

Referentenentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminde- rungs-Quote

A. Problem und Ziel

Seit 2015 erfolgt die Förderung von erneuerbaren Energien im Verkehr durch die Treibhausgasminde-
rungs-Quote, nachdem zunächst seit 2007 eine verpflichtende Biokraftstoff-
quote galt. Mit der Treibhausgasminde-
rungs-Quote sind Unternehmen, die Kraftstoff in Ver-
kehr bringen, verpflichtet, die Treibhausgasemissionen ihres gesamten in Verkehr gebrach-
ten 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 Treib-
hausgasminde-
rungs-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 Verkehrs-
sektors (Straße und Schiene) je Mitgliedsstaat auf 14 % für das Jahr 2030 angehoben,
wobei auch ein entsprechender Minderungspfad bis dahin vorgegeben werden soll. Die
Treibhausgasminde-
rungs-Quote hat sich in den vergangenen Jahren als effektives und zu-
gleich marktwirtschaftlich effizientes und breit akzeptiertes Instrument erwiesen, weshalb
es zur Erreichung der neuen EU-Vorgaben der RED II fortgeschrieben wird.

Gleichwohl macht die RED II verschiedene Vorgaben zu Begrenzungen und Unterquoten
für bestimmte Energieerzeugnisse, um umweltschädliche Effekte zu minimieren und gleich-
zeitig neue, zur Verringerung der Treibhausgasemissionen besonders wirksame Technolo-
gien, die am Markt noch nicht etabliert sind, in besonderem Maße zu fördern. Da insbeson-
dere nachhaltige Biomasse begrenzt ist und der signifikante Hochlauf der Elektromobilität
sowie der Aufbau von Produktionskapazitäten für Energieerzeugnisse wie grünen Wasser-
stoff 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 anzu-
reizen, sowie weitere Maßnahmen zu ergänzen.

Ein Zeitraum von fünf Jahren hat sich im Straßenverkehrssektor auch bislang als sinnvoll
erwiesen, um auf absehbare Zeit ambitionierte und zugleich realisierbare Vorgaben festzu-
legen. Zudem wird bis zum Jahr 2026 mehr Klarheit herrschen über die Verfügbarkeit be-
stimmter Optionen, die derzeit erst die Marktreife erlangen. Die Rahmenbedingungen kön-
nen daher zu einem späteren Zeitpunkt für den Folgezeitraum auf einer deutlich besseren
Wissensgrundlage festgeschrieben werden. Hinzu kommt, dass sich der Markt mit den ver-
schiedenen Erfüllungsoptionen derzeit in einem Übergangsprozess befindet. Für verschie-
dene Optionen ist derzeit nicht sicher, wie schnell sich diese Prozesse vollziehen werden
und welche Mengen der verschiedenen Erfüllungsoptionen dann zur Verfügung stehen. Mit
den für diesen Gesetzesentwurf zugrunde gelegten, realistisch zur Verfügung stehenden
Mengen an erneuerbaren Energien für den Verkehr werden die Zielvorgaben der RED II

bereits im Jahr 2026 erfüllt. Sollten sich im Laufe der ersten Hälfte des Jahrzehnts herausstellen, dass die tatsächlichen Entwicklungen ambitioniertere Vorgaben ermöglichen, wird das Gesetz entsprechend angepasst. Unabhängig davon müssen zur Umsetzung der EU-Vorgaben durch Rechtsverordnungen bereits einzelne Festlegungen für das Jahr 2030 aufgenommen werden.

Je nach Entwicklung des Hochlaufes und der damit zur Verfügung stehenden Mengen besonders förderwürdiger Erfüllungsoptionen, wie fortschrittlicher Biokraftstoffe und grünen Wasserstoffs, kann die Treibhausgasminderungs-Quote für Otto- und Dieselmotoren für die zweite Hälfte des Jahrzehnts angehoben werden, sodass der Anteil erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors im Jahr 2030 signifikant über die EU-Vorgaben hinaus erhöht 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.

B. Lösung

Die wesentlichen in diesem Änderungsgesetz durchgeführten Regelungen sind:

- Es erfolgt eine Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote für Otto- und Dieselmotoren bis 2026, die sowohl die EU-rechtlich vorgesehene Begrenzung bestimmter Energieerzeugnisse sowie die Verfügbarkeit anderer Optionen im Zeitverlauf berücksichtigt. Es ist beabsichtigt, die Quote zur Mitte des Jahrzehnts anzupassen, um auf Markt- und Technologieentwicklungen zeitnah und sachgerecht zu reagieren.
- 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 Dieselmotoren 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, die Mindestquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe, die Obergrenze für Biokraftstoffe aus Stoffen des Anhangs IX

B der Richtlinie sowie die Anrechnungsmöglichkeiten für fortschrittliche Biokraftstoffe sowie Strom für Elektrofahrzeuge durch Rechtsverordnung erlassen.

Der vorliegende Entwurf berücksichtigt außerdem die weiteren Entwicklungen auf europäischer Ebene und die von der europäischen Kommission zu erlassenden delegierten Rechtsakten 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.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

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

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 322 Mill. EUR. Davon entfallen 94 Tsd. EUR auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten. Insgesamt entsteht kein einmaliger Aufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund ... Tsd. EUR. Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund ... Tsd. EUR. Davon entfallen ... Tsd. Euro an [einmaligem / jährlichen] Erfüllungsaufwand auf den Bund. [Prüfung mit der Vollzugsbehörde für Quote im Luftverkehr erforderlich.]

F. Weitere Kosten

Im Falle der Verpflichtung für Straßenkraftstoffe führen die im Gesetzentwurf vorgesehenen Änderungen im Vergleich zum geltenden Recht nicht zu Mehrkosten für die Wirtschaft oder erwartbaren Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau. Für den Fall der neuen Verpflichtung für erneuerbare strombasierte Flugturbinentreibstoffe erfolgt die Abschätzung in den Rechtsverordnungen, die weitere Bestimmungen zu diesen Kraftstoffen enthalten.

Referentenentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote¹⁾

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

14. Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zum zweiten Abschnitt im Dritten Teil wird wie folgt gefasst:

„Treibhausgasminderung im Verkehr“.
 - b) Die Angabe zu § 37a wird wie folgt gefasst:

„§ 37a Verpflichtung für Inverkehrbringer von Kraftstoffen“.
2. Die Überschrift zum zweiten Abschnitt wird wie folgt gefasst:

„Treibhausgasminderung im Verkehr“.
3. § 37a wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 37a Verpflichtung 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 Absatz 3 steuerbefreiten oder nach § 2 Absatz 1 Nummer 3 des Energiesteuergesetzes zu versteuernden Flugturbinenkraftstoff in Verkehr bringt, hat sicherzustellen, dass für die gesamte im Lauf eines Kalenderjahres (Verpflichtungsjahr) von ihm in Verkehr gebrachte Menge Kraftstoffs die Vorgaben des Absatzes 4a eingehalten werden. Als in Verkehr gebracht gilt Flugturbinenkraftstoff entweder mit dem Entstehen der Energiesteuer nach § 8 Absatz 1 des

¹⁾ Artikel 1 dieses Gesetzes dient der Umsetzung Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen.

Energiesteuergesetzes oder bei der Entnahme aus dem Steuerlager in den steuerrechtlich freien Verkehr nach § 8 Absatz 1 des Energiesteuergesetzes, wenn sich an die Entnahme ein Verfahren der Steuerbefreiung nach § 24 in Verbindung mit § 27 Absatz 2 und 3 des Energiesteuergesetzes anschließt. Die Abgabe von fossilem Flugturbinenkraftstoff an die Bundeswehr zu Zwecken der Verteidigung oder der Erfüllung zwischenstaatlicher Verpflichtungen gilt nicht als Inverkehrbringen im Sinne der Sätze 1 und 2. Dies gilt auch für den Erwerb von fossilem Flugturbinenkraftstoff durch die Bundeswehr zu einem in Satz 3 genannten Zweck. Der Bundeswehr gleichgestellt sind auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland befindliche Truppen sowie Einrichtungen, die die Bundeswehr oder diese Truppen zur Erfüllung ihrer jeweiligen Aufgaben einsetzt oder einsetzen.“

d) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3 und folgende Sätze werden angefügt:

„Verpflichteter nach Absatz 2 Satz 1 und 2 ist der jeweilige Steuerschuldner im Sinne des Energiesteuergesetzes oder der Steuerlagerinhaber, der Flugturbinenkraftstoff zu steuerfreien Zwecken nach § 27 Absätze 2 und 3 des Energiesteuergesetzes abgibt. Abweichend von Satz 4 ist in den Fällen des § 7 Absatz 4 Satz 1 des Energiesteuergesetzes der Dritte (Einlagerer) Verpflichteter. Bei der Erlaubnis nach § 7 Absatz 6 des Energiesteuergesetzes ist der jeweilige die Betankung in Auftrag gebende Vertragspartner des Erlaubnisinhabers der Verpflichtete.“

e) Der bisherige Absatz 3 wird aufgehoben.

f) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „ab dem Jahr 2015“ gestrichen und das Wort „Biotkraftstoffe“ durch die Wörter „Erfüllungsoptionen“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Höhe des in Satz 1 genannten Prozentsatzes beträgt

1. ab dem Jahr 2020 6 Prozent,
2. ab dem Jahr 2026 7,25 Prozent.“

cc) Die Sätze 3 bis 5 werden wie folgt gefasst:

„Der Referenzwert, gegenüber dem die Treibhausgasminderung zu erfolgen hat, berechnet sich durch Multiplikation des Basiswertes mit der vom Verpflichteten in Verkehr gebrachten gesamten energetischen Menge an Energieerzeugnissen. Der Basiswert wird festgelegt durch eine Verordnung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 6. Die Treibhausgasemissionen von fossilen Otto- und Dieselmotorkraftstoffen werden festgelegt durch eine Verordnung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 9.“

dd) Satz 7 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„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), 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 delegierte Richtlinie 2014/77/EU (ABl. L 170 vom 11.6.2014, S. 62)

geändert worden ist, entschieden hat, dass die Bundesrepublik Deutschland den Biokraftstoff für die in Artikel 25 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder für die in Artikel 7a der Richtlinie 98/70/EG genannten Zwecke nicht berücksichtigen darf.“

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

„Verpflichtete nach Absatz 2 haben einen Anteil Flugturbinenkraftstoff ersetzenden Kraftstoff aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs sicherzustellen. Die Höhe des in Satz 1 genannten Anteils beträgt

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

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

h) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„Die Verpflichtungen nach Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit dem Absatz 4 können von Verpflichteten durch

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 reinen Biokraftstoffs, 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 Erdgaskraftstoff, 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, sofern 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, sofern eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 dies zulässt,

6. Inverkehrbringen von flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs, sofern 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, sofern eine Rechtsverordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 dies zulässt,

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

(Erfüllungsoptionen) erfüllt werden. Die Verpflichtung nach Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 4a wird von Verpflichteten durch die Erfüllungsoption in Satz 1 Nummer 6 erfüllt.“

i) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) Die Sätze 1 bis 4 werden wie folgt gefasst:

„Die Erfüllung von Verpflichtungen nach Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 4 und die Erfüllung von Verpflichtungen 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 sowie Angaben dazu enthalten, für welche Erfüllungsoptionen die Übertragung gilt. Außerdem muss der Vertrag Angaben zu den Treibhausgasemissionen der Kraftstoffe in Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent enthalten. Der Dritte kann Verträge nach Satz 1 ausschließlich durch Erfüllungsoptionen erfüllen, die er im Verpflichtungsjahr einsetzt oder eingesetzt hat.“

bb) In Satz 5 werden die Wörter „ab dem Verpflichtungsjahr 2016“ gestrichen und jeweils das Wort „Biokraftstoffe“ durch „Erfüllungsoptionen“ ersetzt.

cc) Satz 6 wird wie folgt gefasst:

„Absatz 1 Satz 2, Absatz 2 Satz 2, Absatz 5 Satz 1 und 2 gelten entsprechend.“

dd) In Satz 7 werden die Wörter „in Verkehr gebrachten Biokraftstoffe“ durch „eingesetzten Erfüllungsoptionen“ ersetzt.

ee) In Satz 8 werden die Wörter „Absatz 3 Satz 6 und“ gestrichen.

ff) In Satz 9 wird das Wort „Biokraftstoffe“ durch „Erfüllungsoptionen“ ersetzt.

j) Absatz 7 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Erfüllung von Verpflichtungen nach Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 4 und die Erfüllung von Verpflichtungen nach Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 4a kann durch Vertrag, der der Schriftform bedarf, auf einen Dritten, der selbst Verpflichteter ist, übertragen werden.“

bb) Die Sätze 3 bis 6 werden wie folgt gefasst:

„Der Vertrag muss Angaben zum Umfang der vom Dritten im Verpflichtungsjahr sicherzustellenden Treibhausgaseminderungs Menge in Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent enthalten. Der Dritte kann Verträge nach den

Sätzen 2 und 3 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

1. im Fall des Absatzes 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 4 die vom Dritten erreichte Treibhausgasminderungsmenge 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

zugunsten des Verpflichteten berücksichtigt.“

cc) In Satz 7 wird die Angabe „Nummer 2“ durch die Angabe „Nummer 1“ ersetzt.

dd) In Satz 8 werden die Wörter „Biokraftstoff- und Treibhausgasminderungsmengen“ durch die Wörter „Treibhausgasminderungs- oder Kraftstoffmengen“ ersetzt.

k) Absatz 8 wird wie folgt gefasst:

„Treibhausgasminderungs- oder Kraftstoffmengen, die den nach den Absätzen 4 und 4a vorgeschriebenen Prozentsatz oder Mindestanteil für ein bestimmtes Verpflichtungsjahr übersteigen, werden auf Antrag des Verpflichteten auf den Prozentsatz oder Mindestanteil des Folgejahres angerechnet.“

4. § 37b wird wie folgt geändert:

a) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter „Absatz 3 und“ werden gestrichen.

bbb) In Nummer 3 wird das Wort „und“ gestrichen und das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.

ccc) Nummer 4 wird gestrichen.

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Abweichend von Satz 1 Nummer 3 können Biokraftstoffe, die vollständig oder teilweise aus tierischen Fetten und Ölen der Kategorie 1 und 2 gemäß Artikel 7 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 auf die Erfüllung von Verpflichtungen nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4 angerechnet werden.“

5. § 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 15. April des auf das Verpflichtungsjahr folgenden Jahres die im Verpflichtungsjahr von

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

bb) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Im Fall des § 37a Absatz 6 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 Treibhausgasemissionen in Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent der jeweiligen Mengen schriftlich mitzuteilen.“

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 Treibhausgaseminderungsmenge in Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent schriftlich mitzuteilen.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Soweit Verpflichtete einer Verpflichtung nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4 oder nach § 37a Absatz 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4a nicht nachkommen, setzt die zuständige Stelle in den Fällen des § 37a Absatz 4 für die Fehlmenge der zu mindernden Treibhausgasemissionen oder in den Fällen des § 37a Absatz 4a für die nach dem Energiegehalt berechnete Fehlmenge Kraftstoffs eine Abgabe fest.“

bb) Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„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 Behörde eine Abgabe in Höhe von 19 Euro pro Gigajoule fest.“

cc) Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„In den Fällen des § 37a Absatz 4a beträgt die Höhe der Abgabe 70 Euro pro Gigajoule.“

dd) Satz 5 wird gestrichen.

ee) Die Sätze 6 und 7 werden die Sätze 5 und 6.

ff) In Satz 5 wird die Angabe „0,47“ durch die Angabe „0,60“ ersetzt.

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 werden die Wörter „fossilen Otto- und fossilen Dieselkraftstoffs und Biokraftstoffs sowie ab dem Jahr 2015 auch“ durch die Wörter „an Kraftstoffen und“ ersetzt.
- bb) In Satz 2 werden die Wörter „Absatz 3 und“ gestrichen und die Wörter „sowie nach § 37a Absatz 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4a“ angefügt.
- 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:

„In den Fällen des § 37a Absatz 3 Satz 2 hat der Steuerlagerinhaber seinem 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 jährlich zum 1. Februar die für jeden Verpflichteten in Verkehr gebrachte Menge an Energieerzeugnissen schriftlich mitzuteilen.“

6. § 37d wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 Buchstabe c, d und e werden jeweils die Wörter „3 und“ gestrichen.
 - bb) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„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 werden die Wörter „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 werden die Wörter „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 Angabe „§ 37a Absatz 5 Satz 2“ wird durch die Angabe „§ 37a Absatz 5 Satz 1 Nummer 4“ ersetzt.
 - bbb) 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 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 werden die Wörter „3 und“ gestrichen.

7. In § 62 Absatz 1 Nummer 7 wird nach der Angabe „37,“ die Angabe „37d Absatz 2 Nummer 3 oder 4, 37d Absatz 3 Nummer 3“ eingefügt.

8. § 67 Absatz 11 wird gestrichen.

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ersten 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 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 ab dem Jahr 2026 erhöht. Ein Zeitraum von fünf Jahren hat sich auch bislang als sinnvoll erwiesen, um auf absehbare Zeit ambitionierte und zugleich realisierbare Vorgaben festzulegen. Zudem wird im Jahr 2026 mehr Klarheit über die Verfügbarkeit bestimmter Optionen bestehen, die derzeit erst die Marktreife erlangen. Die Rahmenbedingungen können daher zu einem späteren Zeitpunkt für den Folgezeitraum auf einer deutlich besseren Wissensgrundlage festgeschrieben werden. Die in diesem Gesetz festgelegten Mindestleistungspflichten erfüllen die Anforderungen der Richtlinie.

Je nach Entwicklung der unterschiedlichen Erfüllungsoptionen und der zur Verfügung stehenden Mengen kann zukünftig die Treibhausgasminderungs-Quote für die zweite Hälfte des Jahrzehnts angehoben werden, sodass der Anteil erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors im Jahr 2030 signifikant über die EU-Vorgaben hinaus erhöht werden 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 bis 2026, die sowohl die EU-rechtlich vorgesehene Begrenzung bestimmter Energieerzeugnisse sowie die Verfügbarkeit anderer Optionen im Zeitverlauf berücksichtigt. Es ist beabsichtigt, die Quote zur Mitte des Jahrzehnts anzupassen, um auf Markt- und Technologieentwicklungen zeitnah und sachgerecht zu reagieren.

- 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 „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, die Mindestquoten für fortschrittliche Biokraftstoffe, die Obergrenze für Biokraftstoffe aus Stoffen des Anhangs IX B der Richtlinie sowie die Anrechnungsmöglichkeiten für fortschrittliche Biokraftstoffe sowie Strom für Elektrofahrzeuge durch Rechtsverordnung erlassen.

Der vorliegende Entwurf berücksichtigt außerdem die weiteren Entwicklungen auf europäischer Ebene und die von der europäischen Kommission zu erlassenden delegierten Rechtsakten 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 Fluggastkraftstoffe 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.

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Finanzielle Auswirkungen ohne Erfüllungsaufwand sind nicht zu erwarten. Insbesondere ist nicht damit zu rechnen, dass sich die Einnahmen aus der sogenannte Pönale infolge der Gesetzesänderung verändern.

3. Erfüllungsaufwand

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

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

Für die Wirtschaft ergibt sich eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund 322 Millionen EUR. Davon entfallen 94 Tausend EUR auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten. Bei den Normadressaten der neuen Verpflichtung nach § 37a Absatz 2 handelt es sich im Wesentlichen um Unternehmen, die bereits Verpflichtete nach § 37a Absatz 1 sind. Mitteilungspflichten für Unternehmen sowie der Vollzug für die neue Verpflichtung gleichen im Wesentlichen denen für die bestehende Verpflichtung weshalb kein einmaliger Aufwand zu erwarten ist.

Für die Verwaltung ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund ... Tsd. EUR. Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund ... Tsd. EUR. Davon entfallen ... Tsd. Euro an [einmaligem / jährlichen] Erfüllungsaufwand auf den Bund. [Rü mit der Vollzugsbehörde für Quote im Luftverkehr erforderlich.]

Weitere Kosten

Weitere Kosten sind nicht zu erwarten. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind durch die Gesetzesänderung nicht zu erwarten.

4. Weitere Gesetzesfolgen

Keine.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung ist nicht vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (14. 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

Siehe Begründung zu Nummer 1 Buchstabe a.

Zu Nummer 2

Siehe Begründung zu Nummer 1 Buchstabe a.

Zu Nummer 3 (§ 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 Fluggasturbinenkraftstoffe geschaffen, da der Einsatz dieser Kraftstoffe ohne Verpflichtung zunächst nicht stattfinden würde und auch kein Anreiz zur Herstellung von Erzeugungskapazitäten für flüssige strombasierte Kraftstoffe entstehen

würden. 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.

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.

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 Begriffs macht Verweise zur entsprechenden Anwendung dieser Regelung im untergesetzlichen Regelwerk überflüssig und trägt damit zur Rechtsbereinigung bei.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 37a Absatz 4 Satz 2)

Zur Erreichung der Vorgaben der Richtlinie (EU) 2018/2001, den Anteil an erneuerbaren Energien im Verkehr zu erhöhen, ist eine Erhöhung der Minderungsverpflichtung erforderlich. Die Quote wird vorerst ab dem Jahr 2026 angehoben, da sich die Umsetzung für einen 5-Jahreszeitraum als sinnvoll erwiesen hat. Zudem befindet sich der Markt mit den verschiedenen Erfüllungsoptionen aktuell in einem dynamischen Übergangsprozess, so dass Unsicherheiten hinsichtlich der Mengen der verschiedenen Optionen bestehen. Unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung und Verfügbarkeit erneuerbarer Energien kann zu einem späteren Zeitpunkt die Treibhausgasquote für die zweite Hälfte des Jahrzehnts entsprechend abgehoben werden.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 37a Absatz 4 Sätze 3 bis 5)

Die Änderung des Begriffes „Biokraftstoff“ in „Energieerzeugnis“ 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 3 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 Begriffs macht Verweise zur entsprechenden Anwendung dieser Regelung im untergesetzlichen Regelwerk überflüssig und trägt damit zur Rechtsbereinigung bei.

Bei dem Basiswert und den Emissionsfaktoren von fossilem Otto- und Dieselmotorkraftstoff 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. Bundesimmissionsschutz-Verordnung abgeändert. Diese Werte werden nunmehr allein in der Verordnung festgelegt.

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

Die Bezugnahme wird der Fortentwicklung des Unionsrechts angepasst.

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 Absatz 5)

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 Mehrfachanrechnung 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 Mehrfachanrechnung um den Faktor 2 wird angestrebt.

Zu Buchstabe i (§ 37a Absatz 6)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 37a Absatz 6 Sätze 1 bis 4)

Diese Änderung dient 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 näher auch Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Der bisherige § 37a Absatz 3 regelte die bis 2014 geltende Biokraftstoffquote und wird daher rechtsbereinigend gestrichen.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 37a Absatz 6 Satz 5)

Die Änderung der 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 näher auch Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 37a Absatz 6 Satz 6)

Rechtsbereinigung. Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung und redaktionelle Folgeänderungen im Zusammenhang der neuen Verpflichtung nach § 37a Absatz 2.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 37a Absatz 6 Satz 7)

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 näher auch Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Zu Doppelbuchstabe ee (§ 37a Absatz 6 Satz 8)

Diese Änderung dient der Bereinigung durch Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung.

Zu Doppelbuchstabe ff (§ 37a Absatz 6 Satz 9)

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 näher auch Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Zu Buchstabe j (§ 37a Absatz 7)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 37a Absatz 7 Satz 1)

Rechtsbereinigung. Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung und 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 näher auch Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Zu Doppelbuchstabe bb (§ 37a Absatz 7 Sätze 3 bis 6)

Rechtsbereinigung. Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung und 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 näher auch Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 37a Absatz 7 Satz 7)

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Änderung in Satz 6.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 37a Absatz 7 Satz 8)

Redaktionelle Folgeänderung durch die Streichung des § 37a Absatz 3 alter Fassung und Einführung einer neuen Verpflichtung für erneuerbare Flugturbinenkraftstoffe.

Zu Buchstabe k (§ 37a Absatz 8)

Rechtsbereinigung. Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung und 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 näher auch Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Zu Nummer 4 (§ 37b)

Zu Buchstabe a (§ 37b Absatz 8)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 37b Absatz 8 Satz 1)

Zu Dreifachbuchstabe aaa (§ 37b Absatz 8 Satz 1)

Rechtsbereinigung. Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung.

Zu Dreifachbuchstabe bbb (§ 37b Absatz 8 Satz 1 Nummer 3)

Redaktionelle Änderung aufgrund der Streichung von § 37b Absatz 8 Satz 1 Nummer 4.

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

Rechtsbereinigung. Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 50 des Energiesteuergesetzes.

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 ermöglicht.

Bisher waren Biokraftstoffe, die ganz oder teilweise aus tierischen Fetten hergestellt wurden, nicht auf diese Verpflichtung zur Treibhausgasminderung bei Otto- und Dieselmotoren 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 Treibhausgasminderung im Verkehr stehen nun keine sachlichen Gründe mehr entgegen.

Zu Nummer 5 (§ 37c)

Zu Buchstabe a (§ 37c Absatz 1)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 37c Absatz 1 Satz 1)

Rechtsbereinigung. 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 näher auch 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 näher auch 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 näher auch 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 näher auch Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

Zu Buchstabe b (§ 37c Absatz 2)

Zu Doppelbuchstabe aa (§ 37c Absatz 2 Satz 1)

Für Fehlmengen an erneuerbaren Flugturbinenkraftstoffs nicht-biogenen Ursprungs wird ebenfalls eine Abgabe geregelt in Anlehnung an die Regelungen zu Straßenkraftstoffen.

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

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

Die bisherige Abgabe bezüglich der nicht mehr geltenden Verpflichtung nach § 37a Absatz 3 alter Fassung wird ersetzt durch eine Abgabe in gleicher Höhe, 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.

Zu Doppelbuchstabe cc (§ 37c Absatz 2 Satz 4)

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.

Zu Doppelbuchstabe dd (§ 37c Absatz 2 Satz 5)

Rechtsbereinigung. Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung.

Zu Doppelbuchstabe ee (§ 37c Absatz 2 Sätze 5 und 6 neuer Fassung)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Doppelbuchstabe ff (§ 37c Absatz 2 Satz 5 neuer Fassung)

Durch die steigende Treibhausgasminderungs-Quote mit der Folge steigender Grenzkosten wegen höherer Nachfrage nach erneuerbaren Energieerzeugnissen ist eine Anhebung der Abgabe bei Nichterfüllung erforderlich.

Zu Buchstabe c (§ 37c Absatz 3)

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

Rechtsbereinigung. 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 näher auch Begründung zu § 37a Absatz 4 Satz 1.

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

Rechtsbereinigung 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)

Redaktionelle Folgeänderung.

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

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Buchstabe d (§ 37c Absatz 4)

Rechtsbereinigung 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 näher auch 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.

Zu Nummer 6 (§ 37d)

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

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

Rechtsbereinigung. 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)

Rechtsbereinigung. Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung.

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

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

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

Rechtsbereinigung. Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung sowie Anpassung der Verweise auf das aktualisierte Unionsrecht.

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

Rechtsbereinigung. Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung.

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

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

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

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Die Anrechnung von Strom auf die Verpflichtung zur Treibhausgasminderung bei Otto- und Dieselmotoren, zu der weitere Bestimmungen in der 38. Bundes-Immissionsschutzverordnung 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, zur 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)

Rechtsbereinigung. Streichung der Verweise auf den nicht mehr gültigen § 37a Absatz 3 alter Fassung.

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 Ungültigmachung nach § 20 Absatz 1 Nummer 2 der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung nicht genügt, um sicherzustellen, dass Angaben mit der hinreichenden Sorgfalt korrekt gemacht werden und um vorsätzlich falsche 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 Ungültigerklärung erzeugte bisher in der Regel einzig einen wirtschaftlichen Schaden bei dem Verpflichteten am Ende der Handelskette (letzte Schnittstelle). Strafrechtliche Sanktionsmöglichkeiten bei u.a. vorsätzlich 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)

Rechtsbereinigung.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten.