Downloaded from Blogs on 03.11.2026 09:38

Auf ein Watt Blog

By PwC Deutschland | 22 September 2025

Referentenentwurf zur Umsetzung der RED III – Weichenstellung für die Treibhausgasminderungsquote bis 2040

Mit dem neuen Referentenentwurf zur Umsetzung der RED III-Richtlinie setzt die Bundesregierung einen ambitionierten Rahmen für die Treibhausgasminderungsquote im Verkehrssektor bis 2040.

Downloaded from Blogs on 03.11.2026 09:38

Mit dem am 19. Juni 2025 veröffentlichten Referentenentwurf zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) setzt die Bundesregierung die Vorgaben der novellierten EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III, RL (EU) 2023/2413) in nationales Recht um. Der Entwurf sieht eine ambitionierte Fortschreibung der THG-Quote bis 2040 vor und adressiert zahlreiche Detailfragen zur Anrechenbarkeit erneuerbarer Kraftstoffe und zur Harmonisierung mit weiteren EU-Vorgaben, insbesondere der ReFuelEU Aviation-Verordnung. Ziel ist es, die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen und die Netto-Treibhausgasneutralität bis 2045 sicherzustellen.

Kernstück des Entwurfs ist die Fortschreibung und deutliche Anhebung der THG-Quote, die Kraftstoffanbieter zur Minderung der Treibhausgasemissionen ihrer Kraftstoffe verpflichtet. Die Quote wird bis 2040 schrittweise auf 53 Prozent erhöht, was nach der Berechnungsmethode der RED III einem Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch im Verkehr von über 77 Prozent entspricht.

Die Verpflichtung zur Quotenminderung gilt künftig für alle Anbieter fossiler Kraftstoffe im Land- und Luftverkehr. Damit entfällt die bisherige gesonderte Quote für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs im Flugverkehr. Stattdessen wird eine allgemeine Quote für alle Verkehrsbereiche eingeführt. Anbieter, die ausschließlich Flugturbinenkraftstoff in Verkehr bringen, sind von der nationalen THG-Quotenpflicht ausgenommen, da sie bereits den EU-weit einheitlichen Vorgaben der ReFuelEU Aviation-Verordnung unterliegen. Diese Ausnahme führt jedoch in ihrer jetzigen Konzeption zu Nachteilen für Multi-Fuel-Anbietern, die eine breite Palette von Energieträgern anbieten. Denn diese würden sowohl den Quotenvorgaben der ReFuelEU Aviation-Verordnung als auch der nationalen Quotenregelung unterliegen. Für den Schiffsverkehr wird eine eigenständige Quotenregelung geschaffen, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Im Sinne der Umweltintegrität und zur Vermeidung von negativen Landnutzungsänderungen werden die Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Palmöl, Sojaöl sowie Reststoffen der Palmölproduktion auf die Treibhausgasminderungsquote im Sinne einer Erfüllungsoption beendet. Auch Biokraftstoffe aus Rohstoffen mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderung sind künftig ausgeschlossen. Erneuerbare Kraftstoffe sind zudem nur noch anrechenbar, wenn Vor-Ort-Kontrollen durch staatliche Kontrolleure möglich sind – eine Maßnahme, die der Betrugsprävention und der Sicherstellung der Nachhaltigkeit dient.

Der Entwurf sieht erstmals eine jährliche Mindestquote für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs – wie etwa grünen Wasserstoff oder synthetische Kraftstoffe – vor (§ 3a der 37. BImSchV des Referentenentwurfs). Diese steigt von 0,1 Prozent im Jahr 2026 auf 12 Prozent im Jahr 2040. Die Mehrfachanrechnung dieser Kraftstoffe, die in der Anfangsphase den Markthochlauf unterstützen soll, wird schrittweise reduziert, sodass mit zunehmender Marktreife der reale Einsatz dieser Kraftstoffe im Verkehrssektor steigt.

Die Zertifizierung erneuerbarer Kraftstoffe wird an die geänderten EU-Vorgaben angepasst. Zertifizierungsstellen müssen künftig akkreditiert sein und unterliegen strengeren Dokumentations- und Kontrollpflichten. Die Einbindung der von der EU-Kommission betriebenen Unionsdatenbank wird verpflichtend, um die Nachverfolgbarkeit und Vermeidung von Doppelanrechnungen zu gewährleisten.

Downloaded from Blogs on 03.11.2026 09:38

Kraftstoffanbieter müssen künftig ihre in Verkehr gebrachten Mengen und die damit verbundenen Treibhausgasemissionen nicht nur an die nationale Behörde, sondern auch an die Unionsdatenbank melden. Die Evaluierung der Gesetzesänderung ist erstmals für 2028 vorgesehen.

Bei Nichteinhaltung der Quotenpflichten oder Verstößen gegen die neuen Dokumentations- und Kontrollvorgaben drohen Abgaben und Bußgelder. Die Sanktionsmechanismen wurden im Vergleich zur bisherigen Rechtslage deutlich verschärft.

Mit dem Referentenentwurf wird die Treibhausgasminderungsquote zu einem zentralen Steuerungsinstrument der deutschen und europäischen Klimapolitik im Verkehrssektor weiterentwickelt. Die ambitionierte Fortschreibung bis 2040, die Einführung von Mindestanteilen für erneuerbare Kraftstoffe und die strengen Nachhaltigkeitsanforderungen stellen die Weichen für einen tiefgreifenden Transformationsprozess. Dies bedeutet einerseits mehr Planungssicherheit, andererseits aber auch erhöhte Anforderungen an Compliance, Dokumentation und Nachweisführung.

Das Inkrafttreten ist für Anfang 2026 geplant, wobei fraglich ist, ob dieser ambitionierte Zeitplan in Anbetracht der weitreichenden Änderungen, die das Vorhaben mit sich bringt, tatsächlich gehalten werden kann. Unternehmen sollten sich frühzeitig mit den neuen Anforderungen vertraut machen und ihre Prozesse entsprechend anpassen. Sprechen Sie uns bei Fragen hierzu gerne an.

Ansprechpartner

Matthias Stephan

Zu weiteren PwC Blogs

Keywords

Emissionen (Treibhausgase), Energieversorgungsunternehmen, Energiewende, erneuerbare Energien

Contact



Folker Trepte
München
folker.trepte@pwc.com



Peter Mussaeus
Düsseldorf
peter.mussaeus@pwc.com