

Ergänzende En2x-Position zum Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote des BMUKN vom 19.06.2025:

Dringende Bitte um Klarstellung der Anforderungen an die THG-Minderungsverpflichtung für das Jahr 2026

Präambel:

Im Rahmen der Verbändeanhörung zum o.g. Referentenentwurf hat sich en2x intensiv mit Vorschlägen für eine praxismgerechte Ausgestaltung der geplanten Vorgaben zur Fortschreibung der THG-Minderungsquote beteiligt ([Link zur Stellungnahme](#)). Herzlichen Dank für diese Möglichkeit zur Stellungnahme. Gerne stehen wir als Ansprechpartner zur Diskussion der en2x-Position und der dahinterliegenden Motivation bereit.

En2x begrüßt ausdrücklich, dass sich die Bundesregierung eine nun zügige Umsetzung der RED 3 Vorgaben für den Verkehrssektor zum Ziel gesetzt hat und ein Inkrafttreten der neuen Vorgaben für den 01. Januar 2026 plant. Dieses ambitionierte Vorhaben birgt allerdings das Risiko, dass die Vorgaben erst zu einem späteren als dem geplanten Zeitpunkt in Kraft treten können, da unseres Wissens neben dem parlamentarischen Verfahren auch die dreimonatige EU-Notifizierungsfrist eingehalten werden muss. Für die en2x-Mitgliedsfirmen ist es äußerst wichtig, rechtzeitig vor Beginn des Jahres 2026 zumindest Gewissheit über die Anforderungen an die Erfüllung der THG-Quotenvorgaben für das Jahr 2026 zu haben. Insbesondere zu den folgenden Aspekten wird eine rechtzeitige Klarstellung benötigt, um Verunsicherungen im Markt zu vermeiden, die aus dem Risiko der möglichen Non-Compliance, höheren Kosten zur Erfüllung und Vertrauensverlust in das Handelssystem resultieren könnte. Wie in dem Schreiben von Sts. Flasbarth vom 15.09.2025 zur Nationalen PtL-Quote für den Luftverkehr beschrieben, werden bereits im Herbst Verträge über die Bereitstellung erneuerbarer Kraftstoffe für das kommende Jahr geschlossen. Aus diesem Grund benötigen die Marktteilnehmer dringend Klarheit die über rechtlichen Rahmenbedingungen im Jahr 2026.

1. Rechtzeitige Regelung zur Fortschreibung der THG-Quote für 2026

Die verpflichteten Unternehmen benötigen **nun schnellstmöglich Klarheit darüber, welche Anforderungen an die Erfüllung der THG-Quote im Jahr 2026 gestellt werden**. Es muss dringend klargestellt werden:

- Ob und inwieweit werden die Sektoren Luftfahrt und die Schifffahrt in die THG-Quote einbezogen?
- Falls das nicht der Fall ist, welche Vorgaben gelten dann für die Luftfahrt und die Schifffahrt?
- Erfolgt in diesem Fall eine Anpassung der geplanten THG-Quotenverpflichtung für den Straßenverkehr?
- Gelten die Vorgaben der RFNBO-Unterquote bereits im Jahr 2026 und falls ja, welche Sektoren werden in die Bemessungsgrundlage einbezogen?

Ohne zu wissen, welche Quotenanforderungen gelten, sind Erfüllungskosten und benötigte Mengen nicht absehbar. Das kann zu unsicheren Vertragswerken, höheren Risikoprämien und letztlich höheren Kosten für den gesamten Standort Deutschland führen. Investitionen in Raffinerien, Importinfrastruktur oder neue Erfüllungsoptionen könnten zurückgestellt werden.

Besonders kritisch ist die Unsicherheit bei den Sektoren Luft- und Schifffahrt. Wenn unklar bleibt, ob diese in die Quote einbezogen werden, entstehen Wettbewerbsverzerrungen: Beispielsweise könnten Anbieter im Ausland bereits langfristige Verträge über erneuerbare Kraftstoffe zur Erfüllung der ReFuelEU Aviation-Vorgaben abschließen, während deutsche Unternehmen abwarten müssen, bis klar ist, ob die Anforderungen des THG-Quotenregimes on top zu den Vorgaben der ReFuelEU Aviation zu berücksichtigen sind.

Die geplante Einbeziehung der Luftfahrt in die THG-Quote sehen die en2x-Mitgliedsfirmen äußerst kritisch, da unterschiedliche Verpflichtungen für die verschiedenen Marktteilnehmer entstehen. Die Luftfahrt muss daher aus dem Regelungsregime der THG-Minderungsverpflichtung ausgenommen werden. Im Bereich der Schifffahrt würde eine nationale THG-Quote, die deutlich ambitionierter als das Verpflichtungsniveau der Nachbarländer (wie den Niederlanden, Belgien) ausfällt, sehr wahrscheinlich zu einer Verlagerung von Betankungen in die Nachbarländer führen. Daher ist eine Anpassung des THG-Quotenpfads an die FuelEU Maritime bzw. an die Regelungen der Nachbarstaaten notwendig.

Wichtig ist zudem: Auch wenn die Luftfahrt nicht in den Regelungsbereich des THG-Quotenregimes einbezogen wird, braucht es eine eindeutige Definition des Verpflichteten, damit die Anforderungen der ReFuelEU Aviation rechtssicher erfüllt werden können.

2. Doppelanrechnung fortschrittlicher Biokraftstoffe

En2x kann die Abschaffung der Doppelanrechnung für fortschrittliche Biokraftstoffe ab 2026 nachvollziehen.

Wichtig ist, dass nun schnell eine Bestätigung bzgl. der Ausgestaltung von Übergangsregelungen gibt: Für fortschrittliche Biokraftstoffe, die ein Verpflichteter im Jahr 2025 in den Verkehr gebracht hat bzw. noch bringt, muss die Möglichkeit der Inanspruchnahme der doppelten Anrechnung noch gegeben sein. Diese kann er jedoch erst mit der Erstellung der Jahresquotenanmeldung im Folgejahr, d.h. im Jahr 2026, geltend machen. Weiterhin müssen die ausgesetzten Übertragungen der Übererfüllungen der Verpflichtungsjahre 2024 und 2025 unverändert im Verpflichtungsjahr 2027 geltend gemacht werden können.

Es gilt zu beachten: Wenn es keine Übergangsregelung gibt und Nachweise rückwirkend entwertet werden, stellt das einen Eingriff in bereits abgeschlossene Geschäfte dar.