

Kraftstoffverbände:



unterstützt durch:



Gemeinsames Positionspapier der Kraftstoffverbände mit Unterstützung des ADAC zum Regierungsentwurf eines Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgas-minderungs-Quote (THG-Quotengesetz) vom 10.12.25

1. Anpassung der THG-Gesamtquote in 2027

Die THG-Quote sollte bereits im Jahr 2027 auf mindestens 17,5 Prozent angehoben werden. So kann der hohe THG-Übertrag aus den Jahren 2024, 2025 und 2026 – nach der zweijährigen Aussetzung der Quotenübertragung – im Jahr 2027 marktverträglich abgebaut werden.

Gleichzeitig verstetigt sich die Nachfrage nach erneuerbaren Kraftstoffen. In der Folge stabilisiert sich auch der THG-Quotenpreis und ermöglicht die Finanzierung von Investitionen in Erneuerbare Energien im Straßenverkehr.

2. Anhebung der Obergrenze für anbaubiomassebasierte Biokraftstoffe

Wir plädieren dafür, die Obergrenze stufenweise auf das unionsrechtlich zulässige Niveau von 5,8 Prozent anzuheben. Angesichts der tendenziell rückläufigen Energiemengen im Straßenverkehr ist diese Anhebung erforderlich, um die klimapolitisch angezeigte absolute Einsatzmenge anbaubiomassebasierter Biokraftstoffe in seiner Verfügbarkeit für den Verkehrssektor abzusichern und die notwendigen Mengen nicht in andere Bereiche oder den Export zu verlieren. Für diese langfristige Verfügbarkeit im Verkehr brauchen Hersteller stabile Rahmenbedingungen und Planungssicherheit (um bspw. die Anbauplanung der Feldfrüchte auf die notwendigen Energiesorten abzustimmen). Zudem entspricht dies dem Umsetzungsanspruch des Koalitionsvertrags. Bioethanol und Biodiesel als Beimischung zu herkömmlichem Benzin bzw. Diesel leisten bereits heute einen wichtigen Beitrag zur Defossilisierung. Eine zukünftig größere Bedeutung für Klimaschutz in der Bestandsflotte im Straßenverkehr ist vorausschauend zu berücksichtigen.

3. Ausgestaltung der RFNBO-Unterquote

Die RFNBO-Quote sollte so ausgestaltet sein, dass ein deutlicher Markthochlauf rückwärtskompatibler (drop-in-fähiger) E-Fuels und von erneuerbarem Wasserstoff angereizt wird. Im Referentenentwurf des BMUKN war für 2040 noch eine Quote von 12 Prozent RFNBO vorgeschlagen. Wir schlagen vor, mindestens die Forderung des Bundesrates nach einer höheren RFNBO-Quote in den Jahren 2030, 2032 und 2034 aufzugreifen.

4. In der Schifffahrt eingesetzte erneuerbare Kraftstoffe dürfen nicht auf die THG-Quote angerechnet werden

Biokraftstoffe, die eigentlich in der Schifffahrt zur Erfüllung der FuelEU Maritime-Verordnung und des ETS I eingesetzt werden, können durch ein Schlupfloch im BImSchG freiwillig versteuert und dann zusätzlich auf die THG-Quote angerechnet werden - offenbar geschieht dies schon heute. Dieses Vorgehen ist geeignet, die gesamte Architektur der THG-Quote zu beeinträchtigen sowie Marktverwerfungen hervorzurufen und muss unbedingt ausgeschlossen werden.

5. Zugang für behördliche Kontrollen bereits für 2026 vorschreiben

Behördliche Vor-Ort-Kontrollen der BLE (Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung) sind wesentlicher Bestandteil der Betrugsvermeidung. Daher sollte der Zugang für diese Kontrollen frühestmöglich, spätestens mit Inkrafttreten des Gesetzes und einer angemessenen Übergangszeit verpflichtend sein. Kontrolle bedeutet die Offenlegung aller erforderlichen Unterlagen zur Beurteilung der Produktionsanlage (Technologie, Kapazität, Rohstoffarten und -einsatz sowie der Warenströme (Massebilanzierung) und Vertrieb.

6. Anhebung der Obergrenze für die Anrechenbarkeit abfallbasierter Biokraftstoffe

Es ist vorgesehen, „mit sinkendem Energiebedarf im Verkehr die absolute Menge [abfallbasierter Biokraftstoffe] in gewissem Maße beizubehalten“. Um dieses Ziel tatsächlich zu erreichen, müsste die Obergrenze bereits ab 2026 auf 2 Prozent und bis 2040 auf 3,1 Prozent angehoben werden.

7. keine Erweiterung des Rohstoffpools für co-HVO auf Rohstoffe des Anhangs IX Teil B

Die geplante Erweiterung würde dazu führen, dass Rohstoffe, die heute zur Biodieselproduktion genutzt werden, in die co-HVO-Produktion umgeleitet werden. Dies hätte eine weniger effiziente Verwendung dieser Rohstoffe zur Folge und den Verlust der Produktion von erneuerbarem Glycerin. Unabhängig davon wird der co-HVO-Produktion durch die Aufnahme fünf neuer Rohstoffe in den Anhang IX Teil A zukünftig ausreichend Rohstoffpotenzial zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus sind Nachhaltigkeitszertifizierung und behördliche Kontrollen bei der Produktion von co-HVO in Raffinerien noch nicht ausreichend gesichert und ermöglichen dadurch großangelegten Betrug, vergleichbar mit den Importen fortschrittlicher Biokraftstoffe aus China. Daher dürfen die bestehenden Regeln für co-HVO nicht flexibilisiert werden.

Hinweis: UNITI Bundesverband EnergieMittelstand und ADAC haben hierzu eine neutrale Position.

8. biogenen Wasserstoff zur Nutzung/Anrechnung in Mineralölraffinerien zulassen

Der selektive Ausschluss biogenen Wasserstoffs in Raffinerien ist nicht unionsrechtskonform, denn Art. 25 RED III enthält keine Grundlage für eine solche Differenzierung. Der Referentenentwurf des BMUKN vom 29.10.25 ist daher europarechtlich angreifbar (zum [Rechtsgutachten](#)).

9. Doppelförderung ausschließen

Der aktuelle Entwurf des BImSchG schließt nicht wirksam aus, dass in anderen EU-Mitgliedsstaaten bereits geförderte erneuerbare Kraftstoffe hierzulande auf die Quote angerechnet werden können. Am Beispiel Biomethan veranschaulicht könnte das bedeuten, dass erneuerbare gasförmige Kraftstoffe, die etwa in Dänemark bereits eine Produktionsförderung erhalten haben, in Deutschland zusätzlich noch die Verbrauchsförderung durch die THG-Quote beanspruchen können. Eine Doppelförderung mit gravierenden Marktverwerfungen wäre die Folge. Dieses Schlupfloch ist daher im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu schließen durch eine entsprechende Anpassung von §37 Abs. 8 BImSchG.

10. Änderung der 10. BImSchV zur Flexibilisierung der Schutzsortenregelung von Kraftstoffen

Die gesetzliche Verpflichtung, an jeder Tankstelle Super E5 vorhalten zu müssen, sollte auf Super E10 übergehen. Die derzeitigen Vorgaben blockieren wertvolle Tank- und Lagerinfrastrukturen und begrenzen damit die Ausweitung des Angebots nicht-fossiler Kraftstoffe.

Dabei liegt die Notwendigkeit höherer Beimischungen erneuerbarer Kraftstoffe zur Defossilisierung der Bestandsflotte auf der Hand. Eine Flexibilisierung – wie sie auch die Fachausschüsse der Länder im Bundesrat und die Mineralölwirtschaft vorgeschlagen hatten (vgl. Bundesrats-Drucksache [621/1/23](#)) – würde den notwendigen Spielraum schaffen, um die Beimischungsanteile von Biokraftstoffen (z. B. durch Super E10 als flächendeckendem Standard) signifikant zu steigern und den Markthochlauf künftiger Lösungen wie Super E20 vorzubereiten. Trotz Wegfalls der Schutzsortenregelung wird weiterhin ein flächendeckendes Angebot eines freigegebenen Kraftstoffs für die geringe Anzahl der Fahrzeuge zur Verfügung stehen, die nicht auf Super E10 zurückgreifen können. Für die unionsrechtliche Absicherung höherer Ethanolbeimischungen wie Super E20 ist parallel eine entsprechende Anpassung der Kraftstoffqualitätsrichtlinie (FQD) auf EU-Ebene erforderlich.

Hinweis: MVaK Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe hat hierzu eine neutrale Position.

11. Zügiger Abschluss des Gesetzgebungsprozesses

Die Regelungen des Gesetzes werden rückwirkend für das gesamte Jahr 2026 gelten. Steuerliche Inverkehrbringer von Kraftstoffen sind somit darauf angewiesen, möglichst frühzeitig die geltenden neuen Regulierungsvorgaben erfüllen zu können. Wir bitten daher, dass der Gesetzgebungsprozess ohne Verzögerungen abgeschlossen wird.

Berlin, 24.02.2026

Kontaktaten für Rückfragen:

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e. V.

Jägerstraße 6 · 10117 Berlin

T. (030) 755 414-300

politik@uniti.de

www.uniti.de

Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V.

Am Weidendamm 1 A

10117 Berlin

Tel +49 (0)30 – 72 62 59 20

info@biokraftstoffverband.de

www.biokraftstoffverband.de