

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

A. Problem und Ziel

Seit 2015 erfolgt die Förderung von erneuerbaren Energien im Verkehr durch die Treibhausgasminderungs-Quote, nachdem zunächst seit 2007 eine verpflichtende Biokraftstoffquote galt. Mit der Treibhausgasminderungs-Quote sind Unternehmen, die Kraftstoff in Verkehr bringen, verpflichtet, die Treibhausgasemissionen ihres gesamten in Verkehr gebrachten Kraftstoffes um einen bestimmten Prozentsatz zu senken, indem sie u.a. erneuerbare Energieerzeugnisse in Verkehr bringen. Mit dieser Maßnahme wurden die Vorgaben der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/11/EG und 2003/30/EG (RED) umgesetzt. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten, im Jahr 2020 mindestens 10 % erneuerbare Energien im Verkehr vorzuweisen. Weiterhin erfüllt die Treibhausgasminderungs-Quote die Vorgaben der Kraftstoffqualitätsrichtlinie 2009/30/EG (FQD), die im Jahr 2020 eine Minderung von Treibhausgasemissionen bei Kraftstoffen von mindestens 6 % vorschreibt.

Mit der Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II) wurde der verpflichtende Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors (Straße und Schiene) je Mitgliedsstaat auf mindestens 14 % für das Jahr 2030 angehoben, wobei auch ein entsprechender Minderungspfad bis dahin vorgegeben werden soll. Die Treibhausgasminderungs-Quote hat sich in den vergangenen Jahren als effektives und zugleich marktwirtschaftlich effizientes und breit akzeptiertes Instrument erwiesen, weshalb es zur Erreichung der neuen EU-Vorgaben der RED II fortgeschrieben wird.

Auch Artikel 3 Absatz 1 der Lastenteilungsentscheidung (Nr. 406/2009/EG – Effort Sharing Decision, ESD) und nach Artikel 4 Absatz 1 der EU-Klimaschutzverordnung (EU) 2018/842 (Effort Sharing Regulation, ESR) ergibt sich die Anforderung, weitergehende Treibhausgasminderungen im Verkehrssektor zu erzielen. Die ESR legt national verbindliche Ziele für die Sektoren außerhalb des EU-ETS fest. Die Ziele sind nach dem relativen BIP pro Kopf gestaffelt, sodass Deutschland einen deutlich überdurchschnittlichen Beitrag leisten muss. Deutschland verfehlt derzeit seine Effort-Sharing-Ziele und kann dieses Defizit bislang nur durch ungenutzte Emissionsrechte aus früheren Jahren ausgleichen. In Zukunft wird das aller Voraussicht nach nicht mehr möglich sein. Ein wichtiger Grund dafür sind die stagnierenden bzw. steigenden Treibhausgasemissionen aus

dem Verkehrssektor. Daher besteht ein dringender Bedarf an mehr Klimaschutz im Verkehrsbereich. Die geplante Umsetzung der RED II verfolgt dieses Ziel. Dies gilt umso mehr mit Blick auf die deutlich schärferen Klimaziele für 2030 sowie die weitere Anhebung des 2030-Ziels auf 55 % Treibhausgasminderung gegenüber 1990, die auch einen zusätzlichen Beitrag des Verkehrssektors erfordern wird.

Gleichwohl macht die RED II verschiedene Vorgaben zu Begrenzungen und Unterquoten für bestimmte Energieerzeugnisse, um umweltschädliche Effekte zu minimieren und gleichzeitig neue, zur Verringerung der Treibhausgasemissionen besonders wirksame Technologien, die am Markt noch nicht etabliert sind, in besonderem Maße zu fördern. Da insbesondere nachhaltige Biomasse begrenzt ist und der signifikante Hochlauf der Elektromobilität sowie der Aufbau von Produktionskapazitäten für Energieerzeugnisse wie grüner Wasserstoff und fortschrittliche Biokraftstoffe noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird, gilt es in der ersten Hälfte des Jahrzehnts, d.h. zunächst für einen Zeitraum von fünf Jahren bis 2026, diesen Transitionsprozess durch eine vorerst moderate Anhebung der Quote auf 10 % anzureizen, sowie weitere Maßnahmen zu ergänzen. In den nachfolgenden Jahren erfolgt bis zum Jahr 2030 eine ambitionierte Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote auf 22 %, wodurch nachhaltige Optionen für den Verkehr gefördert werden, die zur Erreichung der Klimaschutzziele notwendig sind.

Erneuerbare strombasierte Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs, sogenannte Power-to-X (PtX)-Kraftstoffe, stellen eine wichtige Technologie zur Erreichung des Ziels der vollständigen Treibhausgasneutralität dar. Der Luftverkehr wird perspektivisch auf flüssige Kraftstoffe angewiesen sein, weshalb entsprechende Maßnahmen zur Dekarbonisierung dieses Sektors zu ergreifen sind.

B. Lösung

Die wesentlichen in diesem Änderungsgesetz durchgeführten Regelungen sind:

- Es erfolgt eine Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe, die sowohl die EU-rechtlich vorgesehene Begrenzung bestimmter Energieerzeugnisse berücksichtigt als auch fortschrittliche Energieerzeugnisse anreizt, um die Treibhausgasemissionen im Verkehr zu senken.
- Es wird eine Mindestquote für das Inverkehrbringen erneuerbarer strombasierter Fluggastkraftstoffe eingeführt, die auf den verpflichtenden nationalen Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors nach der RED II angerechnet werden wird. Um einen wirksamen Anreiz für den Markthochlauf der PtX-Technologie zu schaffen, sollen ausschließlich strombasierte Kraftstoffe zur Erfüllung der Verpflichtung eingesetzt werden. Mitteilungspflichten für Unternehmen sowie der Vollzug werden so wie das bestehende System für die Verpflichtung zur Treibhausgasminderung bei Otto- und Dieselmotorkraftstoffen ausgestaltet.
- Zur Förderung von strombasierten Kraftstoffen und zur Umsetzung der Vorgaben aus der RED II wird unter anderem die Anrechnung von ausschließlich mit erneuerbaren Energien hergestellten flüssigen Kraftstoffen und Wasserstoff (sogenannter „grüner Wasserstoff“) sowohl im Straßenverkehr als auch zur Produktion konventioneller Kraftstoffe zugelassen.
- Weiterhin erfolgen zahlreiche rechtsbereinigende Änderungen. Der Begriff „Biokraftstoffe“ wird an den erforderlichen Stellen durch das Wort Erfüllungsoptionen ersetzt, um der Diversifizierung der Erfüllungsoptionen zur

Treibhausgasminderung im Verkehr im kommenden Jahrzehnt Rechnung zu tragen und um die Lesbarkeit des Gesetzes auch in Verbindung mit dem untergesetzlichen Regelwerk zu verbessern. Regelungen zu der bis zum Jahr 2014 geltenden Biokraftstoffquote entfallen.

- Zur Umsetzung der RED II werden die Ermächtigungsgrundlagen angepasst und erweitert, um weitere Bestimmungen zur Anpassung der bestehenden Obergrenze für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln, zur Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen, zu Mindestquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe, zur Obergrenze für Biokraftstoffe aus Stoffen des Anhangs IX B der Richtlinie sowie zu den Anrechnungsmöglichkeiten für fortschrittliche Biokraftstoffe sowie Strom für Elektrofahrzeuge durch Rechtsverordnung zu erlassen.

Der vorliegende Entwurf berücksichtigt außerdem die weiteren Entwicklungen auf europäischer Ebene und die von der europäischen Kommission zu erlassenen delegierten Rechtsakte der RED II. Um zeitnah weitere Vorschriften zu den neuen Erfüllungsoptionen, insbesondere zu flüssigen und gasförmigen strombasierten Kraftstoffen, die abhängig von den zu erwartenden europäischen Rechtsakten sind, zu erlassen, werden die Ermächtigungen zum Erlass von Verordnungen angepasst.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Finanzielle Auswirkungen ohne Erfüllungsaufwand sind nicht zu erwarten. Insbesondere ist nicht damit zu rechnen, dass sich die Einnahmen aus den Abgaben bei Nichterfüllung der Quoten infolge der Gesetzesänderung verändern. Etwaige Mehrbedarfe an Sach- und Personalmitteln im Bundeshaushalt sollen finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan eingespart werden.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht aus den Gesetzesänderungen des vorliegenden Entwurfs kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die künftigen Verbrauchsmengen der einzelnen erneuerbaren Energieerzeugnisse hängen von der Höhe der gesamten energetischen Verbrauchsmenge aller Kraftstoffe ab und in welchem Ausmaß die einzelnen Erfüllungsoptionen genutzt werden. Daneben hängt die Höhe des Erfüllungsaufwands vor allem von der Entwicklung der kraftstoffspezifischen Vermeidungspreise ab. Die Schätzung der Preise für Erfüllungsoptionen, die in den kommenden Jahren verstärkt zum Einsatz kommen werden (bspw. grüner Wasserstoff, strombasierte Kraftstoffe, fortschrittliche Biokraftstoffe), ist aufgrund der aktuell noch geringen Marktverfügbarkeit mit

großen Unsicherheiten verbunden. Es wurden in einer konservativen Abschätzung gewichtete durchschnittliche Kosten von rund 273 EUR (ohne Mehrfachanrechnungen 432 EUR) pro vermiedener Tonne Kohlenstoffdioxid-Äquivalent zur Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen bei Kraftstoffen angenommen. Optimistische Schätzungen, die von einer günstigen Entwicklung des Angebots an Erfüllungsoptionen ausgehen und Kosten, die sich u.a. an den Gestehungskosten der Erfüllungsoptionen orientieren, ergeben gewichtete, durchschnittliche Kosten von rund 113 EUR (ohne Mehrfachanrechnungen 181 EUR) pro vermiedener Tonne. Weiterhin wurden durchschnittliche Kosten von rund 34 EUR pro Gigajoule zur Erfüllung der Verpflichtung zum Inverkehrbringen strombasierter Flugturbinenkraftstoffe angenommen.

Bei der Berechnung des Erfüllungsaufwandes wurden die Folgen der von der Bundesregierung geplanten Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (Änderung der 36. und 38. BImSchV), insbesondere die Obergrenzen für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln von 4,4 Prozent (energetisch), für Biokraftstoffe aus Altspeiseölen und tierischen Fetten von 1,9 Prozent (energetisch) und der Mindestanteil an fortschrittlichen Biokraftstoffen von 2,6 Prozent (energetisch) im Jahr 2030 berücksichtigt. Ebenso wurden die Faktoren zu Mehrfachanrechnungen bestimmter Energieerzeugnisse (Faktor 2 für fortschrittliche Biokraftstoffe, die über dem Mindestanteil liegen, Faktor 2 für strombasierte Kraftstoffe, Faktor 3 für Strom in Elektrofahrzeugen) berücksichtigt. Für die Wirtschaft ergibt sich dadurch nach konservativer Schätzung eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 8,3 Mrd. EUR für das Jahr 2030, nach optimistischer Schätzung ein Erfüllungsaufwand von 4,1 Mrd. EUR.

Insbesondere im Bereich des Straßenverkehrs, wo größere Mengen an alternativen Kraftstoffen zur Erfüllung der Verpflichtung eingesetzt werden müssen, können Kostendegressionen durch Skaleneffekte sowie Kostensteigerungen derzeit nur schwer abgeschätzt werden (beide Effekte können durch die hohe Nachfrage in Folge der ambitionierten Quote entstehen). Unter Berücksichtigung der o.g. konservativen Annahmen entfallen 8,1 Mrd. EUR, bei optimistischen Annahmen 3,9 Mrd. EUR, auf die Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen bei Kraftstoffen im Straßenverkehr nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4. Da die Informationspflichten nahezu unverändert bleiben, sind keine zusätzlichen Bürokratiekosten zu erwarten. Kleine und mittelständische Unternehmen sind wie bisher von der Verpflichtung betroffen. Die Höhe der Verpflichtung bemisst sich an der Menge der in Verkehr gebrachten fossilen Kraftstoffe.

Auf den Bereich Luftverkehr entfallen 214 Mio. EUR zur Erfüllung der Verpflichtung zum Inverkehrbringen strombasierter Flugturbinenkraftstoffe nach § 37a Absatz 2 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4a sowie 94 Tsd. EUR auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten. Es ist davon auszugehen, dass Unternehmen, die von der neuen Verpflichtung im Luftverkehr betroffen sind auch Kraftstoffe für den Straßenverkehr bereitstellen und somit bereits Verpflichtete nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 sind. Da die Informationspflichten im Luftverkehr nahezu identisch zu denen im Straßenverkehr ausgestaltet sind, entsteht insgesamt kein einmaliger Aufwand. Kleine und mittelständische Unternehmen sind voraussichtlich nicht betroffen. Dessen ungeachtet bemisst sich die Höhe der Verpflichtung, wie im Straßenverkehr, an der Menge der in Verkehr gebrachten fossilen Kraftstoffe.

Zur Umsetzung der RED II wäre auch eine deutlich kostengünstigere Alternative mit einem Erfüllungsaufwand von 322 Mio. EUR im Jahr 2030 möglich. Diese

Alternative wäre aber zu kurz gegriffen, um die Sektorenziele des Klimaschutzprogramms 2030 im Verkehr, die Ziele der Wasserstoffstrategie der Bundesregierung sowie die EU-Ziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen in den Sektoren außerhalb des Emissionshandels zu erreichen. Um mit der RED II-Umsetzung gleichzeitig auch dem Erreichen dieser Ziele gerecht zu werden und fortschrittliche Kraftstoffe sowie Wasserstoff in dem notwendigen Maße voranzubringen, ist diese kostenintensivere Lösung erforderlich.

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beträgt 8,3 Mrd. Euro. Der NKR sieht Kosten in Höhe von geschätzten rund vier Mrd. EUR mit einer über eine 1:1-Umsetzung von EU-Vorgaben hinausgehenden Regelung. Angesichts der Höhe der Kosten ist zur Frage der Kompensation im Sinne des One-in-one-out-Ansatzes der St-Ausschuss für Bürokratieabbau zügig zu befassen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Die Höhe des zusätzlichen Aufwandes für die Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen bei Kraftstoffen wird als eher geringfügig eingeschätzt, da sich mit dem vorliegenden Gesetzentwurf im Wesentlichen die Höhe der Verpflichtung ändert und bestehende Vollzugsstrukturen nahezu unverändert bleiben.

Die Abschätzung der Höhe des zusätzlichen Aufwandes für die Verpflichtung zum Inverkehrbringen strombasierter Flugturbinenkraftstoffe erfolgt mit Änderung der Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen (37. BImSchV), mit der weitere EU-rechtliche Bestimmungen zur Durchführung der gesetzlichen Verpflichtung erlassen werden. Zuständige Stellen für den Vollzug sind weiterhin Bundesbehörden (Hauptzollamt Frankfurt/Oder, Umweltbundesamt, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung). Länderbehörden sind nicht betroffen.

F. Weitere Kosten

Mit diesem Gesetz werden die Abgaben im Falle der Nichterfüllung an den zu erwartenden Kosten der Erfüllungsoptionen angepasst. Kosten durch Abgaben aufgrund von (teilweiser) Nichterfüllung der Minderungsverpflichtung sind nicht zu erwarten, können aber im Einzelfall auftreten.

Die Mehrkosten der Wirtschaft könnten auf die Produkte abgewälzt und erhöhte Verbraucherpreise zur Folge haben.

Die Abschätzung zur Verpflichtung zum Inverkehrbringen strombasierter Flugturbinenkraftstoffe nach § 37a Absatz 2 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4a erfolgt mit der Änderung der Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen (37. BImSchV), mit der weitere EU-rechtliche Bestimmungen zur Durchführung der gesetzlichen Verpflichtung erlassen werden.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 9. März 2021

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der
Treibhausgasminderungs-Quote

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 12. Februar 2021 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der
Treibhausgasminderungs-Quote***

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 9. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2873) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zu § 37a wird wie folgt gefasst:
„§ 37a Pflichten für Inverkehrbringer von Kraftstoffen“.
 - b) Nach der Angabe zu § 37g wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 37h Mechanismus zur Anpassung der Treibhausgasminderungs-Quote; Verordnungsermächtigung“.
2. § 37a wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 37a**Pflichten für Inverkehrbringer von Kraftstoffen“.**

- b) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „der Absätze 3 und“ durch die Wörter „des Absatzes“ ersetzt.
- c) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Wer gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen nach § 27 Absatz 2 und 3 des Energiesteuergesetzes steuerbefreiten oder nach § 2 Absatz 1 Nummer 3 des Energiesteuergesetzes zu versteuernden Fluggastkraftstoff der Unterposition 2710 19 21 der Kombinierten Nomenklatur in Verkehr bringt, hat sicherzustellen, dass die im gesamten Verpflichtungsjahr von ihm in Verkehr gebrachte Menge Kraftstoffs die Vorgaben des Absatzes 4a eingehalten werden. Als in Verkehr gebracht gilt Fluggastkraftstoff mit dem Entstehen der Energiesteuer nach § 8 Absatz 1, § 9a Absatz 4, § 15 Absatz 1 und § 19b Absatz 1 des Energiesteuergesetzes; dies gilt auch, wenn sich an die Entnahme ein Verfahren der Steuerbefreiung nach § 24 in Verbindung mit § 27 Absatz 2 und 3 des Energiesteuergesetzes anschließt. Absatz 1 Satz 3 bis 10 gilt entsprechend.“

* Dieses Gesetzes dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Neufassung) (ABl. L 328 vom 21. Dezember 2018, S. 82).
Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

- d) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3 und die folgenden Sätze werden angefügt:
- „Verpflichteter nach Absatz 2 Satz 1 und 2 ist der jeweilige Steuerschuldner im Sinne des Energiesteuergesetzes oder der Steuerlagerinhaber, der Fluggastkraftstoff zu steuerfreien Zwecken nach § 27 Absätze 2 und 3 des Energiesteuergesetzes abgibt. Verpflichteter ist abweichend von Satz 4
1. in den Fällen des § 7 Absatz 4 Satz 1 des Energiesteuergesetzes der Einlagerer,
 2. in den Fällen des § 7 Absatz 6 des Energiesteuergesetzes derjenige, der die Betankung kaufmännisch veranlasst hat.“
- e) Der bisherige Absatz 3 wird aufgehoben.
- f) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Verpflichtete“ die Wörter „nach Absatz 1“ eingefügt, werden die Wörter „ab dem Jahr 2015“ gestrichen und werden die Wörter „in Verkehr gebrachten Biokraftstoffe“ durch die Wörter „eingesetzten Erfüllungsoptionen“ ersetzt.
- bb) Die Sätze 2 bis 5 werden wie folgt gefasst:
- „Die Höhe des in Satz 1 genannten Prozentsatzes beträgt
1. ab dem Kalenderjahr 2020 6 Prozent,
 2. ab dem Kalenderjahr 2022 6,5 Prozent,
 3. ab dem Kalenderjahr 2023 7 Prozent,
 4. ab dem Kalenderjahr 2024 8 Prozent,
 5. ab dem Kalenderjahr 2026 10 Prozent,
 6. ab dem Kalenderjahr 2028 14,5 Prozent,
 7. ab dem Kalenderjahr 2030 22 Prozent.
- Der Referenzwert, gegenüber dem die Treibhausgasminderung zu erfolgen hat, berechnet sich durch Multiplikation des Basiswertes mit der vom Verpflichteten in Verkehr gebrachten energetischen Menge an fossilen Otto- und fossilen Dieselmotorkraftstoffen zuzüglich der energetischen Menge an eingesetzten Erfüllungsoptionen. Der Basiswert wird festgelegt durch eine Verordnung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 6. Die Treibhausgasemissionen von fossilen Otto- und fossilen Dieselmotorkraftstoffen berechnen sich durch Multiplikation der Werte, die durch eine Verordnung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 9 festgelegt werden, mit der vom Verpflichteten in Verkehr gebrachten energetischen Menge fossilen Otto- und fossilen Dieselmotorkraftstoffs.“
- cc) Satz 7 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:
- „5. die Europäische Kommission nach Artikel 30 Absatz 10 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82, L 311 vom 25.9.2020, S. 11) in der jeweils geltenden Fassung oder nach Artikel 7c Absatz 8 der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2018/1999 (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung entschieden hat, dass die Bundesrepublik Deutschland den Biokraftstoff für die in Artikel 25 Absatz 1 Unterabsatz 1 und 4 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder für die in Artikel 7a der Richtlinie 98/70/EG genannten Zwecke nicht berücksichtigen darf.“

dd) Satz 9 wird wie folgt gefasst:

„Bei der Berechnung des Referenzwertes nach den Sätzen 3 und 4 sowie der Treibhausgasemissionen nach den Sätzen 5 und 6 sind Kraftstoffmengen, für die dem Verpflichteten eine Steuerentlastung nach § 8 Absatz 7, nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 oder Nummer 3 oder nach § 47 Absatz 1 Nummer 1, 2 oder Nummer 6 des Energiesteuergesetzes gewährt wurde oder wird, nicht zu berücksichtigen.“

g) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 4a eingefügt:

„(4a) Verpflichtete nach Absatz 2 haben einen Mindestanteil an Kraftstoff, der Fluggasturbinenkraftstoff ersetzt, aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs sicherzustellen. Die Höhe des in Satz 1 genannten Anteils beträgt

1. ab dem Kalenderjahr 2026 0,5 Prozent,
2. ab dem Kalenderjahr 2028 1 Prozent,
3. ab dem Kalenderjahr 2030 2 Prozent.

Die Mindestanteile von Kraftstoff aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs beziehen sich jeweils auf den Energiegehalt der Menge fossilen Fluggasturbinenkraftstoffs zuzüglich des Energiegehalts an Kraftstoff aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs. Anforderungen an diese Kraftstoffe regelt eine Rechtsverordnung nach § 37d Absatz 2 Satz 1.“

h) Die Absätze 5 bis 8 werden wie folgt gefasst:

„(5) Die Verpflichtungen nach Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit dem Absatz 4 können von Verpflichteten erfüllt werden durch folgende Optionen (Erfüllungsoptionen):

1. Inverkehrbringen von Biokraftstoff, der fossilem Otto- oder fossilem Dieselmotorkraftstoff, welcher nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 und 4 des Energiesteuergesetzes zu versteuern ist, beigemischt wurde,
2. Inverkehrbringen von reinem Biokraftstoff, der nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 und 4 des Energiesteuergesetzes zu versteuern ist,
3. Inverkehrbringen von
 - a) Biokraftstoff nach § 37b Absatz 6, der fossilem Erdgasmotorkraftstoff, welcher nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 oder Absatz 2 Nummer 1 des Energiesteuergesetzes zu versteuern ist, zugemischt wurde, und
 - b) reinem Biokraftstoff nach § 37b Absatz 6, der nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 oder Absatz 2 Nummer 1 des Energiesteuergesetzes zu versteuern ist,
4. elektrischen Strom zur Verwendung in Straßenfahrzeugen, soweit eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 11 dies zulässt und gegenüber der zuständigen Stelle nachgewiesen wird, dass der Strom ordnungsgemäß gemessen und überwacht wurde,
5. Upstream-Emissionsminderungen, soweit eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 dies zulässt,
6. flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs, soweit eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 dies zulässt,
7. flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs, wenn sie als Zwischenprodukt zur Produktion konventioneller Kraftstoffe verwendet werden, soweit eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 dies zulässt,
8. flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs, die in einem raffiniertechnischen Verfahren gemeinsam mit mineralölstämmigen Ölen verarbeitet werden, wenn eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 dies zulässt,

9. andere Kraftstoffe, soweit eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 dies zulässt.

Erfüllungsoptionen nach Satz 1 Nummer 6 bis 8 werden mindestens mit dem Doppelten ihres Energiegehaltes auf die Erfüllung der Verpflichtungen nach Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit dem Absatz 4 angerechnet. Die Verpflichtung nach Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 4a wird von Verpflichteten durch das Inverkehrbringen von flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs erfüllt, soweit eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 dies zulässt.

(6) Die Erfüllung von Verpflichtungen

1. nach Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 4 und
2. nach Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 4a

kann durch Vertrag, der der Schriftform bedarf, auf einen Dritten, der nicht selbst Verpflichteter ist, übertragen werden. Der Vertrag muss mengenmäßige Angaben zum Umfang der vom Dritten gegenüber dem Verpflichteten eingegangenen Verpflichtung enthalten sowie Angaben, für welche Erfüllungsoptionen die Übertragung gilt. Außerdem muss der Vertrag Angaben zu den Treibhausgasemissionen der Kraftstoffe in Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent enthalten. Der Dritte kann den Vertrag ausschließlich durch Erfüllungsoptionen erfüllen, die er im Verpflichtungsjahr einsetzt oder eingesetzt hat. Abweichend von Satz 4 kann der Dritte Verträge nach Satz 3 auch durch Erfüllungsoptionen erfüllen, die er bereits im Vorjahr des Verpflichtungsjahres in Verkehr gebracht hat, wenn die Erfüllungsoptionen nicht bereits Gegenstand eines Vertrages nach Satz 1 waren und der Dritte im Vorjahr des Verpflichtungsjahres nicht selbst Verpflichteter gewesen ist. Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 Satz 2, Absatz 5 Satz 1 und 2 gelten entsprechend. Bei Vorliegen der Voraussetzungen nach den Sätzen 1 bis 6 ist der Verpflichtete so zu behandeln, als hätte er die vom Dritten eingesetzten Erfüllungsoptionen im Verpflichtungsjahr selbst in Verkehr gebracht. Absatz 4 Satz 3 bis 10 gelten entsprechend. Die vom Dritten zur Erfüllung einer nach Satz 1 übertragenen Verpflichtung eingesetzten Erfüllungsoptionen können nicht zur Erfüllung der Verpflichtung eines weiteren Verpflichteten eingesetzt werden.

(7) Die Erfüllung von Verpflichtungen

1. nach Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 4 und
2. nach Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 4a

kann durch Vertrag, der der Schriftform bedarf, auf einen Dritten, der selbst Verpflichteter ist, übertragen werden. Absatz 6 Satz 2 gilt entsprechend. Der Vertrag zur Erfüllung von Verpflichtungen nach Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 4 muss Angaben zum Umfang der vom Dritten im Verpflichtungsjahr sicherzustellenden Treibhausgaserminderungs Menge in Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent enthalten. Der Vertrag zur Erfüllung von Verpflichtungen nach Absatz 2 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 4a muss Angaben zum Umfang der vom Dritten im Verpflichtungsjahr sicherzustellenden energetischen Menge erneuerbarer Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs nach Absatz 5 Satz 2 in Gigajoule enthalten. Der Dritte kann Verträge ausschließlich durch Erfüllungsoptionen erfüllen, die er im Verpflichtungsjahr einsetzt oder eingesetzt hat. Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 Satz 2, Absatz 5 Satz 1 und 2 gelten entsprechend. Bei Vorliegen der Voraussetzungen nach den Sätzen 1 bis 5 werden zugunsten des Verpflichteten berücksichtigt

1. im Fall des Absatzes 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 4 die vom Dritten erreichte Treibhausgaserminderungs Menge ausschließlich bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen nach Absatz 4 Satz 5 und 6 und
2. im Fall des Absatzes 2 in Verbindung mit Absatz 4a die vom Dritten eingesetzten Erfüllungsoptionen ausschließlich bei der Ermittlung der Mindestanteile von erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs nach Absatz 4a Satz 3.

Im Fall des Satzes 6 Nummer 1 berechnet sich die Treibhausgaserminderungs Menge in entsprechender Anwendung des Absatzes 4 Satz 3 bis 10. Die vom Dritten zur Erfüllung einer nach Satz 1 übertragenen

Verpflichtung eingesetzten Treibhausgasminderungs- und Kraftstoffmengen können nicht zur Erfüllung der eigenen Verpflichtung des Dritten oder der Verpflichtung eines weiteren Verpflichteten eingesetzt werden.

(8) Treibhausgasminderungs- oder Kraftstoffmengen, die den nach den Absätzen 4 oder 4a vorgeschriebenen Prozentsatz oder Mindestanteil für ein bestimmtes Verpflichtungsjahr übersteigen, werden auf Antrag des Verpflichteten auf den Prozentsatz oder Mindestanteil des folgenden Kalenderjahres angerechnet.“

3. § 37b wird wie folgt gefasst:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird aufgehoben.

bb) In dem neuen Satz 1 wird das Wort „außerdem“ gestrichen.

cc) In dem neuen Satz 3 wird das Wort „gelten“ durch das Wort „gilt“ und werden die Wörter „die Sätze 1 und 2“ durch die Angabe „Satz 1“ ersetzt.

b) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Angabe „3 und“ wird gestrichen.

bbb) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Wasserstoff aus biogenen Quellen.“

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Abweichend von Satz 1 Nummer 3 und Absatz 1 Satz 1 können Biokraftstoffe, die vollständig oder teilweise aus tierischen Fetten und Ölen der Kategorie 1 und 2 gemäß Artikel 8 und 9 der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 mit Hygienevorschriften für nicht für den menschlichen Verzehr bestimmte tierische Nebenprodukte und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1774/2002, die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/1009 (ABl. L 170 vom 25.6.2019, S. 1) geändert worden ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung bestehen, auf die Erfüllung von Verpflichtungen nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4 angerechnet werden.“

4. § 37c wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Verpflichtete haben der zuständigen Stelle jeweils bis zum Ablauf des 15. April des auf das Verpflichtungsjahr folgenden Kalenderjahres schriftlich mitzuteilen

1. die im Verpflichtungsjahr von ihnen in Verkehr gebrachte Menge fossilen Otto- und fossilen Dieselmotorkraftstoffs oder fossilen Flugturbinenkraftstoffs,
2. die im Verpflichtungsjahr von ihnen eingesetzte Menge an Erfüllungsoptionen, bezogen auf die verschiedenen jeweils betroffenen Erfüllungsoptionen, und
3. die Treibhausgasemissionen in Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent der jeweiligen Mengen.“

bb) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Im Fall des § 37a Absatz 6 hat der Dritte der zuständigen Stelle schriftlich mitzuteilen

1. die auf Grund seiner vertraglichen Verpflichtung von ihm im Verpflichtungsjahr in Verkehr gebrachte Menge Kraftstoff, bezogen auf die verschiedenen jeweils betroffenen Erfüllungsoptionen, und

2. die Treibhausgasemissionen in Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent der jeweiligen Mengen.“
- cc) In Satz 5 werden die Wörter „in Verkehr gebrachten Biokraftstoffe“ durch die Wörter „eingesetzte Erfüllungsoptionen“ ersetzt.
- dd) Satz 6 wird wie folgt gefasst:

„Im Fall des § 37a Absatz 7 hat der Dritte der zuständigen Stelle die auf Grund seiner vertraglichen Verpflichtung von ihm im Verpflichtungsjahr in Verkehr gebrachte Menge Kraftstoff, bezogen auf die verschiedenen jeweils betroffenen Erfüllungsoptionen, und die auf Grund seiner vertraglichen Verpflichtung im Verpflichtungsjahr sichergestellte Treibhausgasminderungsmenge in Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent schriftlich mitzuteilen.“
- b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Soweit Verpflichtete einer Verpflichtung nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4 oder nach § 37a Absatz 2 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4a nicht nachkommen, setzt die zuständige Stelle eine Abgabe fest

 1. in den Fällen des § 37a Absatz 4 für die Fehlmenge der zu mindernden Treibhausgasemissionen oder
 2. in den Fällen des § 37a Absatz 4a für die nach dem Energiegehalt berechnete Fehlmenge Kraftstoffs.

Die Abgabenschuld des Verpflichteten entsteht mit Ablauf des 15. Aprils des auf das Verpflichtungsjahr folgenden Kalenderjahres. In den Fällen, in denen ein Verpflichteter durch eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 einen Mindestanteil bestimmter Biokraftstoffe oder anderer erneuerbarer Kraftstoffe in Verkehr zu bringen hat, setzt die zuständige Stelle bis einschließlich zum Verpflichtungsjahr 2021 eine Abgabe in Höhe von 19 Euro pro Gigajoule und ab dem Verpflichtungsjahr 2022 eine Abgabe in Höhe von 45 Euro pro Gigajoule fest. In den Fällen des § 37a Absatz 4a beträgt die Höhe der Abgabe 70 Euro pro Gigajoule. In den Fällen des § 37a Absatz 4 wird die Abgabe nach der Fehlmenge der zu mindernden Treibhausgasemissionen berechnet und beträgt bis einschließlich zum Verpflichtungsjahr 2021 0,47 Euro pro Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent und ab dem Verpflichtungsjahr 2022 0,60 Euro pro Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent. Soweit im Falle des § 37a Absatz 6 Satz 1 oder des § 37a Absatz 7 Satz 1 der Dritte seine vertragliche Verpflichtung nicht erfüllt, setzt die zuständige Stelle die Abgabe gegen den Verpflichteten fest.“
- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Wörter „fossilen Otto- und fossilen Dieselmotorkraftstoffs und Biokraftstoffs sowie ab dem Kalenderjahr 2015 auch“ durch die Wörter „an Kraftstoffen und“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 werden die Wörter „Absatz 3 und 4“ durch die Wörter „Absatz 4 sowie nach § 37a Absatz 2 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4a“ ersetzt.
 - cc) In Satz 3 wird die Angabe „Satz 6“ durch die Angabe „Satz 5“ ersetzt.
 - dd) In Satz 5 wird die Angabe „Satz 7“ durch die Angabe „Satz 6“ ersetzt.
- d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) In den Fällen des § 37a Absatz 3 Satz 2 hat der Steuerlagerinhaber dem zuständigen Hauptzollamt mit der monatlichen Energiesteueranmeldung die für jeden Verpflichteten in Verkehr gebrachte Menge an Energieerzeugnissen schriftlich mitzuteilen. In den Fällen des § 37a Absatz 3 Satz 4 hat der Steuerlagerinhaber der zuständigen Stelle die in einem Verpflichtungsjahr für jeden Verpflichteten in Verkehr gebrachte Menge an Energieerzeugnissen zum Ablauf des 1. Februar des folgenden Kalenderjahres schriftlich mitzuteilen. Im Falle des § 37a Absatz 3 Satz 5 hat der Erlaubnisinhaber der zuständigen Stelle die in einem Verpflichtungsjahr für den Vertragspartner in Verkehr gebrachten Mengen zum Ablauf des 1. Februar des folgenden Kalenderjahres schriftlich mitzuteilen.“

5. § 37d wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 Buchstabe c, d und e wird jeweils die Angabe „3 und“ gestrichen.

bb) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. zu bestimmen, dass der Anteil an bestimmten Erfüllungsoptionen im Rahmen der Erfüllung von Verpflichtungen nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4 nach Maßgabe einer Multiplikation der tatsächlich in Verkehr gebrachten energetischen Menge der jeweiligen Erfüllungsoption mit einem bestimmten Rechenfaktor zu berechnen ist,“.

cc) In Nummer 3 werden die Wörter „3 und“ gestrichen.

dd) In Nummer 6 werden die Wörter „abweichend von“ durch die Wörter „im Sinne des“ ersetzt.

ee) In Nummer 7 wird jeweils die Angabe „3 und“ gestrichen, die Angabe „2009/28/EG“ durch die Angabe „(EU) 2018/2001“ ersetzt und die Wörter „Artikel 3 Absatz 4“ durch die Wörter „Artikel 25 Absatz 1“ ersetzt.

ff) In Nummer 8 wird die Angabe „3 oder“ gestrichen.

gg) In Nummer 9 werden die Wörter „abweichend von“ durch die Wörter „im Sinne des“ ersetzt.

hh) Nummer 11 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter „§ 37a Absatz 5 Satz 2“ werden durch die Wörter „§ 37a Absatz 5 Satz 1 Nummer 4“ ersetzt.

bbb) In Buchstabe b wird das Komma am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.

ccc) Folgender Buchstabe c wird angefügt:

„c) die erzeugten Treibhausgasminderungsmengen der energetischen Menge elektrischen Stroms, die nicht von Dritten der zuständigen Stelle mitgeteilt werden, zu versteigern und das erforderliche Verfahren zu regeln,“.

ii) Nummer 13 wird wie folgt gefasst:

„13. unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung weitere Erfüllungsoptionen zu ergänzen und dabei insbesondere

- a) das Berechnungsverfahren für die Treibhausgasemissionen dieser Maßnahmen festzulegen,
- b) das Nachweisverfahren sowie die Übertragbarkeit der Nachweise zu regeln,
- c) Methoden zur Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2018/2001 für den Bezug des elektrischen Stroms zur Produktion von Kraftstoffen festzulegen und
- d) Mindestwerte für die Treibhausgaseinsparung von Kraftstoffen festzulegen,“

b) In Absatz 3 Nummer 4 wird die Angabe „3 und“ gestrichen.

6. Nach § 37g wird folgender § 37h eingefügt:

„§ 37h

Mechanismus zur Anpassung der Treibhausgasminderungs-Quote; Verordnungsermächtigung

(1) Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gibt die Summe der für ein Verpflichtungsjahr an die zuständige Stelle (§ 37d Absatz 1) gemeldeten Mengen an elektrischem Strom zur Verwendung in Straßenfahrzeugen im Bundesanzeiger bekannt.

(2) Übersteigt die Summe der nach Absatz 1 bekannt gemachten Menge elektrischen Stroms

1. im Kalenderjahr 2022 5 Petajoule,
2. im Kalenderjahr 2023 9 Petajoule,
3. im Kalenderjahr 2024 13 Petajoule,
4. im Kalenderjahr 2025 19 Petajoule,
5. im Kalenderjahr 2026 25 Petajoule,
6. im Kalenderjahr 2027 38 Petajoule,
7. im Kalenderjahr 2028 53 Petajoule,
8. im Kalenderjahr 2029 71 Petajoule,
9. im Kalenderjahr 2030 88 Petajoule,

erhöht die Bundesregierung den Prozentsatz nach § 37a Absatz 4 Satz 2 durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates für alle nachfolgenden Verpflichtungsjahre. Eine Erhöhung durch eine Rechtsverordnung nach Satz 1 ist frühestens für das übernächste Verpflichtungsjahr, nachdem die Übersteigung nach Satz 1 aufgetreten ist, zulässig. Die Erhöhung hat sicherzustellen, dass andere Erfüllungsoptionen in gleichem Maße zur Erfüllung der Verpflichtung nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 4 eingesetzt werden können. Die Erhöhung hat der halben bis eineinhalbfachen Treibhausgasminderung durch die Menge an elektrischem Strom, die die Menge nach Satz 1 übersteigt, gegenüber der Summe der Referenzwerte aller Verpflichteten zu entsprechen.“

7. In § 62 Absatz 2 wird nach Nummer 3a folgende Nummer 3b eingefügt:

„3b. einer Rechtsverordnung nach § 37d Absatz 3 Nummer 3 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,“.

8. § 67 Absatz 11 wird aufgehoben.

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ... [einsetzen: erster Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals] in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Der vorliegende Gesetzesentwurf dient der Umsetzung der Vorgaben der Artikel 25 bis 28 der neugefassten Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen im Verkehrssektor. Um die Vorgaben der Richtlinie umzusetzen und den Anteil an erneuerbaren Energien im Verkehr bis 2030 zu erhöhen, wird die Treibhausgasminderungs-Quote bis zum Jahr 2026 moderat auf 10 % und anschließend bis zum Jahr 2030 auf 22 % erhöht.

Dadurch wird der Anteil erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors im Jahr 2030 signifikant über die EU-Mindestvorgaben hinaus erhöht, wodurch nachhaltige Optionen für den Verkehr gefördert werden, die zur Erreichung der Klimaschutzziele notwendig sind. Die in diesem Gesetz festgelegten Minderungspflichten erfüllen die Anforderungen der Richtlinie. Die Anforderung, weitergehende Treibhausgasminderungen im Verkehrssektor durch eine ambitionierte Ausgestaltung Treibhausgasminderungs-Quote zu erzielen, ergibt sich auch aus Artikel 3 Absatz 1 der Lastenteilungsentscheidung (Nr. 406/2009/EG – Effort Sharing Decision, ESD) und nach Artikel 4 Absatz 1 der EU-Klimaschutzverordnung (EU) 2018/842 (Effort Sharing Regulation, ESR). Aufgrund stagnierender bzw. steigender Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor besteht ein dringender Bedarf an mehr Klimaschutz im Verkehrsbereich. Dies gilt umso mehr mit Blick auf die deutlich schärferen Klimaziele für 2030 sowie die weitere Anhebung des 2030-Ziels auf 55 % Treibhausgasminderung gegenüber 1990, die auch einen zusätzlichen Beitrag des Verkehrssektors erfordern wird.

Erneuerbare strombasierte Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs, sogenannte Power-to-X (PtX)-Kraftstoffe, stellen eine wichtige Technologie zur Erreichung des Ziels der vollständigen Treibhausgasneutralität dar. Der Luftverkehr wird perspektivisch auf flüssige Kraftstoffe angewiesen sein, weshalb entsprechende Maßnahmen zur Dekarbonisierung dieses Sektors zu ergreifen sind.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die wesentlichen in diesem Änderungsgesetz enthaltenen Regelungen sind:

- Es erfolgt eine Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe, die sowohl die EU-rechtlich vorgesehene Begrenzung bestimmter Energieerzeugnisse berücksichtigt als auch fortschrittliche Energieerzeugnisse anreizt, um die Treibhausgasemissionen im Verkehr zu senken.
- Es wird eine verpflichtende Mindestquote für das Inverkehrbringen erneuerbarer strombasierter Flugturbinenkraftstoffe eingeführt, die auf den verpflichtenden nationalen Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors nach der RED II angerechnet werden wird. Um einen wirksamen Anreiz für den Markthochlauf der PtX-Technologie zu schaffen, sollen ausschließlich strombasierte Kraftstoffe zur Erfüllung der Verpflichtung eingesetzt werden. Mitteilungspflichten für Unternehmen sowie der Vollzug werden so wie das bestehende System für die Verpflichtung zur Treibhausgasminderung bei Otto- und Dieselmotorkraftstoffen ausgestaltet.
- Zur Förderung von strombasierten Kraftstoffen und zur Umsetzung der Vorgaben aus der RED II wird unter anderem die Anrechnung von ausschließlich mit erneuerbaren Energien hergestellten flüssigen Kraftstoffen und Wasserstoff (sogenannter „grüner Wasserstoff“) sowohl im Straßenverkehr als auch zur Produktion konventioneller Kraftstoffe zugelassen.
- Weiterhin erfolgen zahlreiche rechtsbereinigende Änderungen. Der Begriff „Biotreibstoffe“ wird an den erforderlichen Stellen durch das Wort Erfüllungsoptionen ersetzt, um der Diversifizierung der Erfüllungsoptionen zur Treibhausgasminderung im Verkehr im kommenden Jahrzehnt Rechnung zu tragen und um die Lesbarkeit des

Gesetzes auch in Verbindung mit dem untergesetzlichen Regelwerk zu verbessern. Regelungen zu der bis zum Jahr 2014 geltenden Biokraftstoffquote entfallen.

- Zur Umsetzung der RED II werden die Ermächtigungsgrundlagen angepasst und erweitert, um weitere Bestimmungen zur Anpassung der bestehenden Obergrenze für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln, zur Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen, zu Mindestquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe, zur Obergrenze für Biokraftstoffe aus Stoffen des Anhangs IX B der Richtlinie sowie zu Anrechnungsmöglichkeiten für fortschrittliche Biokraftstoffe sowie Strom für Elektrofahrzeuge durch Rechtsverordnung zu erlassen.

Der vorliegende Entwurf berücksichtigt außerdem die weiteren Entwicklungen auf europäischer Ebene und die von der europäischen Kommission zu erlassenen delegierten Rechtsakte der RED II. Um zeitnah weitere Vorschriften zu den neuen Erfüllungsoptionen, insbesondere zu flüssigen und gasförmigen strombasierten Kraftstoffen, die abhängig von den zu erwartenden europäischen Rechtsakten sind, zu erlassen, werden die Ermächtigungen zum Erlass von Verordnungen angepasst.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Regelung von Anforderungen zur Minderung der Treibhausgasemissionen von in Verkehr gebrachten Otto-, Dieselmotorkraftstoffen und Energieerzeugnissen beruht auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes (Luftreinhaltung). Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Regelungen über das Inverkehrbringen ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes (Recht der Wirtschaft).

Eine bundesgesetzliche Regelung ist zur Wahrung der Wirtschaftseinheit erforderlich, weil die Neuregelungen im BImSchG das Inverkehrbringen von Kraftstoffen betreffen, die ganz überwiegend nicht nur in einzelnen Bundesländern, sondern im ganzen Bundesgebiet, häufig darüber hinaus auch europa- und weltweit vermarktet werden. Unterschiedliche Landesregelungen im Zusammenhang mit dem Inverkehrbringen von Otto-, Dieselmotorkraftstoffen oder Energieerzeugnissen, deren Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit um einen bestimmten Prozentsatz gemindert sind, hätten eine erhebliche Behinderung des bundesweiten Vertriebs dieser Erzeugnisse sowie beträchtliche Wettbewerbsverzerrungen zur Folge. Angesichts der mit solchen Auswirkungen verbundenen schwerwiegenden Hindernisse für den wirtschaftlichen Verkehr im Bundesgebiet dienen bundesgesetzliche Regelungen in diesem Bereich der Vermeidung erheblicher Nachteile für die Gesamtwirtschaft.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar und dient auch der weiteren Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Neufassung).

VI. Gesetzesfolgen

Der Entwurf sieht Anpassungen der bereits bestehenden gesetzlich geregelten Treibhausgasminderungs-Quote vor. Mitteilungspflichten für die neue Verpflichtung eines Mindestanteils erneuerbarer Flugturbinenkraftstoffe sind identisch ausgestaltet wie die bestehende Treibhausgasminderungs-Quote, sodass der Aufwand für die Unternehmen minimiert wird.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die mit dem Gesetzgebungsverfahren vorgenommenen Rechtsbereinigungen führen zur Erhöhung der Rechtssicherheit und tragen damit auch zu der Vereinfachung von Verwaltungsverfahren bei. Ferner werden Teile der Regelungen klarer und übersichtlicher strukturiert.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Um die Umweltverträglichkeit von Biokraftstoffen zu gewährleisten, wurden im Rahmen der EU-Richtlinien zur Förderung der Nutzung erneuerbarer Energien (EU) 2018/2001 verbindliche Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe festgelegt und durch die Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung vom 30. September 2009 (BGBl. I S. 3182), die zuletzt durch Artikel 263 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, umgesetzt. Danach gelten Biokraftstoffe nur dann als nachhaltig hergestellt, wenn sie – unter Einbeziehung der gesamten Herstellungs- und Lieferkette – eine bestimmte Mindestmenge an Treibhausgasen gegenüber fossilen Kraftstoffen einsparen sowie beim Anbau der Pflanzen für die Biokraftstoffherstellung keine Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand oder Flächen mit hohem Naturschutzwert zerstört werden. Nur Biokraftstoffe, die diese Bedingungen erfüllen, können auf die Treibhausgasquote angerechnet werden.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Finanzielle Auswirkungen ohne Erfüllungsaufwand sind nicht zu erwarten. Insbesondere ist nicht damit zu rechnen, dass sich die Einnahmen aus der sogenannten Pönale infolge der Gesetzesänderung verändern. Etwaige Mehrbedarfe an Sach- und Personalmitteln im Bundeshaushalt sollen finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan eingespart werden.

4. Erfüllungsaufwand

Die Berechnung des Erfüllungsaufwandes erfolgte auf Grundlage der erwarteten Mengen an unterschiedlichen Erfüllungsoptionen unter der Berücksichtigung der geplanten Änderungen der 36. und 38. BImSchV, die zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfolgen muss.

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht aus den Gesetzesänderungen des vorliegenden Entwurfs kein Erfüllungsaufwand.

Die künftigen Verbrauchsmengen der einzelnen erneuerbaren Energieerzeugnisse hängen von der Höhe der gesamten energetischen Verbrauchsmenge aller Kraftstoffe ab und in welchem Ausmaß die einzelnen Erfüllungsoptionen genutzt werden. Daneben hängt die Höhe des Erfüllungsaufwands vor allem von der Entwicklung der kraftstoffspezifischen Vermeidungspreise ab. Die Schätzung der Preise für Erfüllungsoptionen, die in den kommenden Jahren verstärkt zum Einsatz kommen werden (bspw. grüner Wasserstoff, strombasierte Kraftstoffe, fortschrittliche Biokraftstoffe), ist aufgrund der aktuell noch geringen Marktverfügbarkeit mit großen Unsicherheiten verbunden. Es wurden in einer konservativen Abschätzung gewichtete durchschnittliche Kosten von rund 273 EUR pro vermiedener Tonne Kohlenstoffdioxid-Äquivalent zur Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen bei Kraftstoffen angenommen. Optimistische Schätzungen, die von einer günstigen Entwicklung des Angebots an Erfüllungsoptionen ausgehen und Kosten, die sich u.a. an den Gestehungskosten der Erfüllungsoptionen orientieren, ergeben gewichtete durchschnittliche Kosten von rund 113 EUR pro vermiedener Tonne. Weiterhin wurden durchschnittliche Kosten von rund 34 EUR pro Gigajoule zur Erfüllung der Verpflichtung zum Inverkehrbringen strombasierter Fluggastkraftstoffe angenommen.

Für die Wirtschaft ergibt sich dadurch nach konservativer Schätzung eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 8,3 Mrd. EUR für das Jahr 2030, nach optimistischer Schätzung ein Erfüllungsaufwand von 4,1 Mrd. EUR.

Insbesondere im Bereich des Straßenverkehrs, wo größere Mengen an alternativen Kraftstoffen zur Erfüllung der Verpflichtung eingesetzt werden müssen, können Kostendegressionen durch Skaleneffekte sowie Kostensteigerungen derzeit nur schwer abgeschätzt werden (beide Effekte können durch die hohe Nachfrage in Folge der ambitionierten Quote entstehen). Unter Berücksichtigung der o.g. konservativen Annahmen entfallen 8,1 Mrd.

EUR, bei optimistischen Annahmen 3,9 Mrd. EUR auf die Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen bei Kraftstoffen im Straßenverkehr nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4. Da die Informationspflichten nahezu unverändert bleiben, sind keine zusätzlichen Bürokratiekosten zu erwarten.

Auf den Bereich Luftverkehr entfallen 214 Mio. EUR zur Erfüllung der Verpflichtung zum Inverkehrbringen strombasierter Fluggastkraftstoffe nach § 37a Absatz 2 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4a sowie 94 Tsd. EUR auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten. Es ist davon auszugehen, dass Unternehmen, die von der neuen Verpflichtung im Luftverkehr betroffen sind auch Kraftstoffe für den Straßenverkehr bereitstellen und somit bereits Verpflichtete nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 sind. Da die Informationspflichten im Luftverkehr nahezu identisch zu der im Straßenverkehr ausgestaltet sind, entsteht insgesamt kein einmaliger Aufwand.

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beträgt 8,3 Mrd. Euro. Der NKR sieht Kosten in Höhe von geschätzten rund vier Mrd. EUR aus einer über eine 1:1-Umsetzung von EU-Vorgaben hinausgehenden Regelung. Angesichts der Höhe der Kosten ist zur Frage der Kompensation im Sinne des One-in-one-out-Ansatzes der St-Ausschuss für Bürokratieabbau zügig zu befassen.

Die Höhe des zusätzlichen Aufwandes der Verwaltung für die Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen bei Kraftstoffen wird als eher geringfügig eingeschätzt, da sich mit dem vorliegenden Gesetzentwurf im Wesentlichen die Höhe der Verpflichtung ändert und bestehende Vollzugsstrukturen nahezu unverändert bleiben. Die Abschätzung der Höhe des zusätzlichen Aufwandes für die Verpflichtung zum Inverkehrbringen strombasierter Fluggastkraftstoffe erfolgt mit Änderung der Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen (37. BImSchV), mit der weitere EU-rechtliche Bestimmungen zur Durchführung der gesetzlichen Verpflichtung erlassen werden. Zuständige Stellen für den Vollzug sind weiterhin Bundesbehörden (Hauptzollamt Frankfurt/Oder, Umweltbundesamt, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung). Länderbehörden sind nicht betroffen.

Weitere Kosten

Im Falle der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen bei Kraftstoffen führen die im Gesetzentwurf vorgesehenen Änderungen im Vergleich zum geltenden Recht zu Mehrkosten für die Wirtschaft, wodurch es zu Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau kommen könnte.

Die Abschätzung zur Verpflichtung zum Inverkehrbringen strombasierter Fluggastkraftstoffe nach § 37a Absatz 2 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4a erfolgt mit der Änderung der Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen (37. BImSchV), mit der weitere EU-rechtliche Bestimmungen zur Durchführung der gesetzlichen Verpflichtung erlassen werden.

Mit diesem Gesetz werden die Abgaben im Falle der Nichterfüllung an den zu erwartenden Kosten der Erfüllungsoptionen angepasst. Kosten durch Abgaben aufgrund von (teilweiser) Nichterfüllung der Minderungsverpflichtung sind nicht zu erwarten, können aber im Einzelfall auftreten.

5. Weitere Gesetzesfolgen

Keine.

VII. Befristung; Evaluierung

Der Gesetzentwurf dient im Wesentlichen der Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001. Eine Befristung ist nicht vorgesehen, da die Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen mindestens in der gleichen Höhe auch über das Jahr 2030 hinaus erfolgen sollen.

Die Ziele und die Wirkung dieses Gesetzes werden drei Jahre nach Inkrafttreten gemäß dem Beschluss des Staatssekretärsausschusses für Bürokratieabbau vom 23. Januar 2013 evaluiert und festgestellte Anpassungserfordernisse im Folgejahr umgesetzt.

Ziel der Evaluation sind dabei die Zielerreichung und Wirkung des Vorhabens, die in der Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen für den Verkehrsbereich und in der Minderung von Treibhausgasemissionen bei Kraftstoffen liegen. Indikatoren sind die eingesetzten Erfüllungsoptionen, die jeweiligen Mengen an in Verkehr gebrachten Kraftstoffen und ihre jeweiligen Emissionsfaktoren bzw. Treibhausgaseinsparungen.

Für die Evaluation werden bestehende Statistiken zu in Verkehr gebrachten Kraftstoffen genutzt. Sollten diese Angaben nicht genügen, wird ergänzend eine Befragung bei betroffenen Verbänden bzw. Unternehmen durchgeführt. Dabei wird insbesondere die Marktentwicklung an den unterschiedlichen, zur Erfüllung der Verpflichtung zulässigen Erfüllungsoptionen begutachtet. In Folge der Evaluierung erwägt die Bundesregierung eine Anpassung des Prozentsatzes in § 37a Absatz 4 (THG-Quote).

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Zu Buchstabe a

Die Änderung der Überschriften der jeweiligen Abschnitte und Paragraphen trägt der Diversifizierung der Treibhausgasminderungs-Maßnahmen Rechnung und verbessert die Lesbarkeit und Verständlichkeit des Stammgesetzes im Zusammenhang mit dem untergesetzlichen Regelwerk.

Zu Buchstabe b

Es wird die Überschrift zum neuen § 37h eingefügt.

Zu Nummer 2 (§ 37a)

Zu Buchstabe a (Überschrift)

Siehe Begründung zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht).

Zu Buchstabe b (§ 37a Absatz 1 Satz 1)

Seit 2015 ersetzt die Treibhausgasminderungs-Quote in Absatz 4 die Biokraftstoffquote des Absatzes 3. Hiermit erfolgt eine Bereinigung des Gesetzes durch Streichung der nicht mehr geltenden Regelungen.

Zu Buchstabe c (neuer Absatz 2 des § 37a)

Zur Erreichung der Klimaschutzziele und Treibhausgasneutralität aller Sektoren bis 2050 muss auch im Flugverkehr eine Dekarbonisierung vorangetrieben werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wird erstmals durch eine Mindestverpflichtung zum Inverkehrbringen ein Absatzmarkt für erneuerbare, alternative Flugturbinenkraftstoffe geschaffen, da der Einsatz dieser Kraftstoffe ohne Verpflichtung zunächst nicht stattfände und auch kein Anreiz zur Herstellung von Erzeugungskapazitäten für flüssige strombasierte Kraftstoffe entstehen würde. Zur Minimierung des Aufwandes für Wirtschaft und Verwaltung werden Verpflichtung und Vollzug für den Flugverkehr so ausgestaltet wie die bestehende Verpflichtung im Straßenverkehr. Verpflichtete sind daher ebenfalls Kraftstoffanbieter.

Die Bundesregierung unterstützt den Markthochlauf von PtX-Produktionsstätten durch umfangreiche Fördermittel zum Klimaschutzprogramm 2030 sowie zur Umsetzung der Nationalen Wasserstoffstrategie. Jenseits dieser Förderung unterstützt die Bundesregierung die Initiativen der EU und den angekündigten Vorschlag der Europäischen Kommission zur Einführung einer EU-weiten Mindestquote für strombasierte Flugtreibstoffe (PtL-Kerosin) im Rahmen einer Richtlinie für alternative Flugtreibstoffe in der EU. Damit können Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der EU sowie Wettbewerbsnachteile für Fluggesellschaften vermieden werden. Sollte bis zum Jahr 2026 keine einheitliche PtL-Quote im Luftverkehr für alle EU-Staaten eingeführt worden sein, wird die Bundesregierung die Auswirkungen prüfen und entsprechende Maßnahmen einleiten, um möglichen durch die nationale Einführung der Mindestquote in Deutschland entstandenen, internationalen Wettbewerbsnachteilen für die deutsche Luftverkehrswirtschaft entgegen zu wirken.

Der letzte Satz legt fest, dass die Abgabe von Flugturbinenkraftstoffen an die Bundeswehr kein Inverkehrbringen darstellt. Aufgrund der besonderen militärischen Anforderungen, dem spezifischen Leistungsprofil, der langen

Nutzungsdauer mobiler Waffensysteme mit teilweise über 40 Jahren und wegen der NATO-Single Fuel Policy muss die Bundeswehr weiterhin auf fossilen Flugturbinenkraftstoff als standardisierten Flüssigkraftstoff zurückgreifen. In entsprechender Anwendung des § 37a Absatz 1 Satz 6 bis 9 wird auch für Flugturbinenkraftstoff ein Ausnahmetatbestand für den Erdölbevorratungsverband geschaffen. Um eine Ungleichbehandlung zu vermeiden, sind alle Energieerzeugnisse, die an den Erdölbevorratungsverband verkauft werden, als vollständig fossil zu behandeln, unabhängig davon, ob in diesen Flugturbinenkraftstoffen tatsächlich biogene Anteile enthalten sind. Beim Rückkauf der Mineralöle vom Erdölbevorratungsverband sind diese ebenfalls als vollständig fossil zu behandeln.

Zu Buchstabe d (neuer Absatz 3 des §37a)

Der bisherige § 37a Absatz 3 regelte die bis 2015 geltende Biokraftstoffquote und wird daher rechtsbereinigend gestrichen. Es handelt sich insoweit um eine redaktionelle Folgeänderung. Um die Lesbarkeit zu verbessern, folgt die neue Bestimmung der Verpflichtung im Flugverkehr (neuer Absatz 2) direkt auf die bestehende Bestimmung der Verpflichtung im Straßenverkehr (Absatz 1). Die Bestimmung der Verpflichteten in beiden Bereichen rückt nun in den Absatz 3.

Wie im Straßenverkehr sollen auch im Luftverkehr die Anbieter von fossilen Kraftstoffen Verpflichtete der Quote für erneuerbare Kraftstoffe sein. In der Praxis wird die Betankung von Flugzeugen jedoch häufig von Unternehmen vorgenommen, die lediglich als Dienstleister für die Kraftstoffanbieter agieren und von diesen kaufmännisch beauftragt werden. Aus energiesteuerrechtlicher Sicht stellen die Flugfeldtankwagen solcher Dienstleister Steuerlager dar. Die Betankung und somit die Entnahme des Kraftstoffs aus dem Flugfeldtankwagen wäre somit als Inverkehrbringen zu werten und würde den Dienstleister zu einem Verpflichteten machen, was von diesem Gesetz nicht beabsichtigt ist. Aus diesem Grund wird in Satz 5 Nummer 2 geregelt, dass der Kraftstoffanbieter, der diesen Dienstleister mit der Betankung des Luftfahrzeugs kaufmännisch beauftragt hat, Verpflichteter ist.

Zu Buchstabe e

Der bisherige § 37a Absatz 3 regelte die bis 2015 geltende Biokraftstoffquote und entfällt daher rechtsbereinigend.

Zu Buchstabe f (§ 37a Absatz 4)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 37a Absatz 4 Satz 1)

Die Änderung des Begriffes „Biokraftstoff“ in „Erfüllungsoption“ trägt der Diversifizierung der Maßnahmen zur Treibhausgasminderung im Verkehr Rechnung und verbessert die Lesbarkeit des Stammgesetzes im Zusammenhang mit dem untergesetzlichen Regelwerk. Die Regelung des § 37a Absatz 4 Satz 1 findet nicht nur auf Biokraftstoffe, sondern auf sämtliche Erfüllungsoptionen Anwendung. Dies ist auch bereits die geltende Rechtslage durch entsprechende Verweise im untergesetzlichen Regelwerk. Die Ersetzung des Begriffes macht Verweise zur entsprechenden Anwendung dieser Regelung im untergesetzlichen Regelwerk überflüssig und trägt damit zur Rechtsbereinigung bei.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 37a Absatz 4 Sätze 2 bis 5)

Zur Erreichung der Vorgaben der Richtlinie (EU) 2018/2001, den Anteil an erneuerbaren Energien im Verkehr zu erhöhen, ist eine Erhöhung der Minderungsverpflichtung erforderlich.

Bei dem Basiswert und den Emissionsfaktoren von fossilem Otto- und Dieselmotor handelt es sich um technische Vorgaben, die sich aus dem Unionsrecht ergeben. Um diese Werte bei einer Änderung des Unionsrechts zügig anzupassen, wurden sie bereits in der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung abgeändert. Diese Werte werden nunmehr allein in der Verordnung festgelegt.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 37a Absatz 4 Satz 7 Nummer 5)

Die Bezugnahme wird der Fortentwicklung des Unionsrechts angepasst.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 37a Absatz 4 Satz 9)

Mit der Änderung des Energiesteuergesetzes zum 1. Juli 2019 wurde mit § 8 Absatz 7 EnergieStG eine Erstattungsmöglichkeit für aus dem Steuerlager entnommene Energieerzeugnisse eingeführt, sofern diese in der Annahme befördert wurden, dass für sie ein Steueraussetzungsverfahren nach § 5 Absatz 1 Nummer 2 EnergieStG

(EMCS) wirksam eröffnet worden sei, und diese Energieerzeugnisse dann entweder an Personen abgegeben worden sind, die zum Bezug von Energieerzeugnissen unter Steueraussetzung oder von steuerfreien Energieerzeugnissen berechtigt sind oder ordnungsgemäß ausgeführt worden sind. An das Entstehen der Energiesteuer knüpft regelmäßig auch die Quotenpflicht an, was aber in den Fällen des § 8 Absatz 7 EnergieStG unbillig wäre, weil die Kraftstoffe jeweils wieder in ein Steuerlager aufgenommen oder aus dem Steuergebiet verbracht werden. Aus diesem Grund entfällt die Quotenpflicht in diesem Fall.

Zu Buchstabe g (neuer Absatz 4a des § 37a)

Neben der Festlegung des Verpflichteten in Absatz 2 wird im neuen Absatz 4a die Höhe der Verpflichtung in Anlehnung an die Systematik zu Absatz 4 festgelegt.

Zu Buchstabe h (§ 37a Absätze 5 bis 8)

Absatz 5 erfährt eine systematische Neuordnung zur besseren Lesbarkeit in Form einer enumerativen Aufzählung der zur Verfügung stehenden Erfüllungsoptionen. Weiterhin werden neue Erfüllungsoptionen eingeführt in Form von flüssigen und gasförmigen Kraftstoffen nicht-biogener Herkunft (strombasierte Kraftstoffe oder auch so genannte Power-to-X-/PtX-Kraftstoffe) sowie in Form von flüssigen und gasförmigen Kraftstoffen nicht-biogener Herkunft zur Produktion konventioneller Kraftstoffe (z.B. grüner Wasserstoff in Raffinerien). Damit werden die erweiterten Möglichkeiten zur Erfüllung der Minderungspflichten aus der Richtlinie (EU) 2018/2001 in deutsches Recht umgesetzt.

Grüner Wasserstoff, der in Raffinerien zur Produktion konventioneller Kraftstoffe eingesetzt wird, kann einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs leisten, da er den derzeit in Raffinerien eingesetzten Wasserstoff aus fossilen Quellen ersetzt. Aufgrund der großen gesamtwirtschaftlichen und sektorübergreifenden Bedeutung dieser Technologie, sollte diese Erfüllungsoption in besonderem Maße gefördert werden. In der 37. Bundesimmissionsschutzverordnung, die weitere Bestimmungen zu strombasierten Kraftstoffen regelt, soll daher eine Mehrfachtanrechnung von grünem Wasserstoff, der in Raffinerien zur Produktion konventioneller Kraftstoffe eingesetzt wird, auf die THG-Quote aufgenommen werden. Die mehrfache Anrechnung sollte sich dabei an den Produktions- bzw. Strombereitstellungskosten orientieren, die insbesondere von den Strombezugskriterien abhängen, die von der Europäischen Kommission durch delegierten Rechtsakt erlassen werden. Eine Mehrfachtanrechnung um den Faktor 2 wird angestrebt.

Die Änderungen in Absatz 6 dienen der Bereinigung und Anpassung im Zusammenhang mit der neuen Verpflichtung nach § 37a Absatz 2 für Kraftstoffe im Flugverkehr. Die Änderung des Begriffes „Biokraftstoff“ in „Erfüllungsoption“ trägt der Diversifizierung der Maßnahmen zur Treibhausgasminderung im Verkehr Rechnung und verbessert die Lesbarkeit des Stammgesetzes im Zusammenhang mit dem untergesetzlichen Regelwerk. Siehe dazu näher die Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1. Es bleibt dabei, dass der Dritte die Quotenverträge ausschließlich durch Biokraftstoffe und sonstige Erfüllungsoptionen erfüllen kann, die er selbst in Verkehr bringt oder gebracht hat.

Der bisherige § 37a Absatz 3 regelte die bis 2014 geltende Biokraftstoffquote und wird rechtsbereinigend gestrichen. Auch erfolgen redaktionelle Folgeänderungen im Zusammenhang der neuen Verpflichtung nach § 37a Absatz 2.

In Absatz 7 und 8 erfolgen Rechtsbereinigungen und Streichungen der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung sowie redaktionelle Folgeänderungen im Zusammenhang der neuen Verpflichtung nach § 37a Absatz 2. Die Änderung des Begriffes „Biokraftstoff“ in „Erfüllungsoption“ trägt der Diversifizierung der Maßnahmen zur Treibhausgasminderung im Verkehr Rechnung und verbessert die Lesbarkeit des Stammgesetzes im Zusammenhang mit dem untergesetzlichen Regelwerk. Siehe dazu näher die Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1. Es bleibt dabei, dass der Dritte die Quotenverträge ausschließlich durch Biokraftstoffe und sonstige Erfüllungsoptionen erfüllen kann, die er selbst in Verkehr bringt oder gebracht hat.

Außerdem werden in Absatz 7 die für den Vollzug notwendigen Anforderungen an die Verträge zwischen Quotenverpflichteten und Dritten an die neue Verpflichtung für erneuerbare Flugturbinenkraftstoffe geschaffen.

Zu Nummer 3 (§ 37b)**Zu Buchstabe a (§ 37b Absatz 3)****Zu Doppelbuchstabe aa**

In der Vergangenheit wurden die Anforderungen an den „Biokraftstoffbegriff“ bei den nicht unter die Definition „E85“ fallenden Ethanolkraftstoffen oftmals unterschiedlich ausgelegt. Unklar war insbesondere, zu welchem Zeitpunkt die in Satz 1 geforderten Voraussetzungen erfüllt sein mussten. Die dort verlangte Zugehörigkeit zur Unterposition 2207 10 00 der Kombinierten Nomenklatur hat im Ergebnis zur Folge, dass prinzipiell nur unvergällter Ethylalkohol anrechnungsfähig ist. Wird etwa E99-Kraftstoff (= 1 % Benzinanteil und damit vergällt) eingeführt, kann dieser im Zeitpunkt der Einfuhr (bzw. des Verbringens) nicht als „unvergällt“ und demzufolge auch nicht als Biokraftstoff im Sinne des Gesetzes in der alten Fassung betrachtet werden. Dieser Umstand wird hiermit behoben.

Zu Doppelbuchstabe bb

Es erfolgt eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Doppelbuchstabe cc

Es erfolgt eine redaktionelle Folgeänderung.

Zu Buchstabe b (§ 37b Absatz 8)**Zu Doppelbuchstabe aa (§ 37b Absatz 8 Satz 1)****Zu Dreifachbuchstabe aaa (§ 37b Absatz 8 Satz 1)**

Es erfolgt die rechtsbereinigende Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung.

Zu Dreifachbuchstabe bbb (§ 37b Absatz 8 Satz 1 Nummer 4)

Es erfolgt die rechtsbereinigende Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 50 des Energiesteuergesetzes.

Weiterhin erfolgt der Ausschluss von Wasserstoff, der aus biogenen Quellen erzeugt wird, zur Anrechnung auf die Verpflichtungen zur Treibhausgasminde rung bei Kraftstoffen. Für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft sollen durch dieses Gesetz Anreize zum Ausbau der Elektrolysekapazitäten geschaffen werden, mit denen aus erneuerbarem Strom nicht-biogenen Ursprungs, Wasserstoff gewonnen werden soll. Eine Anrechnung von Wasserstoff, der beispielsweise aus Biogas oder durch elektrischen Strom aus der energetischen Verwertung von Biomasse gewonnen wird, würde dieses Ziel gefährden.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 37b Absatz 8 Satz 2)

Es erfolgt die Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung. Sie werden ersetzt durch eine Rückausnahme, die nunmehr die Anrechnung von tierischen Fetten und Ölen der Kategorie 1 und 2 sowie ihrer Folgeprodukte wie beispielsweise Glycerin ermöglicht.

Bisher waren Biokraftstoffe, die ganz oder teilweise aus tierischen Fetten hergestellt wurden, nicht auf diese Verpflichtung zur Treibhausgasminde rung bei Otto- und Dieselmotorkraftstoffen anrechenbar und ihr Einsatz im Verkehr somit nicht gefördert. Hintergrund der Regelung war, dass es sich bei tierischen Fetten nicht um Abfälle, sondern um hochwertige Produkte handelt, die bereits in anderen Sektoren, wie bspw. der chemischen Industrie und der Futtermittelindustrie, ohne Subventionen genutzt wurden. Durch den Ausschluss von der Förderung im Verkehr sollten Verwerfungen im funktionierenden förderungsfreien Absatzmarkt für tierische Fette und Öle vermieden werden. Dieser Sachverhalt gilt auch weiterhin für tierische Fette aus Küchen- und Speiseabfällen sowie solche der Kategorie 3 gemäß Verordnung 1069/2009/EG. Tierische Fette der Kategorien 1 und 2 hingegen werden bereits seit einigen Jahren ohnehin zu Biokraftstoffen verarbeitet und in anderen Mitgliedsstaaten eingesetzt. Daher sind keine Verwerfungen im bestehenden Verwertungssystem zu erwarten. Ihrem Einsatz in Deutschland zur Treibhausgasminde rung im Verkehr stehen nun keine sachlichen Gründe mehr entgegen.

Zu Nummer 4 (§ 37c)**Zu Buchstabe a (§ 37c Absatz 1)****Zu Doppelbuchstabe aa (§ 37c Absatz 1 Satz 1)**

Es erfolgt eine rechtsbereinigende Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung und redaktionelle Folgeänderungen im Zusammenhang mit der neuen Verpflichtung nach § 37a Absatz 2. Die Änderung des Begriffes „Biokraftstoff“ in „Erfüllungsoption“ trägt der Diversifizierung der Maßnahmen zur Treibhausgasminderung im Verkehr Rechnung und verbessert die Lesbarkeit des Stammgesetzes im Zusammenhang mit dem untergesetzlichen Regelwerk. Siehe dazu auch die Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 37c Absatz 1 Satz 4)

Die Änderung des Begriffes „Biokraftstoff“ in „Erfüllungsoption“ trägt der Diversifizierung der Maßnahmen zur Treibhausgasminderung im Verkehr Rechnung und verbessert die Lesbarkeit des Stammgesetzes im Zusammenhang mit dem untergesetzlichen Regelwerk. Siehe dazu auch die Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 37c Absatz 1 Satz 5)

Die Änderung des Begriffes „Biokraftstoff“ in „Erfüllungsoption“ trägt der Diversifizierung der Maßnahmen zur Treibhausgasminderung im Verkehr Rechnung und verbessert die Lesbarkeit des Stammgesetzes im Zusammenhang mit dem untergesetzlichen Regelwerk. Siehe dazu auch die Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 37c Absatz 1 Satz 6)

Die Änderung des Begriffes „Biokraftstoff“ in „Erfüllungsoption“ trägt der Diversifizierung der Maßnahmen zur Treibhausgasminderung im Verkehr Rechnung und verbessert die Lesbarkeit des Stammgesetzes im Zusammenhang mit dem untergesetzlichen Regelwerk. Siehe dazu auch die Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Zu Buchstabe b (§ 37c Absatz 2)

Neben der bestehenden Abgabe für die Verpflichtung im Straßenverkehr wird nun auch für Fehlmengen an erneuerbarem Flugturbinenkraftstoff nicht-biogenen Ursprungs eine Abgabe geregelt in Anlehnung an die Regelungen zu Straßenkraftstoffen.

Im Übrigen stellen die Änderungen Rechtsbereinigungen dar: Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung sowie Änderung des Begriffes „Biokraftstoff“ in „Erfüllungsoption“. Siehe dazu auch die Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Die bisherige Abgabe bezüglich der nicht mehr geltenden Verpflichtung nach § 37a Absatz 3 alter Fassung wird ersetzt durch eine Abgabe, die bei Nichterfüllung von Mindestanteilen bestimmter Biokraftstoffe oder anderer erneuerbarer Kraftstoffe anfällt. Die Verpflichtung wird durch Verordnung geregelt. Derzeit gilt dies für den Mindestanteil fortschrittlicher Kraftstoffe nach § 14 der 38. BImSchV. Diese Abgabe war bislang durch Verweise in der 38. BImSchV geregelt und erfolgt nun rechtsbereinigend und klarer in § 37c Absatz 2 Satz 3.

Es wird die Höhe der Abgabe bei Nichterfüllung der Verpflichtung zum Inverkehrbringen erneuerbarer Flugturbinenkraftstoffe nicht biogenen Ursprungs geregelt. Die Höhe dieser Abgabe bemisst sich an der Höhe der Grenzkosten für diese Kraftstoffe.

Es erfolgt die rechtsbereinigende Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung.

Durch die steigende Treibhausgasminderungs-Quote mit der Folge steigender Grenzkosten wegen höherer Nachfrage nach erneuerbaren Energieerzeugnissen ist eine Anhebung der Abgabe von 0,47 Euro pro Tonne Kohlenstoffdioxid-Äquivalente auf 0,60 Euro bei Nichterfüllung erforderlich.

Zu Buchstabe c (§ 37c Absatz 3)**Zu Doppelbuchstabe aa (§ 37c Absatz 3 Satz 1)**

Es erfolgt eine rechtsbereinigende Änderung. Die Änderung des Begriffes „Biokraftstoff“ in „Erfüllungsoption“ trägt der Diversifizierung der Maßnahmen zur Treibhausgasminderung im Verkehr Rechnung und verbessert die

Lesbarkeit des Stammgesetzes im Zusammenhang mit dem untergesetzlichen Regelwerk. Siehe dazu auch die Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 37c Absatz 3 Satz 2)

Es erfolgen rechtsbereinigende und redaktionelle Folgeänderungen im Zusammenhang der neuen Verpflichtung nach § 37a Absatz 2. Siehe Begründung zu Nummer 1 Buchstabe a und zu Nummer 3 Buchstabe c.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 37c Absatz 3 Satz 3)

Es erfolgt eine redaktionelle Folgeänderung in Folge der Streichung von Absatz 5 Satz 2 a.F., der auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung verwies.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 37c Absatz 3 Satz 5)

Es erfolgt eine redaktionelle Folgeänderung in Folge der Streichung von Absatz 5 Satz 2 a.F., der auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung verwies.

Zu Buchstabe d (§ 37c Absatz 4)

Es erfolgen rechtsbereinigende und redaktionelle Folgeänderungen. Die Änderung des Begriffes „Biokraftstoff“ in „Erfüllungsoption“ trägt der Diversifizierung der Maßnahmen zur Treibhausgasminderung im Verkehr Rechnung und verbessert die Lesbarkeit des Stammgesetzes im Zusammenhang mit dem untergesetzlichen Regelwerk. Siehe dazu auch die Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Mit dem angefügten Satz wird eine entsprechende Berichtspflicht auch für Flugturbinenkraftstoffe eingeführt. Die Aufteilung der Mengen auf die einzelnen Verpflichteten ist erforderlich, um die Erfüllung der jeweiligen Quotenpflicht überwachen zu können. Dies gilt auch für die Dienstleister, die im Auftrag von Quotenverpflichteten Unternehmen die Betankung auf dem Flugfeld vornehmen (siehe hierzu auch die Ausführungen zum neuen § 37a Absatz 3).

Zu Nummer 5 (§ 37d)

Zu Buchstabe a (§ 37d Absatz 2 Satz 1)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 1)

Es erfolgt eine rechtsbereinigende Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 2)

Die Richtlinie (EU) 2018/2001 sieht vor, dass bestimmte Erfüllungsoptionen durch Mehrfachanrechnung besonders gefördert werden können. Die Verordnungsermächtigung dient der Umsetzung dieser EU-rechtlichen Vorgabe im untergesetzlichen Regelwerk.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 3)

Es erfolgt eine rechtsbereinigende Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 6)

Die Änderung ergibt sich aufgrund der Änderung des § 37a Absatz 4 Satz 4.

Zu Doppelbuchstabe ee (§ 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 7)

Es erfolgt eine rechtsbereinigende Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung sowie die Anpassung der Verweise auf das aktualisierte Unionsrecht.

Zu Doppelbuchstabe ff (§ 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 8)

Es erfolgt eine rechtsbereinigende Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung.

Zu Doppelbuchstabe gg (§ 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 9)

Die Änderung ergibt sich aufgrund der Änderung des § 37a Absatz 4 Satz 5.

Zu Doppelbuchstabe hh (§ 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 11)**Zu Dreifachbuchstabe aaa**

Es erfolgt eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Neufassung von § 37a Absatz 5, in denen statt in Sätzen nunmehr die zur Verfügung stehenden Erfüllungsoptionen in Form einer enumerativen Aufzählung dargelegt werden.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Es erfolgt eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund der nachfolgenden Einfügung des Buchstaben c.

Zu Dreifachbuchstabe ccc

Die Anrechnung von Strom auf die Verpflichtung zur Treibhausgasminderung bei Otto- und Dieselmotorkraftstoffen, zu der weitere Bestimmungen in der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung festgelegt sind, leistet einen positiven Beitrag zum Ausbau öffentlicher und nicht öffentlicher Ladeinfrastruktur. Die Praxis hat aber gezeigt, dass nicht alle Mengen elektrischen Stroms gemeldet werden. Das bedeutet, dass die entsprechenden Treibhausgasminderungsmengen folglich den Inverkehrbringern von fossilen Kraftstoffen als Erfüllungsoption nicht vollständig zu Verfügung stehen. Daher wird die Bundesregierung ermächtigt, die Mengen, die nicht gemäß 38. BImSchV von Dritten gemeldet werden, zu auktionieren und so dem Quotenhandel zuzuführen.

Zu Doppelbuchstabe ii (§ 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13)

Gemäß Artikel 27 und Artikel 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001 wird die Europäische Kommission delegierte Rechtsakte erlassen, die Einzelheiten zum Strombezug, zu der Berechnung der Treibhausgasemissionen und zum Einsatz alternativer Kraftstoffe regeln, die auf das Unionsziel anrechenbar sind. Zur schnellen Umsetzung dieser technischen Vorgaben ist eine Anpassung der Verordnungsermächtigung notwendig, um mittels Verordnung die entsprechenden nationalen Durchführungsvorschriften erlassen zu können.

Zu Buchstabe b (§ 37d Absatz 3)

Es erfolgt eine rechtsbereinigende Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung.

Zu Nummer 6 (neuer § 37h)

Strom, der in Elektrofahrzeugen eingesetzt wird, ist eine besonders günstige Erfüllungsoption. Wenngleich durch die Einnahmen aus dem Quotenhandel sich für die Betreiber von Ladepunkten und somit für die Ladeinfrastruktur positive Effekte ergeben, könnte dies im Gegenzug zu Lasten der durch dieses Gesetz intendierten Förderung von erneuerbaren Kraftstoffen erfolgen. Diese Gefahr besteht insbesondere, wenn sich der Hochlauf der Elektromobilität in den kommenden zehn Jahren dynamischer entwickelt als erwartet. Mit dem im neuen § 37h geschaffenen Mechanismus ist sichergestellt, dass die THG-Quote angehoben wird, wenn die für die THG-Quote anzurechnende Menge an Strom für Elektrofahrzeuge einen gewissen Schwellenwert überschreitet.

Dritte (z.B. Stromanbieter, Ladepunktbetreiber) können jährlich bis zum 28. Februar die Mengen an Strom, die für Elektrofahrzeuge im vorangegangenen Kalenderjahr zur Verfügung gestellt wurden, an das Umweltbundesamt melden (dies wird in der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung geregelt). Das Umweltbundesamt stellt den Dritten eine Bescheinigung für die Strommengen aus, die die Dritten an die Quotenverpflichteten zur Anrechnung auf die THG-Quote veräußern können. Nach Absatz 1 muss das Bundesumweltministerium jährlich die gemeldeten Mengen an Strom bekanntgeben. Auf diese Weise herrscht für alle Marktbeteiligten, insbesondere für Produzenten von Kraftstoffen, Klarheit darüber, wie hoch der Anteil an Strom im Quotenhandel insgesamt ist.

In Absatz 2 wird die Bundesregierung ermächtigt, die THG-Quote um den Prozentsatz zu erhöhen, der der Menge an Treibhausgasminderung der Strommengen entspricht, die einen bestimmten Schwellenwert überschreiten. Wird beispielsweise für das Verpflichtungsjahr 2024 aufgrund der Meldungen, die bis zum 28. Februar 2025 beim Umweltbundesamt eingehen, eine Überschreitung des Schwellenwertes festgestellt, kann die Bundesregierung die THG-Quote frühestens für das Jahr 2026 anheben. Auf diese Weise wird Planungs- und Investitionssicherheit

für Produzenten teurerer, jedoch für den Klimaschutz notwendiger erneuerbarer Kraftstoffe geschaffen, ohne dass die Verpflichtung im laufenden Verpflichtungsjahr geändert wird, was zu einer unverhältnismäßig hohen Belastung der Quotenverpflichteten führen würde.

Durch den Korridor zwischen der 0,5- und 1,5-fachen Treibhausgasminderung kann die Bundesregierung in dem entsprechenden Verpflichtungsjahr zusätzliche Marktentwicklungen berücksichtigen. Wenn beispielsweise im Jahr 2024 16 PJ an Strom gemeldet werden, entspricht dies einer Überschreitung des Schwellenwertes um 3 Petajoule. Bei einem angenommenen Emissionsfaktor für Strom von 40 kt CO₂-Äquivalenten pro PJ, entspricht dies unter Berücksichtigung des Basiswertes von 94,1 kt CO₂-Äquivalenten pro PJ einer Emissionsminderung von rund 160 kt CO₂-Äquivalenten. Wenn die Summe der Referenzwerte aller Quotenverpflichteten 200.000 kt CO₂-Äquivalente beträgt, entsprechen 160 kt CO₂-Äquivalente einer Minderung von 0,08 Prozent. Die THG-Quote könnte somit für das Jahr 2026 und die Folgejahre um 0,04 bis 0,12 Prozentpunkte angehoben werden.

Der Referenzwert für den jeweiligen Verpflichteten ergibt sich aus § 37a Absatz 4 Satz 3. Die Bundesregierung ermittelt die Summe der Referenzwerte auf Grundlage der Meldungen der Verpflichteten nach § 37c Absatz 1 Satz 1.

Zu Nummer 7 (§ 62 Absatz 2 Nummer 7)

Biokraftstoffe werden international gehandelt. Dabei durchlaufen Biokraftstoffe und die zugehörigen Nachhaltigkeitsnachweise in der Handelskette eine Vielzahl von Marktakteuren. Die in der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung angeordnete Rechtsfolge der Ungültigkeit von Nachhaltigkeitsnachweisen, die falsche Angaben enthalten, dient dem Umweltschutz und soll sicherstellen, dass nur Biokraftstoffe den Verpflichteten angerechnet werden, die die Nachhaltigkeitskriterien einhalten. Im Vollzug sowie durch Betrugsfälle, die im europäischen Ausland in den letzten Jahren bekannt wurden, zeigte sich, dass die Unwirksamkeit nach § 20 Absatz 1 Nummer 2 der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung nicht genügte, um sicherzustellen, dass Angaben mit der hinreichenden Sorgfalt korrekt angegeben werden und um vorsätzlich falschen Angaben der Marktakteure in der gesamten Handelskette entgegenzuwirken. Grund hierfür ist, dass in vielen Fällen in der Handelskette kein direkter Kontakt zwischen Produzenten von Biokraftstoffen und Verpflichteten besteht. Die Ungültigkeit erzeugte bisher in der Regel einzig einen wirtschaftlichen Schaden bei dem Verpflichteten am Ende der Handelskette (letzte Schnittstelle). Strafrechtliche Sanktionsmöglichkeiten bei u.a. vorsätzlichem oder fahrlässigem Verstoß gegen die Vorschriften der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung blieben aus.

Daher erhält der Ordnungsgeber nun die Möglichkeit, in der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung einen neuen Ordnungswidrigkeitstatbestand zu schaffen, der eine Ahndung fahrlässig oder vorsätzlich falscher Angaben ermöglicht. Zweck der neuen Ermächtigung zum Erlass von Bußgeldtatbeständen ist es insbesondere, fahrlässig oder vorsätzlich falsche Angaben über die gesamte Handelskette hinweg direkt bewehren zu können.

Zu Nummer 8 (§ 67 Absatz 11)

Es erfolgt die rechtsbereinigende Streichung der Übergangsvorschriften für die Jahre 2014 und 2015.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKR-G**Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote und Entwurf einer Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (NKR-Nr. 5490/5491, BMU)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft Jährlicher Erfüllungsaufwand in 2030 (Straßenverkehr): gewichtete Vermeidungskosten im Straßenverkehr je Tonne CO ₂ äq: Jährlicher Erfüllungsaufwand in 2030 (Flugturbinenkraftstoff): Durchschnittliche Kosten im Flugverkehr je Giga-Joule <i>davon aus Informationspflichten:</i>	8,1 Mrd. Euro 273 Euro Für das sehr kurzfristig in die Kabinettsvorlage aufgenommene zweite Szenario, einer „optimistischeren Schätzung des Erfüllungsaufwands von 4,1 Mrd. Euro“ für das Jahr 2030, wurden dem NKR keine Unterlagen vorgelegt, so dass dafür keine Überprüfung auf Nachvollziehbarkeit und Plausibilität erfolgen konnte. 214 Mio. Euro 34 Euro 94.000
Verwaltung Jährlicher Erfüllungsaufwand:	geringfügig
Weitere Kosten Kraftstoffpreise	Der Erfüllungsaufwand beim Straßenverkehr fällt für die Inverkehrbringer von Otto- oder Dieselmotorkraftstoffen an. Nach Einschätzung des NKR ist anzunehmen, dass diese Kosten auf die Kraftstoffpreise gewälzt werden. Erfolgt dies vollständig, würde eine Kostensteigerung für den Kraftstoff von <i>durchschnittlich</i> etwa 15,9 Cent pro Liter (Netto, ohne Abgaben oder Steuern) zu erwarten sein, wenn unterstellt wird, dass die derzeit verkaufte Menge von 50,8 Mrd. Liter Kraftstoff/Jahr sich nicht verändert.

Abgabe bei Fehlmengen	Die gesetzlich festgelegte Abgabe gemäß § 37c Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz für Fehlmengen beim zu erreichenden Mindestanteil bestimmter Biokraftstoffe verändert sich. Diese steigt ab 2022 von 19 Euro/GJ auf 45 Euro/GJ. Für Fehlmengen in Bezug auf Flugturbinenkraftstoff nicht-biogenen Ursprungs wird eine Abgabe von 70 Euro/GJ festgelegt. Die Abgabe für Fehlmengen der zu mindernden Treibhausgasemissionen steigt ab 2022 von 0,47 Euro/kg CO_{2äq} auf 0,60 Euro/kg CO_{2äq}.
Umsetzung von EU-Recht	Mit dem Vorhaben werden Vorgaben der Artikel 25-28 der Richtlinie (EU) 2018/2001 umgesetzt. Nach Einschätzung des Ressorts dient das Vorhaben zugleich der Zielerfüllung der EU-Klimaschutzverordnung ((EU) 2018/842). Gemeinsam mit der Entscheidung zur Lastenteilung (406/2009/EG) hat Deutschland in den Sektoren außerhalb des Europäischen Emissionshandels (Verkehr, Gebäude, Teile der Industrie, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft) ein Treibhausgasminderungsziel von insgesamt 14 % bis 2020 und 38 % bis 2030 (jeweils gegenüber 2005) übernommen.
'One in one out'-Regel	Die Richtlinie (EU) 2018/2001 sieht in Artikel 25 vor, dass „(1) [...] der Anteil erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors bis 2030 einem von dem betreffenden Mitgliedstaat festgelegten indikativen Zielpfad entsprechend mindestens 14 % beträgt (Mindestanteil) und nach der in Artikel 26 und 27 festgelegten Methode berechnet wird.“ Die nationale Umsetzung sieht eine Umrechnung des Mindestanteils erneuerbarer Energien in eine Treibhausgasminderungspflicht von derzeit 6 % auf 22 % ab dem Jahr 2030 vor (THG-Quote). Damit wird diese Verpflichtung um 16 % angehoben. Welche THG-Quote erforderlich wäre, um den EU-Mindestanteil von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor zu erfüllen, ist schwierig abzuschätzen und mit Unsicherheiten behaftet. Denn die Treibhausgasemissionen für den Verkehrssektor hängen von den gewählten Erfüllungsoptionen und auch von der Effizienz der Kraftstoffproduktion ab. Legt man das der Folgekostenschätzung zugrunde liegende Mengengerüst an Erfüllungsoptionen an, kann vermutet werden, dass die EU-Vorgaben bezüglich des 14 %-igen Anteils an erneuerbaren Energien mit einer nationalen THG-Quote von insgesamt 11 % (6 % Status Quo plus 5 % zusätzlich) erreichbar wären. Dies stellt allerdings eine sehr grobe Abschätzung dar, die mit hoher Unsicherheit behaftet ist. Unter dieser Annahme würde die nationale Umsetzung ein Gold Plating von 11 % ab 2030 darstellen (16 % Anhebung – 5 %-Anhebung aus EU-Vorgabe). Bezugnehmend auf den Erfüllungsaufwand von insgesamt 8,3 Mrd. Euro im Jahr 2030 wären dies 4,15 Mrd. Euro, die im Sinne der 'One in one out'-Regel als „In“ einzuordnen sind. Eine Ausnahme im Sinne der 'One in one out'-Regel liegt im Übrigen bezüglich der EU-Klimaschutzverordnung nicht vor. Diese Ausnahme greift dann, soweit das Vorhaben „EU-Vorgaben 1:1 umsetzt“. Die EU-Klimaschutzverordnung bedarf keiner Umsetzung, denn sie ist für die Mitgliedstaaten bereits unmittelbar verbindlich.
KMU-Betroffenheit	Für den Straßenverkehr liegt voraussichtlich auch eine KMU-Betroffenheit vor. Nach nachvollziehbarer Einschätzung des Ressorts resultiert der Erfüllungsaufwand aus den Vermeidungskosten, die sich aus den

	in Verkehr gebrachten Mengen, deren Emissionsmengen und den Vermeidungspreisen einzelner Erfüllungsoptionen ergeben. Veränderungen in der Administration liegen daher nur geringfügig vor. Voraussichtlich keine KMU-Betroffenheit liegen bei den Minderungspflichten in Bezug auf den Flugturbinenkraftstoff vor.
Evaluierung	Das Regelungsvorhaben wird drei Jahre nach Inkrafttreten (voraussichtlich 2024) evaluiert. Ziele Ziel der Evaluation sind dabei die Zielerreichung und Wirkung des Vorhabens, die in • der Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen für den Verkehrsbereich und • in der Minderung von Treibhausgasen bei Kraftstoffen liegen. Indikatoren Indikatoren sind • die eingesetzten Erfüllungsoptionen, • jeweilige Mengen an in Verkehr gebrachten Kraftstoffe. Daten Für die Evaluation werden bestehende Statistiken zu in Verkehr gebrachten Kraftstoffen genutzt. Sollten diese Angaben nicht genügen, wird ergänzend eine Befragung bei betroffenen Verbänden bzw. Unternehmen durchgeführt.
Das Ressort hat den jährlichen Erfüllungsaufwand von 8,3 Mrd. Euro ab dem Jahr 2030 für die Wirtschaft transparent und nachvollziehbar geschätzt. Insoweit erhebt der Nationale Normenkontrollrat im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf. Die mit dem Regelungsvorhaben umzusetzenden Vorgaben der Richtlinie (EU) 2018/2001 zielen auf eine Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen für den Verkehrsbereich. Daher legt die Richtlinie fest, dass zur durchgängigen Nutzung von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor die Mitgliedstaaten die Kraftstoffanbieter zu verpflichten haben, dass der Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch bis 2030 in einem vom Mitgliedstaat festgelegten indikativen Zielpfad mindestens 14 % beträgt (Mindestanteil). Die nationale Umsetzung sieht eine Umrechnung des Mindestanteils erneuerbarer Energien in eine Treibhausgasminderungspflicht (THG-Quote) vor, die von derzeit 6 % auf 22 % ab dem Jahr 2030 angehoben wird. Damit wird diese Verpflichtung bis 2030 um 16 % angehoben. Welche THG-Quote erforderlich wäre, um den Mindestanteil von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor zu erfüllen, ist schwierig abzuschätzen und mit großen Unsicherheiten behaftet. Denn die Treibhausgasemissionen für den Verkehrssektor hängen beispielsweise von den gewählten Erfüllungsoptionen und auch von der Effizienz der Kraftstoffproduktion ab. Legt man das der Folgekostenschätzung von 8,3 Mrd. Euro p.a. zugrundeliegende Mengengerüst an Erfüllungsoptionen an, wird vermutet, dass die EU-Vorgabe eines 14 %-igen Anteils an erneuerbaren Energien mit einer nationalen THG-Quote von zusätzlichen 5 % erreichbar wäre. Dies stellt allerdings nachvollziehbar eine sehr grobe Abschätzung dar. Unter dieser Annahme würde die nationale Umsetzung die EU-Vorgabe um 11 % ab 2030 übererfüllen (16 % Anhebung – 5 %-Anhebung aus EU-Vorgabe). Nach Einschätzung des Nationalen Normenkontrollrates handelt es sich bei der Differenz von 11 % um sog. Gold Plating. Denn der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht eine 1:1-Umsetzung von EU-Vorgaben vor. Der Nationale Normenkontrollrat erkennt jedoch nicht, dass diese Umsetzung in einem Gesamtkontext der Klimaschutzbemühungen der Bundesregierung liegt. Mit der EU-Klimaschutzverordnung (EU) 2018/842 hat Deutschland eine Treibhausgasminderung in den Sektoren außerhalb des Europäischen Emissionshandels (Verkehr, Gebäude, Teile der Industrie, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft) von insgesamt 38 % bis 2030 (gegenüber 2005) übernommen. Im Rahmen dieser EU-Verordnung wird zudem festgestellt, dass „auf den Verkehrssektor [...] fast ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der Union [entfällt]“. Nach Angaben des Ressorts wäre zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 auch eine deutlich kostengünstigere Alternative mit einem jährlichen Erfüllungsaufwand von 322 Mio. Euro möglich gewesen. Diese Alternative hätte aber zu kurz gegriffen, um die Sektorenziele des Klimaschutzprogramms 2030 im Verkehr und die Ziele der Wasserstoffstrategie der Bundesregierung zu erreichen. Um mit der Richtlinien-Umsetzung gleichzeitig auch dem Erreichen dieser Ziele gerecht zu werden und fortschrittliche Kraftstoffe sowie Wasserstoff in dem notwendigen Maß voranzubringen, ist diese kostenintensivere Lösung erforderlich.“	

II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsvorhaben wird das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) bezüglich der Vorgaben für die Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen geändert, um die Richtlinie (EU) 2018/2001 für Vorgaben im Verkehrssektor umzusetzen. Die Richtlinie zielt auf eine Förderung von erneuerbaren Energien und sieht daher für den Verkehrssektor vor, dass der Anteil an erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch bis zum Jahr 2030 mindestens 14 % beträgt (Mindestanteil). Die Umsetzung dieses Anteils erneuerbarer Energien erfolgt durch die Festlegung einer Treibhausgasminderungsquote. Im Detail sehen die BImSchG-Vorgaben vor, dass Inverkehrbringer von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen, d.h. die Mineralölwirtschaft, verpflichtet werden, die durch die jährliche Gesamtabsatzmenge eines Unternehmens an Otto- und Dieselmotorkraftstoff (einschließlich des Biokraftstoffanteils) verursachten Treibhausgasemissionen zu senken. Die jeweils zu erzielende Treibhausgasminderung beträgt nach geltendem Recht bereits 6 % ab dem Jahr 2020.

Im Wesentlichen werden mit dem Regelungsvorhaben folgende Änderungen vorgenommen:

- Erweiterung des Anwendungsbereichs auf Inverkehrbringer auch für Fluggastkraftstoff,
- der Minderungspfad für Treibhausgase wird weitergeführt und beträgt:
 - ab 2022 6,5 %
 - ab 2023 7 %
 - ab 2024 8 %
 - ab 2026 10 %
 - ab 2028 14,5 %
 - ab 2030 22 %,
- für die Ermittlung des Basiswerts der THG-Quote, der bisher mit 83,8 kg CO_{2äq}/GJ gesetzlich festgelegt ist, wird stattdessen eine Verordnungsermächtigung vorgelegt. Das soll eine schnellere Anpassung des Basiswerts bei sich ändernden EU-Vorgaben ermöglichen,
- für Fluggastkraftstoff wird ein Mindestanteil (Quote) erneuerbarer Kraftstoffe „nicht-biogenen Ursprungs“, also strombasierte Kraftstoffe oder „power to x“-Kraftstoffe (d.h. Umwandlung von Strom in bspw. Wasserstoff oder synthetische Kraftstoffe) vorgegeben. Dieser Anteil beträgt 0,5 % ab dem Jahr 2026 bis 2 % ab 2030,
- Schaffung einer Verordnungsermächtigung für die Einführung einer Auktionierung von nicht gemeldeten Mengen an strombasierten Kraftstoffen und Einführung eines Quotenhandels dafür,
- Festlegung einer Obergrenze für die Menge des elektrischen Stroms in den Jahren 2022-2030. Wird diese Menge überschritten, sieht die Verordnungsermächtigung vor, dass die prozentualen Minderungspflichten der THG-Quote erhöht werden können. Damit soll vermieden werden, dass eine Förderung strombasierte Kraftstoffe zu Lasten der mit der Richtlinie intendierten Förderung erneuerbarer Energien erfolgt.

Die Regelungen in der Verordnung zur THG-Quote betreffen Änderungen der 36. BImSchV und der 38. BImSchV. Mit diesen Änderungen erfolgt eine Festlegung, welche Erfüllungsoption in welchem Umfang für die Treibhausgasminderungspflichten anrechenbar sind. Dies betrifft im Wesentlichen:

- die Anrechnung für strombasierte Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien zur Förderung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur,
- die Anrechnung von Biokraftstoffen und Biogas für die Nutzung im Verkehrsbereich,
- die Festlegung einer Obergrenze für anrechenbare Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittel oder aus Abfallstoffen,
- die Festlegung eines Mindestanteils für sog. fortschrittliche Biokraftstoffe.

II.1. Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger fällt kein Erfüllungsaufwand an, sie können jedoch von den weiteren Kosten betroffen sein.

Wirtschaft

Für die Wirtschaft wird ab 2030 ein jährlicher Aufwand von 8,1 Mrd. Euro im Bereich des Straßenverkehrs geschätzt. Des Weiteren entsteht für die Anforderungen im Bereich der Flugturbinenkraftstoffe ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 214 Mio. Euro ab dem Jahr 2030. Diese Schätzung hat das BMU mit Unterstützung des Statistischen Bundesamtes nachvollziehbar ermittelt.

Für das sehr kurzfristig in die Kabinettsvorlage aufgenommene zweite Szenario, einer „optimistischen Schätzung des Erfüllungsaufwands von 4,1 Mrd. Euro“ für das Jahr 2030, wurden dem NKR keine Unterlagen vorgelegt, so dass dafür keine Überprüfung auf Nachvollziehbarkeit und Plausibilität erfolgen konnte.

Die Abschätzung der Folgekosten aus der Erhöhung der Treibhausgasminderungsquote ist schwierig und mit großen Unsicherheiten behaftet. Denn den betroffenen Inverkehrbringern von Kraftstoffen stehen mehrere Erfüllungsoptionen offen, mit denen sie die Treibhausgasminderung erreichen können und die in der 37. BImSchV, 38. BImSchV und der Upstream-Emissionsminderungs-Verordnung geregelt werden.

In Bezug auf die Kostenschätzung von in Summe 8,3 Mrd. Euro p.a. werden daher Vermeidungskosten quantifiziert. Dabei folgt das Ressort nachvollziehbar den bewährten Modellkalkulationen, die bereits bei den o.g. Verordnungen angewendet wurden.

Die Vermeidungskosten hängen dabei von den Mengen an in Verkehr gebrachten Kraftstoffen ab und von den damit einhergehenden Emissionsmengen, die ja dann zu mindern sind. Dafür spielen die Erfüllungsoptionen, also ob bspw. eher strombasierte Kraftstoffe oder mengenmäßig stärker teurere Optionen wie Wasserstoff genutzt werden, eine wichtige Rolle. Zudem hängt die Höhe des Erfüllungsaufwands wesentlich von der Entwicklung der kraftstoffspezifischen Preise ab. Eine diesbezügliche Einschätzung ist zum heutigen Zeitpunkt schwierig. Daher wurden Szenarien für diese Vermeidungspreise angenommen und auf dieser Basis Vermeidungskosten ermittelt. Nachvollziehbar resultiert insoweit aus einer THG-Quote von 22 Prozent eine Emissionsminderungsmenge von ca. 44 Mio. t CO_{2äq} im Jahr 2030. Dabei wurden die möglichen Erfüllungsoptionen (u.a. Mehrfachanrechnungsmöglichkeiten einzelner Optionen, Mindestanteile und Obergrenzen bei einzelnen Optionen) berücksichtigt. Zudem wurden mit je zwei Vermeidungspreisen pro Erfüllungsoption (niedrig und hoch) zwei Kosten-szenarien gebildet, woraus sich nachvollziehbar ein gesamter Erfüllungsaufwand von im Dur-

schnitt 8,1 Mrd. Euro ergibt. Bezogen auf die einzelnen Erfüllungsoptionen und deren Emissionsmengen können insoweit nachvollziehbar gewichtete Vermeidungskosten von 273 Euro pro Tonne CO₂äq angenommen werden.

Für den Bereich der Fluggastkraftstoffe wird nach dem gleichen Ermittlungsprinzip im Jahr 2030 nachvollziehbar ein jährlicher Erfüllungsaufwand von 214 Mio. Euro geschätzt. In den Jahren 2026 liegt aufgrund der Minderungspflichten von 0,5 % der Aufwand bei rund 53 Mio. Euro und im Jahr 2028 bei einer Minderung von 1 % bei rund 107 Mio. Euro. Im Einzelfall werden durchschnittliche Kosten von 34 Euro/GJ angenommen.

Nach Angaben des Ressorts wäre zur Umsetzung der Richtlinie auch eine deutlich kostengünstigere Alternative mit einem jährlichen Erfüllungsaufwand von 322 Mio. Euro möglich gewesen. Diese Alternative hätte aber nach Einschätzung des Ressorts zu kurz gegriffen, um die Sektorenziele des Klimaschutzprogramm 2030 im Verkehr und die Ziele der Wasserstoffstrategie der Bundesregierung zu erreichen. Um mit der Richtlinienumsetzung gleichzeitig auch dem Erreichen dieser Ziele gerecht zu werden und fortschrittliche Kraftstoffe sowie Wasserstoff in dem notwendigen Maß voranzubringen, sieht das Ressort diese kostenintensivere Lösung für erforderlich an.

Der Anteil an Bürokratiekosten, u.a. durch die Erweiterung des Anwendungsbereichs und damit einhergehender Berichtspflichten, ist vergleichsweise gering und beträgt 94.000 Euro p.a. Insbesondere müssen Quotenverpflichtete im Bereich des Flugverkehrs jährlich der zuständigen Stelle Angaben zu den in Verkehr gebrachten Mengen der jeweiligen Kraftstoffe übermitteln und dafür die Daten zusammenstellen. Es wird nachvollziehbar angenommen, dass diese Informationspflicht den gleichen zeitlichen Aufwand verursacht wie die entsprechende Informationspflicht für Quotenverpflichtete im Straßenverkehr (75 h im Einzelfall). Bei 13 Quotenverpflichteten im Bereich Flugverkehr und einem Lohnsatz von 91,50 Euro/h resultiert ein Aufwand von 89.000 Euro.

Weitere 5.000 Euro entstehen aus Nachweispflichten für 10 Hersteller strombasierter Kraftstoffe für den Flugverkehr. Für den Nachweis der Anrechnungsvoraussetzungen werden im Einzelfall nachvollziehbar 370 min geschätzt (Lohnkostensatz von 80,40 Euro).

Im Rahmen einer Änderung der 37. BImSchV werden die Vorgaben zum Inverkehrbringen strombasierter Fluggastkraftstoffe und der Vollzug noch weiter konkretisiert. Daher wird im Rahmen dieser Änderungsverordnung auch die Schätzung des Erfüllungsaufwands überprüft und ggf. aktualisiert.

Verwaltung (Bund)

Die Verwaltung des Bundes ist mit dem Vollzug der THG-Quote beauftragt. Dies erfolgt durch das Hauptzollamt Frankfurt (Oder), durch das Umweltbundesamt und der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung.

Der Erfüllungsaufwand verändert sich nachvollziehbar geringfügig. Zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht für die Überwachung der Obergrenze für Biokraftstoffe aus Abfallstoffen und für das Phase-out für Palmöl bis zum Jahr 2026. Auf den Nachweisen werden zukünftig die Menge oder der Anteil der Biokraftstoffe aus Abfallstoffen und Palmöl ausgewiesen. Damit ist die Überprüfung der Obergrenze einfach möglich, zudem ist nachvollziehbar anzunehmen, dass die Überprüfung in das bisherige Prüfschema einfach eingebaut werden kann.

Im Rahmen einer Änderung der 37. BImSchV werden die Vorgaben zum Inverkehrbringen strombasierter Fluggastkraftstoffe und der Vollzug konkretisiert. Daher wird im Rahmen dieser Änderungsverordnung auch die Schätzung des Erfüllungsaufwands überprüft und ggf. aktualisiert.

II.2. Weitere Kosten

Der Erfüllungsaufwand von 8,1 Mrd. Euro beim Straßenverkehr fällt für die Inverkehrbringer von Otto- oder Dieselmotorkraftstoffen an. Nach Einschätzung des NKR ist anzunehmen, dass diese Kosten auf die Kraftstoffpreise gewälzt werden. Erfolgt dies vollständig, würde eine Kostensteigerung für den Kraftstoff im Mittel von etwa 15,9 Cent pro Liter (Netto, ohne Abgaben oder Steuern) zu erwarten sein, wenn unterstellt wird, dass die verkaufte Menge von 50,8 Mrd. Liter Kraftstoff/Jahr sich nicht verändert.

Ebenfalls unter die weiteren Kosten fallen Abgaben. Die gesetzlich festgelegte Abgabe gemäß § 37c Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz für Fehlmengen beim zu erreichenden Mindestanteil bestimmter Biokraftstoffe verändert sich durch das Vorhaben. Diese Abgabe steigt ab 2022 von 19 Euro/GJ auf 45 Euro/GJ. Für Fehlmengen in Bezug auf Flugturbinenkraftstoff nicht-biogenen Ursprungs wird eine Abgabe von 70 Euro/GJ festgelegt. Die Abgabe für Fehlmengen der zu mindernden Treibhausgasemissionen steigt ab 2022 von 0,47 Euro/kg CO₂äq auf 0,60 Euro/kg CO₂äq.

II.3 Nutzen

Das Ziel des Vorhabens ergibt sich nach Angaben des Ressorts aus der Förderung von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor und der Minderung von Treibhausgasemissionen aus fossilen Kraftstoffen. Darüber hinaus sollen die Sektorenziele aus dem deutschen Klimaschutzprogramm 2030 im Verkehr und die Ziele der Wasserstoffstrategie der Bundesregierung erreicht werden. Aus diesen Klimaschutzmaßnahmen kann -bezugnehmend auf die Methodenkonvention zur Ermittlung von Umweltkosten des BMU- ein Nutzen in der Vermeidung von Umwelt- und Gesundheitsschäden (bspw. Ertragsverluste in der Landwirtschaft, Verringerung der Lebensqualität, chronische Gesundheitsschäden) gesehen werden.

III. Ergebnis

Das Ressort hat den jährlichen Erfüllungsaufwand von 8,3 Mrd. Euro ab dem Jahr 2030 für die Wirtschaft transparent und nachvollziehbar geschätzt. Insoweit erhebt der Nationale Normenkontrollrat im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Die mit dem Regelungsvorhaben umzusetzenden Vorgaben der Richtlinie (EU) 2018/2001 zielen auf eine Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen für den Verkehrsbereich. Daher legt die Richtlinie fest, dass zur durchgängigen Nutzung von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor die Mitgliedstaaten die Kraftstoffanbieter zu verpflichten haben, dass der Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch bis 2030 in einem vom Mitgliedstaat festgelegten indikativen Zielpfad mindestens 14 % beträgt (Mindestanteil).

Die nationale Umsetzung sieht eine Umrechnung des Mindestanteils erneuerbarer Energien in eine Treibhausgasminderungspflicht (THG-Quote) vor, die von derzeit 6 % auf 22 % ab dem Jahr 2030 angehoben wird. Damit wird diese Verpflichtung bis 2030 um 16 % angehoben.

Welche THG-Quote erforderlich wäre, um den Mindestanteil von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor zu erfüllen, ist schwierig abzuschätzen und mit großen Unsicherheiten behaftet. Denn die Treibhausgasemissionen für den Verkehrssektor hängen beispielsweise von den gewählten Erfüllungsoptionen und auch von der Effizienz der Kraftstoffproduktion ab. Legt man das der Folgekostenschätzung von 8,3 Mrd. Euro p.a. zugrundeliegende Mengengerüst an Erfüllungsoptionen an, wird vermutet, dass die EU-Vorgabe eines 14 %-igen Anteils an erneuerbaren Energien mit einer nationalen THG-Quote von zusätzlichen 5 % erreichbar

wäre. Dies stellt allerdings nachvollziehbar eine sehr grobe Abschätzung dar. Unter dieser Annahme würde die nationale Umsetzung die EU-Vorgabe um 11 % ab 2030 übererfüllen (16 % Anhebung – 5 %-Anhebung aus EU-Vorgabe).

Nach Einschätzung des Nationalen Normenkontrollrates handelt sich bei der Differenz von 11 % um sog. Gold Plating. Denn der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht eine 1:1-Umsetzung von EU-Vorgaben vor. Der Nationale Normenkontrollrat erkennt jedoch nicht, dass diese Umsetzung in einem Gesamtkontext der Klimaschutzbemühungen der Bundesregierung liegt. Mit der EU-Klimaschutzverordnung (EU) 2018/842 hat Deutschland eine Treibhausgasminderung in den Sektoren außerhalb des Europäischen Emissionshandels (Verkehr, Gebäude, Teile der Industrie, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft) von insgesamt 38 % bis 2030 (gegenüber 2005) übernommen. Im Rahmen dieser EU-Verordnung wird zudem festgestellt, dass „auf den Verkehrssektor [...] fast ein Viertel der Treibhausgasemissionen in der Union [entfällt]“.

Nach Angaben des Ressorts wäre zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 auch eine deutlich kostengünstigere Alternative mit einem jährlichen Erfüllungsaufwand von 322 Mio. Euro möglich gewesen. Diese Alternative hätte aber zu kurz gegriffen, um die Sektorenziele des Klimaschutzprogramms 2030 im Verkehr und die Ziele der Wasserstoffstrategie der Bundesregierung zu erreichen. Um mit der Richtlinien-Umsetzung gleichzeitig auch dem Erreichen dieser Ziele gerecht zu werden und fortschrittliche Kraftstoffe sowie Wasserstoff in dem notwendigen Maß voranzubringen, ist diese kostenintensivere Lösung erforderlich.“

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Versteyl
Berichterstatterin