

**Von:**

**Gesendet:** Tuesday, March 10, 2026 7:06:52 AM

**An:**

**Betreff:** RED III-Umsetzung | Regelungsbedarf und inhaltliche Zuarbeit

Sehr geehrter ,

wir haben mit dem BMUKN über die beiden folgenden Themen gesprochen, bei denen im Gesetzgebungsverfahren Regelungsbedarf besteht:

1. Entschließungsantrag mit Prüfauftrag zum Thema „Ausschluss von in der Schifffahrt eingesetzten Biokraftstoffen von der Anrechnung auf die THG-Quote“

- In der Diskussion über die Quotenanrechnung von in der Schifffahrt eingesetzten Biokraftstoffen hat das BMUKN einen Lösungsvorschlag unterbreitet.
- Dem Ministerium ist das Problem schon länger bekannt, eine kurzfristige administrative Lösung erscheint jedoch schwierig: Über die Zollstatistik wird lediglich erfasst, ob Energiesteuer für einen Energieträger gezahlt, nicht jedoch in welchem Verkehrsträger er eingesetzt wurde (Straßen-, Schiffs- oder Luftverkehr).
- Nach Einschätzung des BMUKN ist die insgesamt im Schiffsverkehr eingesetzte Energiemenge mit rund 60 PJ (zzgl. ca. 5 PJ Binnenschifffahrt) im Vergleich zum Straßenverkehr (ca. 2.000 PJ) relativ gering. Entsprechend dürfte auch die durch den Einsatz erneuerbarer Schiffsbrennstoffe generierbare THG-Quotenmenge überschaubar sein.
- Das BMUKN hält es grundsätzlich für problematisch, dass über die Schifffahrt THG-Quote bzw. fortschrittliche Quote für den Straßenverkehr generiert werden kann.
- Gleichwohl empfiehlt das BMUKN, den Status quo zunächst beizubehalten, um die Umsetzung der RED III nicht zu verzögern. Statt einer sofortigen gesetzlichen Anpassung wird folgendes Vorgehen erwogen:
- Entschließung des Bundestags zur RED III-Umsetzung als Prüfauftrag an die Bundesregierung, wie die Anrechnung von Schiffskraftstoffen ausgeschlossen werden kann;
- flankierend die Aufnahme einer Verordnungsermächtigung ins BImSchG, so dass eine schnelle und flexible Anpassung per Kabinettsbeschluss der Bundesregierung ohne erneute Gesetzesänderung möglich wird.
  - Auf unseren Hinweis, dass in diesem Fall eine Erhöhung der THG-Quote erforderlich sei, wurde signalisiert, dass eine dem energetischen Anteil der Schifffahrt proportionale Anhebung der jährlichen THG-Quotenhöhen um je ca. 3% (60 PJ Schiffsverkehr/ 2.000 PJ Straßenverkehr = 3%) vorstellbar wäre.
  - Aus Sicht des VDB könnte dies eine tragfähige Zwischenlösung darstellen.

2. BImSchG-Formulierungsvorschlag, um den Ausschluss von Soja erst ab 01.01.27 wirksam werden zu lassen

- Wird Soja durch eine Delegierten Verordnung der Europäischen Kommission als so genannter high iLUC-Rohstoff eingestuft, so führt dies aufgrund der geltenden Regulierung im BImSchG zur sofortigen Beendigung der Quotenanrechnung sojaölbasierter Biokraftstoffe in Deutschland. Um zu verhindern, dass in bestehende Verträge eingegriffen wird und vereinbarte Lieferungen betroffen sind, schlagen wir in Absprache mit dem BMUKN vor, folgende **Änderung** vorzunehmen:
  - §37 b BImSchG, Absatz 8 Satz 2: „Satz 1 Nummer 2, **3** und 4 gilt nicht für Mengen an Biokraftstoffen und erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs, die vor dem Verpflichtungsjahr 2027 in Verkehr gebracht wurden.“

- Damit bliebe Palmöl wie bisher grundsätzlich ausgeschlossen, weitere high iLUC-Rohstoffe (ggf. Soja) wären erst ab 2027 nicht mehr anrechenbar. Wir halten das für eine angemessene Übergangsregelung.

Ich würde mich freuen, wenn Sie bei den beiden Themen das vom BMUKN vorgeschlagene Vorgehen in Erwägung ziehen. CDU/CSU-            werde ich in gleicher Weise informieren.

Mit freundlichen Grüßen

\*\*\*\*\*

Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V.