

Stellungnahme der BP Europa SE zum Referentenentwurf  
eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der  
Treibhausgasminderungs-Quote des  
BMUKN vom 19.06.2025

### Wichtigste Aussagen

- bp unterstützt ausdrücklich die nationalen Maßnahmen zur Umsetzung der zweiten Revision der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) im Einklang mit der Richtlinie und empfiehlt einen sektoralen Ansatz, der die unterschiedlichen Voraussetzungen der Untersektoren im Verkehrsbereich zur Erreichung der ehrgeizigen Ziele berücksichtigt.
- Die im aktuellen Entwurf vorgesehene **Ausnahme** für Inverkehrbringer von ausschließlich Flugturbinenkraftstoff **von der Einhaltung der BImSchG-Vorgaben könnte zu Marktverzerrungen führen**, weshalb bp Bedenken hinsichtlich eines wesentlichen Wettbewerbsproblems äußert.
- bp fordert, dass die Quotenwirksamkeit von Rohstoffen im Rahmen der BImSchG-Vorgaben im Einklang mit der RED steht, und dass bei der Mitverarbeitung als Option zur Einhaltung der Vorgaben biogene Rohstoffe über Anhang IX Teil A hinaus vollständig akzeptiert werden, um die deutschen Klimaschutzziele für 2040 zu unterstützen.
- bp unterstützt ausdrücklich nationale Anreize für fortschrittliche Rohstoffe und die Bewertung der Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen für SAF durch die Umsetzung der RED, um einen rechtzeitigen Hochlauf dieser Kraftstoffe zur Erreichung der RefuelEU-Ziele für den Luftverkehr und der vorgeschlagenen nationalen Dekarbonisierungsziele sicherzustellen.
- bp begrüßt den Hochlaufpfad der RFNBO-Unterquote als Anreizsystem zur Unterstützung der Nachfrage nach erneuerbarem Wasserstoff und **fordert eine Fortschreibung** des 3-fach Multiplikators um 2 Jahre bis inklusive 2036 zur Erfüllung der THG-Minderung.
- bp unterstützt den allgemeinen Ansatz eines Multiplikators für Elektrofahrzeuge, schlägt **aber eine langsamere Senkung des Multiplikators bis 2040 vor**, um Investitionen in die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu unterstützen.
- bp schlägt vor, den Übertrag eine Übererfüllung aus 2025 nach 2026 zu ermöglichen, um die Beimischung an den steilen Anstieg der Vorgaben anzupassen und den Übergang zu glätten.

## Gesamtziel

- bp unterstützt die Weiterführung der Verpflichtung zur **Reduzierung der Treibhausgasemissionen**, da dies die Verwendung von treibhausgasarmen Kraftstoffen für effiziente Emissionseinsparungen im Verkehr fördert. bp begrüßt ebenso die Verlängerung des Zielpfades über 2030 hinaus bis **2040**, um Rechtssicherheit zu schaffen.
- Die überarbeiteten Rechtsakte sehen für 2030 eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 25 % für alle Verkehrsträger vor. **bp empfiehlt einen sektoralen Ansatz**, der die unterschiedlichen Voraussetzungen der Untersektoren im Verkehrsbereich zur Erreichung ehrgeiziger Ziele berücksichtigt, wie wir dies kürzlich in den Vorschlägen anderer Mitgliedstaaten gesehen haben.
- bp unterstützt nachdrücklich nationale Maßnahmen in der Umsetzung, **die mit dem in der EU-Richtlinie festgelegten Rahmen im Einklang stehen** – dies schließt unter den richtigen Bedingungen auch eine Rolle für den Luftverkehr/ReFuelEU Aviation SAF-Mengen im Rahmen nationaler Vorgaben ein.

## Verzerrung des Marktes für Flugkraftstoffe

- Aviation/ReFuelEU Aviation SAF-Mengen sollten in die BImSchG-Vorgabe aufgenommen werden, **ohne einen Wettbewerbsnachteil für Unternehmen zu schaffen, die auch andere Verpflichtungssektoren** beliefern. Es sind starke nationale Anreize auf der Grundlage der RED für SAF mit niedrigen Treibhausgasemissionen und fortschrittliche SAF (Anhang IX Teil A) erforderlich, um den Hochlauf dieser Produkte im Einklang mit ReFuelEU Aviation zu fördern und zur Verwirklichung der von Deutschland angestrebten nationalen Dekarbonisierungsziele.
- Der Entwurf sieht vor, dass Inverkehrbringer von ausschließlich Fluggasturbinenkraftstoff von der Einhaltung der BImSchG-Vorgaben ausgenommen sind, während Luftfahrtkraftstofflieferanten, die auch den Straßen- und/oder Seeverkehr beliefern, den Vorgaben des BImSchG verpflichtet sind. **Dies führt zu einer beispiellosen Marktverzerrung, die ausgenommene Luftfahrtkraftstoffunternehmen eindeutig begünstigt und unbeabsichtigte Folgen haben könnte.**
  - So könnte diese regulatorische Asymmetrie integrierte Energieunternehmen zum Rückzug aus dem Flugkraftstoffmarkt zwingen, was die Lieferantenvielfalt auf Flugplätzen verringern und den Wettbewerb auf dem Markt schwächen könnte. bp hat ernsthafte Bedenken gegen den vorgeschlagenen Ansatz, da er gleiche Wettbewerbsbedingungen untergräbt und seiner Ansicht nach negative Auswirkungen auf die Entwicklung einer heimischen SAF-Industrie in Deutschland haben würde.

- Sollte daran festgehalten werden, dass einzelne Luftfahrtunternehmen von der BImSchG-Verpflichtung ausgenommen werden, schlägt bp folgendes vor:
  - i. **Alle** Flugkraftstofflieferanten sollen von der Verpflichtung ausgenommen werden, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten.
  - ii. Alle Mengen an erneuerbaren Flugkraftstoffen – einschließlich derjenigen, die zur Einhaltung der ReFuelEU-Verordnung beigemischt werden – sollten **über einen „Opt-in“-Mechanismus** für die Anrechnung auf die Treibhausgasquote im Rahmen des BImSchG in Frage kommen. Dies würde die Markteinführung von SAF mit geringen Treibhausgasemissionen fördern.

## Eignung und Konformität von Rohstoffen

- Gemäß der Richtlinie (EU) 2013/2413 werden sowohl POME als auch EFB als fortgeschrittene Rohstoffe (Anhang IX Teil A) eingestuft – eine Kategorie von Rohstoffen, die durch die RED über das fortschrittliche Teilziel besonders gefördert wird. Der vorgeschlagene Ausschluss dieser Rohstoffe von der THG-Minderungswirksamkeit steht nicht im Einklang mit dem ehrgeizigen Ziel Deutschlands, die Treibhausgasemissionen bis 2040 zu reduzieren. Wir sprechen uns nachdrücklich für **die Einhaltung der EU-Rechtsvorschriften und die Wahlfreiheit bei den Rohstoffen** aus, um die ehrgeizigen Ziele des BImSchG zu erreichen.
- Wir unterstützen einen klaren und gut kommunizierten Übergang hin zu den überarbeiteten Regeln für die Nachhaltigkeitszertifizierung, um das Funktionieren des Marktes so reibungslos wie möglich zu gestalten. **So würde beispielsweise die Aufrechterhaltung der Gültigkeit eines Zertifikats bis zum nächsten Rezertifizierungsprozess während des Jahres 2026 eine schrittweise Umsetzung ermöglichen.** Eine frühzeitige Klärung, welche Wirtschaftsakteure den neuen Maßnahmen unterliegen (z. B. nur Biokraftstoffhersteller) und wann diese umgesetzt werden, wäre wünschenswert.
- bp versteht und **unterstützt die Maßnahmen zur Verhinderung betrügerischer Aktivitäten** im Bereich der Biokraftstoffe, sofern diese ausgewogen sind und weder die Bemühungen zum Bürokratieabbau noch das Vertrauen der Betreiber in das System untergraben. In diesem Zusammenhang ist der in Artikel 30 Absatz 10 der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegte **Vertrauensschutz** die Grundlage für die Aktivitäten dieser Branche und sollte als solcher respektiert werden. Die Streichung von Absatz 2 in § 23 der 37. BImSchV sollte zurückgenommen werden.
- **Die Mitverarbeitung biogener Öle sollte als Erfüllungsoption über Anhang IX A hinaus uneingeschränkt akzeptiert werden.** Darüber hinaus sollte die Mitverarbeitung in jedem Verfahren, in dem fossile und erneuerbare Energieträger gemischt verwendet werden, unabhängig von der verwendeten Prozessanlage als Option zur Einhaltung der Vorschriften gelten.

## RFNBO

- bp begrüßt das **RFNBO-Unterziel** und die Vorgabe bis 2040, um eine stabile und wachsende Nachfrage nach erneuerbarem Wasserstoff zu untermauern.
  - Wir begrüßen **den 3-fachen Multiplikator für RFNBO**, der die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Erfüllungsoptionen sicherstellt und die Nutzung von erneuerbarem Wasserstoff in den frühen Phasen der Marktentwicklung fördert.
  - Wir fordern, den aktuellen Multiplikator **um zwei weitere Jahre zu verlängern (x3 bis inklusive 2036)**, um ein Gleichgewicht zwischen frühzeitiger Unterstützung und langfristiger Kostenwettbewerbsfähigkeit herzustellen. Wie wir in den letzten Jahren gesehen haben, hat sich die Annahme von rapide sinkenden Produktionskosten für RFNBO, insbesondere die Kosten für erneuerbare Energie, bisher nicht bewahrheitet. Die Strompreise bleiben volatil, und viele Projekte werden auch über dieses Datum hinaus eine stabile politische Unterstützung benötigen.
  - Wir begrüßen die Möglichkeit, **die Übererfüllung** der RFNBO-Teilzielvorgaben **auf das folgende Jahr** zu übertragen – eine wichtige Maßnahme, die den raschen Start von Projekten und deren Wirtschaftlichkeit unterstützt. Dies würde auch die längerfristige Versorgung von Branchen wie Raffinerien, Stahl und anderen erleichtern.
  - **Eine angemessene Pönale** für die Nichteinhaltung des RFNBO-Unterziels ist entscheidend, um Anreize für die Einhaltung der Vorschriften und die Nutzung von erneuerbarem Wasserstoff zu schaffen. Angesichts der volatilen Preise für Treibhausgaszertifikate halten wir eine höhere Pönale (~120 €/GJ) für erforderlich, um den Wert für Wasserstoffprojektentwickler zu gewährleisten.

## EV-Multiplikator

- bp erkennt an, dass die derzeitige Berechnungsmethode für die durch Elektromobilität erzielten Treibhausgaseinsparungen unverändert bleibt und der Multiplikator entsprechend der vorgestellten EV-Entwicklung reduziert wird. Wir unterstützen diesen Ansatz ausdrücklich, da er weitere Investitionen in die Infrastruktur für Elektrofahrzeuge fördert und die Umstellung auf die Bilanzierung der physischen THG-Minderung unterstützt. **bp würde eine längere Phase der Infrastrukturinvestitionsförderung über den EV-Multiplikator empfehlen**, der sich wie folgt zusammensetzt:

2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
3	2,75x	2,5	2,25x	2	1,75x	1,5x	1,25x	1

## Übergang zur aktualisierten Gesetzgebung

- bp ist sich bewusst, dass es während der Weiterentwicklung und Ergänzung der Richtlinie zu einer Übergangsphase kommen wird, und schlägt daher vor, die folgenden Maßnahmen mit klaren Zeitvorgaben umzusetzen, um der Branche eine reibungslose Planung und Umsetzung zu ermöglichen:
  - **Eine Übertragung der Übererfüllung von 2025 nach 2026**, um die mit der starken Erhöhung der Vorgaben verbundenen Beimischungsmengen gleichmäßiger und besser handhabbar zu gestalten.
  - Sicherstellung der **doppelten Anrechnung von fortgeschrittenen Mengen für das Compliance-Jahr 2025**. Wir interpretieren, dass der aktuelle Vorschlag dies unbeabsichtigt verhindern könnte.
  - bp empfiehlt, die **Abschaffung der Doppelzählung für fortschrittliche Biokraftstoffe unverzüglich** mit den erforderlichen Anpassungen der Gesetzgebung **in Kraft zu setzen**, um die Wirksamkeit ab dem Verpflichtungsjahr 2026 sicherzustellen.

## Offene Fragen

bp würde eine Klarstellung zu folgenden Punkten begrüßen:

- Gelten die Obergrenzen in Anhang IX B und für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln sektorübergreifend oder nur für den Straßenverkehr? *Wenn sie nicht übergreifend gelten, ist dann die Obergrenze nicht festgelegt oder Null?*
- Wie werden proofs of sustainability (POS), die unter der aktuellen Verordnung generiert wurden, ab 2026 für die Einhaltung der Vorschriften verwendet? Sind sie weiterhin gültig? Es ist wichtig, eine Übergangsphase in Betracht zu ziehen.
- Ist davon auszugehen, dass die Vor-Ort-Kontrollen mit der Erneuerung der Nachhaltigkeitszertifizierung der Lieferanten/Hersteller geplant werden müssen?
- Ist es richtig, dass der Vorschlag die parallele Verwendung von Nabisy und der UDB zur Registrierung aller Transaktionen vorschreibt?
- Warum müssen Biomethan-Transaktionen aus EU-Mitgliedstaaten nicht in der UDB erfasst werden?