

## Umsetzung der RED III in nationales Recht – Ambitionierte Ausgestaltung für mehr Klimaschutz im Verkehr

Am 31. Oktober 2023 wurde im Amtsblatt der Europäischen Union die überarbeitete Fassung ([Richtlinie EU 2023/2413](#)) der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED, [Richtlinie \(EU\) 2018/2001](#)) veröffentlicht. Diese muss durch die Mitgliedsstaaten bis spätestens 21. Mai 2025 in nationales Recht umgesetzt werden. Durch die neuerliche Überarbeitung der RED wurden das übergeordnete Ziel des Anteils erneuerbarer Energien in den europäischen Mitgliedsstaaten weiter angehoben sowie die Vorgaben für einzelne Sektoren spezifiziert.

BAYERNOIL begrüßt das neue verbindliche Ziel von 42,5 % erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch der EU bis 2030, ebenso wie die ambitionierte Ausgestaltung des Verkehrssektorziels in Form eines Mindestanteils von 29 % Erneuerbarer am Endenergieverbrauch oder einer Senkung der Treibhausgasintensität im Verkehr um mindestens 14,5 %. Ebenso unterstützt BAYERNOIL den kombinierten Mindestanteil von 5,5 % an fortschrittlichen Biokraftstoffen und RFNBO im Verkehrssektor bis 2030.

Die Implementierung der Richtlinie auf nationaler Ebene sollte möglichst zeitnah erfolgen, um regulatorische Klarheit für die betroffenen Branchen zu schaffen. Auch sollte eine Perspektive für den Zeitraum nach 2030 aufgezeigt werden, um Investitionssicherheit für die Unternehmen zu gewährleisten. Schließlich plädiert BAYERNOIL für eine **ambitionierte Umsetzung im Sinne einer deutlichen Erhöhung des bisher in § 37a BImSchG vorgeschriebenen Pfads zur Treibhausgasemissionsminderung**. Wie zuvor bei der Umsetzung der RED II, sollte Deutschland auch dieses Mal seiner Vorreiterrolle unter den EU-Mitgliedsländern gerecht werden, und eine Übererfüllung der EU-Mindestziele anstreben. Die Übererfüllung der Treibhausgaseminderungs-Quote (THG-Quote) in den letzten Jahren zeigt, dass dies absolut vertretbar ist und von den Inverkehrbringern geleistet werden kann.

Darüber hinaus erachtet BAYERNOIL bei der anstehenden Implementierung der RED III insbesondere die folgenden Aspekte als relevant:

### 1. Gleiche Einsatzmöglichkeiten für nachhaltigen biogenen Wasserstoff<sup>1</sup> und RFNBO

Derzeit ist laut RED III (Art. 25) und BImSchG (§37a Abs. 5 Nr. 6-8) die Anrechnung von RFNBO auf die THG-Quote durch drei Optionen möglich: (1) das Inverkehrbringen von RFNBO, (2) den Einsatz als Zwischenprodukt zur Produktion konventioneller (und künftig Bio-) Kraftstoffe sowie (3) RFNBO, die in einem raffinerietechnischen Verfahren gemeinsam mit mineralölstämmigen Ölen verarbeitet werden (Co-Processing). Für biogenen Wasserstoff sind nur zwei der drei Optionen möglich; der Einsatz von biogenem Wasserstoff als Zwischenprodukt ist bislang nicht auf die THG-Quote anrechenbar. BAYERNOIL plädiert dafür, dies im Zuge der RED III Umsetzung aufzunehmen und so eine Gleichstellung der Einsatzmöglichkeiten von biogenem Wasserstoff und RFNBO zu erzielen.

Die Befürchtung, dass mit dieser Option der Aufbau von Elektrolyse-Kapazitäten gefährdet werden könnte, ist nichtzutreffend. So bleibt der Einsatz von RFNBO allein durch den Multiplikator von 3 (im

---

<sup>1</sup> Gemeint ist biogener Wasserstoff aus fortschrittlichen Rohstoffen gemäß Annex IX Teil A der RED II

Vergleich zum Multiplikator 2 bei biogenem Wasserstoff) eine attraktive Erfüllungsoption für die THG-Quote. Dennoch sind mit Blick auf die ambitionierten Verkehrssektorziele der RED III weitere Dekarbonisierungstechnologien erforderlich. Der Raffinerie-Einsatz fortschrittlicher biogener Rest- und Abfallstoffe kann in Kombination mit RFNBO entscheidend zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor beitragen: In der BAYERNOIL-Raffinerie könnte der kombinierte Einsatz von grünem und biogenem Wasserstoff bereits kurzfristig den im Raffineriebetrieb benötigten fossilen Wasserstoff vollständig ersetzen.

Dabei handelt es sich zugleich um eine regionale Erfüllungsoption. Denn die Herstellung von biogenem Wasserstoff lohnt sich nur, sofern Rohstoffe aus der Umgebung, etwa Abfälle und Reststoffen aus der Forstwirtschaft, zum Einsatz kommen. Insbesondere vor dem Hintergrund der mit Unsicherheit behafteten großen Mengen an importierten Biokraftstoffen und nicht-überprüfbaren UER-Maßnahmen<sup>2</sup>, die in den vergangenen Jahren möglicherweise auf die THG-Quote angerechnet wurden, sollten vorhandene nationale Erfüllungsoptionen nicht aus dem Fokus geraten, deren Einhaltung der Nachhaltigkeits- und Treibhausgaseinsparungskriterien konsequent überprüft werden können.

## **2. Aufnahme des Flug- und Schiffsverkehrs in die THG-Quote**

Durch die Verabschiedung der ReFuelEU Aviation und der FuelEU Maritime Regulierung auf europäischer Ebene wurden ambitionierte Ziele für die Dekarbonisierung des Luft- und Seeverkehrs verabschiedet und die bestehenden Vorgaben der RED II/III weiter spezifiziert. Um eine erfolgreiche und zeitnahe Implementierung der Vorgaben für den Luft- und Seeverkehr zu gewährleisten, sollte daher im Zuge einer Reform der THG-Quote eine Ausweitung des bestehenden Mechanismus auf diese Sektoren erwogen werden, sodass dieses Instrument den kompletten Verkehrssektor adressiert.

Insbesondere Rest- und Abfallstoffe, wie in Annex IX Teil A der RED II definiert, können hierbei eine entscheidende Rolle spielen. Um dafür Sorge zu tragen, dass bei der Produktion von Biokraftstoffen vorrangig Rest- und Abfallstoffe genutzt werden, sollte der Einsatz dieser Ausgangsstoffe für eine hochwertige energetische Verwertung zusätzlich unterstützt werden. Eine Möglichkeit, deren Einsatz anzureizen, wäre eine gezielte Förderung der Produktion von Sustainable Aviation Fuels (SAF) aus Rest- und Abfallstoffen, wie sie zur Zielerfüllung innerhalb der ReFuelEU Aviation vorgesehen ist. Hier könnten positive Impulse durch die Verankerung einer entsprechenden Sub-Quote gesetzt werden.

## **3. Anrechnung von Recycled Carbon Fuels ermöglichen**

Bereits in der RED II wurde den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit eingeräumt, auch Recycled Carbon Fuels (RCFs) als Erfüllungsoption für die Anrechnung auf das Verkehrssektorziel zuzulassen. Diese Option wurde bei der nun erfolgten Revision der 37. BImSchV jedoch nicht berücksichtigt. Die Erweiterung der 37. BImSchV um die Möglichkeit des Einsatzes von RCFs würde die Chance bieten, Stoffströme effizienter zu nutzen sowie Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu verringern. Insbesondere vor dem Hintergrund steigender Bedarfe an nachhaltigen Kraftstoffen sollte im Zuge der Umsetzung der RED III die Anrechnung von Recycled Carbon Fuels auf die THG-Quote ermöglicht werden.

---

<sup>2</sup> Wie der Medienberichterstattung der letzten Wochen und Monate zu entnehmen ist, gibt es den Verdacht, dass fälschlicherweise als „fortschrittlich“ deklarierte Biodieselmengen aus China nach Deutschland importiert und auf die THG-Quote angerechnet wurden. Auch diverse UER-Projekte stehen unter Betrugsverdacht. Beides torpediert den Mechanismus und die Lenkungswirkung der THG-Quote.