

Stellungnahme zur Biokraft- Nachhaltigkeitsverordnung (Bi- okraft-NachV) zur Umsetzung der RED III im Bereich Bioener- gie



Der **Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)** setzt sich für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die individuelle Straßenmobilität und nachhaltige Entwicklung miteinander verbindet. Das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe ist ein wesentlicher Garant für die technische Sicherheit im Straßenverkehr in Deutschland. Umfangreiche Service- und Reparaturleistungen sind unser tägliches Handwerk und unerlässlich für den sicheren und umweltfreundlichen Betrieb von **70 Millionen** zugelassenen Kraftfahrzeugen und Anhängern. Mit ca. **468.000 Arbeitsplätzen** sind unsere nahezu **40.000 Betriebe** des Kfz- und Karosseriehandwerks ein entscheidender Wirtschaftsfaktor.

I. Problem und Ziel

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) begrüßt die Zielsetzung der Novelle ausdrücklich, die Vorgaben der RED III in deutsches Recht zu übertragen und dabei insbesondere die **Betrugsprävention im Bereich der Biokraftstoffe deutlich zu stärken**. Aus Sicht des Kfz-Gewerbes ist es von zentraler Bedeutung, dass die Lieferketten für Biokraftstoffe transparent, nachvollziehbar und zuverlässig kontrollierbar sind. Nur wenn Missbrauch konsequent unterbunden wird, können nachhaltige Kraftstoffe einen fairen und glaubwürdigen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Die vorgesehenen Maßnahmen zur **Erhöhung von Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Kontrollfähigkeit** in der Biokraftstoffbranche sind daher aus Sicht des ZDK ein richtiger und notwendiger Schritt. Sie schaffen Vertrauen in die Wirksamkeit der THG-Quote und stellen sicher, dass der Markt nicht durch Betrugsfälle verzerrt wird. Die Änderungen betreffen zwar in erster Linie Quotenverpflichtete und Akteure im Biokraftstoffhandel. Für die rund 40.000 Kfz-Betriebe in Deutschland hat die Verordnung keine unmittelbare Relevanz im täglichen Werkstattgeschäft. Gleichwohl nimmt der ZDK Stellung, weil nur durch **faire und transparente Rahmenbedingungen** gleiche Wettbewerbschancen für alle Marktteilnehmer gewährleistet werden können.

II. Zentrale Aspekte der Verordnungsänderung

Vertrauensschutz / Unwirksamkeit von Nachhaltigkeitsnachweisen (§ 17 Biokraft-NachV): Die **Streichung des bisherigen** Vertrauensschutzes und die Möglichkeit, Nachhaltigkeitsnachweise auch nachträglich für unwirksam zu erklären, stellen eine deutliche Verschärfung dar. Damit werden Sorgfaltspflichten stärker auf die gesamte Lieferkette verlagert – bis hin zu Quotenverpflichteten und Händlern. Positiv hervorzuheben ist, dass mit dieser Regelung künftig Fälle von eindeutigem Betrug, wie sie in der Vergangenheit bekannt geworden sind (z. B. Eco-Solution/HVO-Anlage VAE), nicht länger über den Vertrauensschutz geschützt werden.

Auch in der Novelle enthalten ist die **Einführung der UDB (Union Database)**. Ab Inbetriebnahme der UDB sollen Transaktionsdaten, Nachhaltigkeitseigenschaften und THG-Minderungswerte unmittelbar nach jeder Transaktion erfasst werden. Der ZDK unterstützt den Grundgedanken der Transparenz, weist aber darauf hin, dass die technische Nutzbarkeit der Datenbank gewährleistet sein muss, bevor Pflichten greifen. **Übergangsfristen und praktikable Fristen zur Dateneingabe** sind zwingend notwendig, um Fehlbelastungen der Marktakteure zu vermeiden. Der vorliegende Entwurf sieht außerdem erweiterte Pflichten für Zertifizierungsstellen vor: Verschärfungen bei Audits (z. B. Vor-Ort-Kontrollen, Rohstoffproben, Nachweispflichten) sind im Sinne der Verbraucher- und Klimaschutzes nachvollziehbar, allerdings **müssen die neuen Anforderungen klar und einheitlich geregelt sein**, um Rechts- und Planungssicherheit für alle Akteure sicherzustellen.

III. Zentrale Aspekte

Für das Kfz-Gewerbe ist es entscheidend, dass die Novellierung der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung zu **Rechts- und Planungssicherheit** führt. Dazu gehört insbesondere eine klare Abgrenzung der Pflichten beim Übergang vom bisherigen Vertrauensschutz hin zu einer stärkeren Haftung innerhalb der Lieferketten. Marktteilnehmer müssen zuverlässig davor geschützt werden, dass unklare oder gar rückwirkende Regelungen zu zusätzlichen Belastungen führen.

Ebenso wichtig ist, dass die **Einführung der Union Database (UDB)** praxisgerecht erfolgt. Verpflichtungen zur Dateneingabe dürfen erst dann greifen, wenn die UDB technisch voll funktionsfähig und in der Praxis erprobt ist. Angemessene Übergangsregelungen sowie realistische Fristen sind zwingend erforderlich, damit Betriebe ihre Prozesse anpassen können, ohne in Verzug zu geraten.

Darüber hinaus ist die **Wahrung der Verhältnismäßigkeit** ein zentrales Anliegen. Neue Pflichten müssen so ausgestaltet werden, dass sie wirksam und nachvollziehbar sind, gleichzeitig aber keine übermäßigen Bürokratiekosten oder Wettbewerbsnachteile verursachen. Dies gilt insbesondere für kleinere und mittelständische Marktakteure, die im Vergleich zu großen Mineralölunternehmen über deutlich geringere Ressourcen verfügen.

IV. Fazit

Das Kraftfahrzeuggewerbe ist kein direkter Adressat der Biokraft-NachV. Für die Branche ist jedoch wesentlich, dass funktionierende und rechtssichere Nachweissysteme bestehen, da sie mittelbar Auswirkungen auf Kraftstoffpreise, Versorgungssicherheit und die Transformation des Verkehrssektors haben können. Der ZDK befürwortet Maßnahmen, die Manipulationen und Betrug konsequent verhindern und damit das Vertrauen in Biokraftstoffe als Teil der Klimaschutzstrategie stärken.

Zentrale Forderungen des ZDK zur Novelle der Biokraft-NachV:

- **Transparenz & Rechtssicherheit stärken** – Maßnahmen zur Betrugsprävention und Nachvollziehbarkeit der Lieferketten werden unterstützt – sie müssen aber praxisingerecht und rechtssicher umgesetzt werden.
- **Praxisingerechte Umsetzung der UDB** – Die Pflicht zur „unmittelbaren“ Dateieingabe in die Union Database (UDB) braucht klare Fristen und eine Übergangsphase, um Umsetzungsprobleme zu vermeiden.
- **Fairen Wettbewerb sicherstellen**. Neue Risiken dürfen nicht einseitig von Quotenverpflichtenden an kleinere Marktakteure abgewälzt werden. Es braucht klare Leitlinien für Haftungsregelungen in den Lieferketten.
- **Keine Überregulierung des Kfz-Gewerbes**. Vorschriften, die primär für Biokraftstoffproduzenten und die Mineralölwirtschaft gedacht sind, dürfen nicht zu unverhältnismäßigen Belastungen für Kfz-Betriebe führen.

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht in Bonn und über das Hauptstadtbüro in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Behörden, Politikern sowie Entscheidungsträgern wichtiger Verbände und Institutionen. Er ist Mitglied im Zentralverband des Deutschen Handwerks und vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein Büro in Brüssel und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland: Rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie und Kfz-Werkstätten, haben 468.000 Beschäftigte, 236 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach eines Zentralverbandes (ZDK). Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 95.000 Azubis aus und machen einen Umsatz von 220 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der in Mobilität in Deutschland.

Berlin, 29.08.2025

Annina Brinkmann
Referentin für allgemeine Verkehrspolitik und Nachhaltigkeit

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
Zentralverband (ZDK)
Markgrafenstr. 35
10117 Berlin

Franz-Lohe-Straße 21
53129 Bonn

Telefon: +49 (0) 3080172024 - 44
E-Mail: brinkmann@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

