

Umsetzung der RED II Revision („RED III“)

Ausweitung der bestehenden THG-Quote auf Luftverkehr würde massive Zusatzbelastung bedeuten

- Die RED III schreibt eine Quote für den gesamten Verkehrsbereich vor. Zuvor galten die RED-Ziele nur für Straßen- und Schienenverkehr. Allerdings ist die RED ist als Richtlinie nur im Ziel verbindlich – nicht in der konkreten Umsetzung.
 - Eine Ausweitung der THG-Quote auf den Luftverkehr ist daher nicht zwingend vorgegeben. Würde die THG-Quote allerdings in der jetzigen Form auf die Inverkehrbringer von Kerosin ausgeweitet, würde dies über die Quote der ReFuelEU Aviation deutlich hinausgehen und auch eine massive Zusatzbelastung für die Fluggesellschaften bedeuten.
- Zusätzliche Kosten werden von den quotenverpflichteten Inverkehrbringern vollständig an die Airlines weitergegeben

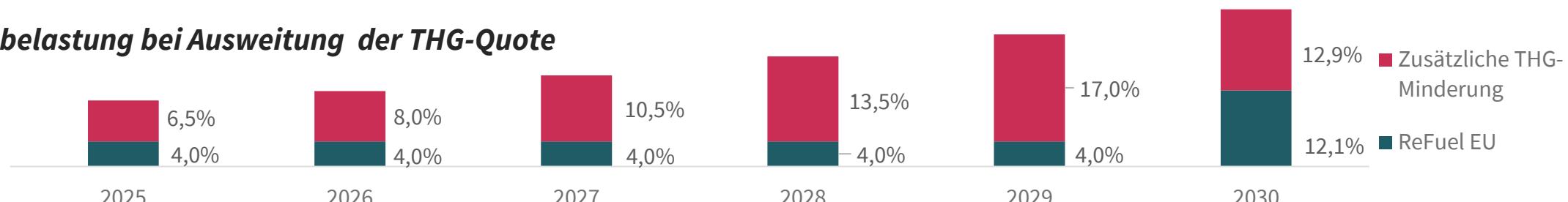
THG-Quote Straßenverkehr



- ReFuelEU Aviation entspricht mit den von der RED III vorgegebenen Multiplikatoren...

- 2025-2029: bei ReFuel Quote von 2% einer THG-Quote von 4,0%
- 2030: bei ReFuel Quote von 6% einer THG-Quote von 12,1%

Zusatzbelastung bei Ausweitung der THG-Quote



BDL-Vorschlag

- Es besteht weitgehend Konsens, dass die im nationalen Alleingang bereits ab 2026 vorgegebene PtL-Quote aufgrund der fehlenden Verfügbarkeit von PtL-Kerosin nicht erfüllbar ist.
- Aus rechtlicher Sicht steht die deutsche Regelung grundsätzlich mit höherrangigem Unionsrecht in Konflikt. Erwägungsgrund 72 der Richtlinie (EU) 2023/2413 weist außerdem explizit darauf hin, dass „spezifische Verpflichtungen für Flugzeugtreibstoffanbieter nur im Einklang mit der Verordnung (EU) 2023/2405 auferlegt werden sollten“.
- Die nationale PtL-Sonderquote für den Luftverkehr sollte daher abgeschafft werden. Als verpflichtende Quote bleibt die direkt wirksame EU-Verordnung ReFuelEU Aviation, die sicherstellt, dass ab 2025 SAF-Mengen in Verkehr gebracht werden.
- Für das Emissionsbudget ergibt sich aus der Abschaffung der PtL-Quote kein Nachteil, da durch ReFuelEU Aviation bereits früher höhere Mengen erneuerbaren Kraftstoffs verpflichtend eingesetzt werden müssen.
- Mit der Abschaffung der PtL-Quote wird eine drohende – rechtlich unzulässige – Doppelbestrafung verhindert: Fehlt PtL um die deutsche PtL-Quote zu erfüllen, wird hier eine Pönale fällig. Mit derselben Menge wäre aber auch ReFuelEU Aviation-Quote gleichzeitig miterfüllt worden; die hier entstehende Verfehlung der Quote würde dann mit einer zweiten Pönale bestraft.

- Mengen, die die ReFuelEU-Quote übersteigen, sollen freiwillig auf die nationale THG-Quote anrechenbar sein (Opt-in). Hierfür muss ein Faktor gewählt werden, der sich an den Vorgaben der RED III orientiert (d.h. PtL im Luftverkehr Faktor 1,5; Fortschrittliche Biokraftstoffe im Luftverkehr Faktor 1,2 zusätzlich zu bestehenden Faktoren).
→ Mit Blick auf die novellierte 37. BImSchV, die u.a. Faktor 3 für PtL im Straßenverkehr festlegt, heißt das: Faktor 4,5 für PtL-SAF
- Durch ein Opt-in mit einem an der RED III ausgerichteten Faktor wird die Anrechnung von erneuerbaren Kraftstoffen im Luftverkehr über die in ReFuelEU vorgegebenen Mengen hinaus attraktiv.
- Trotz der notwendigen Abschaffung der nationalen PtL-Quote wäre ein Absatzmarkt für PtL vorhanden, denn durch die Opt-In-Lösung mit Mehrfachanrechnung wird eine positive Hebelwirkung erzeugt. Beim Opt-in sollten alle durch die ReFuelEU Aviation zugelassenen Kraftstoffe berücksichtigt werden.
- Mit der Öffnung der THG-Quote für weitere Verkehrsträger wird der Kreis der Marktteilnehmer, die am Quotenhandel teilnehmen, deutlich größer. Um den Marktzugang zu vereinfachen und die Preistransparenz zu verbessern, sollte die Bundesregierung die Quotenanrechnung über handelbare Credits organisieren.