

# WKO-Positionspapier zur nationalen Umsetzung der RED III für den Verkehr

Mit der nationalen Umsetzung der RED III für den Verkehr hat Österreich die Chance, einen technologieoffenen, effektiven und nachhaltigen Rahmen für die Energiewende zu setzen. In diesem Positionspapier wird dargelegt, welche wesentlichen Punkte aus Sicht der Wirtschaft zu berücksichtigen wären, wie Erfahrungen einfließen und - unter Einbeziehung der relevanten Wirtschaftsteilnehmer - laufend fortentwickelt werden können.

27.10.2025

## Einleitung

Mobilität ist für moderne Gesellschaften in ihren verschiedenen Ausprägungen unverzichtbar und stellt einen Teil der Daseinsvorsorge dar. Gleichzeitig ist der Verkehr aber auch für einen wesentlichen Teil der Emissionen von Treibhausgasen (THG) verantwortlich. Die Emissionen im Verkehr zu senken, hat für politische Entscheidungsträger höchste Priorität. Zwar wird die Elektrifizierung von Fahrzeugen langfristig einen wesentlichen Beitrag zur Lösung des Problems leisten. Es wird jedoch noch einige Zeit dauern, bis sie sich mehrheitlich auf unseren Straßen durchgesetzt hat. Um die Klimaziele für 2030 zu erreichen, müssen aber schon heute die Emissionen deutlich gesenkt werden.

Die überarbeitete Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) ist am 20.11.2023 in Kraft getreten und musste bis zum 21.05.2025 von den EU-Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt sein. Bisher ist die Umsetzung noch nicht erfolgt. Die Richtlinie zielt darauf ab, den Anteil an erneuerbaren Energien am Bruttoenergieverbrauch der Europäischen Union (EU) bis 2030 auf mindestens 42,5% zu erhöhen, mit einer Empfehlung, diesen Anteil auf 45% zu steigern. Die RED III baut bei ihrem Verständnis von Verkehr auf der Energiestatistik auf, die folgende Sektoren zum Verkehr zählt: Straße, Schiene (inkl. U-Bahnen, Straßenbahnen), Binnenschiffe, Inlandsluftverkehr, Transport in Rohrfernleitungen und sonstigen Landverkehr (z.B. Seilbahnen).

Nachhaltige Kraftstoffe, die aus erneuerbaren Rohstoffen hergestellt und herkömmlichen Kraftstoffen wie Benzin und Diesel beigemischt werden können, sowie der Einsatz von Biokraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen (insbesondere aus Wasserstoff und seinen Derivaten) sind daher essenziell, um die ambitionierten Zielvorgaben erfüllen zu können.

Im Verkehrsbereich müssen die Mitgliedstaaten bis 2030 entweder eine energetische Quote von 29% oder eine THG-Minderungsquote von 14,5% erreichen. Zusätzlich kommt es zu einer Erweiterung des Anwendungsbereichs durch die Einbeziehung von Luft- und Schiffsverkehr (inkl. Bodendiensten am Flughafen), Rohrfernleitungen und sonstigem Landverkehr (z.B. Seilbahnen).

Gleichzeitig wurde auch eine verpflichtende kombinierte Unterquote für den Einsatz von fortschrittlichen Biokraftstoffen und erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) iHv 5,5% an der Energieversorgung im Verkehr bis 2030 festgelegt. Der Einsatz von Wasserstoff (und seinen Derivaten) ist ein bedeutender Baustein. Entsprechend sollten genügend Anreize für seine Anwendung und die erforderliche Schaffung von Infrastruktur vorgesehen werden.

Diese Zielvorgaben richten sich an die Mitgliedstaaten, die allerdings für die nationale Ausgestaltung der Erfüllung der Verpflichtungen durch die Kraftstoffanbieter über einen großen Spielraum verfügen. Wir empfehlen, diese Spielräume für die Anrechenbarkeit von erneuerbaren Kraftstoffen im möglichen Umfang zu nutzen und sie insbesondere auf mögliche verkehrsnahe Zwecke auszudehnen (z.B. Bodendienste auf Flughäfen).<sup>1</sup>

Die Erreichung der ambitionierten Ziele der RED III erfordert Technologieoffenheit sowie die Schaffung unterstützender Rahmenbedingungen für die notwendige Infrastruktur. Dazu gehört auch der bisher ausständige nationale Strategierahmen gemäß AFIR. Die Unternehmen der Kraftstoffwirtschaft sind bestrebt, ihre Geschäftsmodelle nachhaltig zu transformieren und gleichzeitig wirtschaftlich tragfähige Lösungen zu entwickeln. Die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen und europäischen Unternehmen muss insbesondere dadurch sichergestellt sein, dass Verkehr kosteneffizient durchgeführt werden kann.

Voraussetzung dafür ist, dass bei der nationalen Umsetzung auch die Beseitigung von Rechtsmitteldefiziten in der bestehenden Gesetzgebung und eine Steigerung der Verwaltungseffizienz erreicht wird. Zusätzlich sind Anreize (z.B. Steuervorteile für Fahrzeugbeschaffung, Förderungen, Begünstigung bei der Maut, ...) zu schaffen, um die Kosten der Mobilitätswende (z.B. Anschaffung neuer Fahrzeuge, Errichtung der Infrastruktur, Trainings, ...) möglichst gering zu halten.

Mit Blick auf eine erfolgreiche, nationale Umsetzung in Österreich ist darauf zu achten, folgende Punkte zwingend berücksichtigt werden:

- Aufgrund des hohen Ambitionsniveaus der RED III halten wir eine richtlinienkonforme Umsetzung unter Ausnutzung der möglichen Spielräume für Multiplikatoren für die einzig realistisch erreichbare.
- Ein offener Diskurs und Interessensaustausch mit den betroffenen Unternehmen der gesamten Wertschöpfungskette in der Implementierungsphase.
- Mit der Umsetzung der RED III soll eine neue gesetzliche Grundlage geschaffen werden. Daneben werden Regelungsbereiche - wie insb. die technischen Spezifikationen für Kraftstoffe etc - weiter auf Basis des Kraftfahrgesetzes zu erlassen sein. Weiters verweisen viele andere Rechtsnormen auf die aktuelle Kraftstoffverordnung 2012 (KVO). Diese umfangreichere Neugestaltung verlangt eine umfassende Einbindung der Expertinnen aus der Wirtschaft.
- Eine umfassende Evaluierung des Zusammenspiels mit den anderen Rechtsakten aus dem „Fit-for-55“-Paket.
- Verpflichtungen, die sich ausschließlich im Rahmen der EU-Zielsetzung bewegen und nicht darüber hinaus gehen.
- Unterstützung eines technologieoffenen THG-Minderungsziels (anstelle eines energetischen Ziels) mit einem ambitionierten und linear ansteigenden Ziel (kein Anstieg in Form eines „Hockey-sticks“). Die bestehenden Unterziele für Diesel und Benzin (§ 5 KVO) sind daher nicht mehr notwendig.
- Die Verordnung 2023/2405 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (ReFuelEU Aviation) sollte für die Luftfahrt führend sein, jedenfalls soll die gesamte Einsparung sowie eine Überfüllung auf das übergeordnete THG-Reduktionsziel anrechenbar sein.

---

<sup>1</sup> Bei einer zukünftigen Überarbeitung der Energiestatistik sollte auch auf die wichtige Rolle der Fahrzeuge des Off-Road-Bereichs für den Verkehr eingegangen werden.

- Nutzung aller in Frage kommenden und qualifizierten Stoffströme, die auch ohne zusätzliche PULL-Faktoren in gleicher Weise anfallen würden (konkret tierische Fette der Kategorie 3).
- Besonderes Augenmerk auf Art. 29 Abs. 12 RED III: es sollen keine Rohstoffe/Quellen für Kraftstoffe der Energiewende aufgrund anderer Nachhaltigkeitserwägungen außer Acht gelassen werden.
- Die größtmögliche Flexibilität bei der Ausgestaltung der Erfüllungsoptionen unter Berücksichtigung von tangierenden Rechtsmaterien und ein zielgerichteter Einsatz von Multiplikatoren, insbesondere im Hinblick auf den Markthochlauf von „neuen“ Kraftstoffen (z.B. erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs/RFNBO oder fortschrittliche Biokraftstoffe).
- Einsatz von Multiplikatoren bei Übererfüllungen zur zusätzlichen Incentivierung.
- Flexible Nutzung von Quoten: Unterstützung von mehr Handlungsräum für die Verpflichteten:
  - Verpflichtung zur „selbst generierten“ Quote von mindestens 51 % abschaffen;
  - Der Zukauf von Quoten sollte auch dann für eine verpflichtete Partei möglich sein, die ihre eigene Verpflichtung bereits erfüllt hat;
  - Überarbeitung der Auslegung zur Übertragung von Quoten in das Folgejahr, um sicherzustellen, dass keine Quote „verloren geht“;
  - Übertragung von bereits gehandelten/übertragenen Quoten, die von Dritten gekauft/erhalten wurden, zulassen (Option: Obergrenze für die maximale Übertragungsmenge festlegen); und
  - Anrechenbarkeit der Abgabe von erneuerbaren Kraftstoffen an neue Zielgruppen (z.B. Bodendienste auf Flughäfen).
- Eine EU-weite harmonisierte Rohstoffnomenklatur und transparente Einstufung der national zugelassenen Rohstoffe unter Berücksichtigung internationaler Entwicklungen bei der Rohstoffverwendung und deren Nachweisbarkeit, um die Zulassungsverfahren zu beschleunigen.
- Akzeptanz von Nachhaltigkeitsnachweisen mit zertifizierten THG-Einsparungen („Boni“) z.B. durch e<sub>sca</sub> ohne zusätzliche Verpflichtung zur Nachweisführung.
- Zielverpflichtung des Kraftstofflieferanten/Eigentümers, nicht des Betreibers des Tanklagers (deutsches Modell des zugelassenen Einlagerers).
- Anrechnung für verschiedene Mobilitätsformen:
  - Unterstützung der Vereinfachung von Verwaltungsverfahren und Dokumentationsprozessen, z. B. sollten relevante Unterlagen nicht bei der verpflichteten Partei selbst aufbewahrt werden müssen.
  - Veröffentlichung des durchschnittlichen Anteils von Elektrizität aus erneuerbaren Energiequellen des österreichischen Strommixes vor Beginn des Quotenjahres.
  - 4-fach Multiplikator, um eine ausreichende Nachfrage sowohl nach Elektrizität als auch nach (fortschrittlichen) Biokraftstoffen im Straßenverkehr sicherzustellen.
  - Unterstützung des Wechsels zur Bilanzierung von THG-Emissionen mit dem (höheren) RED III-Vergleichswert von 183 g CO<sub>2</sub>eq/MJ
- Massenbilanzregeln: Akzeptanz der EU-anerkannten freiwilligen Zertifizierungssysteme, keine nationalen Sonderwege.
- Union Database (UDB): Unterstützung einer Anbindung von elNa an die UDB, um Doppeleinträge in mehreren Datenbanken zu vermeiden und die Funktion der UDB als führendem Register sicherzustellen.

## **Ausgewählte Anliegen im Detail:**

### **1) Grundlegende Überarbeitung der bestehenden KVO**

In Österreich sind momentan die gesetzlichen Vorgaben zur Zielerreichung in der KVO geregelt. Seit Inkrafttreten der KVO hat sich in der Praxis herausgestellt, dass es aufgrund offener Auslegungsfragen zu einzelnen Bestimmungen in der KVO wiederholt zu Auffassungsunterschieden zwischen der Behörde und den verpflichteten Unternehmen gekommen ist, die sowohl die administrative Abwicklung von Prozessen substanziell erschweren als auch das wirtschaftliche Risiko der Unternehmen und deren persönlich haftenden Mitarbeitern aufgrund von Rechtsunsicherheiten und Rechtsmitteldefiziten maßgeblich erhöhen.

Das zurzeit für die RED III-Umsetzung zuständige Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) hat bereits angekündigt, die bestehende KVO in ein neues Gesetz überführen zu wollen, um den notwendigen Anpassungen zur Umsetzung der RED III gerecht zu werden. Es soll dadurch eine Strukturverbesserung und bessere Lesbarkeit erreicht werden.

Dieser Schritt seitens des BMIMI ist zu begrüßen, es darf aber dadurch nicht nur zu bloßen Anpassungen der Zielvorgaben bzw. einer besseren Lesbarkeit kommen, sondern es muss den komplexen Anforderungen aus der RED III sowie den Defiziten der derzeitigen KVO durch einen klaren Rechtstext umfassend Rechnung getragen werden. Als Beispiele werden hier unter anderem die Klarstellung zur Abwicklung von Rohstoffanträgen, die gesetzliche verankerte Akzeptanz von Nachhaltigkeitsnachweisen, die durch von der EU anerkannten Zertifizierungssysteme geprüft wurden oder die Festlegung von geeigneten Rechtsmitteln im Behördenverfahren genannt.

### ***Zusätzliche Empfehlungen zur administrativen Ausgestaltung***

Idealerweise sollen die mit der operativen Umsetzung des neuen Gesetzes beauftragten Rechtsträger/Organe dem mit der Richtlinienumsetzung verantwortlichen Ministerium zugeordnet werden, um verwaltungseffiziente Prozesse sicherzustellen.

Darüber hinaus wird die gesetzliche Verankerung von klaren und transparenten Verfahrensbestimmungen im Zusammenhang mit behördlichen Prüfungshandlungen (vergleichbar mit den Bestimmungen zur Außenprüfung in der Bundesabgabenordnung) angeregt, um die Unabhängigkeit der Überprüfung und die Vertrauensbildung zu erhöhen.

Zusätzlich sollte eine Plattform für Wirtschaftsteilnehmern etabliert werden, um den unbürokratischen Austausch mit der Behörde zu fördern und Unternehmen bei der operativen Anwendung der immer komplexer werdenden Bestimmungen zu unterstützen und laufende Erfahrungen einfließen zu lassen. Dies erleichtert die Einhaltung der Vorschriften und fördert eine effizientere Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen.

### **2) Nahrungs- und Futtermittelpflanzen**

Derzeit ist in der KVO der Einsatz von Biokraftstoffen, die aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen (mit Ausnahme der in Anhang XIII aufgeführten Rohstoffen) hergestellt wurden, mit maximal 7% des Endenergieverbrauchs im Verkehrssektor beschränkt.

Die Basis für die Grenze ist der Anteil am Endenergieverbrauch im Verkehr im Jahr 2020 plus 1%, maximal 7%. Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, diesen Anteil weiter zu begrenzen. In Österreich war der Anteil im Jahr 2020 aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen 5,95%.

## **Position**

Eine Einschränkung des „Food Cap“ erschwert die Erreichung der ohnehin schon sehr ambitionierten Zielvorgaben bzw. macht sie praktisch unmöglich.

Dies ist dadurch begründet, dass es einerseits durch die RED III Umsetzung zu einer Erweiterung der relevanten Sektoren im Verkehrsbereich (u.a. durch die Einbeziehung des Luftfahrt- und Schifffahrtsektors) kommt, andererseits durch die verpflichtenden Beimischungsquoten der ReFuelEU Aviation zu einer zusätzlichen Verknappung bei alternativ zulässigen Rohstoffen kommt wird.

Ein weiterer Faktor, der in etwaige Erwägungen einbezogen werden sollte, ist der prognostizierte Rückgang des gesamten Kraftstoffabsatzes, der eine ausreichende Verfügbarkeit und Nutzung von biogenen Rohstoffen in Zukunft ermöglicht. Weiters würde eine abrupte Limitierung regionale Wertschöpfung zerstören sowie Arbeitsplätze im ländlichen Raum gefährden.

### **3) Tierische Fette**

Es sollten alle verfügbaren und geeigneten Ressourcen - u.a. auch tierische Fette der Kategorie 3 - in Betracht gezogen werden, um die geforderten nationalen Ziele erfüllen zu können. Eine Beschränkung auf pflanzliche Quellen wäre zu kurz gedacht. Österreichische Hersteller von erneuerbaren Treibstoffen profitieren durch die größere Rohstoffauswahl und werden damit in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gestärkt. Des Weiteren werden schon heute mehr als 90 % der tierischen Fette der Kategorie 3 im Bereich erneuerbarer Treibstoffe abgesetzt, mangels Nachfrage des Futtermittelsektors.

### **4) Abfallbasierte Rohstoffe (Annex IX Teil B RED III)**

Die KVO sieht momentan keine Einschränkung hinsichtlich des Einsatzes von Biokraftstoffen, die aus Rohstoffen des Annex IX Teil B hergestellt wurden, vor. Im Zuge der RED III Umsetzung wurde seitens des damaligen BMK eine Festbeschreibung der 1,7% Grenze für Annex IX Teil B Rohstoffe angekündigt. Eine 2-fache Anrechnung des Energiegehalts auf ein energetisches Ziel wäre vorgesehen.

## **Position**

Aufgrund der Einbeziehung der zusätzlichen Sektoren, der Nutzungskonkurrenz von Rohstoffen mit der Luftfahrt durch die ReFuelEU Aviation Quotenverpflichtung und der bereits eingeschränkten Verfügbarkeit von nachhaltigen, abfallbasierten Rohstoffen, würde eine Beschränkung des Einsatzes der betroffenen Rohstoffe die Erreichung der Zielvorgaben durch Produzenten und Inverkehrbringer von Biokraftstoffen enorm erschweren und eine Verlagerung der europäischen Biokraftstoffproduktion ins Drittland weiter verschärfen.

Eine Erhöhung des Grenzwerts unter Evaluierung der verfügbaren Rohstoffe sowie die Möglichkeit der Mehrfachanrechnung sind zwingend erforderlich.

### **5) Fortschrittliche Biokraftstoffe und Biogas (Annex IX Teil A RED III)**

Substitutionsverpflichtete müssen in Österreich bereits seit 2023 (0,2%e; 1%e im Jahr 2025 und 3,5%e in 2030) einen bestimmten Anteil an fortschrittlichen Biokraftstoffen oder Biogas in Verkehr bringen. Eine Mehrfachanrechnung ist nicht vorgesehen.

Ab 2025 müssen 1%e der in Verkehr gebrachten Menge fortschrittliche Biokraftstoffe, Biogas oder RFNBO sein. Im Jahr 2030 soll dann der verpflichtende kombinierte Anteil mindestens 5,5%e an der Energieversorgung des Verkehrs betragen. Eine 2-fache Anrechnung des Energiegehalts auf ein energetisches Ziel ist vorgesehen. Falls fortschrittliche Biokraftstoffe oder Biogas in der Luftfahrt oder Schifffahrt eingesetzt werden, ist eine zusätzliche 1,2-

fache Anrechnung möglich. Für die Inverkehrbringung von RFNBO in der Luft- oder Schifffahrt ist eine zusätzliche 1,5-fache Anrechnung vorgesehen.

#### **Position**

Die klare Festlegung eines Unterziels für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBO schafft grundsätzlich Planungssicherheit und fördert Investitionen in neue Technologien und Produktionsanlagen. Die in der RED III vorgesehenen Mehrfachanrechnungen für den Einsatz von fortschrittlichen Biokraftstoffen müssen daher als zusätzlicher Investitionsanreiz im vollen Umfang in der Umsetzung genutzt werden. Aufgrund der zukünftig zu erwartenden limitierten Verfügbarkeit von fortschrittlichen Rohstoffen durch die Nutzungskonkurrenz mit anderen Sektoren und Weltregionen sowie dem Fehlen von marktreifen Technologien wäre aber eine zu ambitionierte Zielvorgabe, die über die RED III Vorgaben hinausgeht, nicht realistisch bzw. würde den EU-Markt und dadurch auch österreichische Unternehmen zusätzlich unter Druck setzen. Das kombinierte Unterziel sollte hinsichtlich der Ausgestaltung keine Einschränkung festlegen, um den verpflichteten Unternehmen eine flexible Erfüllung in Abhängigkeit der Marktentwicklungen zu ermöglichen.

Wesentlicher Kostenfaktor für die Herstellung ist der technologische Fortschritt in der Produktion von fortschrittlichen Biokraftstoffen. Trotz intensiver Versuche der Unternehmen ist es im Moment noch nicht gelungen, innerhalb der europäischen Union eine kosteneffiziente Produktion zu gewährleisten. Als letztes Beispiel hierfür ist die Einstellung der seitens EU geförderten sunliquid Technologie (Herstellung von advanced Ethanol aus Stroh) anzuführen. Basierend auf den Rückschlägen in dieser Technologie ist im Moment nicht von einer erhöhten Verfügbarkeit bei gleichzeitig steigenden Zielen auszugehen. Diese Einsatzstoffe sind - falls überhaupt - nur außerhalb der europäischen Union in größerem Ausmaß verfügbar (Brasilien). Daher ist jedenfalls von einer signifikanten Preissteigerung dieser Einsatzstoffe und letztendlich auch von einer Preissteigerung für den Letztverbraucher auszugehen.

Weiters müssen die Begriffsbestimmungen des Annex IX der RED III in den Mitgliedstaaten einheitlich ausgelegt und bei zukünftigen Anpassungen unverzüglich in nationales Recht ohne zusätzliche Einschränkungen umgesetzt werden, um einerseits eine schnelle Nutzung dieser Rohstoffe zu ermöglichen und andererseits keine Wettbewerbsverzerrung durch unterschiedliche Interpretationen zwischen den Mitgliedstaaten zu begünstigen.

#### **6) Renewable fuels of non-biological origin (RFNBO)**

Im Zuge der Überarbeitung der RED II wurden erstmals verbindliche Ziele für den Einsatz von flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs von mindestens 1% an der Energieversorgung des Verkehrssektor im Jahr 2030 festgelegt. Multiplikatoren vom 2-fachen des Energiegehalts für die Anrechenbarkeit an die Transportziele sowie zusätzlich das 1,5-fache des Energiegehalts bei Lieferungen an den Luft- und Seeverkehr sollen einen entsprechenden Anreiz für den Markthochlauf schaffen.

Ausdrücklich ist die Anrechenbarkeit von RFNBO vorgesehen, wenn sie als Zwischenprodukt für die Herstellung von konventionellen Kraftstoffen oder Biokraftstoffen für den Verkehr genutzt werden.

Die KVO sieht derzeit keine Verpflichtung für RFNBO vor, intensiviert aber die Inverkehrbringung von RFNBO als Kraftstoff mit dem 4-fachen des Energiegehalts auf die Zielerreichung, sowohl auf das Substitutionsziel als auch das THG-Reduktionsziel. RFNBO für die Verwendung als Zwischenprodukt zur Produktion von Kraftstoffen sind ebenfalls davon umfasst.

## **Position**

Der Anrechenbarkeit von RFNBO, die im Raffinerieprozess (als Intermediate für die Produktion von konventionellen und biogenen Kraftstoffen) eingesetzt werden, kommt eine herausragende Bedeutung zu, um die verpflichtende Unterquote für RFNBO von 1% bis 2030 überhaupt erfüllen zu können. Österreich hat sich bis 2030 (bilanziell) zu 100% erneuerbarem Strom verpflichtet.

Wesentlicher Kostenfaktor für die Herstellung der RFNBOs ist Strom aus erneuerbaren Quellen. Österreich hätte bereits einen sehr hohen Anteil an erneuerbarer Energie im Stromnetz und plant, bis 2030 bis zu 100% zu erreichen. Dadurch wäre Österreich verglichen mit anderen Staaten in Zentraleuropa in einer hervorragenden Situation hinsichtlich der Herstellung von RFNBOs. Allerdings ist der um vieles höhere Strompreis ein wesentlicher Standortnachteil verglichen mit z.B. den nordischen Staaten oder Spanien. Weiters beschränken die Vorgaben zur Additionalität (vgl. Delegierter Rechtsakt 2023/1184 über Vorschriften für die Erzeugung von RFNBO zur RED III) den Einsatz von erneuerbarem Strom aus einem wesentlich der österreichischen Kraftwerke. Additionalität bedeutet, dass die Stromproduktionsanlage maximal 36 Monate vor der RFNBO-Erzeugungsanlage in Betrieb gegangen sein und keine Förderungen erhalten haben darf.

Einerseits bedarf es also einer Anpassung der EU-Vorgaben andererseits müssen Anreize geschaffen werden, um den Standortnachteil höherer Strompreise auszugleichen. Nur so kann ein Markthochlauf sowie Investitionen für die Produktion von RFNBO in Österreich ermöglicht und Abhängigkeit von Importen vermindert oder sogar vermieden werden.

Wir plädieren daher, die bestehende Option in der KVO für die 4-fach Anrechnung von RFNBO auf die Zielverpflichtungen bis mindestens 2030 beizubehalten und wie in der RED III vorgesehen ist, auf die dort definierten Kraftstoffpfade zu erweitern. Ohne die Möglichkeit einer Mehrfachanrechnung auf die Zielverpflichtungen wäre die notwendigen Projekte wirtschaftlich nicht darstellbar bzw. werden Investitionen am Standort Österreich schlichtweg nicht getätigten.

In der nationalen Umsetzung ist von einer ambitionierteren Zielsetzung Abstand zunehmen, wie auch im Regierungsprogramm dargelegt. Einschränkungen auf bestimmte Verkehrszweige müssen vermieden und eine möglichst weitreichende Anrechnung von RFNBO unabhängig von der Art des Einsatzes im Verkehrssektor (finales Produkt oder Intermediate) ermöglicht werden.

## **Nutzung von Kooperationsvereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten**

Die Möglichkeit von Kooperationsvereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten zur Anrechenbarkeit von RFNBO fördert die Flexibilität und Effizienz bei der Erreichung der EU-weiten Klimaziele. Diese Vereinbarungen ermöglichen es Ländern, ihre natürlichen Ressourcen optimal zu nutzen und die Produktion von RFNBO zu maximieren.

Wir regen an, dass Österreich mit in Betracht kommenden Mitgliedstaaten Kooperationsvereinbarungen abschließt, um die Anrechenbarkeit von RFNBO nach dem „Producer/Consumer-Prinzip“ Mitgliedstaaten übergreifend zu regeln. Dadurch könnte sichergestellt werden, dass Mitgliedstaaten bzw. deren verpflichteten Unternehmen, die aufgrund der geografischen bzw. meteorologischen Voraussetzungen einen Nachteil hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit haben, dennoch ihre Ziele in einem wirtschaftlich sinnvollen Rahmen erreichen können.

## 7) Rohstoffantragsverfahren (§ 8 Abs. 3 KVO)

Zur Anrechnung von Kraftstoffen aus Rohstoffen gemäß Anhang XIII Teil A KVO auf die Verpflichtungen nach den §§ 5, 6 und 7 KVO bedarf es für jeden spezifischen Ausgangsstoff eines entsprechenden Nachweises über die Beschaffenheit, über die Herkunft, über die Verarbeitung des Ausgangsstoffs und über den Herstellungsweg des Kraftstoffs, alternative Verwendungszwecke, historische Nutzung, regionale Besonderheiten, aktuelle Marktsituation, ökonomische Beurteilung und Einstufung der Rohstoffe, der mittels Antrags an die Umweltbundesamt GmbH (UBA) zu übermitteln ist.

Nach positiver Prüfung des Antrages können derartige Kraftstoffe auf die entsprechenden Ziele angerechnet werden. Die Anrechenbarkeit kann eine zeitliche, regionale und mengenmäßige Beschränkung für den jeweiligen Ausgangsstoff oder Kraftstoff enthalten. Werden die Voraussetzungen für die Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen nach Prüfung durch die Umweltbundesamt GmbH nicht erfüllt, ist der Antrag per Bescheid durch das BMIMI abzulehnen.

Die UBA hat das zu verwendende Muster für einen derartigen Antrag zu veröffentlichen.

### Position

Ein Abweichen von den Vorgaben des Art. 30 Abs. 9 und 10 RED III wird strikt abgelehnt. Wenn daher ein Wirtschaftsteilnehmer Nachweise oder Daten vorlegt, die im Einklang mit einem von der Europäischen Kommission gemäß Art. 30 Abs. 4 oder 6 RED III anerkannten System sind, darf Österreich von dem Wirtschaftsteilnehmer keine weiteren Nachweise für die Einhaltung der von dem System abgedeckten Aspekte verlangen, für die das System von der Kommission anerkannt wurde.

Im Einklang mit Art. 30 Abs. 10 RED III muss daher gelten: „*Bestehen Zweifel in Bezug auf eine Quelle von Biomasse, ist gegebenenfalls das Verfahren gemäß Art. 30 Abs. 10 RED III anzuwenden.*“ - (siehe dazu exemplarisch auch § 3 Abs. 7 NfBioV).

### Lösungsvorschlag

- Abschaffung des § 8 Abs. 3 KVO und ähnlicher Bestimmung und Ersatz durch eine Regelung im Einklang mit Art. 30 Abs. 10 RED III: „*Bestehen Zweifel in Bezug auf eine Quelle von Biomasse, ist gegebenenfalls das Verfahren gemäß Art. 30 Abs. 10 RED III anzuwenden.*“

In der Praxis hat sich zudem gezeigt, dass

- (i) Anträge gemäß § 8 Abs. 3 KVO nur für konkret anstehende Mengen angenommen werden, was zu Anträgen für Kleinstmengen führen kann und keine Rechtssicherheit und zusätzlichen Aufwand für etwaige zukünftige Zusatzmengen verursacht. Teilweise werden Anträge nur pro Rohstofflieferant angenommen. Die Bearbeitungszeit seitens der Behörde (meistens über 2 Monate) ist zu lange, um kurzfristige Opportunitäten am Markt zu realisieren.
- (ii) Positive Entscheidungen des UBA werden durch formlose Emails mit nicht-standardisierten Inhalt erteilt. Dadurch entstehen auf Seiten der Marktteilnehmer die Unsicherheit, welchen Umfang die positive Entscheidung tatsächlich abdeckt. Rechtsmittel sind nicht möglich.
- (iii) Es gibt keine Transparenz für die Marktteilnehmer, welche Rohstoffe in Österreich anerkannt sind. Laut UBA-Auskunft hat die Auswahlmöglichkeit eines Rohstoffs im elNa keine Aussagekraft, dass der Rohstoff in Österreich anerkannt wird bzw. dass kein Antrag gem. § 8 Abs. 3 KVO notwendig ist. Auch dies spricht für eine Abschaffung des § 8 Abs. 3 KVO.

### **Lösungsvorschlag für derartige Problemstellungen**

- Es wird die Abschaffung von Regelungen wie § 8 Abs. 3 KVO und deren Ersatz wie vorstehend gefordert.
- Soweit solche Regelungen zwingend aufgrund der RED III notwendig sein sollten, folgende Verbesserungsvorschläge im Vergleich zu der derzeitigen Regelung und Praxis des § 8 Abs. 3 KVO:
  - Transparente Liste, gültig für alle Marktteilnehmer, über in Österreich akzeptierte Rohstoffe und deren rechtliche Einstufung bzw. Anrechnung.
  - Abkehr von Einzelanfragen zur Anrechnung hin zu Rahmenanfragen mit bestimmten Volumen und Gültigkeit, um Aufwand beidseitig - nämlich für UBA und verpflichtete Unternehmen - zu reduzieren.
  - Recht auf Bescheid bei Entscheidungen des UBA, die Anträgen nicht vollinhaltlich stattgeben.
  - Formalisierung einer positiven Rückmeldung um rechtliche Sicherheit/Planbarkeit zu haben.
  - Transparente Prozessbeschreibung der Antragsstellung.

### **8) Übertrag der Übererfüllung (§7a Abs. 8 KVO)**

Die KVO gibt den Verpflichteten die Möglichkeit, bei Erfüllung der Substitutionsziele gemäß den §§ 5, 6 KVO und THG-Ziel gemäß § 7 KVO, darüberhinausgehenden Mengen an verminderten THG-Emissionen in den Berichtsjahren 2023 bis einschließlich 2028 in elNa in das folgende Berichtsjahr zu übertragen. Diese Emissionsmengen werden im darauffolgenden Berichtsjahr auf die Erfüllung der Ziele nach den §§ 6 und 7 KVO angerechnet.

#### **Position**

Mit der Auslegung des UBA/BMIMI, dass nur selbstgeschaffene Übererfüllung der Quote ins nächste Berichtsjahr übertragen werden darf und diese Quote im nächsten Berichtsjahr nur genutzt werden kann, soweit eine Untererfüllung besteht, könnte eine übertragene selbstgeschaffene Übererfüllung verloren gehen. Damit haben die verpflichteten Unternehmen keine Incentivierung so viel selbstgeschaffene Quote wie möglich zu generieren, da die Gefahr besteht, dass diese im Folgejahr verfällt. Durch die Begrenzung des Übertrags wird ein negativer Anreiz für den schnelleren Ausbau von erneuerbaren Kraftstoffen, inklusive Strom, gesetzt, da die Quoten im Falle einer Übererfüllung grundsätzlich dem Risiko ausgesetzt sind, zu verfallen.

### **Lösungsvorschlag**

Mitnahme von Übererfüllung der Quote in die Folgejahre ermöglichen, sodass eingesparte THG-Emissionen niemals verfallen können. Der Ansporn THG-Emissionen einzusparen kann durch Verfall in bestimmten Jahren zu weniger Anreiz für Unternehmen führen volles Potenzial an THG-Einsparungen in bestimmten Jahren zu erzielen. Eine genaue Optimierung im Folgejahr bei Übertragung einer Übererfüllung im Jahr zuvor ist in der Praxis schwer anwendbar.

### **9) Bio-Compliance bei Gemeinschaftslägern**

Durch steigende Einsparungsziele steigt die Produktvielfalt am österreichischen Markt. Unternehmen verfolgen unterschiedliche Beimischungsraten in ihren Produkten, um die Zielerfüllung bestmöglich zu erreichen. Das führt dazu, dass bei Gemeinschaftslägern Produkte mit unterschiedlichen Beimischungsraten eingeliefert werden. Dadurch ändert sich die Tankzusammensetzung und die Nutzer des Tanks sind mit einer Nachweiszuteilung konfrontiert, die nicht ihrer eingelagerten Ware entspricht.

Bei In-Tank Verkäufen folgt der Nachweis bereits im Tank den wechselnden Eigentumsverhältnissen, bei einem versteuerten Verkauf aus dem Tank, muss jedoch der Lagerinhaber für den Umschlagspartner die Nachweise in Verkehr bringen. Das führt zu mehreren Nachweisübertragungen (u.a. auch „hin- und her“) zwischen den Umschlagspartner und dem Lagerinhaber. Da im österreichischen elNa-System eine Änderung/Ergänzung der Nachweisnummer nicht möglich ist, wird durch das hin- und her desselben Nachweises, der Weg des Nachweises intransparent.

#### **Position**

Die steigende Produktvielfalt und unterschiedliche Beimischungsquoten sind notwendig, um die steigenden Ziele bestmöglich und effizient zu erreichen bei optimaler Nutzung von bestehender Tankinfrastruktur. Der Bau von zusätzlicher Tankinfrastruktur sollte vermieden werden, wenn bestehende Infrastruktur genutzt werden könnte.

#### **Lösungsvorschlag**

- Für gemeinsam genutzte Läger sollte die Nachweizuordnung auf einer reinen Massenbilanz basieren, nicht auf dem tatsächlichen Biogehalt der unterschiedlichen Produkte. Nur so kann die steigende Produktvielfalt und unterschiedliche Beimischungsraten abgewickelt werden, ohne massive zusätzliche Infrastruktur in Form von separaten Tanks zu bauen.
- Eigene Nachweisnummer, in Form einer Erweiterung der ursprünglichen Nachweisnummer, in elNa für alle Transaktionstypen (Erhalten, Exportiert, Importiert, Inverkehrbringung, Weitergegeben) um die Transparenz des gesamten Nachweisflusses zu verbessern.
- Langfristig: Ziel sollte sein, dass der Eigentümer der Ware als Inverkehrbringer bzw. als Verpflichteter eingestuft wird, und nicht der Betreiber des Warenlagers.

#### **10) Kommentare zur Anrechenbarkeit des Beitrags von Elektrizität aus erneuerbaren Energiequellen**

§ 11 (3) KVO zufolge können Begünstigte einmal jährlich per Vertrag die Einreichung ihrer Strommengen vereinbaren. Das heißt, Begünstigte mit größeren Strommengen (z.B. Ladestationsbetreiber mit >20 ktCO<sub>2</sub>eq) sind eingeschränkt und können nur Kunden suchen, die über 20 ktCO<sub>2</sub>eq brauchen. Es sollte eine Option geben, die Strommengen aufzuteilen an mehrere „Kunden“.

Laut § 7a KVO kann Elektrizität aus erneuerbaren Quellen gemäß § 11 übertragen werden. Das heißt, wenn die Stromquoten an ein verpflichtetes Unternehmen übertragen werden, um die Ziele gemäß § 7 zu erfüllen, übernimmt das verpflichtete Unternehmen die aufwendigen Anforderungen gemäß § 11, wie zum Beispiel:

- § 11 (5) KVO alle eingereichten Strommengen in einer Datenbank für die Dauer von drei Jahren aufzubewahren.
- § 11 (4) KVO Kopien von Zulassungsscheinen
- § 11 (8) KVO alle Angaben

#### **Position**

Die Handhabung von solchen Angaben sollte von den Begünstigten kommen.