

Stellungnahme

19. Februar 2026

Stellungnahme des bft Bundesverband Freier Tankstellen und unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e. V. zum Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote)

1. Zusammenfassung der bft-Position

Der bft Bundesverband Freier Tankstellen e. V. begrüßt grundsätzlich die Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote als zentrales Instrument zur Emissionsminderung im Verkehrssektor. Aus Sicht der mittelständisch geprägten Tankstellenbranche ist jedoch entscheidend, dass die regulatorischen Rahmenbedingungen marktgerecht, realistisch umsetzbar und rechtssicher ausgestaltet werden.

Vor diesem Hintergrund sieht der bft insbesondere folgenden Anpassungsbedarf:

1. **Keine weitere Anhebung der THG-Quote für 2027 über 16 % hinaus** - eine darüberhinausgehende Anhebung würde die Marktrealitäten verkennen und zu erheblichen Kostenrisiken führen.
2. **Anpassungsmechanismus praxistauglich ausgestalten** - der vorgesehene Mechanismus zur Quotenanpassung sollte transparent, nachvollziehbar und marktschonend ausgestaltet werden. § 37h RegE ist um klare Schwellenwerte, verbindliche Bandbreiten und frühzeitige Transparenzpflichten zu ergänzen, damit Quotenanpassungen planbar und marktverträglich erfolgen.
3. **Mehrfachanrechnung und Doppelförderung wirksam ausschließen** - die vorgesehenen Regelungen sollten präzisiert werden, um Wettbewerbsverzerrungen und Missbrauch wirksam zu verhindern. § 37i RegE (Unionsdatenbank) ist für die Übergangsphase so zu fassen, dass eine Anrechnung nur bei nachweislich erfolgter Eintragung zulässig ist (ohne Eintragung keine Anrechnung).
4. **Betrugsprävention stärken und Vollzug sichern** - vor-Ort-Kontrollen müssen rechtssicher, praktikabel und mit angemessenen Übergangsregelungen umgesetzt werden. Erfüllungsoptionen sollten nur anerkennungsfähig sein, wenn für die entsprechende Menge weder eine parallele Anrechnung noch eine anderweitige Förderung erfolgt ist.
Liegt ein solcher Nachweis nicht vor, **ist die Anrechnung auszuschließen.**

5. **Hochlauf neuer Technologien realistisch ausgestalten** - insbesondere bei RFNBO und Wasserstoff ist eine am tatsächlichen Markthochlauf orientierte Regulierung erforderlich.

2. Bedeutung der THG-Quote für den Mittelstand

Die THG-Quote ist das zentrale Steuerungsinstrument für den Markthochlauf klimafreundlicher Kraftstoffe. Für die mittelständisch geprägte Tankstellenbranche hat sie unmittelbare Auswirkungen auf:

- Beschaffungskosten für Kraftstoffe
- Preisgestaltung gegenüber Endkunden
- Investitionsentscheidungen in Infrastruktur und neue Produkte
- Wettbewerbsfähigkeit gegenüber integrierten Marktakteuren

Fehlsteuerungen im System wirken sich daher unmittelbar auf die wirtschaftliche Stabilität freier Tankstellenbetreiber aus. Vor diesem Hintergrund kommt einer realistischen und verlässlichen Ausgestaltung der Quote besondere Bedeutung zu.

3. Keine weitere Anhebung der THG-Quote für 2027

Der Regierungsentwurf sieht für das Jahr 2027 eine THG-Quote von **16 %** vor. Diese Zielmarke ist vor dem Hintergrund der aktuellen Marktsituation bereits ambitioniert.

Eine darüberhinausgehende Anhebung – etwa auf 17,5 % – würde aus Sicht des bft zu erheblichen Risiken führen. Eine Erhöhung in 2027 würde den Quotendruck in einem Jahr bündeln, in dem die Verfügbarkeit zusätzlicher Erfüllungsoptionen (insb. fortschrittliche Biokraftstoffe/RFNBO) absehbar begrenzt ist. In einem mengengesteuerten System führt dies zu Preisaufschlägen im Quotenhandel, die regelmäßig entlang der Lieferkette bis zum Endverbraucher durchgereicht werden.

Der bft spricht sich daher ausdrücklich dafür aus, die im Regierungsentwurf vorgesehene Quote von 16 % für 2027 beizubehalten und von einer weiteren Anhebung abzusehen.

Sollte im weiteren Gesetzgebungsverfahren dennoch eine Anhebung der Quote auf 17,5 % erfolgen, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, ist dies aus Sicht des bft nur unter flankierenden Maßnahmen vertretbar, die die Marktverfügbarkeit zusätzlicher Erfüllungsoptionen sicherstellen und Preisverwerfungen begrenzen. Hierzu zählen die Sicherstellung ausreichender Mengen an nachhaltigen Erfüllungsoptionen, geeignete Flexibilitätsmechanismen innerhalb des Quotensystems sowie eine verlässliche und planbare Ausgestaltung des Anpassungsmechanismus.

4. Mehrfachanrechnung und Doppelförderung vermeiden

Ein funktionierendes THG-Quotensystem setzt voraus, dass Emissionsminderungen nur einmal angerechnet werden. Der Entwurf sieht hierfür unter anderem die Nutzung der

Unionsdatenbank vor. Diese stellt grundsätzlich ein geeignetes Instrument dar, um Mehrfachanrechnungen zu verhindern.

Gleichwohl bestehen aus Sicht des bft weiterhin offene Fragen hinsichtlich:

- des Zeitpunkts der vollständigen Einsatzfähigkeit der Unionsdatenbank,
- der praktischen Umsetzung und Kontrolle grenzüberschreitender Stoffströme,
- der Vermeidung von Doppelförderung in verschiedenen nationalen Systemen.

Der bft regt an, in § 37 Abs. 8 BImSchG klarzustellen, dass Erfüllungsoptionen nur dann anerkennungsfähig sind, wenn für dieselbe Menge/THG-Minderung keine parallele Anrechnung oder Förderung in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem anderen verpflichtenden System erfolgt. Für die Praxis könnte dies durch eine Negativerklärung des Inverkehrbringers (mit Bußgeld-/Sanktionsbewehrung) sowie einen risikobasierten Abgleich (Stichproben) flankiert werden. § 37i RegE (UDB-Eintragung) ist hierfür der zentrale Vollzugshebel, muss aber für die Übergangsphase („sobald UDB in Betrieb“) mit einer belastbaren Ersatzlogik ergänzt werden.

5. Anpassungsmechanismus praxistauglich ausgestalten

Der im Entwurf vorgesehene Mechanismus zur Anpassung der THG-Quote ist grundsätzlich sinnvoll, bedarf jedoch einer klareren Ausgestaltung. Insbesondere ist derzeit unklar, ab welchen Schwellenwerten eine Anpassung erfolgt, in welchem Umfang die Quote angepasst wird und mit welchem zeitlichen Vorlauf dies geschieht.

§ 37h RegE muss daher um

- einen klaren Schwellenwert, ab dem eine Anpassung ausgelöst werden kann,
- eine begrenzende Bandbreite („Sicherheitskorridor“) zur Vermeidung sprunghafter Quotenänderungen sowie
- eine frühzeitige Vorab-Transparenz ergänzt werden (z. B. indikative Veröffentlichung bereits zur Jahresmitte), um Investitionen und Preisbildung planbar zu halten.

6. Betrugsprävention und Vollzug stärken

Die Integrität des THG-Quotensystems ist eine zentrale Voraussetzung für seine Akzeptanz und Wirksamkeit. Der Entwurf sieht vor, dass erneuerbare Kraftstoffe nur dann angerechnet werden können, wenn entsprechende Vor-Ort-Kontrollen möglich sind. Dieses Ziel wird ausdrücklich unterstützt.

Zur Sicherung eines einheitlichen Vollzugs sollte im Verordnungsvollzug ein bundeseinheitlicher Prüfkatalog (inkl. Mindest-Dokumentenliste, z.B. Kapazität, Rohstoffe, Mass-Balance, Energieeinsatz, Abnehmerketten etc.) etabliert werden. Maßgeblich sollte das Prinzip gelten: ohne Kontrollzugang keine Anrechenbarkeit („no credit, no access-Prinzip“). Übergangsregelungen sind so zu fassen, dass bestehende Lieferketten nicht abrupt reißen, zugleich aber ab einem klaren Stichtag nur noch kontrollfähige Anlagen beliefungsfähig sind. Zudem ist sicherzustellen, dass die zuständigen Behörden personell und organisatorisch

in der Lage sind, die Kontrollen wirksam umzusetzen. Eine zu kurzfristige oder uneinheitliche Umsetzung könnte ansonsten zu erheblichen Marktverwerfungen führen.

7. Realistischer Hochlauf von RFNBO und Wasserstoff

Der Hochlauf strombasierter Kraftstoffe (RFNBO) und von Wasserstoff ist ein zentrales Element der Energiewende im Verkehr. Der im Entwurf vorgesehene Einstieg in eine RFNBO-Mindestquote stellt hierfür einen wichtigen Impuls dar. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass sich diese Technologien derzeit noch in einer frühen Marktphase befinden. Der Hochlauf ist abhängig von dem Ausbau erneuerbarer Stromerzeugung, der Verfügbarkeit von Elektrolysekapazitäten und geeigneter Infrastruktur und Importmöglichkeiten.

Die RFNBO-Unterquote sollte daher flexibel ausgestaltet werden, an die tatsächliche Verfügbarkeit gekoppelt sein und Übertragungs- und Flexibilitätsmechanismen enthalten. Insbesondere sollten Übertragungsmechanismen (Banking und Borrowing) sowie ein temporärer Aussetzungsmechanismus vorgesehen werden, falls die erforderlichen Mengen am Markt nicht verfügbar sind.

Zugleich ist eine technologieoffene Ausgestaltung sicherzustellen. Soweit der RegE bzw. der untergesetzliche Vollzug bestimmte Wasserstoffpfade in Raffinerien selektiv ausschließt, muss dies unionsrechtlich überprüft werden. Maßgeblich ist, dass die Anrechnung an objektive Nachhaltigkeits- und THG-Kriterien gebunden wird und nicht an den Einsatzort. Ein pauschaler Ausschluss einzelner Produktionspfade würde die Effizienz des Systems verringern und muss vermieden werden.

8. Flankierende Maßnahme: Schutzsortenregelung überprüfen

Flankierend regen wir an, die Schutzsortenregelung in der 10. BImSchV zu flexibilisieren, indem die Vorhaltepflcht so angepasst wird, dass E5 weiterhin verfügbar bleibt, jedoch nicht an jeder Tankstelle zwingend als eigene Sorte vorgehalten werden muss (z. B. Absicherung über ein alternatives Angebot im Sortiment). Die bestehende Verpflichtung zur Vorhaltung von E5-Kraftstoff schränkt die Flexibilität beim Einsatz erneuerbarer Komponenten ein. Eine Flexibilisierung könnte dazu beitragen, den Einsatz erneuerbarer Komponenten zu erleichtern und das System insgesamt effizienter auszugestalten.

9. Konkrete Änderungs- und Vollzugsvorschläge zusammengefasst

Zur Sicherstellung einer praxistauglichen und rechtssicheren Ausgestaltung des THG-Quotensystems regt der bft folgende Anpassungen an:

- § 37h RegE (Anpassungsmechanismus): Ergänzung um klare Schwellenwerte für die Auslösung von Anpassungen, die Festlegung eines Anpassungskorridors sowie eine frühzeitige Veröffentlichung indikativ verfügbarer Daten. Anpassungen sollten mit einem angemessenen zeitlichen Vorlauf wirksam werden.
- § 37i RegE (Unionsdatenbank): Klarstellung, dass eine Anrechnung nur bei vollständiger und prüffähiger Eintragung

zulässig ist („ohne Eintragung keine Anrechnung“). Für die Übergangsphase sind alternative Nachweis- und Kontrollmechanismen vorzusehen.

- § 37 Abs. 8 BImSchG (Mehrfachanrechnung/Doppelförderung):
Klarstellung, dass Erfüllungsoptionen nur anerkennungsfähig sind, wenn für dieselbe Menge keine parallele Anrechnung oder Förderung in einem anderen System erfolgt. Die Nachweispflicht sollte beim Inverkehrbringer liegen; bei fehlendem Nachweis ist die Anrechnung auszuschließen.
- Vor-Ort-Kontrollen (Verordnungsvollzug):
Einführung eines bundeseinheitlichen Prüfkatalogs einschließlich Mindest-Dokumentationsanforderungen. Die Anrechenbarkeit sollte davon abhängig gemacht werden, dass der Zugang zu Vor-Ort-Kontrollen jederzeit gewährleistet ist.
- RFNBO-Unterquote:
Einführung von Flexibilitätsmechanismen (Banking und Borrowing) sowie eines temporären Aussetzungsmechanismus für den Fall unzureichender Marktverfügbarkeit.