

## **Erfüllung der THG-Minderungsverpflichtung für Straßenkraftstoffe durch freiwillig versteuerte Kraftstoffe außerhalb des Straßen- oder Schienenverkehrs**

Betrifft § 37a Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 und Nummer 3 Buchstabe b (aktuelle Version vom 3. Dezember 2025)

(5) Die Verpflichtungen nach Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit dem Absatz 4 können von Verpflichteten erfüllt werden durch folgende Optionen (Erfüllungsoptionen):

1. Inverkehrbringen von Biokraftstoff, der fossilem Otto- oder fossilem Dieselmotorkraftstoff, welcher nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 und 4 des Energiesteuergesetzes zu versteuern ist, beigemischt wurde,
2. Inverkehrbringen von reinem Biokraftstoff, der nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 und 4 des Energiesteuergesetzes zu versteuern ist,
3. Inverkehrbringen von
  - a) Biokraftstoff nach § 37b Absatz 6, der fossilem Erdgaskraftstoff, welcher nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 oder Absatz 2 Nummer 1 des Energiesteuergesetzes zu versteuern ist, zugemischt wurde, und
  - b) reinem Biokraftstoff nach § 37b Absatz 6, der nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 oder Absatz 2 Nummer 1 des Energiesteuergesetzes zu versteuern ist,

### **Das Problem**

Im Rahmen der Erfüllung von Verpflichtungen zur THG-Minderung aus der FuelEU Maritime-Verordnung und des ETS I werden auch in der Schifffahrt Biokraftstoffe eingesetzt, die nicht versteuert werden müssen. In Deutschland sind diese unversteuerten Biokraftstoffe nicht auf die THG-Quote anrechenbar (weder in der aktuellen Gesetzgebung noch in der Vorlage an den deutschen Bundestag vom 11.2.2026).

Unter aktueller Gesetzeslage besteht jedoch die Möglichkeit, diese Einschränkung zu umgehen und **entsprechende Biokraftstoffe freiwillig zu versteuern und sie auf die THG-Quote im Straßenverkehr anrechenbar zu machen. Von dieser Möglichkeit wird nach unserem Kenntnisstand derzeit auch von einzelnen Anbietern im Schiffsbereich Gebrauch gemacht.**

### **Was ergibt sich daraus?**

Mit vergleichsweise preiswerten Biokraftstoffen und/oder -komponenten, die aufgrund der weniger restriktiven Qualitätsvorgabe in der Seeschifffahrt eingesetzt werden können, wird so ein dreifacher Nutzen erzielt: Schiffsbetreiber genügen den Vorgaben der Europäischen Regulierung FuelEU Maritime und benötigen außerdem weniger ETS1-Zertifikate, und der Kraftstoffanbieter erfüllt die THG-Minderungsverpflichtung für Straßenkraftstoffe mit geringeren Kosten im Vergleich zu Anbietern, die sich

nicht an dieser Praxis beteiligen. Die Situation wird außerdem dadurch verschärft, dass es im Markt inzwischen bei Schiffsbetreibern üblich scheint, sich die von Kraftstoffanbietern freiwillig gezahlte Energiesteuer zurückerstatten zu lassen.

Derzeit subventioniert diese Möglichkeit des Endkunden, die Energiesteuer zurückzufordern, diese maritime Vermischungsaktivität weiter, wodurch Marktverzerrungen entstehen, und ungleiche Bedingungen entstehen, die als nicht mit dem Hauptzweck der THG-Quote vereinbar angesehen werden.

### **Die Auswirkung in Zahlen**

Als Größenordnung der potenziellen Auswirkungen dieses Problems in Deutschland wird geschätzt, dass 2025 durch Bio-Blending (Biogas und B100) im maritimen Sektor eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von 1 Mio t erzielt wurde. Wenn man das wachsende Potenzial des Bio-Blendings im maritimen Bereich berücksichtigt, kann eine deutlich günstigere Einhaltung der THG-Quote für Straßen erzielt werden, subventioniert durch diese Steuerrückforderungspraxis (in Verbindung mit der Erfüllung der FuelEU-Maritime-Vorgaben und ETS-1-Anreize für Schiffseigner),

Die Auswirkungen sind erheblich: Sollte diese Praxis fortgesetzt werden, kann man abschätzen, dass im Seeschiffbereich über 2 Mio. t CO<sub>2</sub>-Einsparungen erzielt werden könnten, was die Nachfrage für **flüssige Biokraftstoffe** im Straßenverkehr um **über 600.000 m<sup>3</sup> reduzieren würde**. Dies würde über 8 % des gesamten deutschen Mandats ausmachen und damit fast 25 % des HVO (erneuerbarer Diesel) im Straßenverkehr für 2026 verdrängen.

### **Wie ist der aktuelle Stand der damit verbundenen Diskussion im parlamentarischen Prozess?**

Dieses Thema wurde in der Erklärung des Bundesrats von 6. Februar 2026 thematisiert, scheint aber von der Bundesregierung nicht gesehen zu werden, mit dem klaren Risiko, dass diese Praxis in naher Zukunft fortgesetzt wird.

Die Bundesregierung scheint die sich hierdurch ergebenden Marktverzerrungen nicht anzuerkennen, wie man aus der Gegenäußerung der Bundesregierung vom 9.2.2026 zur Stellungnahme des Bundesrates ableiten kann: „(Bio-) Kraftstoffe in Wasserfahrzeugen, die nach § 27 Absatz 1 EnergieStG steuerbefreit sind, werden nicht auf die THG-Quote angerechnet.“ Die freiwillige Versteuerung eines steuerbefreiten Kraftstoffes wird von der Bundesregierung dabei nicht in Erwägung gezogen. Ebenso wenig die Möglichkeit, dass der freiwillig versteuerte Biokraftstoff quotenwirksam wird, und der Endanwender (der Schiffsbetreiber) anschließend sogar eine Steuerrückerstattung

nach § 27 Absatz 1 EnergieStG beantragen kann. Da der parlamentarische Prozess zur Revision des Bundesimmissionschutzgesetzes nun im Gange ist, ergibt sich eine neue Gelegenheit, den Teil des Gesetzes zu ändern, der diese Marktpraxis ermöglicht.

### **Wie kann man den Gesetzestext ändern, um zu verhindern, dass diese Praxis in Zukunft fortgesetzt wird?**

**bp schlägt vor**, in §37a Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 sowie in Nummer 3 Buchstabe b BImSchG nach der Angabe „zu versteuern ist“ jeweils die Angabe „und im Straßen- oder Schienenverkehr eingesetzt wird“ einzufügen.

#### **Der geänderte Text würde dann wie folgt lauten:**

(5) Die Verpflichtungen nach Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit dem Absatz 4 können von Verpflichteten erfüllt werden durch folgende Optionen (Erfüllungsoptionen):

1. Inverkehrbringen von Biokraftstoff, der fossilem Otto- oder fossilem Dieselmotor, welcher nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 und 4 des Energiesteuergesetzes zu versteuern ist, beigemischt wurde,
2. Inverkehrbringen von reinem Biokraftstoff, der nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 und 4 des Energiesteuergesetzes zu versteuern ist **und im Straßen- oder Schienenverkehr eingesetzt wird**,
3. Inverkehrbringen von
  - a) Biokraftstoff nach § 37b Absatz 6, der fossilem Erdgaskraftstoff, welcher nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 oder Absatz 2 Nummer 1 des Energiesteuergesetzes zu versteuern ist, zugemischt wurde, und

b) reinem Biokraftstoff nach § 37b Absatz 6, der nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 oder Absatz 2 Nummer 1 des Energiesteuergesetzes zu versteuern ist **und im Straßen- oder Schienenverkehr eingesetzt wird**.