

# Funktionaler THG-Quotenmarkt: Änderungen sind erforderlich

## Zusammenfassung

Das vorliegende Papier befasst sich mit dem Zusammenbruch des deutschen THG-Marktes (Treibhausgasquoten) im Jahr 2023 aufgrund einer Quotenübererfüllung, die vor allem durch einen Anstieg von Biodieselimporten aus China verursacht wurde.

Von diesen Einfuhren wurde fälschlicherweise behauptet, dass sie aus knappen, als Annex IX Teil A deklarierten Rohstoffen stammen. Entsprechend der Vorgabe, konnten die Emissionseinsparungen doppelt angerechnet und somit die reale CO<sub>2</sub>-Reduzierung aufgebläht werden. Als Folge wurden 50% der Quote für das Erfüllungsjahr 2023 durch fragwürdigen Biodiesel erfüllt, was zu einem starken Preisverfall von 430 EUR auf 138 EUR pro Tonne CO<sub>2</sub>e führte.

Dieser Absturz hat eine Vielzahl von EE-Unternehmen unter starken finanziellen Druck gesetzt. Insbesondere bei Biokraftstoffherstellern wurden wichtige Investitionen gestoppt – zudem drohen weiterhin Insolvenzen. Die Wirksamkeit des THG-Quotensystems zur Förderung von Investitionen in Biokraftstoffe wurde beeinträchtigt, was im Umkehrschluss Bemühungen in die künftige Dekarbonisierung gefährdet.

Als Reaktion darauf verhängte die EU Antidumpingzölle auf chinesischen Biodiesel. Dies wird jedoch als unzureichend bewertet, da es sich bei dem Kernproblem nicht um (staatliche) wettbewerbsverzerrende Subventionen, sondern Betrug handelt. Die deutsche Regierung hat einen Verordnungsentwurf zur Bewältigung der Übererfüllung in den Jahren 2025 und 2026 vorgelegt, der zwar eine vorübergehende Entlastung bringt, die betrügerischen Aspekte des Marktversagens hingegen nicht adressiert.

Um die Integrität des THG-Quotenmarktes wiederherzustellen, schlagen wir **einen dreistufigen Umsetzungsplan** vor:

1. **Dynamische Anpassung der jährlichen Dekarbonisierungsziele - jetzt;**
2. **Verhinderung künftiger Betrugsfälle - bis Ende 2024;**
3. **Erhöhung der Quotenziele und Effizienzsteigerungen des Marktes – im Rahmen der Umsetzung von REDIII, 2025 ff.**

Diese vorgeschlagenen Anpassungen des Marktdesigns werden in hohem Maße dazu beitragen, den anhaltenden Erfolg des THG-Systems zu gewährleisten, das im Rahmen der dritten Revision der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (REDIII) reformiert werden muss.

## Der Absturz der deutschen THG-Quote 2023<sup>1</sup> und die erwarteten Auswirkungen

### Der Preisverfall

Im Jahr 2023 kam es zu einem drastischen Anstieg bei der Übererfüllung der THG-Quote, die sich gegenüber 2022 fast verdoppelte. Dies war vor allem auf eine Flut von Biodieselimporten aus China zurückzuführen, die vermeintlich aus Rohstoffen des Anhang IX Teil A der RED II hergestellt wurden<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Alle in diesem Dokument enthaltenen Schätzungen sind nach bestem Wissen und Gewissen von ViGo vorgenommen worden.

<sup>2</sup> Gemäß Anhang IX der Richtlinie (EU) 2018/2001.

Ein solcher Anstieg war dahingehend verdächtig, da die chinesische Biodieselproduktion innerhalb nur eines Jahres von UCO-Rohstoffen (Altspeiseöl) auf die Verwendung von Teil A-Rohstoffen umstellte, obwohl diese nur begrenzt verfügbar und für eine Biodieselanlage schwer zu verarbeiten sind<sup>3</sup>.

Wir schätzen, dass die verfügbare Gesamtmenge an Biodiesel aus FAME (Fettsäuremethylester) von 2022 bis 2023 nicht wesentlich gestiegen ist. Gleichzeitig ist jedoch der Erfüllungswert, der in unterstellten Tonnen CO<sub>2</sub> e-Reduktion geliefert wurde, um 53 % erhöht, was auf den Anstieg der vermeintlich doppelt gezählten Mengen zurückzuführen ist.

**Insgesamt schätzen wir, dass 50% der Quotenverpflichtung im Jahr 2023 durch verdächtigen chinesischen Biodiesel aus Teil A-Rohstoffen erfüllt wurde.**

Unserer Ansicht nach hat diese hohe Übererfüllung signifikant zum Absturz des Quotenpreises im Jahr 2023 von 430 EUR auf 138 EUR pro Tonne CO<sub>2</sub>e<sup>4</sup> beigetragen.

**Infolgedessen wurde die Glaubwürdigkeit des THG-Quotensystems als effizienter Dekarbonisierungsmechanismus negativ beeinträchtigt.**

### Erwartete Auswirkungen

Der Zusammenbruch des Quotenpreises (Abb. 1) bringt deutsche und ausländische Unternehmen, die echte Emissionseinsparungen auf dem deutschen Kraftstoffmarkt für den Straßenverkehr erzielen, unter großen, finanziellen Druck. In der Konsequenz, pausieren viele nun Investitionen, die für weitere Emissionsreduktionen im deutschen Straßenverkehr notwendig wären.

Auch die absehbaren Dominoeffekte von Unternehmensinsolvenzen, wie sich bei Akteuren wie Landwärme gezeigt hat, führen zu einer kaskadenartigen finanziellen Belastung der Biokraftstoffhersteller und letztlich zu einem weniger wettbewerbsfähigen und daher weniger effizienten Markt.

**Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die künstlichen, niedrigen Preise heute das Risiko eines verheerenden Rückschlags für die Biokraftstoffproduktion in Deutschland und wesentlich höhere THG-Preise in der Zukunft mit sich bringen werden. Ultimatив führt dies zu deutlich verzögerten Investitionen in die Dekarbonisierung.**

---

<sup>3</sup> Da es sich bei Teil-A-Biodiesel um fortschrittlichen Biodiesel handelt, werden diese Einfuhren doppelt auf die Quote angerechnet (im Gegensatz zu UCOME, das nur einmal angerechnet wird und für das die zulässige Gesamtmenge begrenzt ist).

<sup>4</sup> Bitte beachten Sie, dass im selben Zeitraum auch fragwürdige UER-Gutschriften zum Ungleichgewicht beitrugen, aber das Ausmaß des Problems ist in erster Linie auf diese äußerst fragwürdigen Mengen chinesischen Ursprungs zurückzuführen.

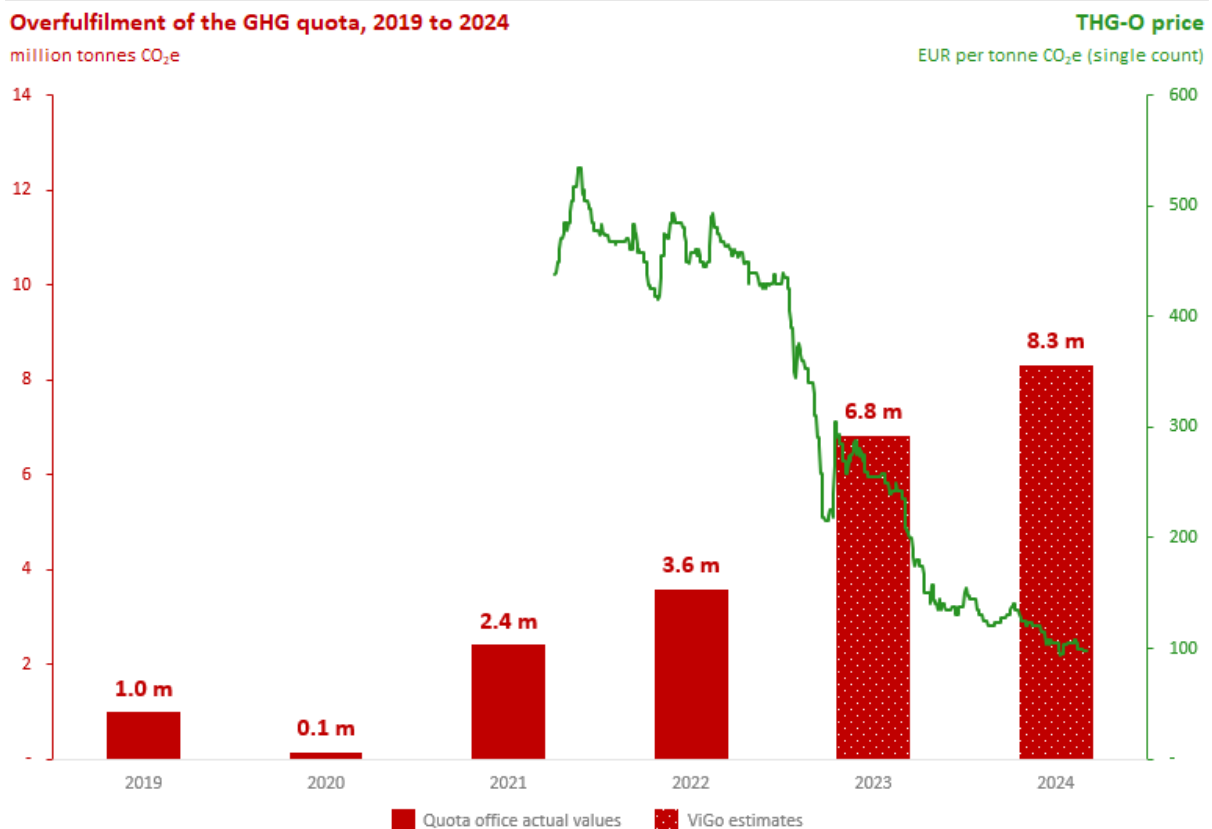


Abbildung 1. Übererfüllung des THG-Emissionsreduktionsziels und die THG-Preisentwicklung

Die Reaktion der EU wird das Problem absehbar nicht lösen

**Am 14. August 2024 veröffentlichte die EU-Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2024/2163 zur Einführung vorläufiger Antidumpingzölle auf Biodieselimporte mit Ursprung in China. Obwohl wir diesen korrigierenden Schritt begrüßen, halten wir ihn aus drei Gründen nicht für ausreichend, um die Funktionalität des THG-Quotenmarktes zu gewährleisten:**

- Nichts hindert chinesische Unternehmen daran, die verdächtigen Teil A-Rohstoffe direkt anstatt des finalen Kraftstoffes nach Europa zu exportieren, um sie in Europa zu Biodiesel zu verarbeiten (Rohstoffe für Biodiesel sind weltweit gehandelte Waren);
- Das Grundproblem ist systematischer Betrug; und nicht eine wirtschaftliche Verzerrung, die durch Subventionen in China verursacht wurde. Mit einem Anti-Dumpingverfahren schafft Europa keine rechtlichen Grundlagen, um künftigen Betrug zu verhindern der nicht von der aktuellen EU-Untersuchung umfasst ist;
- Derzeit existiert ein technisches und rechtliches Schlupfloch: Dieses ermöglicht es Importeuren die Nachhaltigkeitsdokumentation von betrügerischen, chinesischen Biodieselmengen von den physischen Lieferung zu trennen. So können die Nachweise zur Erfüllung der THG-Quote verwendet werden, obwohl die physischen Moleküle möglicherweise nicht auf den deutschen Markt gelangt sind und daher auch keinen Einfuhrzöllen unterlagen<sup>5</sup>.

Im Markt herrscht Einigkeit darüber, dass der deutsche THG-Quotenmarkt das Hauptziel und Opfer dieser betrügerischen Biodiesel-Aktivitäten war.

<sup>5</sup> EU-Biodiesel-Importe aus China auf 3-Jahres-Tief wegen "Zertifizierungslücke" 16 Sep 2024, [Quantum Biofuels](#).

**Bis 2023 war der deutsche THG-Quotenmarkt ein beachtliches Erfolgsmodell, das für Marktteilnehmer Investitionen in die Dekarbonisierung des deutschen Straßenverkehrs stark angereizt hat. Die jüngsten Ereignisse deuten darauf hin, dass eine Reform erforderlich ist, um den derzeitigen Missbrauch und seine Folgen zu bekämpfen.**

Die vom BMUV vorgeschlagene Lösung ist ein guter erster Schritt – aber nicht ausreichend

Das Bundesumweltministerium (BMUV) hat am 20. September 2024 einen Verordnungsentwurf veröffentlicht, der darauf abzielt, die Preisauswirkungen der Übererfüllungsmengen für die Jahre 2025 und 2026 zu begrenzen. Gleichzeitig ist es möglich, die entsprechenden Einsparungen auf ein späteres Erfüllungsjahr anzurechnen. Das Bundesministerium äußerte hierbei exakt die gleichen Bedenken wie wir und sorgt sich um die negativen Auswirkungen des Marktversagens auf die Biokraftstoffhersteller.

Obwohl noch nicht gesichert ist, dass diese Verordnung 1:1 umgesetzt wird, war die Erleichterung auf dem Markt spürbar: Der THG-Quotenpreis für das Jahr 2025 ist innerhalb weniger Stunden deutlich angestiegen.

**Obwohl die Auswirkungen des Gesetzes äußerst positiv zu bewerten sind und die THG-Preise für 2025 und 2026 stabilisieren werden können, sind weitere Maßnahmen erforderlich, um die langfristigen Schwachstellen zu beseitigen und den deutschen Markt für Emissionszertifikate im Verkehr robust aufzustellen.**

Um die Integrität des THG-Quotenmarktes wiederherzustellen, schlagen wir entsprechend **einen dreistufigen Umsetzungsplan** vor:

1. **Dynamische Anpassung der jährlichen Dekarbonisierungsziele - jetzt**
2. **Verhinderung künftiger Betrugsfälle - bis Ende 2024**
3. **Erhöhung der Quotenziele und Effizienzsteigerungen des Marktes – im Rahmen der Umsetzung von REDIII, 2025 ff.**

## Jährliche Dekarbonisierungsziele dynamisch anpassen

Im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) §37h ist ein Anpassungsmechanismus verankert, der es ermöglicht, Ladestrommengen von E-Fahrzeugen, die einen gewissen jährlichen Schwellenwert überschreiten und auf die THG-Quote angerechnet werden, nachträglich der gesamten THG-Quote aufzuschlagen. Dieser Mechanismus wurde eingebaut, um der Unvorhersehbarkeit der Geschwindigkeit des E-Mobilität-Markthochlaufes gerecht werden zu können. Das BMUV hat hierbei einen Ermessensspielraum bei der Festlegung des Korrekturfaktors, der die Gesamthöhe der THG-Einsparungserhöhung bestimmt.

Wir unterstützen nachdrücklich die Ausweitung dieses Ansatzes auf alle Erfüllungsoptionen (nicht nur Ladestrom), so dass die Möglichkeit besteht, **den THG-Quotenpfad zu erhöhen, wenn das ursprüngliche Mandat deutlich überschritten wird.**

Es könnte für quotenverpflichtete Parteien nützlich sein, einen gewissen Umfang an Übertrag für die Folgejahre einzubehalten, um Flexibilität vorzuhalten. Wir schlagen daher vor, die Quote erst zu erhöhen, wenn der Übertrag eine bestimmte Größe überschreitet (z. B. zwischen 110% und 115 % des ursprünglichen Ziels).

Diese Änderung könnte schnell umgesetzt werden und fällt nicht in die laufende REDIII-Implementierung.

## Zukünftigen Betrug verhindern

**Wir fordern, dass Rohstoffe aus Anhang IX Teil A d.<sup>6</sup>, die den Großteil des verdächtigen, chinesischen Biodiesels ausmachen, nicht doppelt angerechnet werden dürfen.**

Die Mitgliedstaaten sind befugt, in den nationalen Umsetzungsvorschriften zur Anwendung der Doppelzählung bestimmte Ausgangsstoffe aus Anhang IX auszunehmen. Die Niederlande haben von diesem Recht bereits Gebrauch gemacht. Sollte eine nationale Anpassung nicht erfolgen, erwarten wir, dass weiterhin ein hoher Anteil chinesischer Biodiesel aus Teil A-Rohstoffen nach Deutschland importiert werden wird.

Für die von den Antidumpingzöllen betroffenen Mengen, und um das Schlupfloch-Risiko des Wechsel von Nachhaltigkeitsnachweisen (PoS) zwischen verzollten und nicht verzollten Mengen zu reduzieren, schlagen wir vor, dass **die Quotenstelle einen Beleg über die Zahlung von Antidumpingzöllen verlangt, wenn ein chinesischer Nachhaltigkeitsnachweis in Deutschland zur Erfüllung der Quote vorgelegt wird.**

Auf diese Weise kann die Quotenstelle feststellen, ob das oben beschriebene Schlupfloch genutzt wurde und entscheiden, ob es die entsprechende Erfüllung von Mengen zulässt.

Natürlich sollten die Nachweise so ausgestaltet werden, dass der bürokratische Aufwand für Unternehmen möglichst gering ist. Die konkrete Ausgestaltung sollte Gegenstand einer öffentlichen Konsultation unter Einbeziehung aller relevanten Interessengruppen sein.

Drittens wird mit dem Entwurf der 38. BImSchV das kurzfristige Problem der Übererfüllung angegangen. Dies ist aber nur ein erster Schritt: Falsch deklariertes Biodiesel hat immer noch die Möglichkeit, auf den deutschen Markt zu gelangen. **Wir empfehlen daher, die Kontrollen der Nachhaltigkeitskriterien zu verstärken**, um sicherzustellen, dass eine fälschliche Anrechnung nicht mehr möglich ist. Zu diesem Zweck fordern wir die deutsche Regierung auf:

1. Von ausländischen Behörden vor Ort die Bestätigung des Abfallstatus von eingeführten Brenn- und/oder Rohstoffen zu verlangen, um eine Bestätigung der Angaben der beteiligten Wirtschaftsakteure zu erhalten, und
2. Ein System ähnlich wie TRACES<sup>7</sup> (zur Verfolgung von Gesundheitsrisiken) für nachhaltige Brennstoffe und/oder Bestände einzuführen.

## Erhöhung der Zielvorgaben und Steigerung der Markteffizienz

Schließlich fordern wir die Bundesregierung auf, den THG-Quotenmarkt im Rahmen der Umsetzung der RED III zu reformieren:

1. **Erweiterung.** Anhebung der Gesamtziele zur Verringerung der Treibhausgasemissionen, um die Dekarbonisierung der deutschen Wirtschaft zu unterstützen;
2. **Vertiefung.** Indem die RED III die Kraftstoffversorgung aller Verkehrsträger adressiert, sollte die THG-Quotenverpflichtung auf Lieferanten in allen Verkehrssektoren, einschließlich der Schifffahrt (sowohl für Binnen- als auch für Hochseeschiffe), ausgeweitet werden;
3. **Effizienzsteigerung.** Überwindung der langen Informationszyklen zum Stand der Quotenerfüllung. Heute dauert es Monate bis die Unterlagen zur Quoteneinreichung bearbeitet sind. Infolgedessen gibt die Regulierungsbehörde die Bilanzen erst 18 Monate nach dem Ende des jeweiligen Erfüllungsjahres heraus, was dazu führt, dass der Markt Korrekturen erst deutlich verzögert vornehmen kann. In anderen EU-Mitgliedstaaten wurde eine elektronische Einreichung eingeführt, was einen effizienten Informationsaustausch und Handel ermöglicht. Die reformierte THG-Quotengestaltung sollte daher Folgendes vorsehen:

<sup>6</sup> Anhang IX Teil A Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2018/2001

<sup>7</sup> [https://food.ec.europa.eu/horizontal-topics/traces\\_en](https://food.ec.europa.eu/horizontal-topics/traces_en)

- I. Standardisierte Zertifikate (für 1 Tonne CO<sub>2</sub> e);
- II. Ein elektronisches System zur Verringerung des bürokratischen Aufwands;
- III. Die Veröffentlichung von monatlichen oder vierteljährlichen, statistischen Berichten über den Erfüllungsgrad (nach Produkt, Rohstoff, Herkunft) usw., wie dies schon heute im Vereinigten Königreich und in den Niederlanden geschieht.



Der THG-Quotenmarkt hat sich als wichtiges Instrument zur Unterstützung der Dekarbonisierung der deutschen Wirtschaft erwiesen. Das Marktdesign wird im internationalen Vergleich weiterhin als sehr effizient bewertet.

Die Turbulenzen auf dem deutschen THG-Markt sind das Ergebnis von Marktmissbrauch durch skrupellose Akteure und erfordern langfristige Reformen, um den anhaltenden Erfolg dieses Instruments zu gewährleisten.

## Über ViGo Bioenergy

ViGo Bioenergy (ehemals LIQUIND 24/7 GmbH) mit Sitz in Berlin baut eine europaweite Vertriebs- und Betankungsinfrastruktur für bioLNG auf. Ziel ist es, bioLNG als Ersatzkraftstoff für Diesel in Deutschland flächendeckend verfügbar zu machen, um die CO<sub>2</sub> Emissionen im Schwerlastverkehr nachhaltig zu reduzieren. ViGo Bioenergy verfügt über ein deutschlandweites Netz von 32 bioLNG-Tankstellen und ist damit einer der größten Betreiber in diesem Segment. Ziel ist es, unsere marktführende Position zu behaupten, indem wir unser Portfolio in den nächsten fünf Jahren auf über 70 Tankstellen ausbauen.