

Berlin, 15. Oktober 2026

Schließung der Regelungslücke bei der Anrechnung von Schiffskraftstoffen auf die THG-Quote

Der MEW spricht sich ausdrücklich dafür aus, die Anrechnung von Schiffskraftstoffmengen auf die THG-Quote zum 1. Januar 2027 vollständig auszuschließen.

1. Begründung

Das bestehende System weist eine gravierende regulatorische Lücke auf: Bisher erlaubt die THG-Quote eine Anrechnung, sobald ein Energieerzeugnis als Kraftstoff versteuert wird – ungeachtet seiner tatsächlichen Verwendung. So wurden in den vergangenen zwei Jahren vermehrt erneuerbare Schiffskraftstoffe angerechnet, im Nachgang steuerlich entlastet und oft in den niederländischen Markt verbracht. Dies widerspricht dem Kernprinzip des THG-Systems, dass nur definitiv versteuerte Mengen zählen.

Wird die Schließung dieser Lücke auf den 1. Januar 2028 oder einen späteren Zeitpunkt verschoben, führt dies absehbar zu einer massiven Ausweitung dieser Geschäftsmodelle. Die unmittelbare Folge wären gravierende Wettbewerbsverzerrungen im nordeuropäischen Bunkermarkt sowie ein drohender Verfall der THG-Quote. Für erneuerbare Investitionsprojekte wäre ein solcher Quotenverfall fatal und würde einen Investitionsstopp nach sich ziehen. Die Branche braucht verlässliche Leitplanken statt künstlicher Verzögerungen. Es ist nicht hinnehmbar, dass einzelne Marktteilnehmer die Debatte um einen Preisdeckel instrumentalisieren, um eine Lücke für eigene wirtschaftliche Interessen offenzuhalten. Diese Form der Geschäftsmodell-Optimierung erfolgt zulasten des deutschen Mittelstands.

Der ursprüngliche Ansatz, diese Regelungslücke über das Energiesteuerrecht zu schließen – also die THG-Anrechnung an die Energiesteuer zu koppeln –, hat sich inzwischen als ungeeignet erwiesen. Aufgrund der hohen THG-Quotenpreise werden die Kraftstoffe mittlerweile versteuert an die Schifffahrt abgegeben, ohne dass eine Steuerentlastung dafür beantragt wird. Um die erneuerbaren Komponenten nachzuweisen, fordern die Schiffseigner dafür jedoch regelmäßig einen Proof of Compliance (PoC), der vom Inverkehrbringer und entlang der nachfolgenden Lieferkette ausgestellt werden muss. Der PoC erlaubt es dem Schiffseigner, die erneuerbaren Kraftstoffe auf die Ziele der Fuel EU Maritime anzurechnen und vom EU-ETS1 zu befreien.

Der nachfolgende Lösungsansatz setzt daher am PoC-System an, um den Einsatz versteuerter Kraftstoffmengen in der Schifffahrt transparent nachvollziehbar zu machen. Auswirkungen auf die Anrechenbarkeit im Rahmen von FuelEU Maritime oder dem EU-ETS 1 entstehen dadurch nicht. Der Ansatz fokussiert sich ausschließlich auf die THG-Quote, im Einklang mit der gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage gemäß § 37d Abs. 2 Nr. 22 BImSchG. Das bestehende PoC-System wird dabei lediglich zur präzisen Nachverfolgung der Kraftstoffmengen genutzt.

2. Lösungsvorschlag: Umsetzung in der 36. BImSchV

Die Ermächtigungsgrundlage könnte im Rahmen der 36. BImSchV geregelt werden:

Erneuerbare Kraftstoffmengen, die außerhalb des landgebundenen Verkehrs eingesetzt werden, sind nicht auf die THG-Quote anrechenbar.

§ 11 Beschränkung der THG-Quotenanrechnung auf den landgebundenen Verkehr

1) Biokraftstoffe, erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs und wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe dürfen auf die Erfüllung von Verpflichtungen nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Abs. 4 BImSchG nur angerechnet werden, wenn diese im landgebundenen Verkehr verwendet werden.

Satz 1 gilt entsprechend für die Anrechenbarkeit auf die Mindestanteile nach § 14 der 38. BImSchV und § 3b der 37. BImSchV.

2) Verpflichtete und Dritte nach § 37a Absatz 6 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die Kraftstoffe nach Abs. 1 in den Verkehr bringen und zur Erfüllung der Verpflichtung nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes anrechnen, haben die für den Empfänger bestimmten Rechnungen, Lieferscheine, Lieferverträge oder vergleichbaren Handelsdokumente mit dem Hinweis zu versehen, dass die abgegebenen Kraftstoffmengen ausschließlich im landgebundenen Verkehr verwendet werden dürfen.

3) Kraftstoffe nach Absatz 1 werden gemäß § 37a Absatz 4 Satz 7 BImSchG wie fossile Otto- oder fossile Dieselmotorkraftstoffe behandelt, sofern diese nicht im landgebundenen Verkehr verwendet werden oder deren Verwendung im landgebundenen Verkehr im begründeten Zweifelsfall nicht vom Verpflichteten nachgewiesen wird.

§ 12 Nachweispflichten für bestimmte Kraftstoffmengen

1) Verpflichtete und Dritte gemäß § 37a Abs. 6 BImSchG, die für ihre in den Verkehr gebrachten und in § 11 Abs. 1 genannten Kraftstoffmengen eine Bestätigung über deren Nachhaltigkeitseigenschaften ausstellen (Proof of Compliance) oder ausstellen lassen, dürfen diese Mengen nur dann auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgase anrechnen, wenn sie der zuständigen Stelle nachweisen, dass diese zugrundeliegenden Kraftstoffmengen im landgebundenen Verkehr eingesetzt wurden.

(2) Eine Bestätigung gemäß Absatz 1 ist, eine Erklärung des Verpflichteten oder Dritten gemäß § 37a Abs. 6 BImSchG darüber, dass die Nachhaltigkeitseigenschaften für die in den Verkehr gebrachte Kraftstoffmenge den zugeordneten Nachhaltigkeitsnachweisen entsprechen. Eine solche Erklärung liegt vor, wenn der Verpflichtete dafür nach einem EU-anerkannten Zertifizierungssystem zertifiziert ist.

(3) Der Nachweis nach Absatz 1 ist durch geeignete Dokumente, wie z.B. Lieferschein oder Bestätigung des Kraftstoffverwenders, zu erbringen.

(4) Zertifizierte Verpflichtete und Dritte im Sinne des Absatzes 2 haben der zuständigen Stelle jährlich bis zum 1. Juni des Folgejahres gemäß § 37c Abs. 1 BImSchG gesondert die nach Absatz 1 in den Verkehr gebrachten Kraftstoffmengen sowie die Namen und Anschriften der jeweiligen Empfänger dieser Mengen mitzuteilen. Auf Verlangen sind die Nachweise nach Absatz 3 zusätzlich einzureichen.

3. Erläuterung des Lösungsvorschlags

3.1 § 11 Beschränkung der THG-Quotenanrechnung auf den landgebundenen Verkehr

a) Absatz 1

Nach Absatz 1 setzt die Anrechnung erneuerbarer Kraftstoffe auf die THG-Quote deren Einsatz im landgebundenen Verkehr voraus. Folglich erstreckt sich diese Beschränkung auch auf die entsprechenden Mindestanteile. Rechtlich ist damit der Einsatz von Schiffskraftstoffen für die Anrechnung auf die THG-Quote ausgeschlossen.

b) Absatz 2

Analog zum Energiesteuerrecht (§ 107 EnergieStV) bei ermäßigt versteuertem Heizöl wird der Inverkehrbringer verpflichtet, darauf hinzuweisen, dass die von ihm versteuerten Kraftstoffmengen ausschließlich im landgebundenen Verkehr eingesetzt werden dürfen. Diese Hinweispflicht dient dazu, dass sich sowohl der Inverkehrbringer als auch der Empfänger rechtlich auf die Abgabe und Verwendung des Kraftstoffs für landgebundene Zwecke festlegen.

Da der Inverkehrbringer sowohl der Quotenverpflichtete als auch ein nicht verpflichteter, quotengenerierender Dritter sein kann, erfasst die Regelung ausdrücklich beide Akteure.

c) Absatz 3

In Analogie zu § 37b Abs. 8 Satz 1 BImSchG i. V. m. § 37a Abs. 4 Satz 7 BImSchG bedarf es einer gesetzlichen Rechtsfolge für den Fall, dass Kraftstoffe entgegen den Vorgaben des Absatzes 1 in der Schifffahrt oder Luftfahrt Verwendung finden. Demzufolge wird ein entsprechender Verweis auf § 37a Abs. 4 Satz 7 BImSchG aufgenommen. Die Ergänzung „deren Verwendung im landgebundenen Verkehr im begründeten Zweifelsfall nicht vom Verpflichteten nachgewiesen wird“ bezweckt, dass ein Berufen auf Unkenntnis über den tatsächlichen Verbleib nicht zur Umgehung des Ausschlusses von Schiffskraftstoffen führt. Um eine Überregulierung zu vermeiden, soll diese Nachweispflicht ausschließlich bei begründeten Verdachtsmomenten zum Tragen kommen.

Empfehlung zu § 11 Abs. 2

Zur Gewährleistung der Effektivität der Regelung empfiehlt sich die Aufnahme der in Absatz 3 verankerten Hinweispflicht als Ordnungswidrigkeitentatbestand, um deren Missachtung adäquat sanktionieren zu können.

3.2 § 12 Nachweispflichten für bestimmte Kraftstoffmengen

Abs. 1

Die Regelung des Absatzes 1 lässt die unionsrechtliche Anerkennung von PoC (Proof of Sustainability) im Anwendungsbereich von FuelEU Maritime, ETS 1 sowie ReFuelEU Aviation unberührt. Die Regelung nutzt lediglich das bestehende PoC-Nachweissystem für die Nachverfolgung der Kraftstoffverwendung und beschränkt sich rein auf die Rechtsfolge für die Anrechenbarkeit von Mengen auf die nationale THG-Quote. Damit wird im vorliegenden Entwurf ein Nachweisverfahren gemäß der Ermächtigungsgrundlage (§ 37d Abs. 2 Nr. 2 BImSchG) festgelegt, ohne ein aufwendiges Neues zu schaffen, was den bürokratischen Aufwand minimiert.

Der Schiffseigner verlangt von seinem Lieferanten neben der Kopie eines Nachhaltigkeitsnachweises aus Nabisy den sogenannten Proof of Compliance (PoC) – also eine Bestätigung, dass der vorgelegte Nachhaltigkeitsnachweis exakt zur entsprechenden Lieferung gehört und die darin enthaltenen Angaben korrekt sind. Die gesamte Lieferkette ab dem Inverkehrbringer muss für die Ausstellung des PoC entsprechend zertifiziert sein; die Systeme ISCC und REDcert bieten diese Zertifizierungen an und führen hierzu jährliche Audits durch. Da nur der Inverkehrbringer Kenntnis über den dazugehörigen und in seiner Massenbilanz geführten Nachhaltigkeitsnachweis besitzt, beginnt die Ausstellung des PoC zwangsläufig bei ihm. Der PoC ist im Bereich der Luftfahrt, der Schifffahrt sowie im ETS 1 eine unverzichtbare Bedingung, damit Nachhaltigkeitsnachweise zur Anrechnung unter den jeweiligen EU-Vorschriften anerkannt werden. Die PoC-Zertifizierung gewährleistet somit eine lückenlose massenbilanzielle Nachverfolgung der erneuerbaren Kraftstoffe entlang der gesamten Lieferkette ab dem Zeitpunkt des Inverkehrbringens.

Inverkehrbringer, die einen PoC ausstellen, sind sich folglich der Relevanz der Nachhaltigkeitseigenschaften für den Abnehmer bewusst. Da der primäre Anwendungsbereich die Schifffahrt und Luftfahrt betrifft, erfolgt die Abgabe dieser Mengen im Regelfall steuerfrei; Absatz 1 greift in diesen Konstellationen folglich nicht. Sollten Mengen trotz PoC-Ausstellung versteuert abgegeben und zur Erfüllung der THG-Quote herangezogen werden, trifft den Verpflichteten oder Dritten die Nachweispflicht für deren Einsatz im landgebundenen Verkehr. Diese Fallkonstruktion ist Praxisrelevanz, da insbesondere Großunternehmen und Speditionen die Daten für ihre Nachhaltigkeitsnachweise heranziehen. Für diese spezifischen Konstellationen

wird die Fortgeltung der THG-Quotenanrechnung durch die Regelung in Absatz 1 ausdrücklich gewährleistet. Kraftstoffe, die hingegen tatsächlich in der Schifffahrt oder Luftfahrt eingesetzt werden, werden dadurch konsequent von der THG-Anrechnung ausgeschlossen.

Abs. 2

Absatz 2 definiert den PoC und verweist auf die damit verbundene Notwendigkeit einer Zertifizierung durch ein EU-anerkanntes Zertifizierungssystem.

Abs. 3

Nach Absatz 3 muss die landgebundene Kraftstoffverwendung vom Verpflichteten oder Dritten durch geeignete Nachweise belegt werden. Der Verweis auf Absatz 1 beschränkt somit auf jene Praxisfälle, in denen Kraftstoffmengen in den Verkehr gebracht (d. h. versteuert und auf die THG-Quote angerechnet) werden und für die zugleich ein PoC vom Verpflichteten oder Dritten erstellt wird.

Abs. 4

Absatz 4 regelt, dass der Verpflichtete oder Dritte im Rahmen der Jahresquotenanmeldung jene Kraftstoffmengen separat anzugeben hat, für die ein PoC ausgestellt wurde. Die Übermittlung der Empfängerdaten ermöglicht der zuständigen Behörde die Kontrolle, dass diese Kraftstoffmengen nicht außerhalb des landgebundenen Verkehrs abgegeben werden.