



Ausschussdrucksache 21(16)107-A

(19.02.2026)

Stellungnahme

Shell Deutschland GmbH

Öffentliche Anhörung

zum

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der
Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote)**

BT-Drucksache 21/4083

am 4. März 2026

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.



Die THG-Quote 2026+

Ambitionierte Ziele für eine beschleunigte Dekarbonisierung im Verkehr

Vorschläge von Shell

Die Weiterentwicklung der THG-Quote im Zuge der RED-III-Umsetzung ist ein entscheidender Hebel, um den **Markthochlauf erneuerbarer Energien** im Verkehr spürbar zu beschleunigen. Damit die Quote ihre volle Wirkung entfalten kann, braucht es aber mehr als ambitionierte Ziele: Es braucht einen **verlässlichen, klar strukturierten Rahmen**, der Investitionen und Innovationen ermöglicht. Der vom Bundeskabinett im Dezember 2025 beschlossene Gesetzentwurf setzt **wichtige Impulse** – etwa mit der Fortführung der THG-Quote über 2030 hinaus, der **Abschaffung der Doppelanrechnung** von fortschrittlichen Biokraftstoffen und der **Einführung einer RFNBO-Unterquote**. Gleichzeitig sind noch **gezielte Anpassungen** am Entwurf notwendig, um die vorgesehenen Maßnahmen in ihrer Wirkung zu stärken und einen **realistischen, praxistauglichen und technologieoffenen Hochlauf** sicherzustellen.

1. Rechtssicherheit und Planbarkeit bei der Umsetzung

Eine zeitnahe und rechtssichere Umsetzung der RED III ab dem Verpflichtungsjahr 2026 ist entscheidend für die **Stabilisierung des THG-Quotenmarkts**. Da der Gesetzgebungsprozess nicht bis zum Jahreswechsel abgeschlossen werden konnte, ist für dieses Jahr ausnahmsweise eine **rückwirkende Anwendung ab dem 01.01.2026** erforderlich, um Marktverwerfungen und Planungsrisiken zu vermindern. Gleiches gilt für die Umsetzung der EU-Verordnung „ReFuelEU Aviation“. Diese **Notwendigkeit** ergibt sich, da alle Marktteilnehmer wesentliche Entscheidungen zur Quotenerfüllung bereits vor Monaten treffen mussten.

Für die kommenden Jahre braucht es **klare und verlässliche Regeln ohne rückwirkende Effekte**. So sollten Gesetzesänderungen grundsätzlich erst **ab dem folgenden Verpflichtungsjahr** gelten. Nur so entsteht der stabile Pla-

nungshorizont, den die Industrie für Investitionen, Produktionsentscheidungen und die Erfüllung der Quote benötigt. Rückwirkende Effekte sollten nur in **eng begrenzten Ausnahmefällen** zulässig sein und frühzeitig sowie mit einer angemessenen Übergangsfrist angekündigt werden.

2. Ambitionierte sektorspezifische Ziele und klare Quotenstruktur

Wir sprechen uns für eine **ambitioniertere Anhebung des THG-Minderungsziels in den Jahren 2027-2029** aus. Für das Verpflichtungsjahr 2027 schlagen wir ein Ziel von 18% vor, um die seit 2024 aufgebaute Übererfüllung der Quote abzubauen. In den Jahren 2028 und 2029 sollte das Ziel linear steigen, um das im Entwurf vorgesehene Ziel von 25% im Jahr 2030 zu erreichen.

Die RED-III-Transportsektoren sollten **klar voneinander getrennt verpflichtet** werden, damit jeder Sektor individuell

zur Dekarbonisierung beiträgt. Die THG-Minderung sollte **tatsächlich im Straßenverkehr erzielt** werden und nicht in andere Sektoren ausweichen, etwa in die Seeschifffahrt durch eine freiwillige Versteuerung steuerfreier Schifffahrtkraftstoffe. Daher sollte eindeutig festgelegt werden, dass die THG-Quote **nicht durch Energieerzeugnisse erfüllt** werden kann, die im internationalen Seeverkehr eingesetzt werden.

Wir begrüßen, dass mit dem vom Kabinett beschlossenen Entwurf der **Luftverkehr grundsätzlich nicht mehr unter der THG-Quote verpflichtet** wird, sodass ausschließlich eine Verpflichtung durch die ReFuelEU Aviation besteht. Da die ReFuelEU Aviation jedoch keinen linearen Anstieg der SAF-Beimischungspflicht vorsieht, könnte ein **begrenzter „Opt-in“** in die THG-Quote einen zusätzlichen Anreiz für den Hochlauf von nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF) schaffen. Dies sollte jedoch nur für Mengen gelten, die **über die ReFuelEU-Verpflichtung hinaus** in Verkehr gebracht werden. Dieser Opt-in sollte außerdem durch eine **angemessene Erhöhung des Ambitionsniveaus** der THG-Quote berücksichtigt und mit einem **Cap in niedrigerer einstelliger Höhe begrenzt** werden, z.B. auf die Erfüllung von maximal 1% der THG-Quote mit SAF.

Für den Luftverkehr sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass erneuerbare Flugkraftstoffe, die **per Pipeline** zu Flughäfen in Deutschland transportiert werden, **auf die ReFuelEU-Verpflichtung angerechnet** werden können – analog zu bestehenden Massenbilanzregelungen für Biogas und Wasserstoff im Gasnetz.

Die **Abschaffung der Doppelanrechnung** für fortschrittliche Biokraftstoffe ab dem Verpflichtungsjahr 2026 begrüßen wir ausdrücklich – ebenso wie die **Bestandsschutzregelung** für die Doppelanrechnung von fortschrittlichen Biokraftstoffen, die vor dem Verpflichtungsjahr 2026 in Verkehr gebracht wurden.

3. Robuste Zertifizierungs- und Kontrollsysteme

Verlässliche Zertifizierungs- und Kontrollprozesse sind entscheidend, um das **Vertrauen in erneuerbare Kraftstoffe zu stärken** und die Investitionssicherheit für neue Projekte zu gewährleisten. Die im Entwurf vorgeschlagenen Maßnahmen werden grundsätzlich unterstützt – sie erscheinen jedoch teilweise nicht praxistauglich und könnten Importe von Biokraftstoffen und RFNBOs aus einer derzeit unbekannten Anzahl von Ländern beeinträchtigen.

Vor-Ort-Audits durch unabhängige Zertifizierungsstellen sind bereits Standard. **Zusätzliche Vor-Ort-Kontrollen bei Produktionsanlagen von Biokraftstoffen und RFNBOs** zur Überwachung der Arbeit der Zertifizierungsstellen sind eine sinnvolle Ergänzung. Die Ermöglichung von Vor-Ort-Kontrollen **durch Behördenvertreter eines EU-Mitgliedsstaates in Drittstaaten** erscheint jedoch problematisch, da unklar ist, welche Drittstaaten solche Kontrollen überhaupt zulassen. Dies könnte in der Praxis zu **Importhemmnissen oder faktischen Importverboten** führen. Ebenso ist ungeklärt, welche EU-Behörde zuständig wäre, falls die zu überprüfende Zertifizierungsstelle ihren Sitz außerhalb der EU hat. Zu diesen Punkten braucht die Industrie schnellstmöglich Klarheit. Zudem sollte genau definiert sein, was im Gesetz unter der „Ermöglichung“ von Vor-Ort-Kontrollen zu verstehen ist.

Vor-Ort-Kontrollen sollten daher auch **im Auftrag** der Behörden von **unabhängigen, qualifizierten und anerkannten Zertifizierungsstellen** durchgeführt werden können. Behörden sollten **zusätzliche Ad-hoc-Audits** anordnen können, wenn Unregelmäßigkeiten vermutet werden.

Die **zeitnahe Einführung der Unionsdatenbank (UDB)** ist aus unserer Sicht unerlässlich, um die Integrität des Gesamtsystems zu stärken, da sie die gesamte Lieferkette – nicht nur die Produktion erneuerbarer Kraftstoffe – abdeckt. Mit der UDB wird die Transparenz für relevante Kontrollinstanzen (EU-Kommission, nationale Behörden und Zertifizierungsstellen) deutlich erhöht und eine schnelle Reaktion bei Unregelmäßigkeiten oder Verdachtsfällen ermöglicht. Deutschland sollte sich daher auf europäischer Ebene aktiv für eine zügige Einführung der UDB einsetzen. Shell fordert zudem eine **bidirektionale Anbindung an die nationale Datenbank Nabisy** bis spätestens 2027, einschließlich einer Harmonisierung der Produktbezeichnungen.

4. Einsatz von allen RED III-konformen Rohstoffen und Technologien

In Deutschland gibt es derzeit verschiedene **Einschränkungen bei Rohstoffen bzw. Technologien**, welche die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland beeinträchtigen. Diese Einschränkungen gilt es im Sinne eines **technologieoffenen Ansatzes** abzubauen.

Alle RED III-konformen und zertifiziert nachhaltigen Roh- und Kraftstoffe sollten **uneingeschränkt auf die THG-Quote anrechenbar sein**. Dies umfasst tierische Fette und

Öle, Rest- und Abfallstoffe aus dem Anbau von Ölpalmen und der Palmölproduktion sowie biogenen Wasserstoff und Recycled Carbon Fuels (RCFs). Die aktuelle Nicht-Anrechenbarkeit bzw. eingeschränkte Anrechenbarkeit führt zu Wettbewerbsverzerrungen im EU-Binnenmarkt und begrenzt die Möglichkeiten einer kosteneffizienten Quotenerfüllung.

Für die **Verarbeitung biogener Öle gemeinsam mit mineralölstämmigen Komponenten (Co-Processing)** sollten ebenfalls alle RED III-konformen Rohstoffe uneingeschränkt auf die nationale Quote anrechenbar sein.

5. Erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBO)

Der RFNBO-Markt steht ganz am Anfang: Geringe Produktionskapazitäten, fehlende Skaleneffekte und neu entstehende Wertschöpfungs- und Lieferketten unterscheiden ihn deutlich von etablierten erneuerbaren Kraftstoffen. Deshalb braucht es zu Beginn ein **höheres Maß an Flexibilität**.

Zur Vermeidung einer Benachteiligung früher Investitionen („First-Mover“) sollte daher **die Anrechnung von bereits im Jahr 2025 in Verkehr gebrachten RFNBO-Mengen** auf die ab 2026 geltende RFNBO-Unterquote ermöglicht werden.

Der **Zielpfad** für die RFNBO-Unterquote sollte im Juli 2028 mit dem tatsächlichen Markthochlauf abgeglichen und bei Bedarf angepasst werden.

Die **Kriterien zur Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen sollten vereinfacht werden**, um die Integration des Verkehrs- und des Energiesystems zu verbessern. Hierzu sollten die Kriterien in Bezug auf „**Additionalitätsanforderungen**“ über den 31.12.2027 hinaus verlängert werden. Auf die Einführung der „**stündlichen Korrelation**“ ab dem 01.01.2030 sollte verzichtet werden. Eine monatliche Korrelation sollte weiterhin Anwendung finden.

Die **Zertifizierung von RFNBOs** durch hierfür von der EU-Kommission anerkannte Zertifizierungssysteme sollte ausreichend sein. Darüberhinausgehende Anforderungen auf nationaler Ebene, die sich nicht aus den europäischen Anforderungen ergeben, sollten **vermieden** werden, um den Hochlauf von RFNBOs in Deutschland nicht auszubrem sen.

6. Anrechnung von Ladestrom

Die THG-Quote ist ein wichtiger Anreiz für die Elektrifizierung des Straßenverkehrs, insbesondere des Straßengüterverkehrs. Auf die THG-Quote können dabei grundsätzlich nur Strommengen aus öffentlichen Ladepunkten angerechnet werden. Für eine verlässliche und planbare Anrechenbarkeit von Ladestrom bedarf es daher einer **einheitlichen, flexiblen und möglichst einfachen Definition des Öffentlichkeitsstatus von Ladepunkten**. Hierbei sollten die im Straßengüterverkehr üblicherweise genutzten Reservierungssysteme besonders berücksichtigt werden.

Ladestrom aus Ladeeinrichtungen, die nur zeitweise oder teilweise öffentlich zugänglich sind, sollte **anteilig auf die THG-Quote angerechnet werden können** – sofern die technischen Anforderungen für öffentliche Ladepunkte erfüllt sind (z.B. Konformität mit Mess- und Eichrecht).

7. Einfache administrative Prozesse und leistungsfähige Verwaltung

Die Mitteilungspflicht gegenüber der zuständigen Behörde nach § 37c (1) BImSchG sollte **vollständig digitalisiert** werden, um das Verfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen. Hierfür sollte die **elektronische Einreichung des Quotenantrags** einschließlich der Nabisy-Nachhaltigkeitsnachweise anstelle der bisherigen Papierform ermöglicht werden.

Bei der gesetzlichen Ausgestaltung sollte auch der **zusätzliche administrative Aufwand** für die zuständigen Bundesministerien und Behörden bedacht werden. **Transparente Prozesse** im verwaltungstechnischen Verfahren sollten sichergestellt werden. **Inhaltliche Rückfragen** verpflichteter Unternehmen sollten **zügig und verbindlich beantwortet** werden, insbesondere mit Blick auf die Unionsdatenbank, ReFuelEU Aviation und neue Anforderungen an Zertifizierungen.

Cautionary Note

The companies in which Shell plc directly and indirectly owns investments are separate legal entities. In this document "Shell", "Shell Group" and "Group" are sometimes used for convenience where references are made to Shell plc and its subsidiaries in general. Likewise, the words "we", "us" and "our" are also used to refer to Shell plc and its subsidiaries in general or to those who work for them. These terms are also used where no useful purpose is served by identifying the particular entity or entities. "Subsidiaries", "Shell subsidiaries" and "Shell companies" as used in this document refer to entities over which Shell plc either directly or indirectly has control. The term "joint venture", "joint operations", "joint arrangements", and "associates" may also be used to refer to a commercial arrangement in which Shell has a direct or indirect ownership interest with one or more parties. The term "Shell interest" is used for convenience to indicate the direct and/or indirect ownership interest held by Shell in an entity or unincorporated joint arrangement, after exclusion of all third-party interest.

Forward-Looking Statements

This document contains forward-looking statements (within the meaning of the U.S. Private Securities Litigation Reform Act of 1995) concerning the financial condition, results of operations and businesses of Shell. All statements other than statements of historical fact are, or may be deemed to be, forward-looking statements. Forward-looking statements are statements of future expectations that are based on management's current expectations and assumptions and involve known and unknown risks and uncertainties that could cause actual results, performance or events to differ materially from those expressed or implied in these statements. Forward-looking statements include, among other things, statements concerning the potential exposure of Shell to market risks and statements expressing management's expectations, beliefs, estimates, forecasts, projections and assumptions. These forward-looking statements are identified by their use of terms and phrases such as "aim"; "ambition"; "anticipate"; "believe"; "commit"; "commitment"; "could"; "estimate"; "expect"; "goals"; "intend"; "may"; "milestones"; "objectives"; "outlook"; "plan"; "probably"; "project"; "risks"; "schedule"; "seek"; "should"; "target"; "will"; "would" and similar terms and phrases. There are a number of factors that could affect the future operations of Shell and could cause those results to differ materially from those expressed in the forward-looking statements included in this document, including (without limitation): (a) price fluctuations in crude oil and natural gas; (b) changes in demand for Shell's products; (c) currency fluctuations; (d) drilling and production results; (e) reserves estimates; (f) loss of market share and industry competition; (g) environmental and physical risks; (h) risks associated with the identification of suitable potential acquisition properties and targets, and successful negotiation and completion of such transactions; (i) the risk of doing business in developing countries and countries subject to international sanctions; (j) legislative, judicial, fiscal and regulatory developments including regulatory measures addressing climate change; (k) economic and financial market conditions in various countries and regions; (l) political risks, including the risks of expropriation and renegotiation of the terms of contracts with governmental entities, delays or advancements in the approval of projects and delays in the reimbursement for shared costs; (m) risks associated with the impact of pandemics, such as the COVID-19 (coronavirus) outbreak, regional conflicts, such as the Russia-Ukraine war, and a significant cybersecurity breach; and (n) changes in trading conditions. No assurance is provided that future dividend payments will match or exceed previous dividend payments. All forward-looking statements contained in this document are expressly qualified in their entirety by the cautionary statements contained or referred to in this section. Readers should not place undue reliance on forward-looking statements. Additional risk factors that may affect future results are contained in Shell plc's Form 20-F for the year ended December 31, 2024 (available at www.shell.com/investors/news-and-filings/sec-filings.html and www.sec.gov). These risk factors also expressly qualify all forward-looking statements contained in this document and should be considered by the reader. Each forward-looking statement speaks only as of the date of this document, February 17, 2026. Neither Shell plc nor any of its subsidiaries undertake any obligation to publicly update or revise any forward-looking statement as a result of new information, future events or other information. In light of these risks, results could differ materially from those stated, implied or inferred from the forward-looking statements contained in this document.

Shell's Net Carbon Intensity

Also, in this document we may refer to Shell's "Net Carbon Intensity" (NCI), which includes Shell's carbon emissions from the production of our energy products, our suppliers' carbon emissions in supplying energy for that production and our customers' carbon emissions associated with their use of the energy products we sell. Shell's NCI also includes the emissions associated with the production and use of energy products produced by others which Shell purchases for resale. Shell only controls its own emissions. The use of the terms Shell's "Net Carbon Intensity" or NCI are for convenience only and not intended to suggest these emissions are those of Shell plc or its subsidiaries.

Shell's net-zero emissions target

Shell's operating plan, outlook and budgets are forecasted for a ten-year period and are updated every year. They reflect the current economic environment and what we can reasonably expect to see over the next ten years. Accordingly, they reflect our Scope 1, Scope 2 and NCI targets over the next ten years. However, Shell's operating plans cannot reflect our 2050 net-zero emissions target, as this target is currently outside our planning period. In the future, as society moves towards net-zero emissions, we expect Shell's operating plans to reflect this movement. However, if society is not net zero in 2050, as of today, there would be significant risk that Shell may not meet this target.

Forward-Looking non-GAAP measures

This document may contain certain forward-looking non-GAAP measures such as [cash capital expenditure] and [divestments]. We are unable to provide a reconciliation of these forward-looking non-GAAP measures to the most comparable GAAP financial measures because certain information needed to reconcile those non-GAAP measures to the most comparable GAAP financial measures is dependent on future events some of which are outside the control of Shell, such as oil and gas prices, interest rates and exchange rates. Moreover, estimating such GAAP measures with the required precision necessary to provide a meaningful reconciliation is extremely difficult and could not be accomplished without unreasonable effort. Non-GAAP measures in respect of future periods which cannot be reconciled to the most comparable GAAP financial measure are calculated in a manner which is consistent with the accounting policies applied in Shell plc's consolidated financial statements.

The contents of websites referred to in this document do not form part of this document.

We may have used certain terms, such as resources, in this document that the United States Securities and Exchange Commission (SEC) strictly prohibits us from including in our filings with the SEC. Investors are urged to consider closely the disclosure in our Form 20-F, File No 1-32575, available on the SEC website www.sec.gov.