ziel, Investitionen in bisher nicht marktgängige Antriebstechnologien oder innovative Herstellungsverfahren zu lenken. Investitionen, die vorzugsweise in Deutschland getätigt werden sollten. Einen mehrfachen Klimanutzen haben Mehrfachanrechnungen nicht. Und sie dürfen nicht zu betrügerischem Handeln verleiten. Deshalb sollte die Zweckmäßigkeit und öffentliche Akzeptanz von Mehrfachanrechnungen regelmäßig einer Überprüfung unterzogen werden.

2. Verpflichtung, die maximal mögliche Menge Biodiesel physisch beizumischen für alle Inverkehrbringer von flüssigen fossilen Kraftstoffen gemäß § 37a BImSchG; im Falle von Diesel gemäß DIN EN 590 (B7) oder gemäß DIN EN 16734 (B10);

Begründung:

Klimaschutzmaßnahmen verlieren ihre Klimawirkung und Glaubwürdigkeit, wenn verfügbare Optionen zur effektiven Treibhausgasminderung verdrängt werden durch Zertifikate, die buchhalterisch aus Mehrfachanrechnungen generiert werden. Folge der Gestattung von Mehrfachanrechnungen darf es nicht sein, dass der Markt mit billigen Zertifikaten geflutet wird und dadurch die Verwendung etablierter, effektiver Klimaschutzoptionen, wie nachhaltige flüssige Biokraftstoffe, unwirtschaftlich wird. Insbesondere dann, wenn zahlreiche meist mittelständische Unternehmen im Vertrauen auf stabile Rahmen- und faire Wettbewerbsbedingungen Kapazitäten zur FAME (Biodiesel)-Produktion in Deutschland aufgebaut haben, die eine Beimischung von Biodiesel zu Diesel auch über die heute üblichen sieben Prozent (B7) ermöglicht, wie ein flächendeckendes B10-Angebot an öffentlichen Tankstellen oder ein B20-B30-Angebot für gewerbliche Fuhrparks.

3. Wegfall der Obergrenze für die Anrechenbarkeit von abfallbasierten Biokraftstoffen gemäß § 13a 38. BImSchV

Begründung:

- Die Inlandsnachfrage nach abfallbasiertem Biodiesel für den Straßenverkehr würde wiederbelebt.
- Für die Verwendung abfallbasiert Biokraftstoffe im Luftverkehr gibt es keine Obergrenze. Folglich sehen sich Produzenten von Biodiesel, der nicht im Luftverkehr eingesetzt werden kann, einem unfairen Wettbewerb mit Produzenten von Flugkraftstoffen ausgesetzt.
- Seit November 2024 steht die Unionsdatenbank bereit, die bei vollständiger Operabilität die weltweit lückenlose Rückverfolgbarkeit aller Ausgangsstoffe zur Biokraftstoffproduktion sicherstellen wird.
- Die Europäische Kommission wird regelmäßig den Anhang IX der Erneuerbare-Energien-Richtlinie erweitern (erstmalig geschehen durch die delegierte Richtlinie (EU) 2024/1405 vom 14.03.2024).
- Das weltweite Potenzial von „Intermediate Crops“ also Zwischenfrüchten, als im Anhang IX Teil B ergänzter Ausgangsstoff ist schwer abzuschätzen.
- Das Patenrezept zur Verhinderung von Verstößen (einschließlich Betrug) gegen die Anforderungen der Biokraft-NachV liegt in einer weltweit gleichermaßen volumfänglichen Auditierung/Zertifizierung und in der lückenlosen Aufsicht und Vor-Ort-Kontrolle durch Behörden aus EU-Mitgliedsstaaten.
- Eine Obergrenze wirkt demotivierend auf erforderliche Bemühungen, bisher ungenutzte Ausgangsstoffe zu sammeln bzw. neue Abfallströme nutzbar zu machen.

- Eine Obergrenze lenkt Ausgangsstoffe, die in Deutschland verarbeitet und auf die Treibhausgasminderungs-Quote angerechnet werden könnten, in andere EU-Mitgliedsstaaten oder Drittstaaten.
- Eine Obergrenze erschwert Quotenverpflichteten Planung und Kontrolle. Grundsätzlich werden Quotenverpflichtete kaum die vollständige Ausnutzung der Obergrenze einplanen, um diese im Zweifelsfall nicht zu überschreiten.
- Eine Obergrenze führt zu unnötigen Rohstoff- und Kraftstoff-Transporten.
- Die Zulassung des Verkaufs von HVO und B10 in Deutschland erfordert zusätzliche Abfall- und Reststoffmengen zur Produktion des Biokraftstoffs bzw. des Biokraftstoffanteils.

Bei Nicht-Wegfall der Obergrenze: Deutliche Anhebung der Obergrenze und ein jährlicher stufenweiser Anstieg und zusätzlich Einführung eines Mechanismus zur zeitnahen Erhöhung der Obergrenze bei Aufnahme neuer Ausgangsstoffe in die Anlage 4 38. BlmSchV oder starkem Anstieg der Verfügbarkeit dort bereits aufgeführter Ausgangsstoffe

Begründung:

- Es muss davon ausgegangen werden, dass der Energieverbrauch des Straßenverkehrs aufgrund zunehmender Elektromobilisierung sukzessive abnehmen wird. Ein stufenweiser Anstieg der Obergrenze würde die Verwendung einer absolut gleichbleibenden Menge abfallbasiert Biokraftstoffe gewährleisten.
- Zum Anpassungsmechanismus: Dieser würde verhindern, dass in der Anlage 4 38. BlmSchV ergänzte, zum Teil leichter zu verarbeitende Ausgangsstoffe, wie „Intermediate Crops“, oder in der Verfügbarkeit stark gestiegene Ausgangsstoffe etablierte verdrängen.

4. Anrechnung von Biokraftstoffen auf die Treibhausgasminderungs-Quote und deren Mindestanteil gemäß § 14 Abs. 1 38. BlmSchV nur dann, wenn Witness-Audits der Produzenten vor Ort möglich sind

Begründung:

Ein fairer Wettbewerb mit Biokraftstoffproduzenten außerhalb der EU ist für hiesige Produzenten essenziell. Insbesondere dann, wenn es um die Einhaltung und Kontrolle von Nachhaltigkeitsanforderungen und damit um die Vergleichbarkeit von Biokraftstoffen geht. Deshalb sollte einem Biokraftstoff nur dann die Anrechenbarkeit auf die Treibhausgasminderungs-Quote und auf relevante Mindestanteile gewährt werden, wenn es der Aufsichtsbehörde eines EU-Mitgliedsstaates (in Deutschland der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, BLE) ermöglicht wird, Witness-Audits des Biokraftstoffproduzenten vor Ort durchzuführen.

5. Anrechnung von abfallbasierten und fortschrittlichen Biokraftstoffen auf die Treibhausgasminderungs-Quote und auf den Mindestanteil gem. § 14 Abs. 1 38. BlmSchV nur dann, wenn diese aus EU-Produktion stammen.

Begründung:

- Die volumfängliche Nachhaltigkeitszertifizierung von Biokraftstoffproduzenten außerhalb der EU hat sich in den vergangenen Jahren als fragwürdig, die Überwachung der Zertifizierung teilweise als unmöglich erwiesen.
- Rohstoffimporte sind labortechnisch zuverlässiger auf ihre korrekte Deklaration analysierbar als Importe fertiger Biokraftstoffe auf ihre Rohstoffverwendung.
- Sofern Kraftstoffoptionen eine exklusive Förderung erhalten, wie fortschrittliche Biokraftstoffe durch Vorgabe eines energetischen Mindestanteils (gem. § 14 Abs. 1 38. BImSchV), sollte die Bundesregierung sicherstellen, dass eine solche Förderung in erster Linie Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland schafft bzw. erhält.
- Investitionen in die hiesige Produktion würden angereizt, um das Ziel zu erreichen, das national verfügbare Potenzial erneuerbarer Energien vollständig zu heben.

Sofern nicht umsetzbar:

Einführung eines nationalen behördlichen Zulassungsverfahrens für alle Produzenten fortschrittlicher Biokraftstoffe, deren Biokraftstoffe auf die Treibhausgasminderungs-Quote und auf den Mindestanteil gem. § 14 Abs. 1 38. BImSchV angerechnet werden sollen.

Begründung:

Produzenten fortschrittlicher Biokraftstoffe sollten weltweit ein nationales behördliches Zulassungsverfahren durchlaufen müssen, damit Biokraftstoffe aus ihrer Produktion in Deutschland in Verkehr gebracht werden dürfen. Ein solches Verfahren gewährleistet umfassendere Kontrollen durch nationale Aufsichtsbehörden auf allen Stufen der Wertschöpfungskette einschließlich Kontrollen der Nachhaltigkeitskriterien, der Verfügbarkeit und Deklaration von Rohstoffen sowie der technischen Anlagetauglichkeit. Eine Zulassung wäre gleichermaßen erforderlich für die Anrechenbarkeit fortschrittlicher Biokraftstoffe auf die Treibhausgasminderungs-Quote und deren Mindestanteil gemäß § 14 Abs. 1 38. BImSchV. Frankreich, Österreich und Belgien wenden solche Verfahren in unterschiedlicher Ausprägung bereits seit Jahren erfolgreich an.

6. Treibhausgasminderungs-Quote gem. § 37a BImSchG

(1) Ambitionierte Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ist (%)	10,6	12,1	14,6	17,6	21,1	25,1
Unsere Empfehlung (%)	16	16	20	24	28	32

Berechnungsgrundlagen:

- Keine Einbeziehung des See- und Luftverkehrs in die Treibhausgasminderungs-Quote
- Basis ist folglich der Energieverbrauch des Straßen- und Schienenverkehrs
- Entfall der Option zur doppelten Anrechnung fortschrittlicher Biokraftstoffe
- MVaK-Empfehlung zur Anhebung des Mindestanteils für fortschrittliche Biokraftstoffe

Begründung:

- Mit der Zulassung und Anrechenbarkeit neuer Erfüllungsoptionen, wie erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, Wasserstoff, Co-Processing, HVO100 oder B10, ist die Menge an Erfüllungsoptionen für Verpflichtete deutlich angestiegen.
- Ab dem Jahr 2027 werden gem. § 4a 38. BImSchV zusätzliche THG-Quotenzertifikate aus dem Jahr 2024 und sehr wahrscheinlich aus den Jahren 2025 und 2026 auf den Markt kommen. Die Treibhausgasminderungs-Quote muss dann ausreichend hoch sein, um diesen Zertifikaten eine entsprechende Nachfrage gegenüberzustellen.
- Die in Verkehr gebrachte Menge fortschrittlicher Biokraftstoffe hat alle Prognosen deutlich überstiegen. Der Hochlauf einer Produktion fortschrittlicher Biokraftstoffe soll zudem gemäß nationalem NECP weiter unterstützt werden.

(2) Keine Erweiterung der Treibhausgasminderungs-Quote auf alle Verkehrsträger

Begründung:

Die Erweiterung der Treibhausgasminderungs-Quote auf alle Verkehrsträger birgt die Gefahr, dass die absolute Menge abfallbasiert Kraftstoffe, die innerhalb der Obergrenze für die Anrechenbarkeit auf die Treibhausgasminderungs-Quote in Verkehr gebracht werden könnte, in wenigen Jahren vollständig vom Luftverkehr vereinnahmt würde. Hintergrund: Der Luftverkehr hat seit 2025 ein Mandat zur physischen Verwendung nachhaltiger Luftfahrtkraftstoffe (Verordnung (EU) 2023/2405) zu erfüllen. Ein vergleichbares Mandat hat der Straßenverkehr nicht zu erfüllen. Heute gibt es nur ein Verfahren, das sogenannte HEFA-Verfahren, welches nennenswerte Mengen nachhaltiger Flugkraftstoffe bereitstellen kann und dabei auf die gleichen Abfall und Reststoffe zurückgreifen muss, welche heute nahezu vollständig zur Produktion von Biodiesel für den Straßenverkehr verwendet werden. Folglich hätten HEFA-Produzenten im Rohstoffmarkt einen unfairen Wettbewerbsvorteil gegenüber Biodieselproduzenten. In der Folge würde hiesigen Biodieselproduzenten die Rohstoffbasis entzogen. Nationale Wertschöpfung ginge verloren.

(3) Festlegung einer jährlichen Treibhausgasminderungs-Quote bis 2040 (mit einer Überprüfung alle 5 Jahre und der Option zur Erhöhung, nicht aber zur Absenkung)

Begründung:

- Investitionen in erneuerbare Energien benötigen langfristig stabile und verlässliche Rahmenbedingungen sowie Absatzperspektive.
- Die ReFuelEU Aviation-Verordnung (EU) 2023/2405 und die FuelEU Maritime-Verordnung (EU) 2023/1805 setzen Klimaziele für einzelne Verkehrssektoren jeweils bis 2050.

7. Keine zusätzliche Förderung des Luft- und Seeverkehrs

(1) Artikel 27 (2e) RED III: Keine Anwendung eines Faktors 1,2 bei Verwendung fortschrittlicher Biokraftstoffe im Luft- und Seeverkehr

Begründung:

Beiden Segmenten wurde jeweils per EU-Verordnung ein sektor-spezifisches Mandat auferlegt, welches keiner zusätzlichen Incentivierung durch Multiplikatoren bedarf.

8. Verschiedenes

- (1) Eindeutige Definition der Begriffe „Intermediate Crops“ und „Crops grown on severely degraded land“ und EU-weit einheitliche Festlegung der Nachhaltigkeitskriterien

Begründung:

Es muss verhindert werden, dass Rohstoffe, die der Kategorie Nahrungs- und Futtermittelpflanzen zuzuordnen sind, als „Intermediate Crops“ oder „Crops grown on severely degraded land“ eingestuft werden.

- (2) „Efficiency First“ auch im Verkehrssektor

Begründung:

Klimaschutz im Verkehrssektor muss ganzheitlich betrachtet werden. Lipide Abfall- und Reststoffe sollten deshalb vornehmlich zur Produktion des Biokraftstoffes mit dem größten Nutzen für den Klimaschutz und den geringsten Kosten für Verbraucher verwendet werden, also zur Produktion von Biodiesel.

- (3) Zulassung der Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Tierfetten der Kategorie 3 auf die Treibhausgasminderungs-Quote

Begründung:

Biokraftstoffe aus Tierfetten der Kategorie 3 dürfen verwendet werden, um die Klimaziele aus der ReFuelEU Aviation-Verordnung und der FuelEU Maritime-Verordnung zu erreichen. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs zwischen den einzelnen Verkehrsträgern wäre es folgerichtig, dass Biokraftstoffe aus Tierfetten der Kategorie 3, die im Straßenverkehr verwendet werden, auf die Treibhausgasminderungs-Quote angerechnet werden dürfen.

- (4) Einführung einer Obergrenze für die Übertragung von Treibhausgasminderungs-Quoten-Zertifikaten

Begründung:

Die Übertragung übergroßer Quoten-Mengen von einem Verpflichtungsjahr in das folgende kann zu massiven Marktverwerfungen führen. Derartige Auswirkungen wären insbesondere für mittelständische Unternehmen auf Dauer schwer verkraftbar. Deshalb sollte die Übertragbarkeit von Quoten-Mengen pro Quotenverpflichteten und Jahr, wie bereits in den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich, begrenzt werden.

Die Einführung einer Obergrenze sollte rechtzeitig angekündigt und nicht vor 2026/2027 eingeführt werden, damit Marktteilnehmer ausreichend Zeit zur Vorbereitung und Umsetzung haben. Zudem sollte die Obergrenze nicht bereits im ersten Anwendungsjahr in vorgesehener (voller) Höhe Anwendung finden. Vielmehr sollte die Obergrenze im Verlauf einiger Verpflichtungsjahre schrittweise ansteigen bis zur vorgesehenen Obergrenze.

Umsetzung der ReFuelEU Aviation-Verordnung (EU) 2023/2405

(1) Beibehaltung der E-Kerosin-Quote gemäß § 37a (4a) BImSchG

Begründung:

- Produzenten von abfallbasiertem und fortschrittlichem Biodiesel wären bei Wegfall der bestehenden E-Kerosin-Quote einem verschärften und zudem unfairen Wettbewerb mit HEFA-Produzenten um Rohstoffe, die bisher zur Biodieselproduktion verwendet wurden, ausgesetzt.
- Investitionssicherheit: Verlässliche Rahmenbedingungen sind für die geplanten und getätigten Investitionen in den Hochlauf einer E-Kerosin-Produktion unerlässlich.

(2) Einführung einer AtJ-Quote ab 2030

Begründung:

Die Europäische Kommission sieht in der AtJ(Alcohol to Jet)-Technologie eine wichtige Option zur Produktion nachhaltiger Flugkraftstoffe. Sie hat es aber versäumt, in der ReFuelEU Aviation-Verordnung einen Mindestanteil der Verwendung von AtJ-Kraftstoff vorzugeben.

(3) Kein stufenweiser Anstieg der Verpflichtung zwischen 2025, 2030, 2035 etc.

Begründung:

- Der Großteil des deutschen SAF-Bedarfs wird voraussichtlich im Co-Processing hergestellt. Dieses über viele Jahre etablierte Verfahren bedarf keiner zusätzlichen Unterstützung, um Produktionshochläufe sicherzustellen.
- Insbesondere im Zeitfenster 2030-2035 muss von einer für den gesamten Verkehrssektor nicht ausreichenden Verfügbarkeit von Abfallölen des Anhangs IX RED ausgegangen werden, da „Intermediate Crops“ voraussichtlich erst ab Anfang der 2030er-Jahre in nennenswerten Mengen zur Verfügung stehen werden.

(4) Artikel 12 (Durchsetzung): Absatz (8) sollte nur auf synthetische Kraftstoffe (E-Kerosin) angewendet werden

Begründung:

Ein „Nachholen“ der Lieferverpflichtungen von HEFA-basiertem SAF würde zu erheblichen Verwerfungen auf den Märkten für Abfallöle führen.

- (5) Einführung eines „Zusätzlichkeitsnachweises“ (Prinzip der Additionalität): Flugkraftstoffanbieter sollten ab 2030 einen Nachweis darüber erbringen müssen, dass mindestens 50 % der von ihnen genutzten Rohstoffe (Vergleichsbasis 2025) zusätzlich von ihnen verfügbar gemacht wurden, z.B. durch abfallwirtschaftliche Erfassungs- oder landwirtschaftliche Anbauprojekte

Begründung:

- Die ambitionierten Ziele aus der Verordnung erfordern von allen Marktteilnehmern Anstrengungen, zusätzliche Rohstoffe nutzbar zu machen.
- Vermeidung einer „Rohstoff-Kannibalisierung“ in einem ohnehin nicht fairen Wettbewerbsfeld zwischen Biodieselproduzenten und HEFA-Produzenten.

Umsetzung der FuelEU Maritime-Verordnung (EU) 2023/1805

(1) Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Häfen: Novellierung des EnergieStG

Ergänzung des § 27 um die Unterpositionen:

- | | |
|----------|---|
| 38260010 | Fettsäuremonoalkylester, mit einem Gehalt an Estern von >= 96,5 GHT oder mehr "FAMAE" |
| 38260090 | Biodiesel und Biodieselmischungen, kein Erdöl oder Öl aus bituminösen Mineralien enthaltend oder mit einem Gehalt an Erdöl oder Öl aus bituminösen Materialien von < 70 GHT (ausg. Fettsäuremonoalkylester, mit einem Gehalt an Estern von >= 96,5 GHT oder mehr "FAMAE") |

Begründung:

Deutschland läuft Gefahr, dass Biokraftstoff-Blends nicht in deutschen Häfen gebunkert wird aufgrund mangelnder Wettbewerbsfähigkeit und Angebotsbreite bei gleichzeitiger Option für Verpflichtete zum Bunkern in Drittstaaten, Banking, Borrowing oder Pooling.

(2) Anrechnung ausschließlich von Erfüllungsoptionen, die in Ländern produziert bzw. Häfen gebunkert werden, die der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) sogenannte Witness-Audits von Produzenten vor Ort ermöglichen

Begründung:

Es muss davon ausgegangen werden, dass Verpflichtete einen Großteil ihrer Optionen zur „Minderung der Treibhausgasintensität der Energie, die in einem Berichtszeitraum verbraucht wird“, in Drittstaaten wie China bunkern werden. Dies möglicherweise auch unter Umgehung der Anti-Dumping-Zölle auf EU-Biokraftstoffimporte aus China.

Handlungsempfehlungen



Gern stehen wir für Rückfragen zu unseren Handlungsempfehlungen zur Verfügung.

Mittelstandsverband abfallbasiert Kraftstoffe e.V. (MVaK)

Unter den Linden 10
10117 Berlin

Ansprechpartner: Detlef Evers

Mobil: 0174 3045038
Telefon: 030 700140416
E-Mail: d.evers@mvak.eu