

## In 20 Jahren zur Klimaneutralität - Weichen für Innovation und Hochlauf von erneuerbaren Kraftstoffen jetzt stellen

### Diskussionspapier zur nationalen Umsetzung der Revision der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) im Verkehr

Die Revision der Erneuerbare-Energien-Richtlinie, im folgenden „RED III“ genannt, trat am 20. November 2023 in Kraft und muss innerhalb von 18 Monaten in nationales Recht, die sogenannte Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote), umgesetzt werden. Die RED III ist eine wichtige Säule bei der Erreichung des EU-Ziels einer Treibhausgasreduzierung von 55 % bis 2030. Die nationale Umsetzung der RED III stellt zudem zentrale Weichen für den Weg hin zur Klimaneutralität Deutschlands im Jahr 2045. Zugleich sollte die Umsetzung der RED III auch im Kontext der Einigung der COP28 zur Abkehr von fossilen Brennstoffen gesehen werden. Dabei kommt in der RED III neben dem Hochlauf der Elektromobilität auch der verstärkten Nutzung der erneuerbaren Kraftstoffe, wie zum Beispiel fortschrittlichen Biokraftstoffe oder erneuerbaren Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs (RFNBOs), eine maßgebliche Rolle zu.

Damit sie dieser Rolle gerecht werden, ist der Hochlauf von Produktionskapazitäten für erneuerbare Kraftstoffe sowie die Schaffung einer einheitlich regulierten, innovativen und nachhaltigen Rohstoffbasis unabdingbar. Gleichzeitig schafft die RED III eine verlässliche Grundlage für die Gewährleistung der Nachhaltigkeit bei erneuerbaren Rohstoffen in ganz Europa. Für das Gelingen des schrittweisen Ausstiegs aus fossilen Kraftstoffen sind aus der Sicht von Neste folgende Elemente zentral:

- **„35 bis 30“:** Ein hohes Ambitionsniveau der THG-Quote von mindestens 35 Prozent bis 2030 als Wegmarke hin zur Klimaneutralität Deutschlands 2045.
- **Nachhaltigkeit im Fokus:** Vollständige Umsetzung und konsequente Durchsetzung der RED III-Nachhaltigkeitskriterien und der Massenbilanzierung, um wirksamen Klimaschutz zu erreichen und um fairen Wettbewerb zu schützen.
- **Innovationen mit Perspektive:** RFNBOs und fortschrittliche Biokraftstoffe differenziert durch jeweils getrennte Unterquoten fördern, um der unterschiedlichen Technologiereife Rechnung zu tragen.
- **Gesamtheitlich denken:** Die Defossilierung durch die RED III sollte mit weiteren Maßnahmen entlang der Wertschöpfungskette im Verkehr, z.B. bei der Energiesteuer, gesamtheitlich flankiert werden.

Nachfolgend werden die einzelnen Elemente weiter erläutert:

1. „35 bis 30“: Ein hohes Ambitionsniveau der THG-Quote von 35 Prozent bis 2030 als Wegmarke hin zur Klimaneutralität 2045

Das Ambitionsniveau der THG-Quote ist zu niedrig. Das zeigt sich vor allem daran, dass in den Jahren 2022 und 2023 die THG-Quote und der Mindestanteil für fortschrittliche Biokraftstoffe übererfüllt wurden. Dies liegt unter anderem an der unerwartet hohen Verfügbarkeit der verschiedenen Erfüllungsoptionen. Exemplarisch für diese hohe Verfügbarkeit steht der Anteil des elektrischen Stroms. Dessen Verfügbarkeit ist derart gestiegen, dass zuletzt sogar eine automatische Anpassung der THG-Quote nach §37h BImSchG notwendig wurde. Durch die Ausweitung der Anrechnung des elektrischen Stroms auf Nutzfahrzeuge in 2023 sowie aufgrund des steigenden Anteils erneuerbaren Stroms ist auch zukünftig mit Übererfüllungen zu rechnen. Mit der kürzlich eingeführten Dreifach-Anrechnung von RFNBOs, der Zulassung von biogenem Wasserstoff sowie der Anrechenbarkeit von mitverarbeiteten biogenen Ölen sind seit der letzten Novelle der THG-Quote eine Reihe zusätzlicher Optionen zur Erfüllung der THG-Quote geschaffen worden.

**Neste empfiehlt daher dringend, die THG-Quote sowie den Mindestanteil für fortschrittliche Biokraftstoffe anzuheben. Der Mechanismus zur automatischen Anpassung der THG-Quote bei einem unerwartet hohen Anteil elektrischen Stroms sollte beibehalten, auf weitere Teilbereiche der THG-Quote ausgeweitet und wirksamer ausgestaltet werden. Mit Blick auf die ambitionierten nationalen Klimaziele würde ein THG-Ziel von mindestens 35% bis 2030 ein wegweisendes Zwischenziel hin zur Klimaneutralität 2045 setzen.**

2. **Nachhaltigkeit im Fokus:** Vollständige Umsetzung und konsequente Durchsetzung der RED III-Nachhaltigkeitskriterien, um wirksamen Klimaschutz zu erreichen und um fairen Wettbewerb zu schützen.

Ein höheres Ambitionsniveau der THG-Quote muss mit einer konsequenten Umsetzung und Durchsetzung der EU-Nachhaltigkeitskriterien und -Anforderungen einhergehen. Neste ist besorgt über die Berichte über möglicherweise falsch deklarierte Importe von Biokraftstoffen aus China. Diese Entwicklungen schaden dem gesellschaftlichen Vertrauen in die Nachhaltigkeit von erneuerbaren Lösungen. Daher begrüßen wir, dass die EU-Kommission entsprechende Antidumping-Untersuchungen gestartet hat.

**Zugleich bitten wir die deutschen Behörden im Dialog mit den Branchenverbänden verlässliche Lösungen zur Durchsetzung des geltenden Rechts zu finden. Wir setzen bei Neste hohe Standards für Nachhaltigkeit und fordern, dass das Einhalten der gesetzlichen Rahmenbedingungen konsequent durchgesetzt wird.**

Gleichzeitig schränkt die deutsche Gesetzgebung die Verfügbarkeit von fortschrittlichen Biokraftstoffen aus europäischer Produktion ein. Denn die Nachhaltigkeitskriterien der RED sind in Deutschland bisher nur unzureichend und nicht im Einklang mit EU-Recht umgesetzt. Die RED sieht die Massenbilanz als zentrales Instrument zur Zuteilung von Rohstoffen und

deren Nachhaltigkeitseigenschaften vor. Durch die Massenbilanz können Rohstoffe und die daraus hergestellten Biokraftstoffe in der Produktion physisch vermischt und anschließend bilanziell auf die jeweiligen Märkte in Europa gemäß den lokal geltenden Nachhaltigkeitsanforderungen verteilt werden. Für tierische Abfallfette- und Öle der Kategorie 3 liegt in Deutschland jedoch ein Sonderfall vor. Dieser nachhaltige Rest- und Abfallstoff der Lebensmittelindustrie ist in zahlreichen Ländern Europas als nachhaltig anerkannt und daher ein wichtiger Bestandteil des Rohstoffpools bei der Herstellung von Biokraftstoffen. Deutsches Recht verbietet jedoch für tierische Fette der Kategorie 3 die Vermischung in der Herstellung und die anschließende Zuteilung per Massenbilanz. Entgegen den verbindlichen Regelungen der RED dürfen Hersteller von nachhaltigen Biokraftstoffen für den deutschen Markt die Massenbilanz nicht auf tierische Fette der Kategorie 3 anwenden. Seit über einem Jahrzehnt weicht das deutsche Recht damit vom EU-Recht ab. Daher sind eigens für den deutschen Markt aufwendige Sonderproduktionen ohne den Einsatz dieses Rohstoffs nötig. Während alle anderen EU-Mitgliedstaaten dank Massenbilanz auf die weltweite Produktion von fortschrittlichen Biokraftstoffen zugreifen können, bleibt die Menge für den deutschen Markt begrenzt auf die Chargen, die ohne tierische Fette der Kategorie 3 produziert wurden. Durch die EU-rechtskonforme Anwendung der Massenbilanz hätte Deutschland Zugriff auf alle RED-konformen Produktionsmengen fortschrittlicher Biokraftstoffe.

**Neste empfiehlt Aufhebung des Vermischungsverbots für tierische Fette der Kategorie 3 in § 37b Absatz 8 BImSchG und damit die konsequente Anwendung der Massenbilanz, um die Verfügbarkeit und den Produktionshochlauf von fortschrittlichen Biokraftstoffen weiter zu stärken.**

**3. Innovationen mit Perspektive: RFNBOs und fortschrittliche Biokraftstoffe**  
differenziert durch jeweils getrennte Unterquoten fördern, um der unterschiedlichen Technologiereife Rechnung zu tragen.

RFNBOs und fortschrittliche Biokraftstoffe bleiben insbesondere für jene Sektoren unerlässlich, die sich nur schwer elektrifizieren lassen. Neben dem Schiffs- und Luftverkehr trifft dies auch auf den Schwerlastverkehr zu. Die EU-Kommission erwartet für das Jahr 2030, dass nur 10% Prozent des Straßengüterverkehrs vollständig elektrifiziert sein wird - die Mehrheit der Fahrzeuge bleibt auch weiterhin auf Kraftstoffe angewiesen. Fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBOs sind hierfür nachhaltige Lösungen, die nicht im Wettbewerb mit Futter- und Nahrungsmitteln stehen und gleichzeitig hohes Skalierungspotenzial bieten<sup>1</sup>. Die RED III sieht vor, dass der gemeinsame Anteil von fortschrittlichen Biokraftstoffen und RFNBOs mindestens 5,5 Prozent des Energiebedarfs im Verkehr in 2030 betragen soll, wovon der Anteil der RFNBOs 2030 mindestens einem Prozentpunkt entspricht.

---

<sup>1</sup> European Commission, Directorate-General for Research and Innovation, Georgiadou, M., Goumas, T., Chiaramonti, D., Development of outlook for the necessary means to build industrial capacity for drop-in advanced biofuels – Final report, Georgiadou, M.(editor), Goumas, T.(editor), Chiaramonti, D.(editor), Publications Office of the European Union, 2024.

Jedoch befinden sich beide Technologien in verschiedenen Phasen der Technologiereife und des Markthochlaufs. Fortschrittliche Biokraftstoffe sind bereits heute industriell verfügbar. Die Mindestanteile für fortschrittliche Biokraftstoffe wurden in Deutschland zuletzt wiederholt übererfüllt. Gleichzeitig sind mit Blick auf die steigende THG-Quote hohe Investitionen in weitere Produktionsanlagen sowie in die Nutzbarmachung und Erschließung neuer nachhaltiger Rohstoffquellen nötig. RFNBOs sind hingegen gegenwärtig noch nicht industriell verfügbar. Neben Produktionsanlagen gilt es, neue globale Wertschöpfungsketten aufzubauen. Beide Technologiepfade stehen vor ganz eigenen Herausforderungen und Investitionserfordernissen. **Neste empfiehlt daher getrennte Unterquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBOs. Die RED III stützt diese Empfehlung in Artikel 25:**

*“Die Mitgliedstaaten werden dazu angehalten, auf nationaler Ebene **differenzierte Ziele** für fortschrittliche Biokraftstoffe und Biogas, die aus den in Anhang IX Teil A aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, und für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs festzulegen, [...], dass die Entwicklung beider Kraftstoffarten gefördert werden und deren Entwicklung ausgeweitet wird.”*

4. **Gesamtheitlich denken:** Die Defossilierung durch die RED III sollte mit weiteren Maßnahmen entlang der Wertschöpfungskette im Verkehr, z.B. von der Energiesteuer, flankiert werden

Die RED III setzt erste Anreize für den schrittweisen Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen aus Seiten der Kraftstoffanbieter. Jedoch sind die Zielpfade unzureichend, um Klimaneutralität bis 2045 sowie den vollständigen Ausstieg aus fossilen Energien zu ermöglichen. Auch auf der Seite der Nutzer bedarf es solider Maßnahmen mit einer gezielten Lenkungswirkung, um die Nachfrage nach erneuerbaren Kraftstoffen über die RED III Ziele hinaus anzuregen. Gleichzeitig steht insbesondere der Straßengüterverkehr als einer der Hauptnutzer von erneuerbaren Kraftstoffen unter hohem Kostendruck durch die kürzliche Mautanpassung und durch die fortwährend steigenden Energie- und Lohnkosten. Eine Anpassung der Energiesteuer zur Berücksichtigung von erneuerbaren Lösungen im Güterverkehr wäre eine direkt wirksame Maßnahme, um Lenkungswirkungen hin zu erneuerbaren Lösungen gezielt zu entfalten. Andere Länder haben bereits einen vergleichbaren Weg eingeschlagen: In Österreich sind Biokraftstoffe von der dortigen Mineralölsteuer ausgenommen, Schweden setzt auf eine Steuererleichterung für hohe Beimischungen, Finnland hat eine CO<sub>2</sub>-Komponente in seiner Energiebesteuerung verankert und in Portugal sind fortschrittliche Biokraftstoffe von der Mineralölsteuer befreit.

**Während auf EU-Ebene noch an einer langwierigen und ungewissen Novelle der Europäischen Energiesteuerrichtlinie gearbeitet wird, sollte die Bundesregierung eine nationale Initiative erwägen. Dies könnte beispielsweise die Senkung der Energiesteuer auf nachweislich erneuerbare Gasöle von aktuell 47 Cent/l auf den EU-Mindeststeuersatz von 33 Cent/l umfassen. Diese Maßnahme wäre schnell und ohne EU-Beihilfeverfahren umsetzbar.**

**Über Neste:**

Neste (NESTE, Nasdaq Helsinki) setzt auf Wissenschaft und innovative Technologien, um Abfälle und andere Rohstoffe zu erneuerbaren Kraftstoffen und zirkulären Materialien zu verarbeiten. Das Unternehmen schafft Lösungen zur Bekämpfung des Klimawandels und für einen schnelleren Wandel zur Kreislaufwirtschaft. Neste ist der weltweit führende Hersteller von nachhaltigem Flugzeugtreibstoff (SAF - Sustainable Aviation Fuel) und erneuerbarem Diesel und ein Vorreiter bei der Entwicklung von erneuerbaren und kreislauffähigen Rohstoffen für die Chemie- und Kunststoffindustrie. Ziel des Unternehmens ist es, seine Kunden in die Lage zu versetzen, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 20 Mio. Tonnen pro Jahr zu senken. Das Unternehmen verfolgt außerdem das Ziel, seine Ö raffinerie in Porvoo (Finnland) zur nachhaltigsten Raffinerie in Europa zu machen. Neste hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2035 eine CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion zu erreichen, und wird die Kohlenstoffemissionen seiner verkauften Produkte bis 2040 um 50 % senken. Auch bei den Themen Biodiversität, Menschenrechte und Lieferkette hat Neste hohe Standards gesetzt. Das Unternehmen ist fester Bestandteil des CDP und der DJSI-Liste der nachhaltigsten Unternehmen der Welt. Im Jahr 2023 belief sich der Umsatz von Neste auf 22,9 Milliarden Euro. Erfahren Sie mehr unter: [neste.de](https://www.neste.de)

**Kontakt:**

Marco Lietz

Prokurist

Senior Manager Public Affairs, Central &amp; Eastern Europe

[marco.lietz@neste.com](mailto:marco.lietz@neste.com)

Tel. +49 (0) 170 3066 271