

## **Verordnung der Bundesregierung**

### **Achtunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

(Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen – 38. BImSchV)

#### **A. Problem und Ziel**

Die Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates vom 20. April 2015 zur Festlegung von Berechnungsverfahren und Berichterstattungspflichten gemäß der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen sowie der Richtlinie (EU) 2015/1513 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen.

Durch die Regelungen in den §§ 37a bis 37c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind Unternehmen, die Kraftstoffe in Verkehr bringen, verpflichtet, die Treibhausgasemissionen dieser Kraftstoffe um einen gesetzlich festgelegten Prozentsatz zu mindern (Treibhausgasquote). Mit dieser Verordnung werden insbesondere Regelungen zur Vermeidung indirekter Landnutzungsänderungen eingeführt: Für konventionelle Biokraftstoffe wird eine Obergrenze und für fortschrittliche Kraftstoffe eine Unterquote eingeführt. Darüber hinaus werden mit der Möglichkeit der Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem Strom und weiteren Kraftstoffen (z.B. Bio-Flüssiggas, Erdgas, Flüssiggas) zusätzliche Optionen zur Erfüllung der Treibhausgasquote geschaffen.

#### **B. Lösung**

Erlass einer Rechtsverordnung nach § 37d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

#### **C. Alternativen**

Keine.

#### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

#### **E. Erfüllungsaufwand**

##### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Durch die Verordnung entsteht den Bürgerinnen und Bürgern kein Erfüllungsaufwand.

## **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Mit dieser Verordnung werden Regelungen zur Vermeidung indirekter Landnutzungsänderungen durch Biokraftstoffe (Obergrenze, Unterquote) sowie zusätzliche Erfüllungsoptionen für die Treibhausgasquote eingeführt.

Durch die Verordnung ergibt sich für die Wirtschaft eine Einsparung von Erfüllungsaufwand in Höhe von 37,3 Mio. Euro jährlich.

Mit der Verordnung werden EU-rechtliche Vorgaben 1:1 in nationales Recht umgesetzt. Die dadurch entstehenden Kosten bzw. Entlastungen der Wirtschaft werden im Rahmen der Anwendung der One-In, One-Out-Regelung daher nicht berücksichtigt.

Das Vorhaben hat KMU-Relevanz. Schätzungen zufolge handelt es sich bei 30 der rund 120 Quotenverpflichteten um KMU. Für diese Unternehmen werden im Rahmen der Berichtspflichtigen Sonderregelungen geschaffen.

### **Bürokratiekosten aus Informationspflichten**

Durch die Verordnung ergibt sich für die Wirtschaft eine Belastung aus Bürokratiekosten in Höhe von 577 Tsd. Euro.

## **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Der Vollzug findet ausschließlich auf Bundesebene statt, so dass für Länder und Kommunen kein Erfüllungsaufwand in der Verwaltung entsteht.

Durch die Verordnung entsteht für die Verwaltung auf Ebene des Bundes zusätzlicher laufender Erfüllungsaufwand, der allerdings derzeit nicht bezifferbar ist.

## **F. Weitere Kosten**

Auswirkungen auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

# Verordnung der Bundesregierung

## Achtunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes

(Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhaus-  
gasminderung bei Kraftstoffen – 38. BImSchV)<sup>1,2)</sup>

Vom ...

Auf Grund des § 37 d Absatz 1 und des § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a, Nummer 6 bis 14 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, von denen § 37 d Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a, Nummer 6, 7, 9 bis 12 und 14 durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe b des Gesetzes vom 20. November 2014 (BGBl. I S. 1740) neu gefasst worden ist und § 37 d Absatz 1 zuletzt durch Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und bb und § 37 d Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 zuletzt durch Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 26. Juli 2016 (BGBl. I S. 1839) und § 37 d Absatz 2 Satz 1 Nummer 13 zuletzt durch Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771) geändert worden ist, verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise:

### Inhaltsübersicht

#### Teil 1

#### Allgemeine Bestimmungen

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Begriffsbestimmungen

#### Teil 2

#### Berechnung der Treibhausgasemissionen und weitere Optionen zur Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen

#### Abschnitt 1

#### Allgemeine Bestimmungen zur Berechnung

- § 3 Basiswert
- § 4 Erweiterung der Definition der Biokraftstoffe

---

1) Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates vom 20. April 2015 zur Festlegung von Berechnungsverfahren und Berichterstattungspflichten gemäß der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen (ABl. L 107 vom 25.4.2015, S. 26) sowie der Richtlinie (EU) 2015/1513 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 239 vom 15.9.2015, S. 1).

2) 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).

**A b s c h n i t t 2**  
**S t r a ß e n f a h r z e u g e m i t E l e k t r o a n t r i e b**

- § 5 Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischem Strom
- § 6 Energetische Menge des elektrischen Stroms aus öffentlich zugänglichen Ladepunkten
- § 7 Energetische Menge des elektrischen Stroms in anderen Fällen
- § 8 Mitteilung der energetischen Menge
- § 9 Nachweis durch den Verpflichteten

**A b s c h n i t t 3**  
**K r a f t s t o f f e f o s s i l e n U r s p r u n g s**

- § 10 Treibhausgasemissionen von fossilen Otto- und Dieselmotorkraftstoffen
- § 11 Treibhausgasemissionen von weiteren fossilen Kraftstoffen

**A b s c h n i t t 4**  
**B i o k r a f t s t o f f e**

- § 12 Biogenes Flüssiggas

**T e i l 3**  
**I n d i r e k t e L a n d n u t z u n g s ä n d e r u n g e n**

- § 13 Obergrenze für konventionelle Biokraftstoffe
- § 14 Mindestanteil fortschrittlicher Kraftstoffe
- § 15 Nachweis der Einhaltung der Regelungen zu indirekten Landnutzungsänderungen

**T e i l 4**  
**B e r i c h t s p f l i c h t e n**

- § 16 Berichte über in Verkehr gebrachte Kraftstoffe und Energieerzeugnisse
- § 17 Angabe des Ursprungs
- § 18 Angabe des Erwerbssortes
- § 19 Sonderregelungen für kleine und mittlere Unternehmen

**T e i l 5**  
**Z u s t ä n d i g k e i t**

- § 20 Zuständige Stellen

**T e i l 6**  
**Ü b e r g a n g s - u n d S c h l u s s b e s t i m m u n g e n**

- § 21 Übergangsbestimmung
- § 22 Inkrafttreten

- Anlage 1 Rohstoffe für die Herstellung von Biokraftstoffen nach § 2 Absatz 6 Nummer 1
- Anlage 2 Treibhausgasemissionen fossiler Kraftstoffe
- Anlage 3 Anpassungsfaktoren für die Antriebseffizienz

## Teil 1

### Allgemeine Bestimmungen

#### § 1

##### Anwendungsbereich

Diese Verordnung regelt Modalitäten zur Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und zu den Berichtspflichten nach § 37f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

#### § 2

##### Begriffsbestimmungen

(1) Stromanbieter ist jede natürliche oder juristische Person, die elektrischen Strom an Letztverbraucher liefert.

(2) Ein Straßenfahrzeug mit Elektroantrieb ist ein reines Batterieelektrofahrzeug oder ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 1 der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.

(3) Ein reines Batterieelektrofahrzeug ist ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 2 der Ladesäulenverordnung.

(4) Konventionelle Biokraftstoffe sind Biokraftstoffe, die hergestellt worden sind aus

1. Getreide und sonstigen Kulturpflanzen mit hohem Stärkegehalt,
2. Zuckerpflanzen,
3. Ölpflanzen und
4. Pflanzen, die als Hauptkulturen vorrangig für die Energiegewinnung auf landwirtschaftlichen Flächen angebaut werden.

Kraftstoffe nach Absatz 6 sind keine konventionellen Biokraftstoffe.

(5) Erneuerbare Energien sind

1. Wasserkraft einschließlich der Wellen-, Gezeiten-, Salzgradienten- und Strömungsenergie,
2. Windenergie,

3. solare Strahlungsenergie,
4. Geothermie,
5. Energie aus Biomasse einschließlich Biogas, Biomethan, Deponiegas und Klärgas sowie aus dem biologisch abbaubaren Anteil von Abfällen aus Haushalten und Industrie.

(6) Fortschrittliche Kraftstoffe sind

1. Biokraftstoffe, die aus den in Anlage 1 genannten Rohstoffen hergestellt wurden,
2. erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs im Sinne von Anlage 1 Buchstabe a und b der Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen und mitverarbeiteten biogenen Ölen auf die Treibhausgasquote vom 15. Mai 2017 (BGBl. I S. 1195),
3. Kraftstoffe, die mit CO<sub>2</sub>-Abscheidung und -Verwendung hergestellt wurden, sofern die zur Herstellung verwendete Energie aus erneuerbaren Energien stammt,
4. Kraftstoffe, die aus Bakterien hergestellt wurden, sofern die zur Herstellung verwendete Energie aus erneuerbaren Energien stammt.

(7) Kulturpflanzen mit hohem Stärkegehalt sind Pflanzen, unter die überwiegend Getreide ungeachtet dessen, ob nur die Körner verwendet werden oder die gesamte Pflanze verwendet wird, Knollen- und Wurzelfrüchte fallen.

(8) Lignozellulosehaltiges Material ist Material, das aus Lignin, Zellulose und Hemizellulose besteht.

(9) Zellulosehaltiges Non-Food-Material ist Material, das überwiegend aus Zellulose und Hemizellulose besteht und einen niedrigeren Lignin-Gehalt als lignozellulosehaltiges Material aufweist.

(10) API-Grad ist eine Maßeinheit für die Dichte von Rohöl. Der API-Grad wird mit dem Testverfahren D287-12b der American Society for Testing and Materials gemessen.

(11) Konventionelles Rohöl ist jeder Raffinerierohstoff, der

1. in einer Lagerstättenformation am Ursprungsort einen API-Grad von mehr als 10 aufweist, und
2. nicht unter die Definition des KN-Codes 2714 gemäß Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1, L 341 vom 3.12.1987, S. 38, L 378 vom 31.12.1987, S. 120, L 130 vom 26.5.1988, S. 42, L 151 vom 8.6.2016, S. 22), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2017/1344 (ABl. L 186 vom 19.7.2017 S. 3) geändert worden ist, fällt.

(12) Naturbitumen ist jede Quelle für Raffinerierohstoffe,

1. die in einer Lagerstättenformation am Förderort einen API-Grad von höchstens 10 aufweist,
2. die eine Viskosität im jährlichen Durchschnitt bei Lagerstättentemperatur hat, die höher ist als die durch die Gleichung Viskosität (in Centipoise) =  $518,98 \cdot e^{-0,038 \cdot T}$  berechnete Viskosität; wobei T die Temperatur in Grad Celsius ist,

3. die unter die Definition für bituminöse Sande des KN-Codes 2714 gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 fällt und
4. die durch Bergbau oder thermisch unterstützte Schwerkraftdrainage erschlossen wird, wobei die Wärmeenergie hauptsächlich aus anderen Quellen als der Rohstoffquelle selbst gewonnen wird.

(13) Ölschiefer ist jede Quelle für Raffinerierohstoffe,

1. die sich am Förderort innerhalb einer Felsformation befand,
2. die festes Kerogen enthält,
3. die unter die Definition für ölhaltigen Schiefer des KN-Codes 2714 gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 fällt und
4. die durch Bergbau oder thermisch unterstützte Schwerkraftdrainage erschlossen wird.

## Teil 2

### Berechnung der Treibhausgasemissionen und weitere Optionen zur Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen

#### Abschnitt 1

#### Allgemeine Bestimmungen zur Berechnung

##### § 3

##### Basiswert

Der Basiswert nach § 37a Absatz 4 Satz 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird auf 94,1 Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent pro Gigajoule festgelegt.

##### § 4

##### Erweiterung der Definition der Biokraftstoffe

(1) Zusätzlich zu den Biokraftstoffen nach § 37b Absatz 1 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind Energieerzeugnisse, die aus den in Anlage 1 genannten Rohstoffen hergestellt wurden, Biokraftstoffe.

(2) Energieerzeugnisse, die anteilig aus den in Anlage 1 genannten Rohstoffen hergestellt wurden, gelten in Höhe dieses Anteils als Biokraftstoffe.

(3) Hiervon unberührt bleiben die Anforderungen an Biokraftstoffe, die nach der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung vom 30. September 2009 (BGBl. I S. 3182), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 4. April 2016 (BGBl. I S. 590) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung zu erfüllen sind.

## **Abschnitt 2**

### **Straßenfahrzeuge mit Elektroantrieb**

#### **§ 5**

#### **Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischem Strom**

(1) Elektrischer Strom, der im Verpflichtungsjahr gemäß § 37a Absatz 1 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes von Letztverbrauchern nachweislich zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb aus dem Netz entnommen wurde, kann auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet werden, sofern die Entnahme im Steuergebiet des Stromsteuergesetzes vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 378; 2000 I S. 147), das zuletzt durch Artikel 3 und 4 des Gesetzes vom 27. August 2017 (BGBl. I S. 3299) geändert worden ist, erfolgte. Dritter im Sinne des § 37a Absatz 6 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist in diesem Fall der Stromanbieter.

(2) Die Treibhausgasemissionen des elektrischen Stroms werden berechnet durch Multiplikation der energetischen Menge des zur Verwendung in den Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb entnommenen Stroms mit dem Wert für die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit des Stroms in Deutschland und dem Anpassungsfaktor für die Antriebseffizienz nach Anlage 3.

(3) Der Wert der durchschnittlichen Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit des Stroms in Deutschland wird von der nach § 20 Absatz 1 zuständigen Stelle jährlich auf Basis geeigneter internationaler Normen ermittelt und bis zum 31. Oktober für das darauffolgende Verpflichtungsjahr im Bundesanzeiger bekanntgegeben.

(4) Für die Anrechnung des elektrischen Stroms nach Absatz 1 gilt § 37a Absatz 4 Satz 3 und 5, Absatz 6 bis 8 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entsprechend, soweit sich aus den Regelungen der Absätze 1 bis 3 sowie der §§ 6 und 7 nichts anderes ergibt.

#### **§ 6**

#### **Energetische Menge des elektrischen Stroms aus öffentlich zugänglichen Ladepunkten**

(1) Der Stromanbieter führt für jedes Verpflichtungsjahr Aufzeichnungen über die einzelnen öffentlich zugänglichen Ladepunkte im Sinne von § 2 Nummer 9 der Ladesäulenverordnung unter Angabe

1. des genauen Standortes, an dem sich der Ladepunkt befindet,
2. der energetischen Menge des zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb entnommenen Stroms in Megawattstunden und
3. des Zeitraums, in dem die Strommenge entnommen wurde, sofern der Zeitraum nicht das gesamte Verpflichtungsjahr umfasst.

(2) Der Stromanbieter fügt bei Aufbau und Außerbetriebnahme von Ladepunkten den Aufzeichnungen die Anzeige des Ladepunktbetreibers gegenüber der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen gemäß § 5 Absatz

1 der Ladesäulenverordnung bei. Für bereits bestehende Ladepunkte ist die Anzeige, die zum Zeitpunkt des Aufbaus gegenüber der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen abgegeben wurde, beizufügen.

## § 7

### **Energetische Menge des elektrischen Stroms in anderen Fällen**

(1) Die Anrechnung von Strom, der nicht über öffentlich zugängliche Ladepunkte entnommen wurde, auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen ist nur dann möglich, sofern dieser Strom für reine Batterieelektrofahrzeuge genutzt wurde und ein Schätzwert nach Absatz 3 bekanntgegeben wurde.

(2) Der Stromanbieter führt Aufzeichnungen über Stromkunden, auf die nachweislich ein reines Batterieelektrofahrzeug zugelassen ist. Als Nachweis gilt eine gemäß § 11 Absatz 1 Satz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 31. Juli 2017 (BGBl. S. 3090) geändert worden ist, ausgefertigte und vom Stromkunden als Kopie vorgelegte Zulassungsbescheinigung Teil I des reinen Batterieelektrofahrzeugs. Spätestens nach Ablauf von drei Jahren ist eine Kopie der aktuellen Zulassungsbescheinigung Teil I als Nachweis erforderlich. Der Stromanbieter bewahrt die Kopien der Zulassungsbescheinigungen Teil I für die Dauer von fünf Jahren auf. Sofern das reine Batterieelektrofahrzeug nicht auf den Stromkunden zugelassen ist, führt der Stromanbieter zusätzlich einen Nachweis darüber, dass der Halter des reinen Batterieelektrofahrzeugs im Privathaushalt des Stromkunden lebt. Die Sätze 3 und 4 gelten für diese Nachweise entsprechend.

(3) Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gibt den Schätzwert der anrechenbaren energetischen Menge elektrischen Stroms für ein reines Batterieelektrofahrzeug im Bundesanzeiger bekannt. Der Schätzwert basiert auf aktuellen Daten über den durchschnittlichen Stromverbrauch von reinen Batterieelektrofahrzeugen in Deutschland.

(4) Die energetische Menge des im jeweiligen Verpflichtungsjahr nach § 5 anrechenbaren elektrischen Stroms ergibt sich durch die Multiplikation der Zahl der reinen Batterieelektrofahrzeuge, die nach Absatz 2 zu den Kunden des Stromanbieters gerechnet werden, mit dem Schätzwert.

## § 8

### **Mitteilung der energetischen Menge**

(1) Der Stromanbieter teilt der nach § 20 Absatz 1 zuständigen Stelle die energetischen Mengen des elektrischen Stroms, der nach § 6 zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb und nach § 7 zur Verwendung in reinen Batterieelektrofahrzeugen im jeweiligen Verpflichtungsjahr entnommen wurde, bis zum 28. Februar des Folgejahres mit. Die nach § 20 Absatz 1 zuständige Stelle kann verlangen, dass der Stromanbieter innerhalb einer angemessenen Frist die in den §§ 6 und 7 genannten Unterlagen zur Prüfung vorlegt. Sie prüft anhand dieser Unterlagen, ob die Voraussetzungen für die Anrechnung erfüllt sind.

(2) Die nach § 20 Absatz 1 zuständige Stelle stellt dem Stromanbieter eine Bescheinigung über die mitgeteilte energetische Menge elektrischen Stroms aus. In der Bescheinigung sind die energetische Menge des elektrischen Stroms in Megawattstunden und die nach § 5 Absatz 2 errechneten Treibhausgasemissionen in Kilogramm CO<sub>2</sub>-Äquivalent

angegeben. Die Bescheinigung kann auf Antrag des Stromanbieters in mehrere Teilbescheinigungen aufgeteilt werden.

(3) Die nach § 20 Absatz 1 zuständige Stelle kann Näheres zum Format und zur Art und Weise der Datenübermittlung im Bundesanzeiger bekanntgeben.

## § 9

### **Nachweis durch den Verpflichteten**

(1) Im Zusammenhang mit der Mitteilung nach § 37c Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind vom Verpflichteten folgende Unterlagen vorzulegen:

1. Bescheinigungen über die mitgeteilte Strommenge nach § 8 Absatz 2 und
2. eine Erklärung des Stromanbieters, der den elektrischen Strom abgegeben hat, dass die jeweilige Strommenge nicht anderweitig zur Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen verwendet wurde.

§ 37c Absatz 1 Satz 1, Satz 3 bis 6, Absatz 3 Satz 4 und 5 und Absatz 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gilt entsprechend, soweit sich aus den Regelungen des Satzes 1 sowie der §§ 5 bis 8 nichts anderes ergibt.

(2) Die Anrechnung elektrischen Stroms auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen setzt voraus, dass die entsprechenden Mengen in der Mitteilung nach § 37c Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes enthalten sind. § 37c Absatz 3 Satz 1 bis 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist nicht anzuwenden.

## **A b s c h n i t t 3**

### **K r a f t s t o f f e f o s s i l e n U r s p r u n g s**

## § 10

### **Treibhausgasemissionen von fossilen Otto- und Dieselkraftstoffen**

(1) Abweichend von § 37a Absatz 4 Satz 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes berechnen sich die Treibhausgasemissionen fossiler Ottokraftstoffe durch Multiplikation der vom Verpflichteten in Verkehr gebrachten energetischen Menge fossiler Ottokraftstoffe mit dem Wert 93,3 Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent pro Gigajoule.

(2) Abweichend von § 37a Absatz 4 Satz 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes berechnen sich die Treibhausgasemissionen fossiler Dieselkraftstoffe durch Multiplikation der vom Verpflichteten in Verkehr gebrachten energetischen Menge fossiler Dieselkraftstoffe mit dem Wert 95,1 Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent pro Gigajoule.

## § 11

### **Treibhausgasemissionen von weiteren fossilen Kraftstoffen**

(1) Die Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen kann auch durch Inverkehrbringen von in Anlage 2 genannten fossilen Kraftstoffen erfüllt werden. Als In-

verkehrbringen gilt die Versteuerung nach § 2 Absatz 1 Nummer 1, 4, 7 oder 8 oder Absatz 2 des Energiesteuergesetzes vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534; 2008 I S. 660, 1007), das zuletzt durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 27. August 2017 (BGBl. I S. 3299) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung. Soweit Kraftstoffe nach Anlage 2 keine Energieerzeugnisse nach § 1 Absatz 2 und 3 des Energiesteuergesetzes sind, gelten sie durch Abgabe an den Letztverbraucher zur Verwendung im Straßenverkehr im Sinne des § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes als in den Verkehr gebracht. In diesem Fall ist Verpflichteter oder Dritter im Sinne des § 37a Absatz 6 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes die Person, in deren Name und auf deren Rechnung die Abgabe an den Letztverbraucher erfolgt.

(2) Die Treibhausgasemissionen der fossilen Kraftstoffe nach Absatz 1 berechnen sich durch Multiplikation der vom Verpflichteten in Verkehr gebrachten energetischen Menge des jeweiligen Kraftstoffs auf Basis des nach § 37b Absatz 9 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bekanntgegebenen Energiegehalts für den unteren Heizwert mit dem in Anlage 2 genannten Wert für dessen Treibhausgasemissionen in Kohlenstoffdioxid-Äquivalent pro Gigajoule und dem jeweils geltenden Anpassungsfaktor für die Antriebseffizienz nach Anlage 3.

(3) Für die Anrechnung der fossilen Kraftstoffe nach Absatz 1 gelten die Regelungen des § 37a Absatz 4 Satz 3, 5, 6, 9 und 10, Absatz 6 bis 8 sowie des § 37c Absatz 1 Satz 1, Satz 3 bis 6, Absatz 3 Satz 4 und 5 und Absatz 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entsprechend, soweit sich aus den Regelungen der Absätze 1 und 2 nichts anderes ergibt.

(4) Im Fall von Absatz 1 Satz 3 und 4 hat der Verpflichtete durch geeignete Aufzeichnungen für das jeweilige Verpflichtungsjahr die Art und zugehörige Menge der von ihm in Verkehr gebrachten Kraftstoffe nachzuweisen. Der Verpflichtete hat dabei insbesondere die Art und zugehörige Menge sowie die Treibhausgasemissionen der von ihm in Verkehr gebrachten Kraftstoffe zu erfassen. Auf Grundlage der Aufzeichnungen muss es einem sachverständigen Dritten innerhalb einer angemessenen Frist möglich sein, die Grundlagen für die Berechnung der Treibhausgasemissionen festzustellen.

## **Abschnitt 4**

### **Biokraftstoffe**

#### **§ 12**

#### **Biogenes Flüssiggas**

(1) Die Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen kann auch erfüllt werden durch Inverkehrbringen von nach § 2 Absatz 1 Nummer 8 oder Absatz 2 Nummer 2 des Energiesteuergesetzes versteuerten Flüssiggasen,

1. die ganz oder anteilig aus Biomasse im Sinne der Biomasseverordnung vom 21. Juni 2001 (BGBl. I S. 1234), die zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, in Verbindung mit § 4, hergestellt wurden und
2. deren Eigenschaften mindestens den Anforderungen an Flüssiggaskraftstoff nach § 7 der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1849), die zuletzt durch

Artikel 1 der Verordnung vom 1. Dezember 2014 (BGBl. I S. 1890) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, entsprechen.

(2) Flüssiggaskraftstoff, der anteilig aus Biomasse hergestellt wurde, gilt in Höhe dieses Anteils als Biokraftstoff.

## Teil 3

### Indirekte Landnutzungsänderungen

#### § 13

##### **Obergrenze für konventionelle Biokraftstoffe**

(1) Sofern in einem Verpflichtungsjahr der energetische Anteil der konventionellen Biokraftstoffe, die auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet werden sollen und bei denen die Voraussetzungen für eine Anrechnung vorliegen, 6,5 Prozent übersteigt, wird für die Treibhausgasemissionen der diesen Anteil übersteigenden konventionellen Biokraftstoffe der Basiswert zugrunde gelegt. Im Fall von biogenem Flüssiggas wird abweichend von Satz 1 anstelle des Basiswerts der Wert nach Anlage 2 Buchstabe a zugrunde gelegt. Im Fall von Biomethan wird abweichend von Satz 1 anstelle des Basiswerts der Wert nach Anlage 2 Buchstabe b zugrunde gelegt.

(2) Die Obergrenze nach Absatz 1 bezieht sich prozentual auf die energetische Menge der bei der Berechnung des Referenzwertes nach § 37a Absatz 4 Satz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu berücksichtigenden Kraftstoffe.

(3) Konventionelle Biokraftstoffe, die die Obergrenze nach Absatz 1 übersteigen, können Gegenstand eines Vertrages nach § 37a Absatz 7 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sein. Der Vertrag muss zusätzlich die Angaben nach § 37a Absatz 6 Satz 2 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes enthalten. § 37a Absatz 6 Satz 7 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gilt entsprechend.

(4) Für die Obergrenze nach Absatz 1 gilt § 37c Absatz 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entsprechend, soweit sich aus den Regelungen des Absatzes 1 nichts anderes ergibt.

#### § 14

##### **Mindestanteil fortschrittlicher Kraftstoffe**

(1) Der Verpflichtete hat jährlich einen Mindestanteil fortschrittlicher Kraftstoffe in Verkehr zu bringen. Als Inverkehrbringen gilt die Versteuerung nach § 2 Absatz 1 Nummer 1, 4, 7 oder 8 oder Absatz 2 des Energiesteuergesetzes. Soweit Kraftstoffe nach Satz 1 keine Energieerzeugnisse nach § 1 Absatz 2 und 3 des Energiesteuergesetzes sind, gelten sie durch Abgabe an den Letztverbraucher zur Verwendung im Straßenverkehr im Sinne des § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes als in den Verkehr gebracht. In diesem Fall ist Verpflichteter oder Dritter im Sinne des § 37a Absatz 6 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes die Person, in deren Name und auf deren Rechnung die Abgabe an den Letztverbraucher erfolgt. Die Höhe des Mindestanteils beträgt

1. 0,05 Prozent ab dem Jahr 2020 für Unternehmen, die im vorangegangenen Verpflichtungsjahr mehr als 20 Petajoule Kraftstoffe im Sinne von § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verkehr gebracht haben,
2. 0,1 Prozent ab dem Jahr 2021 für Unternehmen, die im vorangegangenen Verpflichtungsjahr mehr als 10 Petajoule Kraftstoffe im Sinne von § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verkehr gebracht haben,
3. 0,2 Prozent ab dem Jahr 2023 für Unternehmen, die im vorangegangenen Verpflichtungsjahr mehr als 2 Petajoule Kraftstoffe im Sinne von § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verkehr gebracht haben, und
4. 0,5 Prozent ab dem Jahr 2025.

(2) Der Mindestanteil bezieht sich auf die energetische Menge der bei der Berechnung des Referenzwertes nach § 37a Absatz 4 Satz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu berücksichtigenden Kraftstoffe sowie der sonstigen zur Erfüllung des Mindestanteils nach Absatz 1 Satz 2 in Verkehr gebrachten oder nach Absatz 1 Satz 3 als in Verkehr gebracht geltenden fortschrittlichen Kraftstoffe.

(3) Für den Mindestanteil nach Absatz 1 gelten § 37a Absatz 4 Satz 7 bis 10, Absatz 6 bis 8, § 37b sowie § 37c Absatz 1 Satz 1, Satz 3 bis 6, Absatz 2 Satz 1, 3 und 7, Absatz 3 Satz 4 und 5 und Absatz 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entsprechend soweit sich aus den Regelungen der Absätze 1 und 2 nichts anderes ergibt. Für Verträge nach § 37a Absatz 7 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gilt § 37a Absatz 6 Satz 7 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entsprechend. Sie müssen zusätzlich die Angaben nach § 37a Absatz 6 Satz 2 und 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes enthalten.

## § 15

### **Nachweis der Einhaltung der Regelungen zu indirekten Landnutzungsänderungen**

(1) Als Nachweis für die Einhaltung der Voraussetzungen nach den §§ 13 und 14 gelten die Nachweise, die der Verpflichtete vorgelegt hat

1. im Zusammenhang mit der Mitteilung nach § 37c Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nach § 14 der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung und
2. nach § 4 Absatz 1 und 2 der Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen und mitverarbeiteten biogenen Ölen auf die Treibhausgasquote.

Sofern Biokraftstoffe anteilig aus konventionellen Biokraftstoffen und fortschrittlichen Kraftstoffen nach § 2 Absatz 6 Nummer 1 hergestellt wurden, ist die Menge in Litern oder der Anteil in Volumenprozent jedes dieser Kraftstoff auf dem Nachweis nach § 14 der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung auszuweisen.

(2) Werden zur Erfüllung des Mindestanteils nach § 14 Absatz 1 Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs eingesetzt, die nicht zur Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen eingesetzt werden können, gilt für den Nachweis der Erfüllung des Mindestanteils § 4 der Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen und mitverarbeiteten biogenen Ölen auf die Treibhausgasquote entsprechend.

## Teil 4

### Berichtspflichten

#### § 16

##### **Berichte über in Verkehr gebrachte Kraftstoffe und Energieerzeugnisse**

(1) Verpflichtete haben der nach § 20 Absatz 1 zuständigen Stelle jährlich bis zum 31. März den Bericht nach § 37f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorzulegen. Der Bericht ist erstmals für das Verpflichtungsjahr 2018 vorzulegen.

(2) Die nach § 20 Absatz 1 zuständige Stelle kann Näheres zum Format und zur Art und Weise der Datenübermittlung im Bundesanzeiger bekanntgeben.

(3) Die nach § 20 Absatz 2 zuständige Stelle übermittelt der nach § 20 Absatz 1 zuständigen Stelle auf Ersuchen jährlich bis zum 31. März eine Liste der Verpflichteten.

#### § 17

##### **Angabe des Ursprungs**

(1) Im Bericht nach § 37f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist als Ursprung der Handelsname des zur Herstellung des Kraftstoffs oder Energieerzeugnisses eingesetzten Rohstoffs anzugeben, sofern der Verpflichtete

1. eine Person oder Gesellschaft ist, die gemäß Artikel 1 der Verordnung (EG) 2964/95 des Rates vom 20. Dezember 1995 zur Schaffung eines Registrierungssystems für Rohöleinfuhren und -lieferungen in der Gemeinschaft (ABl. L 310 vom 22.12.1995, S. 5) eine Einfuhr von Rohöl aus Drittländern vornimmt oder eine Rohöllieferung aus einem anderen Mitgliedstaat erhält, oder
2. mit anderen Verpflichteten eine Vereinbarung über die Weitergabe von Informationen geschlossen hat.

Andere als in Satz 1 genannte Verpflichtete geben, soweit der Ursprung des eingesetzten Rohstoffs nicht bekannt ist, dies im Bericht nach § 37f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entsprechend an.

(2) Im Fall von Biokraftstoffen ist der Ursprung der Herstellungsweg von Biokraftstoffen gemäß Anhang IV 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 Richtlinie (EU) 2015/1513 (ABl. Nr. L 239 vom 15.9.2015, S. 1) geändert worden ist.

(3) Werden unterschiedliche Rohstoffe verwendet, so geben die Verpflichteten für jeden Einsatzstoff die Menge des Endprodukts, die im vorangegangenen Verpflichtungsjahr in den entsprechenden Verarbeitungsanlagen produziert wurde, in Tonnen an.

(4) Die Handelsnamen sind in Anhang I Teil 2 Ziffer 7 der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates vom 20. April 2015 zur Festlegung von Berechnungsverfahren und Berichterstattungspflichten gemäß der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des

Rates über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen (ABl. L 107 vom 25.4.2015, S. 26, ABl. L 129 vom 27.5.2015, S. 53) aufgeführt.

## § 18

### **Angabe des Erwerbsortes**

Im Bericht nach § 37f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist als Erwerbort das Land und der Name der Verarbeitungsanlage anzugeben, in der der Kraftstoff oder Energieträger der letzten wesentlichen Be- oder Verarbeitung unterzogen wurde, die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. L 253 vom 11.10.1993, S. 1), die zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2016/481 vom 1.4.2016 (ABl. L 87 vom 2.4.2016, S. 24) geändert worden ist, den Ursprung des Kraftstoffs oder Energieträgers begründet. Falls der Erwerbort dem Verpflichteten nicht bekannt ist, ist dies abweichend von Satz 1 im Bericht anzugeben.

## § 19

### **Sonderregelungen für kleine und mittlere Unternehmen**

Ist der Verpflichtete ein Kleinunternehmen oder ein kleines und mittleres Unternehmen nach Artikel 2 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 und 3 der Empfehlung der Kommission 2003/361/EG vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36), so sind in den Berichten nach § 37f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes als Ursprung und Erwerbort entweder die Europäische Union oder ein Drittland anzugeben.

## Teil 5

### **Zuständigkeit**

## § 20

### **Zuständige Stellen**

(1) Das Umweltbundesamt ist zuständig für

1. die Ermittlung und Bekanntgabe des Wertes der durchschnittlichen Treibhausgasemissionen nach § 5 Absatz 3,
2. die Prüfung der nach § 8 Absatz 1 mitgeteilten energetischen Menge elektrischen Stroms,
3. die Ausstellung von Bescheinigungen über die nach § 8 Absatz 2 mitgeteilte energetische Menge elektrischen Stroms,
4. die Bekanntgabe nach § 8 Absatz 3,

5. die Entgegennahme und Prüfung der Berichte nach § 37f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und
6. die Bekanntgabe nach § 16 Absatz 2.

(2) Das Hauptzollamt Frankfurt (Oder) ist zuständig für

1. eine Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischem Strom nach § 5 Absatz 1,
2. eine Anrechnung von fossilen Kraftstoffen nach § 11,
3. eine Anrechnung von biogenem Flüssiggas nach § 12,
4. die Überwachung der Einhaltung der Obergrenze für konventionelle Biokraftstoffe nach § 13,
5. die Überwachung der Erfüllung des Mindestanteils an fortschrittlichen Kraftstoffen nach § 14 und
6. die Übermittlung der Daten nach § 16 Absatz 3.

## Teil 6

### Übergangs- und Schlussbestimmungen

#### § 21

##### **Übergangsbestimmung**

Diese Verordnung ist nicht anzuwenden auf elektrischen Strom, der vor dem 1. Januar 2018 aus dem Netz entnommen wurde, und auf Kraftstoffe, die vor dem 1. Januar 2018 in Verkehr gebracht wurden.

#### § 22

##### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Anlage 1

(zu § 2 Absatz 6 Nummer 1)

### **Rohstoffe für die Herstellung von Biokraftstoffen nach § 2 Absatz 6 Nummer 1**

Rohstoffe für die Herstellung von Biokraftstoffen nach § 2 Absatz 6 Nummer 1 sind:

1. Algen, die an Land in Becken oder Photobioreaktoren kultiviert worden sind,
2. Biomasse-Anteil an gemischten Siedlungsabfällen, nicht jedoch getrennte Haushaltsabfälle, für die Recycling-Ziele gemäß Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2017/997 (ABl. L 150 vom 14.6.2017, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, gelten,
3. Bioabfall im Sinne des Artikels 3 Absatz 4 der Richtlinie 2008/98/EG aus privaten Haushaltungen, der einer getrennten Sammlung im Sinne des Artikels 3 Absatz 11 der Richtlinie 2008/98/EG unterliegt,
4. Biomasse-Anteil an Industrieabfällen, der ungeeignet zur Verwendung in der Nahrungs- oder Futtermittelkette ist, einschließlich Material aus Groß- und Einzelhandel, Agrar- und Ernährungsindustrie sowie Fischwirtschaft und Aquakulturindustrie; nicht jedoch die Rohstoffe, die aufgeführt sind in Teil B des Anhangs IX der Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG (ABl. Nr. L 140 vom 05.06.2009 S. 16, Nr. L 216 vom 22.07.2014 S. 5 und Nr. L 265 vom 05.09.2014 S. 33),, die zuletzt durch Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2015/1513 vom 9.9.2015 (ABl. Nr. L 239 vom 15.9.2015, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
5. Stroh,
6. Gülle und Klärschlamm,
7. Abwasser aus Palmölmühlen und leere Palmfruchtbündel,
8. Tallölpech,
9. Rohglyzerin,
10. Bagasse,
11. Traubentrester und Weintrub,
12. Nussschalen,
13. Hülsen,
14. entkernte Maiskolben,
15. Biomasse-Anteile an Abfällen und Reststoffen aus der Forstwirtschaft und aus forstbasierten Industrien, d. h. Rinde, vorkommerzielles Durchforstungsholz, Sägemehl, Sägespäne, Schwarzlauge, Braunlauge, Faserschlämme, Lignin und Tallöl,

16. anderes zellulosehaltiges Non-Food-Material, und
17. anderes lignozellulosehaltiges Material mit Ausnahme von Säge- und Furnierrundholz.

## Anlage 2

(zu den §§ 11 und 13)

### Treibhausgasemissionen fossiler Kraftstoffe

Für die Treibhausgasemissionen fossiler Kraftstoffe gelten folgende Werte:

	<b>Kraftstoff</b>	<b>Rohstoffquelle und Verfahren</b>	<b>Spezifische Treibhausgasemissionen (in kg CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro GJ)</b>
a)	Flüssiggaskraftstoff (LPG)	Alle fossilen Quellen	73,6
b)	Komprimiertes Erdgas (CNG)	EU-Mix	69,3
c)	Verflüssigtes Erdgas (LNG)	EU-Mix	74,5
d)	Komprimierter Wasserstoff in einer Brennstoffzelle	Erdgas mit Dampfreformierung	104,3
e)	Komprimierter Wasserstoff in einer Brennstoffzelle	Kohle	234,4
f)	Komprimierter Wasserstoff in einer Brennstoffzelle	Kohle mit Abscheidung und Speicherung von CO <sub>2</sub> aus Prozessemissionen	52,7
g)	Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoff	Altkunststoff aus fossilen Rohstoffen	86

### **Anpassungsfaktoren für die Antriebseffizienz**

Die Anpassungsfaktoren für die Antriebseffizienz sind:

<b>Vorherrschende Umwandlungstechnologie</b>	<b>Anpassungsfaktor für die Antriebseffizienz</b>
Verbrennungsmotor	1
Batteriegestützter Elektroantrieb	0,4
Wasserstoffzellengestützter Elektroantrieb	0,4

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Die Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates vom 20. April 2015 zur Festlegung von Berechnungsverfahren und Berichterstattungspflichten gemäß der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen sowie der Richtlinie (EU) 2015/1513 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen.

Durch die Regelungen in den §§ 37a bis 37c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind Unternehmen, die Kraftstoffe in Verkehr bringen, verpflichtet, die Treibhausgasemissionen dieser Kraftstoffe um einen gesetzlich festgelegten Prozentsatz zu mindern (Treibhausgasquote). Mit dieser Verordnung werden insbesondere Regelungen zur Vermeidung indirekter Landnutzungsänderungen eingeführt: Für konventionelle Biokraftstoffe wird eine Obergrenze und für fortschrittliche Kraftstoffe eine Unterquote eingeführt. Darüber hinaus werden mit der Möglichkeit der Anrechnung von in Elektrofahrzeugen genutztem Strom und weiteren Kraftstoffen (z.B. Bio-Flüssiggas, Erdgas, Flüssiggas) zusätzliche Optionen zur Erfüllung der Treibhausgasquote geschaffen.

#### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Mit der Verordnung werden die Regelungen zur Treibhausgasquote den neu erlassenen EU-rechtlichen Vorgaben angepasst. Insbesondere werden folgende Änderungen vorgenommen:

- Zur Vermeidung indirekter Landnutzungsänderungen wird künftig eine Obergrenze für konventionelle Biokraftstoffe eingeführt. Konventionelle Biokraftstoffe oberhalb der Obergrenze werden wie fossile Kraftstoffe behandelt.
- Für fortschrittliche Kraftstoffe wird eine Unterquote eingeführt.
- Die Werte für die Treibhausgasemissionen von fossilen Kraftstoffen sowie der Basiswert werden an die neuen Vorgaben angepasst.
- Elektrischer Strom, der zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb aus dem Netz entnommen wurde, kann künftig auf die Treibhausgasquote angerechnet werden.
- Der Geltungsbereich der Treibhausgasquote wird künftig auch um weitere fossile Kraftstoffe, insbesondere Erdgas und Flüssiggas, erweitert. Außerdem wird biogenes Flüssiggas künftig auch auf die Quote anrechenbar sein.

#### **III. Alternativen**

Keine.

#### **IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Die Regelungen stehen im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen.

#### **V. Gesetzesfolgen**

##### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Mit dieser Verordnung werden weitere Erfüllungsoptionen für die Treibhausgasquote geschaffen. Es ist davon auszugehen, dass die Quotenverpflichteten von diesen Optionen nur dann Gebrauch machen, wenn sie in der Gesamtkalkulation kostengünstiger als die bestehenden Erfüllungsoptionen sind. In der Summe ist daher davon auszugehen, dass es zu Kosteneinsparungen kommt.

##### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Die Verordnung dient der weiteren Ausgestaltung der Treibhausgasquote. Innerhalb dieser Treibhausgasquote werden Biokraftstoffe, die eine günstigere Klimabilanz aufweisen, höher angerechnet als Biokraftstoffe mit einer ungünstigeren Bilanz. Somit werden direkt Anreize zur Nutzung klimaschonender Biokraftstoffe gesetzt. Dies trägt zum Klimaschutz bei. Künftig wird es daneben möglich sein, die Quote auch mit Hilfe der strombasierten Kraftstoffe Methan und Wasserstoff nicht-biogenen Ursprungs zu erfüllen. Außerdem ist die Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischem Strom erstmalig möglich.

Zur Vermeidung indirekter Landnutzungsänderungen wird zudem eine Obergrenze für die Verwendung konventioneller Biokraftstoffen, d.h. solchen Kraftstoffen, die aus Biomasse aus der Land- und Forstwirtschaft hergestellt wurden. Hinzu kommt die Einführung einer Unterquote für fortschrittliche Kraftstoffe. Mit beiden Maßnahmen sollen weitere Anreize gesetzt werden, Biokraftstoffe künftig stärker aus Abfall- und Reststoffen herzustellen.

Im Folgenden werden die Auswirkungen und Ziele auf die einzelnen im Zusammenhang mit dem Erlass der Verordnung relevanten Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung (niedergelegt u.a. in „Perspektiven für Deutschland“ aus dem Jahr 2002 und „Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie – Neuauflage 2016“) dargestellt:

Die Maßnahme dient insgesamt der Grundregel (Managementregel 1), indem der Umstieg auf eine Maßnahme zum Klimaschutz erleichtert und damit Vorsorge für zukünftige Belastungen getroffen wird.

Zu Managementregel 4: Die neuen Regelungen setzen Anreize zur weiteren Verbesserung der Klimaschutzwirkung der Treibhausgasquote.

Zu Managementregel 12: Flankierend zu den nationalen Regelungen setzt sich die Bundesregierung in zahlreichen internationalen Gremien (u. a. Commission for Sustainable Development, Global Bioenergy Partnership, Deutsch-brasilianische Arbeitsgruppe zu Biokraftstoffen, Zero Routine Flaring by 2030 Initiative) für zusätzliche Umweltschutzmaßnahmen in Zusammenhang mit der Nutzung von Kraftstoffen ein.

Zu Indikator 7: Der verstärkte Einsatz von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb und Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs führt zu einem geringeren Verbrauch des immer knapper werdenden Erdöls und trägt somit dazu bei, die weltweiten Erdölvorkommen und damit endliche natürliche Ressourcen zu schonen.

Zu Indikator 13: Die Treibhausgasquote, einschließlich der neu geschaffenen Anrechnungsmöglichkeiten, trägt besonders zur wirtschaftlichen Zukunftsvorsorge bei, da sie Anreize zur Nutzung klimaschonender Kraftstoffe setzt.

### 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für Bund, Länder und Kommunen entstehen keine Haushaltsausgaben.

### 4. Erfüllungsaufwand

Die Verordnung enthält für die Bürgerinnen und Bürger eine, den Normadressaten Wirtschaft sieben und für den Normadressaten Verwaltung zehn neue gesetzliche Vorgaben. Bei den sieben neuen Vorgaben der Wirtschaft handelt es sich um Informationspflichten. Daneben enthält die Verordnung acht Bestimmungen, die die weitere Vorgabe der Wirtschaft zur Minderung der Treibhausgasemissionen, die in § 37a Abs. 1 Satz 1 und 2 i. V. m. Abs. 4 BImSchG geregelt ist, modifizieren.

Die wesentlichen Änderungen der Verordnung sind

- die Anhebung des Basiswertes von 83,8 auf 94,1 Kilogramm Kohlenstoffdioxid-Äquivalent pro Gigajoule (kg CO<sub>2eq</sub>/GJ) (37a Abs. 4 Satz 4 BImSchG, § 3 der 38. BImSchV),
- die Änderungen der Werte zur Berechnung der Treibhausgasemissionen der fossilen Kraftstoffe von 83,8 auf 93,3 bzw. 95,1 kg CO<sub>2eq</sub>/GJ für Otto- bzw. Dieselmotoren (37a Abs. 4 Satz 5 BImSchG, § 10 der 38. BImSchV),
- die Erweiterung der Definition von Biokraftstoffen um mehrere Produkte (§ 4 der 38. BImSchV),
- die Anrechnung von in Straßenfahrzeugen genutztem elektrischem Strom auf die Treibhausgas-Quote (THG-Quote) (§§ 5 bis 9 der 38. BImSchV),
- die Ergänzung von biogenem Flüssiggas als Möglichkeit zur Erfüllung der THG-Quote anrechenbaren Stoffe (§12 der 38. BImSchV),
- die Bestimmung einer Obergrenze für konventionelle Biokraftstoffe (§13 der 38. BImSchV),
- die Einführung einer Mindestquote an fortschrittlichen Kraftstoffen (§14 der 38. BImSchV),
- der Bericht über in Verkehr gebrachte Kraftstoffe und Energieerzeugnisse (§ 16 der 38. BImSchV).

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Vorgaben:

Tabelle 1: Überblick Vorgaben

Lfd.-Nr.	Vorgabe	Paragraph	Norm-adressat, Behörde
1	Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen (§ 37a Abs. 1 Satz 1 und 2 i. V. m. Abs. 4 BImSchG): (i) Änderung des Basiswertes	Bezugnahme durch: § 3	W (wV)

	(ii) Erweiterung der Definition der Biokraftstoffe	§ 4	
	(iii) Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischem Strom	§ 5	
	(iv) Änderung der für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von fossilen Otto- und Dieselmotoren heranzuziehenden Werte	§ 10	
	(v) Einbezug weiterer fossiler Kraftstoffe	§ 11	
	(vi) Einbezug von Biogenem Flüssiggas	§ 12	
	(vii) Einführung einer Obergrenze für konventionelle Biokraftstoffe	§ 13	
	(viii) Einführung eines Mindestanteils für fortschrittliche Kraftstoffe	§ 14	
2	Ermittlung der durchschnittlichen Treibhausgasemission pro Energieeinheit Strom und Bekanntgabe im Bundesanzeiger	§ 5 Abs. 3 i. V. m. § 20 Abs. 1 Nr. 1	V: UBA
3	Aufzeichnung (Standort, Menge, Zeitraum) über Ladepunkte für Elektrofahrzeuge	§ 6	W (IP)
4	Aufzeichnung über die Verwendung von Strom für den Verkehr, ohne öffentlich zugängliche Ladepunkte	§ 7 Abs. 2	W (IP)
5	Übermittlung des Fahrzeugscheins an den Stromanbieter und ggf. des Halters eines E-Fahrzeugs beim Stromkunden	§ 7 Abs. 2	W (IP)
6	Übermittlung des Fahrzeugscheins an den Stromanbieter und ggf. des Halters eines E-Fahrzeugs beim Stromkunden	§ 7 Abs. 2	B
7	Aufbewahrung der Daten durch den Stromanbieter für 5 Jahre	§ 7 Abs. 2	W (IP)
8	Schätzung des durchschnittlichen Verbrauchs pro Elektrofahrzeug in Deutschland und Bekanntgabe im Bundesanzeiger	§ 7 Abs. 3	V: BMUB
9	Mitteilung der energetischen Menge durch den Stromanbieter	§ 8 Abs. 1	W (IP)
10	Prüfung der Mitteilung der energetischen Menge durch den Stromanbieter	§ 8 Abs. 1 i. V. m. § 20 Abs. 1 Nr. 2	V: UBA
11	Bescheinigung (auch in Teilen) über die mitgeteilte Menge	§ 8 Abs. 2 i. V. m. § 20 Abs. 1 Nr. 3	V: UBA
12	Bereitstellung von Informationen zu den vorzulegenden Unterlagen und Aufzeichnungen im Bundesanzeiger	§ 8 Abs. 3 i. V. m. § 20 Abs. 1 Nr. 4	V: UBA
13	Vorlage von Nachweisen für die Anrechnung elektrischen Stroms im Rahmen der Jahresquotenanmeldung	§ 9	W (IP)
14	Bericht über in Verkehr gebrachte Kraftstoffe und Energieerzeugnisse	§ 16 Abs. 1 i. V. m. §§ 17 bis 19	W (IP)
15	Prüfung der Berichte über in Verkehr gebrachte Kraftstoffe und Energieerzeugnisse	§ 16 Abs. 1 i. V. m. § 20 Abs. 1 Nr. 5	V: UBA
16	Bekanntgabe zum Format und zur Art und Weise der Datenübermittlung	§ 16 Abs. 2	V: UBA
17	Ersuchen zur Übermittlung einer Liste der Verpflichteten	§ 16 Abs. 3	V: UBA
18	Übermittlung einer Liste der Verpflichteten	§ 16 Abs. 3	V: HZA
19	Anrechnung und Überwachung durch die Biokraftstoffquotenstelle	§ 20 Abs. 2	V: HZA

#### 4.1 Wirtschaft

Zu lfd. Nr. 1 – Kosten in Bezug auf die Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen

Basisannahmen

Die Berechnung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft bezieht sich auf das Jahr 2018, in dem die Treibhausgasquote 4 Prozent beträgt. Da die aktuellsten Daten des Bundesfinanzministeriums aus dem Verpflichtungsjahr 2015 stammen (Tabelle 2) und zu diesem Zeitpunkt die Treibhausgasquote 3,5 Prozent betrug, muss zunächst der Kraftstoffverbrauch für das Jahr 2018 ohne geschätzt werden. Hierzu wird angenommen, dass die energetische Menge der für die Minderung der Treibhausgasquote relevanten Kraftstoffe des Jahres 2015 unverändert bei 2.327.104 Millionen MJ bleibt, die fossilen Kraftstoffe Diesel- und Ottokraftstoff im Verhältnis 0,663 zu 0,337 und die verschiedenen Biokraftstoffe wie in der letzten Spalte der Tabelle 2 eingesetzt werden.

Tabelle 2: In den Verkehr gebrachte Kraftstoffmengen im Jahr 2015

	Menge in Mio. l		Menge in Mio. MJ		
	absolut	relativ*	absolut	relativ (I)	relativ (II)**
Dieselmotorkraftstoff	40.784		1.468.224	0,631	0,663
Ottomotorkraftstoff	23.286		745.152	0,320	0,337
Biodiesel (aus Abfallstoffen)	623		20.549	0,009	0,181
Biodiesel (FAME ohne Abfall)	1.616		53.330	0,023	0,469
HVO	219		7.526	0,003	0,066
Summe Biodiesel	2.458	0,057	81.405	0,035	0,053
Bioethanol	1.476	0,060	30.996	0,013	0,273
Reinkraftstoffe	3		85	0,000	0,001
Biogas	345***		1.242	0,001	0,011
Gesamt			2.327.104	1,000	

\* Biodieselanteil (FAME inklusive abfallbasiert und HVO) an gesamter Menge an Biodiesel und fossilem Dieselmotorkraftstoff; Bioethanolanteil an gesamter Menge an Bioethanol und fossilem Ottomotorkraftstoff;

\*\* bezogen auf die Gesamtmenge fossiler Kraftstoffe der Anteil von Otto- bzw. Dieselmotorkraftstoff sowie bezogen auf die Gesamtmenge der Biokraftstoffe der Anteil der einzelnen Biokraftstoffe;

\*\*\* in GWh.

Quelle: Mengenangaben des Bundesfinanzministeriums auf Basis der Angaben der Biokraftstoffquotenstelle und der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung.

Darüber hinaus sind in Bezug auf die mengenmäßige Beimischungshöhe von Biodiesel und Bioethanol weitere Restriktionen zu beachten. Technologisch kann Biodiesel nur bis zu 7 Volumenprozent dem Dieselmotorkraftstoff beigemischt werden. In der heutigen Fahrzeugflotte sind die meisten Fahrzeuge kompatibel mit Ottomotorkraftstoffen, denen bis zu 10 Volumenprozent Bioethanol (E10) beigemischt wurde. Hier zeigen die Erfahrungen der Vergangenheit jedoch, dass der Beimischung durch Seiten der Verbraucher Grenzen gesetzt sind und Kraftstoffe mit hohen Beimischungsanteilen trotz niedriger Preise weniger nachgefragt werden als beispielsweise die Bestandsschutzsorte E5 mit bis zu 5 Volumenprozent Ethanol. Der Marktanteil von E10 bei Ottomotorkraftstoffen liegt seit mehreren Jahren stabil bei unter 15 Prozent.

Des Weiteren hängt die Realisierung der Minderung der Treibhausgase nach §§ 37a-c BImSchG vom Basiswert nach 37a Abs. 4 Satz 4 BImSchG bzw. §3 38. BImSchV, von den Werten zur Berechnung der Treibhausgasemissionen der fossilen Kraftstoffe nach 37a Abs. 4 Satz 5 BImSchG bzw. §10 38. BImSchV und von den spezifischen Emissionswerten der Kraftstoffarten ab. Durch verbesserte Produktionsverfahren ist seit Jahren ein anhaltend abnehmender Trend der spezifischen Emissionswerte bei allen Biokraftstoffarten zu beobachten. Für die Schätzung des Erfüllungsaufwandes werden die in der Grafik dargestellten prognostizierten Werte für das Jahr 2015 verwendet. Der Wert für die durchschnittlichen entstandenen Emissionen für Biokraftstoffe beträgt gewichtet knapp 25,0 kg CO<sub>2eq</sub>/GJ. Dies entspricht einer Emissionsminderung von rund 70% gegenüber dem derzeitigen Basiswert von 83,8 kg CO<sub>2eq</sub>/GJ.

Die im Folgenden dargestellten Auswirkungen dieser Verordnung auf die Erfüllung der Treibhausgas-Minderungsquote beruhen auf diesen Rahmenannahmen. Um dem abnehmenden Trend bei den Emissionswerten Rechnung zu tragen, werden den Ergebnissen aus diesem Basismodell nachrichtlich Werte für den Erfüllungsaufwand gegenübergestellt, die sich für Emissionswerte von 23 und 21 kg CO<sub>2eq</sub>/GJ ergeben würden. Diese Emissionswerte entsprächen Emissionsminderungen von etwa 72,5 bzw. 75 Prozent.

### Szenario 1: Erfüllung der Treibhausgasquote im Jahr 2018 ohne 38. BImSchV (Schätzung)

Für den hypothetischen Fall, dass die 38. BImSchV im Jahr 2018 nicht in Kraft wäre enthält Tabelle 3 für dieses Jahr die geschätzten Mengen der in Verkehr gebrachten Kraftstoffmengen unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Annahmen und für den Fall, dass die Verpflichteten die Treibhausgasquote in Höhe von 4 Prozent exakt mit diesen Kraftstoffmengen erfüllen und keine Übertragung von CO<sub>2</sub>-Minderungsmengen aus Vorjahren bzw. in Folgejahren erfolgt.

Tabelle 3: In den Verkehr gebrachte Kraftstoffmengen im Jahr 2018 ohne 38. BImSchV (Schätzung)

	Menge in Mio. l		Menge in Mio. MJ		Veränderung zu 2015 (absolut)
	absolut	relativ*	absolut	relativ	
Dieselmotorkraftstoff	40.439		1.455.790	0,626	-12.434
Ottomotorkraftstoff	23.089		738.841	0,317	-6.311
Biodiesel (aus Abfallstoffen)	725		23.936	0,010	3.387
Biodiesel (FAME ohne Abfall)	1.882		62.120	0,027	8.790
HVO	258		8.766	0,004	1.240
Summe Biodiesel	2.866	0,066	94.822	0,041	13.417
Bioethanol	1.719	0,069	36.105	0,016	5.109
Reinkraftstoffe	3		100	0,000	14
Biogas	402**		1.447	0,001	205
Gesamt			2.327.104	1,000	

\*Biodieselanteil (FAME inklusive abfallbasiert und HVO) an gesamter Menge an Biodiesel und fossilem Dieselmotorkraftstoff; Bioethanolanteil an gesamter Menge an Bioethanol und fossilem Ottomotorkraftstoff;

\*\*in GWh.

In der letzten Spalte sind die absoluten Veränderungen der spezifischen Kraftstoffmengen gegenüber dem Jahr 2015 dargestellt. Zu erkennen ist eine Substitution der fossilen Kraftstoffe durch Biokraftstoffe.

Auf Basis dieser Kraftstoffmengen ergibt sich für das Jahr 2018 (ohne die Verordnung) ein Referenzwert in Höhe von 195 Mio. t CO<sub>2eq</sub> und eine Minderungsmenge von 7,8 Mio. t CO<sub>2eq</sub> (vgl. Tabelle 4). Die Gesamtkosten der Minderung der Treibhausgasemissionen betragen für die in diesem Szenario 1 geschätzten Mengen in Verkehr gebrachter Biokraftstoffmengen 1.812 Mio. Euro.

Tabelle 4: Referenzwert, Minderungsmenge, Emissionsminderungen durch Biokraftstoffe und CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten im Jahr 2018 ohne 38. BImSchV (Schätzung)

Inhalt	Menge	Vermeidungs- kosten (Mio. Euro)	CO <sub>2</sub> - Vermeidungs- preis/t CO <sub>2eq</sub>
Für die Erfüllung der Treibhausgasminderung erforderliche Menge (t CO <sub>2eq</sub> )			
Minderungsmenge (THG-Quote 4 Prozent)	7.800.453		
Referenzwert	195.011.330		
Erreichte Emissionsminderung der berücksichtigten Erfüllungsoptionen (t CO <sub>2eq</sub> )			
Beimischung: Biodiesel (FAME ohne Abfall)	3.677.507	900,99	245
Beimischung: Biodiesel (aus Abfall)	1.417.009	347,17	245
Beimischung: HVO	454.084	111,25	245
Beimischung: Bioethanol	2.141.019	438,91	205
Reinkraftstoffe	4.790	1,10	230
Biogas	106.044	12,99	123
Summe		1.812,41	

## Szenario 2: Erfüllung der Treibhausgasquote im Jahr 2018 mit 38. BImSchV (Schätzung)

Ab dem Jahr 2018 müssen die gültigen neuen gesetzlichen Regelungen der Verordnung berücksichtigt werden. Die Relevanz der einzelnen Vorgaben wird wie folgt eingeschätzt.

### (1) Obergrenze für konventionelle Biokraftstoffe (§13)

Die Obergrenze für konventionelle Biokraftstoffe in Höhe von 6,5 (energetischen Mengen-) Prozent im Jahr 2018 stellt aufgrund der relativ geringen Treibhausgasquote in Höhe von 4 Prozent noch keine Restriktion für die Quotenverpflichteten dar (vgl. Tabelle 5).

### (2) Zusätzliche Berücksichtigung weiterer fossiler Kraftstoffe (§11)

Von den in der Anlage 2 der Verordnung genannten fossilen Kraftstoffen spielen derzeit nur Flüssiggas (LPG) und komprimiertes Erdgas (CNG) eine Rolle. Die übrigen Kraftstoffe haben volumenmäßig keine Relevanz oder werden als Kraftstoffe nicht in Verkehr ge-

bracht. So sind in Deutschland sowohl die Infrastruktur wie auch der Markt für wasserstoffbetriebe Brennstoffzellenfahrzeuge kaum vorhanden. Bei insgesamt ca. 14.500 Tankstellen in Deutschland existieren derzeit weniger als 50 Wasserstofftankstellen. Verflüssigtes Erdgas (LNG) wird nicht genutzt, da für eine Speicherung in der Flüssigphase ein enorm hoher Material- und Energieaufwand einhergeht, was eine Umrüstung und Ausstattung von Fahrzeugen unwirtschaftlich macht. Kraftstoffe auf Basis von Altkunststoffen werden in Deutschland derzeit nicht produziert und würden zudem aufgrund der hohen Emissionen ohnehin kaum zur Quotenerfüllung beitragen.

(3) Neue Erfüllungsoptionen: Erweiterung der Definition der Biokraftstoffe (§ 4), Biogenes Flüssiggas (§ 12) und Anrechnung von in Straßenverkehr genutzten elektrischem Strom (§ 5)

Befragungen von Experten aus der Mineralölwirtschaft, Verbänden und Unternehmen deuten darauf hin, dass die zusätzlichen Erfüllungsoptionen im Jahr 2018 in geringem Umfang genutzt werden.

Laut Kraftfahrtbundesamt gibt es derzeit etwa 165.000 Hybridfahrzeuge (Teil- und Vollhybrid) und 35.000 Fahrzeuge, welche ausschließlich per Elektromotor betrieben werden. Wissenschaftliche Studien errechneten einen Verbrauch zwischen 168 im Sommer und 225 Wh im Winter pro Kilometer sowie einen durchschnittlichen Verbrauch von 183 Wh Strom pro Kilometer über das gesamte Jahr. Nimmt man an, dass die durchschnittliche jährliche Fahrleistung 10.000 Kilometer entspricht und Hybridfahrzeuge zu einem Drittel mit Strom aus Ladestationen und Steckdosen betrieben werden, ergibt sich ein Gesamtstromverbrauch von 165 GWh pro Jahr. Da ein Teil der Menge in Privathaushalten geladen wird und dies nicht lückenlos nachgewiesen werden kann, da die Bürgerinnen und Bürger nicht verpflichtet sind die hierzu benötigten Angaben (Fahrzeugschein) zu übermitteln (siehe 3.1.2), kann nur ein Teil dieser Menge überhaupt genutzt werden. Unter der Annahme, dass die Hälfte des Stromes zuhause geladen wird und nur etwa die Hälfte der Fahrzeugbesitzer Ihre Angaben tätigen, würde sich die Menge auf etwa 124 GWh verringern. Wie viel der daraus maximal resultierenden anrechenbaren Emissionsminderungen durch Quotenverpflichtete von Dritten übernommen werden ist derzeit ungewiss und hängt von den vertraglichen Verhandlungen zwischen diesen Parteien und den damit einhergehenden Transaktionskosten ab. Für die weitere Berechnung wird vereinfacht angenommen, dass zwei Drittel der maximalen Minderungs Menge von Quotenverpflichteten bei einem Preis in Höhe von 103 Euro/tCO<sub>2eq</sub> übernommen wird. Hinsichtlich des Preises wurde angenommen, dass sich beide Vertragsparteien auf die Mitte der denkbaren Preisspanne zwischen 0 Euro (die anrechenbaren Minderungs Mengen der Stromanbieter fallen ohnehin an) und 205 Euro (CO<sub>2</sub>-Vermeidungspreis des Substituts Biodiesel) einigen.

Zu den neuen Erfüllungsoptionen Biogas und flüssige Biokraftstoffe (Bioethanol und Biodiesel) hergestellt aus den zusätzlich zugelassenen Grundstoffen nach Anlage 1 der Verordnung konnten Biokraftstoffhersteller keine Angaben machen. Folgende sehr vereinfachte Annahmen werden für die Schätzung angenommen:

- Zusätzliches Biogas wird im Umfang von 10 Prozent der Menge des bisher anrechenbaren Biogas eingesetzt.
- Zusätzliche Biokraftstoffe werden im Umfang von 1 Prozent der Mengen der bisher eingesetzten Mengen an Biodiesel und Bioethanol eingesetzt.

Für Biogas lassen sich in Hinblick auf den Preis, zu dem Quotenverpflichtete Minderungs Mengen auf Vertragspartner übertragen können, ähnliche Annahmen treffen wie für die Anrechnung von Minderungs Mengen aus im Straßenverkehr genutztem elektrischem Strom. Auch hier wird ein Preis von 103 Euro/tCO<sub>2eq</sub> angesetzt.

Biokraftstoffe aus der erweiterten Definition werden nur dann zum Einsatz kommen, wenn sich preislich ein Vorteil gegenüber den bisher eingesetzten Biokraftstoffen ergibt. Hier ist also ein Abschlag auf die Vermeidungspreise der herkömmlichen flüssigen Biokraftstoffe vorzunehmen.

Der Einsatz von biogenem Flüssiggas als Erfüllungsoption wird laut Aussage von Verbänden kurzfristig nicht erwartet.

#### (4) Anhebung des Basiswertes (§ 3)

Eine Erhöhung des Basiswertes auf 94,1 kg CO<sub>2eq</sub>/GJ stellt eine Entlastung für Quotenverpflichtete dar, da aufgrund der zunehmenden Differenz zwischen Basiswert und spezifischen Emissionswerten die erreichten Emissionsminderungen eingesetzter Biokraftstoffe zunehmen.

#### (5) Differenzierte Anhebung der Werte der Treibhausgasemissionen der fossilen Kraftstoffe (§ 10)

Die differenzierte Anhebung der Emissionswerte von Diesel- und Ottokraftstoffen über den bzw. bis unterhalb des Basiswertes von 94,1 kg CO<sub>2eq</sub>/GJ bedeutet für Inverkehrbringer von Ottokraftstoffen eine Entlastung und für Inverkehrbringer von Dieseldieselkraftstoffen eine Belastung. Über alle Quotenverpflichteten bleibt aufgrund der mengenmäßig größeren Bedeutung von Dieseldieselkraftstoffen eine deutliche Zusatzbelastung, die sogar den positiven Effekt der Anhebung des Basiswerts dominiert. Damit führen die Vorgaben zur Anhebung des Basiswertes und zur Erhöhung der Emissionswerte von Diesel- und Ottokraftstoffen (Punkt 4 und 5 zusammen) insgesamt zu einer Belastung der Wirtschaft.

Unter Berücksichtigung der unter (1) bis (5) beschriebenen Regelungen enthält Tabelle 5 die für das Jahr 2018 geschätzten Mengen der in Verkehr gebrachten Kraftstoffmengen unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Annahmen und unter der Prämisse, dass die Verpflichteten die Treibhausgasquote in Höhe von 4 Prozent exakt mit diesen Kraftstoffmengen erfüllen und keine Übertragung von CO<sub>2</sub>-Minderungsmengen aus Vorjahren bzw. in Folgejahren erfolgt.

Tabelle 5: In den Verkehr gebrachte Kraftstoffmengen im Jahr 2018 mit 38. BImSchV (Schätzung)

	Menge in Mio. l		Menge in Mio. MJ	
	absolut	relativ*	absolut	Veränderung zu 2015 (absolut)
Dieseldieselkraftstoff	40.460		1.456.556	-11.668
Ottokraftstoff	23.101		739.230	-5.922
Flüssiggas (LPG)	413 <sup>***</sup>		19.020	0
Komprimiertes Erdgas (CNG)	189		9.510	0
Biodiesel (aus Abfallstoffen)	719		23.727	3.178
Biodiesel (FAME ohne Abfall)	1.866		61.578	8.248
HVO	256		8.690	1.164
Summe Biodiesel	2.841	0,066	93.995	12.590

Bioethanol	1.725	0,070	35.790	4.794
darunter: Flüssige Biokraftstoffe (neu) ****	62		1.299	1.299
Reinkraftstoffe	3		99	13
Biogas	398**		1.434	192
Biogas (neu)	40**		143	143
Biogenes Flüssiggas	0		0	0
Strom im Straßenverkehr	124**		445	445
Summe (ohne 38. BImSchV)			2.327.104	
Summe (mit 38. BImSchV)			2.356.222	

\* Biodieselanteil (FAME inklusive abfallbasiert und HVO) an gesamter Menge an Biodiesel und fossilem Dieselmotorkraftstoff; Bioethanolanteil an gesamter Menge an Bioethanol und fossilem Ottomotorkraftstoff;

\*\* in GWh;

\*\*\* in Mio. kg;

\*\*\*\* Menge enthalten in Biodiesel und Bioethanol.

Auf Basis dieser Kraftstoffmengen ergibt sich für das Jahr 2018 (mit den Regelungen der Verordnung) ein Referenzwert in Höhe von 221,7 Mio. und eine Minderungsmenge von 8,9 Mio. t CO<sub>2eq</sub> (vgl. Tabelle 6). Die Gesamtkosten der Minderung der Treibhausgasemissionen betragen für die in diesem Szenario 2 geschätzten Mengen in Verkehr gebrachter Biokraftstoffmengen 1.775 Mio. Euro.

Stellt man diese Gesamtkosten den Gesamtkosten aus Szenario 1 in Höhe von 1.812 Mio. Euro gegenüber ergibt sich eine Entlastung der Wirtschaft aus der Verordnung in Höhe von 37,3 Mio. Euro.

Tabelle 6: Referenzwert, Minderungsmenge, Emissionsminderungen durch Biokraftstoffe und CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten im Jahr 2018 mit 38. BImSchV (Schätzung)

Inhalt	Menge	Vermeidungskosten (Mio. Euro)	CO <sub>2</sub> -Vermeidungspreis/t CO <sub>2eq</sub>
Für die Erfüllung der Treibhausgasminderung erforderliche Menge (t CO <sub>2eq</sub> )			
Minderungsmenge 0,04	8.868.819		
(Referenzwert)	221.720.479		
Erreichte Emissionsminderung der berücksichtigten Biokraftstoffe (t CO <sub>2eq</sub> )			
Beimischung: Biodiesel (FAME ohne Abfall)	4.236.852	868,55	205
Beimischung: Biodiesel (aus Abfall)	1.632.535	334,67	205
Beimischung: HVO	534.225	109,52	205
Beimischung: Bioethanol	2.466.049	431,56	175
Reinkraftstoffe	5.765	1,07	185
Biogas	119.890	12,29	103
Dieselmotorkraftstoff	-1.456.556		
Ottomotorkraftstoff	591.384		
Flüssiggas (LPG)	389.905		
Komprimiertes Erdgas (CNG)	235.845		

Biogas (neu)	11.989	1,23	103
Flüssige Biokraftstoffe (neu)	90.399	15,12	167
Strom im Straßenverkehr	10.538	1,08	103
Summe		1775,08	

Der tatsächliche Wert für den Erfüllungsaufwand kann von dem hier ausgewiesenen Wert abweichen, da er sich insbesondere in Abhängigkeit von den jeweils gewählten spezifischen Emissionswerten für die Biokraftstoffe ergibt. Der Berechnung zugrundegelegt sind die von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) veröffentlichten Werte für das Jahr 2015. Substituiert man in den Berechnungen diese Emissionswerte der Biokraftstoffe mit angenommenen durchschnittlichen Emissionswerten von 23 und 21 kg CO<sub>2eq</sub>/GJ erhält man niedrigere Werte für die Einsparungen beim Erfüllungsaufwand (vgl. Tabelle 7).

Tabelle 7: Erfüllungsaufwand der Wirtschaft aus der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen (in Mio. Euro)

	<b>Basismodell: Emissionswerte aus 2015</b>	<b>Durchschnittlicher Emissionswert 23 kg CO<sub>2eq</sub>/GJ</b>	<b>Durchschnittlicher Emissionswert 21 kgCO<sub>2eq</sub>/GJ</b>
Szenario 1: 2018 ohne 38. BImSchV	1.812,41	1.771,16	1.715,09
Szenario 2: 2018 mit 38. BImSchV	1.775,08	1.750,55	1.703,57
Erfüllungsaufwand 38. BImSchV	-37,33	-20,61	-11,52

Zu lfd. Nr. 3, 4, 5, 7 und 9: Aufzeichnungen und Übermittlung von Unterlagen für die Anrechnung elektrischen Stroms

Stromanbieter müssen künftig Aufzeichnungen über die von ihnen betriebenen Ladepunkte führen (lfd. Nr. 3). Es gibt kein offizielles Verzeichnis von Ladepunkten, die Website [goingelectric.de](http://goingelectric.de) gibt insgesamt ca. 26.000 Ladepunkte für Deutschland an. Die Bundesnetzagentur gibt rund 6 Tsd. Ladepunkte an, welche den Bestimmungen der Ladesäulenverordnung (LSV) entsprechen. Es ist davon auszugehen, dass die Betreiber die Nutzung der Ladepunkte die an Elektrofahrzeuge abgegebenen Strommengen sowieso aufzeichnen, bspw. um Rechnungen an Ihre Kunde auszustellen. Der Mehraufwand wäre demnach nur die Aufbereitung und jährliche Weitergabe dieser Information an die zuständige Stelle.

Zur Berechnung der nicht an die öffentliche Ladepunkte abgegebenen Strommengen müssen die Stromanbieter (lfd. Nr. 4) aufzeichnen, welche Stromkunden ein Elektrofahrzeug besitzen. Dazu muss die Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I angefordert werden. Diese Übermittlung durch die Kunden ist nicht gesetzlich verpflichtend, daher wird nur ein Teil (Annahmen 50 Prozent) der Aufforderung des Stromanbieters zur Übermittlung nachkommen. Vermutlich würden die Stromanbieter dabei Anreize schaffen, um die Quote auf dieses Niveau zu heben.

Laut einer Liste des Vergleichsportals [1-stromvergleich.de](http://1-stromvergleich.de) gibt es ca. 1.200 Stromanbieter in Deutschland, darunter viele Stadtwerke und regionale Versorger.

Es wird davon ausgegangen, dass jeder dieser Anbieter in Zukunft Ladepunkte bedient und Personen mit Elektrofahrzeugen als Kunden haben. Für beide Gruppen müssen Da-

ten übermittelt werden. Zur Bestimmung des Zeitaufwandes wird die Zeitwerttabelle des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung (S.44) verwendet. Der Zeitaufwand ergibt sich aus der Summierung der Zeitwerte der Standardaktivitäten. Durch die Beschaffung der Daten (15 Minuten), Aufbereitung der Daten (15 Minuten) und Übermittlung (2 Minuten) mit einer mittleren Komplexität errechnet sich ein Gesamtaufwand von 32 Minuten pro Fall. Bei einem Lohnsatz von 45,80 Euro (Durchschnitt, Wirtschaftszweig Energieversorgung) entsteht so ein jährlicher Aufwand von ca. 30 Tsd. Euro ( $1.200 \text{ Anbieter} * 32 \text{ Minuten} / 60 * 45,80 \text{ Euro}$ ) als Bürokratiekosten der Wirtschaft. Zudem dürften einmalige Kosten anfallen, um die Software der Unternehmen anzupassen. Hier wird aber davon ausgegangen, dass diese Kosten geringfügig sind und im Zuge von üblichen Updates mit programmiert werden kann.

Zusätzlich müssen die Stromanbieter die angeforderten Zulassungsbescheinigungen in ihre Systeme eingeben. 2016 waren laut Kraftfahrtbundesamt von 3,35 Millionen Neuankmeldungen zwei Prozent oder ca. 67 Tsd. Fahrzeuge mit Alternativantrieben ausgestattet. Etwa 200 Tsd. Fahrzeuge des bundesweiten Bestandes an Fahrzeugen (62,6 Millionen) haben einen Elektromotor (Hybrid eingeschlossen), dies entspricht einem Anteil von etwa 3 Promille. Gemessen am diesem Anteil der Elektrofahrzeuge am Bestand, müssten etwa 10 Tsd. Elektrofahrzeuge jährlich angemeldet werden. Bei einem Stromanbieterwechsel müsste die Bescheinigung übermittelt und alle drei Jahre erneut versendet werden. Die Zahl der berechneten Neuzulassungen wird als Grundlage für die Fallzahl dieser Übermittlung gewählt und um 70 Tsd. ergänzt, da der Bestand alle drei Jahre (Rechnung: 200 Tsd. Fahrzeuge durch drei) die Bescheinigung nachweisen muss. Wie oben angenommen wird aber nur die Hälfte der Kunden den Fahrzeugschein übermitteln, sodass sich die Fallzahl auf 35 Tsd. reduziert. Für das Aufnehmen der Daten fallen die Standardaktivitäten: Beschaffen, Überprüfen und Aufbereiten der Daten auf niedrigem Komplexitätsniveau an. Es ergibt sich ein Gesamtaufwand von 7 Minuten pro Fall, der Lohnsatz liegt wieder bei 45,80 Euro. Zur Erfüllung der Vorgabe werden demnach rund 187 Tsd. Euro jährlich anfallen. Erhöht sich die Zahl der Elektrofahrzeuge in den nächsten Jahren signifikant, würde sich auch der Aufwand aus dieser Pflicht deutlich erhöhen. Die Angaben der Stromanbieter müssen nach lfd. Nr. 7 die Daten mindestens fünf Jahre aufbewahren, dazu fallen Serverkosten in derzeit unbestimmter Höhe als Sachkosten an. Sachkosten in Form von Anreizen für die Kunden, den Fahrzeugschein zu übermitteln, könnten ebenfalls anfallen. Vermutlich werden diese Kosten weitergegeben. Bei der Bestimmung des Erfüllungsaufwandes sind aber nur die unmittelbar anfallenden Kosten zu berücksichtigen.

Zu lfd. Nr. 13: Vorlage von Nachweisen für die Anrechnung elektrischen Stroms im Rahmen der Jahresquotenanmeldung

Soweit die Erfüllungsoption zur Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischem Strom von den Quotenverpflichteten genutzt werden sollte, kann im Umfang der hierdurch erreichten CO<sub>2</sub>-Minderung der Rückgriff auf eine der anderen Erfüllungsoptionen zur Erreichung der Emissionsminderungsvorgabe vermieden werden. Für den dort wegfallenden Anteil müssen entsprechend in Rahmen der Jahresquotenanmeldung auch keine Nachweise erbracht werden. Für die aufgrund der Anrechnung elektrischen Stromes zur Erfüllung der Treibhausgasquote nicht benötigten Mengen an bisher angerechneten Biokraftstoffen, insbesondere Biodiesel, betrifft dies die Nachweisführung über Nachhaltigkeitsnachweise gemäß Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung. Der Wegfall des hierfür aufzubringenden Aufwandes muss mit dem Aufwand für die Vorlage von Nachweisen für die Anrechnung elektrischen Stroms gegengerechnet werden. Die Vorlage der erforderlichen vom Stromanbieter ausgestellten Unterlagen dürfte in etwa dem Aufwand entsprechen, der durch die Vorlage von Nachhaltigkeitsnachweisen aufzubringen ist. Insgesamt dürfte sich diese Vorgabe daher aufwandsneutral verhalten.

#### Zu lfd. Nr. 14: Bericht über in Verkehr gebrachte Kraftstoffe und Energieerzeugnisse

Angaben zu den in Verkehr gebrachten Mengen der jeweiligen Kraftstoffe sowie zu den entsprechenden Treibhausgasemissionen werden bereits im Rahmen der Jahresquotenanmeldung aufbereitet und zusammengestellt. Es ist daher davon auszugehen, dass die Quotenverpflichteten bereits über ein datenmäßiges Grundgerüst für die Erstellung des Berichtes über in Verkehr gebrachte Kraftstoffe und Energieerzeugnisse verfügen, das zur Erfüllung der Vorgabe mit Angaben über den Ursprung und den Erwerbort angereichert und zu einem Bericht verdichtet werden muss. Die Ausarbeitung in die Berichtsform dürfte dabei einen festen Anteil des Aufwandes ausmachen. Für kleine und mittlere Unternehmen gilt gemäß § 19 der Verordnung eine Sonderregelung, was die Genauigkeit der Angaben über den Ursprung und den Erwerbort betrifft.

Als von den Quotenverpflichteten aufzubringender Aufwand für die Jahresquotenanmeldung wurde im Rahmen der Ermittlung des bürokratischen Aufwandes aus bundesrechtlichen Vorgaben vom Statistischen Bundesamt ein Wert von durchschnittlich etwa 121 Std. pro Quotenverpflichtetem ermittelt, bei einem Lohnsatz von 51,29 Euro unter Zugrundelegung des Wirtschaftszweiges für die mineralölverarbeitende Industrie und einem überwiegend hohen Qualifikationsniveau der involvierten Personen. Geht man davon aus, dass der Aufwand zur Erstellung des Berichts über in Verkehr gebrachte Kraftstoffe und Energieerzeugnisse unter den beschriebenen Prämissen etwa die Hälfte des Aufwandes für die Jahresquotenanmeldung beträgt, so wären dafür ca. 60 Std. anzusetzen. Für kleine und mittlere Unternehmen ist aufgrund der Sonderregelung ein Abschlag vorzunehmen, für den hier eine Größenordnung von 5 Std. angenommen wird. Von monetären Zusatzkosten in einer relevanten Größenordnung ist nicht auszugehen.

Von der Vorgabe sind insgesamt rund 120 Quotenverpflichtete betroffen, darunter befinden sich etwa 30 kleine und mittlere Unternehmen, für die die Erleichterung gemäß § 19 der Verordnung greift. Für die nicht von der Sonderregelung betroffenen Quotenverpflichteten beträgt der Aufwand unter Zugrundelegung der angeführten Parameter pro Bericht 3.077 Euro. Für kleine und mittlere Unternehmen ergibt sich ein Wert von 2.821 Euro. Insgesamt beläuft sich der Aufwand für die Berichte über in Verkehr gebrachte Kraftstoffe und Energieerzeugnisse also auf rund 360.000 Euro.

#### **4.2 Verwaltung**

Zu lfd. Nr. 2: Ermittlung der durchschnittlichen Treibhausgasemission pro Energieeinheit Strom und Bekanntgabe im Bundesanzeiger

Der Wert für die durchschnittlichen Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit Strom in Deutschland wird bereits heute vom Umweltbundesamt ermittelt. Zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht daher nur für die Bekanntgabe im Bundesanzeiger. Der dafür benötigte Aufwand ist insgesamt vernachlässigbar (kleiner als Eintausend Euro).

Zu lfd. Nr. 8:

Dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit liegt bereits ein Wert über den durchschnittlichen Verbrauch von Elektrofahrzeugen vor. Zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht daher nur für die einmalige Bekanntgabe im Bundesanzeiger. Der dafür benötigte Aufwand ist insgesamt vernachlässigbar (kleiner als Eintausend Euro).

Zu lfd. Nr. 10, 11, 12

Für die Prüfung der Verwendung des Stromes der Stromanbieter und das Ausstellen von entsprechenden Bescheinigungen fallen beim Umweltbundesamt Aufwände an, diese konnten bisher nicht näher bestimmt werden.

Zu lfd. Nr 15, 16, 17, 18: Berichte über in Verkehr gebrachte Kraftstoffe und Energieerzeugnisse

Im Zusammenhang mit der Prüfung der Berichte über in Verkehr gebrachte Kraftstoffe und Energieerzeugnisse fallen beim Umweltbundesamt und ggf. in ganz geringem Maße auch beim Hauptzollamt Frankfurt (Oder) Aufwände an, diese konnten bisher nicht näher bestimmt werden.

Zu lfd. Nr. 19: Anrechnung und Überwachung durch die Biokraftstoffquotenstelle

Das Hauptzollamt Frankfurt (Oder) ist für die Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischem Strom, von fossilen Kraftstoffen und von biogenem Flüssiggas sowie die Überwachung der Einhaltung der Obergrenze für konventionelle Biokraftstoffe und der Erfüllung des Mindestanteils an fortschrittlichen Kraftstoffen zuständig.

Die Erfüllungsoptionen Einsatz weiterer Biokraftstoffe, von konventionellem und biogenem (Flüssig)gas, von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischem Strom und von komprimiertem Wasserstoff in einer Brennstoffzelle bedeuten rein auf die Nachweise bezogen für das Hauptzollamt Frankfurt (Oder) keine wesentliche Zusatzbelastung. Die Verpflichteten können den Nachweis über entsprechende Bescheinigungen führen. Anstelle der Bescheinigungen für die damit nachgewiesenen Mengen eingesparten CO<sub>2</sub>-Äquivalenten fallen Bescheinigungen bei anderen Biokraftstoffen bezogen auf die gleiche Menge weg.

Zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht allerdings für die Überprüfung der Obergrenze für konventionelle Kraftstoffe und des Mindestanteils an fortschrittlichen Biokraftstoffen. Auf dem Nachweis werden zukünftig die Menge oder der Anteil der konventionellen und fortschrittlichen Biokraftstoffe ausgewiesen. Damit ist die Überprüfung der Obergrenze für konventionelle Kraftstoffe und des Mindestanteils an fortschrittlichen Biokraftstoffen einfach möglich. Diese Überprüfungen lassen sich an geeigneter Stelle in das derzeitige Prüfschema einfügen, so dass sich der Aufwand in der Beschäftigung mit den Angaben eines Quotenverpflichteten zur Berechnung der Quotenminderung gemäß § 37a i. V. m. § 37d BImSchG lediglich in geringem Umfang erhöhen wird. Eine genaue Abschätzung der Höhe des zusätzlichen Aufwandes konnte bisher nicht erfolgen, wird aber als eher geringfügig eingeschätzt.

Des Weiteren bringen die Erfüllungsoptionen konventionelles und biogenes (Flüssig)gas für die Biokraftstoffquotenstelle eine Zusatzbelastung bei der Validierung der Meldungen anhand der Energiesteuermeldungen mit sich. Die Steuermeldungen erfolgen monatlich und müssen jeden Monat den Verpflichteten zugeordnet werden. Einmal im Jahr ist ein Abgleich mit der THG-Jahresmeldung erforderlich. Bisher spielen Energiesteuermeldungen für das Segment Gas keine Rolle. Diese müssten in Zukunft zusätzlich zu den bereits heute benötigten Energiesteuermeldungen für Otto-, Diesel-, und Biokraftstoffe bearbeitet werden. Der Aufwand hierfür ist derzeit nicht bezifferbar.

Eine Validierung der energetischen Menge Strom für elektrobetriebene Autos wird nicht wie im Bereich der Kraftstoffe über Energiesteuermeldungen möglich sein. Der Biokraftstoffquotenstelle ist es daher nicht möglich, über diesen Weg festzustellen, für was der an der Ladestelle entnommene Strom verwendet wurde. Bei der Erfüllungsoption in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutzter elektrischer Strom erfolgt die Validierung daher durch das Umweltbundesamt. Der Aufwand für ein Verfahren für eine Validierung ist derzeit nicht bezifferbar.

Zusätzlich könnte die Erfüllungsoption komprimierter Wasserstoff in einer Brennstoffzelle in der Validierung ebenfalls große Probleme machen, da für Wasserstoff außerhalb des Anwendungsbereichs des Energiesteuer-Systems steht und folglich keine Energiesteuermeldungen zum Abgleich herangezogen werden können. Der Aufwand für ein Verfahren für die Prüfung wie viel an den Tankstellen tatsächlich verkauft wurde und der Angaben über die Antriebseffizienzklassen der betankten Fahrzeuge ist nicht bekannt, dürfte aber, da diese Erfüllungsoption mengenmäßig absehbar keine Rolle spielen wird, gegen Null tendieren.

### **4.3 Bürgerinnen und Bürger**

Zu lfd. Nr. 6: Übermittlung des Fahrzeugscheins an den Stromanbieter und ggf. des Halters eines E-Fahrzeuges beim Stromkunden

Parallel zur lfd. Nr. 5 (Übermittlung des Fahrzeugscheins) können diejenigen Bürgerinnen und Bürger die ein Elektroauto besitzen, die Zulassungsbescheinigung Teil I an ihren Stromanbieter übersenden. Da die Daten nicht direkt von den Zulassungsbehörden übermittelt werden, müssen hierzu Kopien von den Bürgern und Bürgerinnen erstellt und versendet werden. Es ist davon auszugehen, dass die Bürgerinnen und Bürger von dieser Möglichkeit nur dann Gebrauch machen, wenn die Stromanbieter einen Teil des Erlöses, den sie über Verträge mit Quotenverpflichteten erhalten haben, an die Bürgerinnen und Bürger weitergeben.

Die Bürgerinnen und Bürger sind nicht verpflichtet dem Anbieter die Zulassungspapiere zu übersenden. Die vertragliche Vereinbarung zwischen ihnen und den Stromanbietern dies doch zu tun ist kein Erfüllungsaufwand. Dennoch soll hier exemplarische der Aufwand pro Fall dargestellt werden. Als Zeitaufwand pro Fall werden fünf Minuten angesetzt (Standardaktivitäten Bürger: Unterlagen kopieren und Übermittlung von Daten, mittlere Komplexität). Hinzu kommen pro Fall noch ein Euro für die Kopien und das Porto.

### **5. Weitere Kosten**

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

### **6. Weitere Gesetzesfolgen**

Keine.

## **VI. Befristung; Evaluation**

Eine Befristung kommt nicht in Betracht, da es sich bei der im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelten Treibhausgasquote, auf die die Regelungen Anwendung finden, um eine dauerhafte Verpflichtung handelt.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Teil 1 (Allgemeine Bestimmungen)**

#### **Zu § 1 (Anwendungsbereich)**

Die Vorschrift regelt den Anwendungsbereich der Verordnung. Die Regelungen zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen sind in der 37. BImSchV enthalten.

#### **Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)**

##### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 bestimmt den Stromanbieter als das Unternehmen, das den elektrischen Strom an den Letztverbraucher abgibt.

##### **Zu Absatz 2**

Als Straßenfahrzeuge mit Elektroantrieb im Sinne dieser Verordnung gelten ausschließlich reine Batterieelektrofahrzeuge und von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge im Sinne der Ladesäulenverordnung.

##### **Zu Absatz 3**

Eine Einschränkung des Anwendungsbereiches auf reine Batterieelektrofahrzeuge wird dort vorgenommen, wo der elektrische Strom nicht aus öffentlich zugänglichen Ladepunkten stammt (§ 7). Daten über den durchschnittlichen Stromverbrauch von außen aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge als Grundlage für einen heranzuziehenden Schätzwert existieren nicht, da der Stromverbrauch in diesen Fällen immer abhängig ist von der individuellen Fahrweise des Nutzers.

##### **Zu Absatz 4**

Die Verwendung von konventionellen Biokraftstoffen, d.h. Biokraftstoffe, die aus Anbaubiomasse hergestellt wurden, soll zur Vermeidung indirekter Landnutzungsänderungen begrenzt werden. Darunter fallen insbesondere die derzeit am Markt befindlichen Biokraftstoffe aus Getreide (und sonstigen Kulturpflanzen mit hohem Stärkegehalt), Ölpflanzen und Zuckerpflanzen.

##### **Zu Absatz 5**

Absatz 4 bestimmt den Begriff der erneuerbaren Energien, der bei der Definition der fortschrittlichen Kraftstoffe Anwendung findet.

##### **Zu Absatz 6**

Die Begriffsbestimmung für fortschrittliche Kraftstoffe ist für die Einführung einer Unterquote für diese Kraftstoffe erforderlich. Neben Biokraftstoffen, die aus den in Anlage 1 genannten Rohstoffen hergestellt wurden, gelten auch die in den Nummern 2 bis 4 genannten erneuerbaren Kraftstoffe als fortschrittliche Kraftstoffe.

##### **Zu Absatz 7**

Der Begriff „Kulturpflanzen mit hohem Stärkegehalt“ wird näher bestimmt. Dabei fallen Getreide unter diesen Begriff ungeachtet dessen, ob nur die Körner verwendet werden oder die gesamte Pflanze verwendet wird, wie bei Grünmais. Knollen- und Wurzelfrüchte

sind beispielsweise Kartoffeln, Topinambur, Süßkartoffeln, Maniok und Yamswurzeln. Unter den Begriff Knollenfrüchte fallen z.B. Taro/Cocoyam.

#### **Zu Absatz 8**

Lignozellulosehaltiges Material kann beispielsweise in Biomasse aus Wäldern, holzartigen Energiepflanzen sowie Reststoffen und Abfällen aus der Holz- und Forstwirtschaft enthalten sein.

#### **Zu Absatz 9**

Zellulosehaltiges Non-Food-Material umfasst Reststoffe von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen (z. B. Stroh, Spelzen, Hülsen und Schalen), grasartige Energiepflanzen mit niedrigem Stärkegehalt (z. B. Weidelgras, Rutenhirse, Miscanthus, Pfahlrohr und Zwischenfrüchte vor und nach Hauptkulturen), industrielle Reststoffe (einschließlich Nahrungs- und Futtermittelpflanzen nach Extraktion von Pflanzenölen, Zucker, Stärken und Protein) sowie Material aus Bioabfall.

#### **Zu den Absätzen 10 bis 13**

Die Begriffsbestimmungen zu API-Grad, konventionellem Rohöl, Naturbitumen und Ölschiefer dienen insbesondere der Abgrenzung der Raffinerierohstoffe in Zusammenhang mit der Berichterstattung nach § 37f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Auf die Begriffe wird in Anhang I Teil 2 Ziffer 7 der Richtlinie (EU) 2015/652 Bezug genommen.

#### **Zu Teil 2 (Berechnung der Treibhausgasemissionen und weitere Optionen zur Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen)**

##### **Zu Abschnitt 1 (Allgemeine Bestimmungen zur Berechnung)**

##### **Zu § 3 (Basiswert)**

Der Basiswert wird entsprechend des EU-Rechts von 83,8 auf 94,1 kg CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Gigajoule erhöht. Der in der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung enthaltene Vergleichswert für fossile Kraftstoffe bleibt entsprechend der EU-rechtlichen Vorgaben unverändert.

##### **Zu § 4 (Erweiterung der Definition der Biokraftstoffe)**

Abweichend von der bisherigen Regelung, dass nur Energieerzeugnisse, die aus Biomasse im Sinne der Biomasseverordnung hergestellt wurden, Biokraftstoffe sind, wird hier geregelt, dass auch Energieerzeugnisse, die aus den in Anlage 1 enthaltenen Rohstoffen hergestellt wurden, künftig als Biokraftstoff gelten. Die Vorgaben der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung sind für diese Biokraftstoffe ebenfalls einzuhalten.

##### **Zu Abschnitt 2 (Straßenfahrzeuge mit Elektroantrieb)**

##### **Zu § 5 (Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischem Strom)**

##### **Zu Absatz 1**

Elektrischer Strom, der zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb aus dem Netz entnommen wurde, kann künftig auf die Treibhausgasquote angerechnet werden. Der Stromanbieter gilt dementsprechend als Dritter im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und kann die Strommengen über den Quotenhandel an die Quotenverpflichteten veräußern.

## **Zu Absatz 2**

Zur Berechnung der Treibhausgasemissionen wird die energetische Menge des zur Verwendung in den Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb aus dem Netz entnommenen Stroms mit den durchschnittlichen spezifischen Treibhausgasemissionen (siehe Absatz 3) und der Antriebseffizienz (siehe Anlage 3) multipliziert.

## **Zu Absatz 3**

Das Umweltbundesamt gibt jährlich die durchschnittlichen spezifischen Treibhausgasemissionen bekannt. Die Bekanntgabe erfolgt bis zum 31. Oktober und gilt für das folgende Verpflichtungsjahr.

## **Zu Absatz 4**

Absatz 4 regelt, dass bestimmte allgemeine Regelungen zur Treibhausgasquote für die Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischen Strom entsprechend gelten. Dazu gehört die Möglichkeit der Übertragung von Verpflichtung auf Dritte. Außerdem bedeutet dies in Bezug auf die Berücksichtigung der erneuerbaren Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs beim Referenzwert, dass die Regelung in § 37a Absatz 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entsprechend anzuwenden ist, d.h. dass für die Berechnung des Referenzwertes wird der (jeweils geltende) Basiswert mit der energetischen Menge des zur Verwendung in Straßenfahrzeugen entnommenen elektrischen Stroms sowie dem jeweils geltenden Anpassungsfaktor für die Antriebseffizienz multipliziert.

## **Zu § 6 (Energetische Menge des elektrischen Stroms aus öffentlich zugänglichen Ladepunkten)**

Im Fall von öffentlich zugänglichen Ladepunkten ist davon auszugehen, dass der dort entnommene elektrische Strom ausschließlich für den Betrieb von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb verwendet wurde. Daher ist eine genaue Messung der entnommenen energetischen Menge des elektrischen Stroms möglich. Diese Messung dürfte zu Abrechnungszwecken ohnehin nahezu flächendeckend vom Stromanbieter erfolgen. Vom Stromanbieter sind Aufzeichnungen über die öffentlich zugänglichen Ladepunkte zu führen, u.a. mit den jeweils abgegebenen Strommengen. Der ebenfalls beizufügende Nachweis des Betreibers gegenüber der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen dient als gesonderter Nachweis darüber, dass die Abnahmestelle auch tatsächlich als öffentlich zugänglicher Ladepunkt betrieben wird.

## **Zu § 7 (Energetische Menge des elektrischen Stroms in anderen Fällen)**

Im Fall der Abgabe von elektrischem Strom in Unternehmen oder Privathaushalten ist eine exakte Messung des abgegebenen Stroms kaum durchführbar, da in der Regel keine gesonderten Stromzähler für das reine Batterieelektrofahrzeuge und den übrigen Stromverbrauch vorhanden sind. Eine Quotenanrechnung des dort für die Verwendung in reinen Batterieelektrofahrzeugen abgegebenen elektrischen Stroms ist daher nur möglich, wenn ein Schätzwert für die durchschnittlich pro reinem Batterieelektrofahrzeug abgegebene Strommenge bekanntgegeben wurde. Da im Falle der Nutzung von außen aufladbarer Hybridelektrofahrzeuge die tatsächliche elektrische Fahrleistung immer abhängig vom jeweiligen Nutzerverhalten ist und deswegen die Vornahme einer Schätzung in diesen Fällen nicht möglich ist, erfolgt eine Einschränkung des Anrechenbarkeit auf reine Batterieelektrofahrzeuge.

Vom Stromanbieter ist daher nachzuweisen, dass auf den Stromkunden (bzw. in dessen Haushalt lebende Personen) ein bzw. mehrere reine Batterieelektrofahrzeuge zugelassen sind. Die Vorlage einer Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I des reinen Batterie-

elektrofahrzeugs durch den Kunden erfolgt auf freiwilliger Basis. Anstelle einer exakten Messung des Stromverbrauchs wird ein Schätzwert für den jährlichen Stromverbrauch eines reinen Batterieelektrofahrzeugs vom BMUB im Bundesanzeiger bekanntgemacht und für die Quotenanrechnung zugrunde gelegt. Der Schätzwert soll sich am durchschnittlichen Energieverbrauch von reinen Batterieelektrofahrzeugen und der typischen Jahresfahrleistung orientieren, abzüglich der geschätzten über öffentlich zugängliche Ladepunkte abgegebenen Menge elektrischen Stroms. Im Fall von wesentlichen Änderungen gibt das BMUB einen aktualisierten Schätzwert bekannt.

Aufgrund der noch geringen Anzahl von reinen Batterieelektrofahrzeugen ist es angemessen, eine solche Schätzung zu ermöglichen, damit der Aufwand zur Erhebung der Daten durch den Stromanbieter in einem sinnvollen Verhältnis zu den von ihm im Quotenhandel erzielbaren Einnahmen steht. Das Verfahren soll mit steigender Zahl von reinen Batterieelektrofahrzeugen und zunehmend besserem Strommix (d.h. einer höheren Quotenanrechnung pro Energieeinheit Strom) überprüft und ggfs. durch ein genaues Messverfahren ersetzt werden.

## **Zu § 8 (Mitteilung der energetischen Menge)**

### **Zu Absatz 1**

Um eine Überprüfung der Aufzeichnungen zu ermöglichen teilt der Stromanbieter dem Umweltbundesamt die jeweiligen energetischen Mengen des in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb bzw. reinen Batterieelektrofahrzeugen genutzten Stroms mit. Das Umweltbundesamt verlangt stichprobenweise die Vorlage der Unterlagen und prüft ob die Anrechnungsvoraussetzungen erfüllt sind.

Es handelt sich bei der Regelung nicht um eine generelle Meldepflicht für alle Stromanbieter, sondern betrifft lediglich die Fälle, in denen der Stromanbieter eine Anrechnung des zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb entnommenen elektrischen Stroms anstrebt.

### **Zu Absatz 2**

Als Grundlage für den Quotenhandel stellt das Umweltbundesamt dem Stromanbieter Bescheinigungen über die von ihm zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb abgegebene energetische Menge elektrischen Stroms (einschl. der damit verbundenen Treibhausgasemissionen) aus. Auf Antrag des Stromanbieters können auch mehrere Teilbescheinigungen ausgestellt werden.

### **Zu Absatz 3**

Das Umweltbundesamt kann Näheres zum Format und zur Art und Weise der Datenübermittlung im Bundesanzeiger bekanntgeben.

## **Zu § 9 (Nachweis durch den Verpflichteten)**

Quotenverpflichtete reichen im Rahmen der Quotenanmeldung zum Nachweis der zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb abgegebene energetische Menge elektrischen Stroms die vom UBA ausgestellten Bescheinigungen sowie eine Erklärung des Stromanbieters, dass die entsprechenden Strommengen nicht bereits von einem anderen Quotenverpflichteten zur Quotenerfüllung verwendet wurden, ein.

### **Zu Abschnitt 3 (Kraftstoffe fossilen Ursprungs)**

#### **Zu § 10 (Treibhausgasemissionen von fossilen Otto- und Dieselmotorkraftstoffen)**

Anstelle des Basiswerts nach § 37 a Absatz 4 Satz 4 werden für die Berechnung der Treibhausgasemissionen von fossilen Otto- und Dieselmotorkraftstoffen die Werte von 93,3 bzw. 95,1 kg CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Gigajoule angesetzt.

#### **Zu § 11 (Treibhausgasemissionen von weiteren fossilen Kraftstoffen)**

Die Quote kann künftig durch verschiedene nicht-biogene Kraftstoffe erfüllt werden, u.a. komprimiertes Erdgas (CNG) und Flüssiggaskraftstoff (LPG). Das Inverkehrbringen kann als reiner Kraftstoff oder im Rahmen eines Gemischs erfolgen. Sofern es sich um ein Gemisch handelt, erfolgt die Anrechnung anteilig.

Bestimmte allgemeine Regelungen zur Treibhausgasquote gelten für die Anrechnung dieser Kraftstoffe entsprechend. Dazu gehört die Möglichkeit der Übertragung der Verpflichtung auf Dritte. Außerdem bedeutet dies in Bezug auf die Berücksichtigung der erneuerbaren Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs beim Referenzwert, dass die Regelung in § 37a Absatz 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entsprechend anzuwenden ist, d.h. dass für die Berechnung des Referenzwertes wird der (jeweils geltende) Basiswert mit der energetischen Menge des jeweiligen Kraftstoffs sowie dem jeweils geltenden Anpassungsfaktor für die Antriebseffizienz multipliziert. Die Berechnung der energetischen Menge erfolgt auf Basis des unteren Heizwertes. Die Werte werden nach § 37b Absatz 9 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bekanntgegeben. Bis zur nächsten Bekanntmachung bleiben die bislang vom Bundesministerium der Finanzen bekanntgegebenen Werte gültig.

### **Zu Abschnitt 4 (Biokraftstoffe)**

#### **Zu § 12 (Biogenes Flüssiggas)**

Die Treibhausgasquote kann künftig auch durch Inverkehrbringen von biogenem Flüssiggaskraftstoff erfüllt werden. Voraussetzung ist, dass dessen Eigenschaften mindestens den jeweils geltenden Anforderungen für Flüssiggaskraftstoff nach § 7 der 10. BImSchV entsprechen. Flüssiggaskraftstoff, der anteilig aus Biomasse hergestellt wurde, gilt in Höhe dieses Anteils als Biokraftstoff. Die Vorschriften der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung gelten auch für biogenes Flüssiggas, d.h. es ist nur nachhaltiges biogenes Flüssiggas auf die Quote anrechenbar. Auch die für Biokraftstoffe geltenden Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind bei der Anrechnung von biogenem Flüssiggas auf die Treibhausgasquote anzuwenden (z.B. Erfüllung der Treibhausgasquote durch Dritte).

### **Zu Teil 3 (Indirekte Landnutzungsänderungen)**

#### **Zu § 13 (Obergrenze für konventionelle Biokraftstoffe)**

Zur Vermeidung von indirekten Landnutzungsänderungen wird eine Obergrenze für die Anrechnung konventioneller Biokraftstoffe auf die Treibhausgasquote festgelegt.

Hintergrund der Regelung ist die weltweit wachsende Nachfrage nach biogenen Rohstoffen, die teilweise durch eine Erweiterung der Flächen gedeckt wird. Aufgrund der Nachhaltigkeitskriterien dürfen in der EU nur Biokraftstoffe gefördert werden, die aus bereits landwirtschaftlich genutzten Flächen stammen. Nichtsdestoweniger dürfte die auch aufgrund der Förderung von Biokraftstoffen wachsende Nachfrage nach biogenen Rohstoffen zu einem Nettoanstieg der Anbauflächen führen. Studien, die u.a. im Auftrag der Europäi-

schen Kommission durchgeführt wurden, kamen zum Ergebnis, dass damit erhebliche Treibhausgasemissionen verbunden sein können.

Die Höhe der Obergrenze orientiert sich an dem derzeit im Markt befindlichen Anteil dieser Biokraftstoffe. Der Anteil von 6,5 % bezieht sich dabei auf die energetische Menge aller fossiler Otto- und Dieselmotorkraftstoffe zuzüglich aller zur Erfüllung der Treibhausgasquote eingesetzter Kraftstoffe. Die Obergrenze wird analog dem europäischen Recht als energetischer Anteil festgelegt.

Die staatliche Förderung eines Anstiegs dieses Anteils ist aufgrund des Vorsorgeprinzips soweit wie möglich zu vermeiden. Die Verordnung verbietet hingegen nicht das Inverkehrbringen dieser Kraftstoffe in Deutschland, solange auf eine Anrechnung auf die Treibhausgasquote verzichtet wird.

Für die Anwendung der Regel ist es unerheblich, ob die zur Quotenerfüllung eingesetzten Biokraftstoffe oder sonstigen berücksichtigungsfähigen Kraftstoffe vom Quotenverpflichteten selbst oder durch Dritte in Verkehr gebracht wurden.

## **Zu § 14 (Mindestanteil fortschrittlicher Kraftstoffe)**

### **Zu Absatz 1**

Mit der Regelung in § 12 wird eine energetische Unterquote für fortschrittliche Kraftstoffe eingeführt. Die Unterquote steigt von 0,05 % im Jahr 2020 schrittweise auf 0,5 % im Jahr 2025 an. Die Unterquote wird – wie die Obergrenze – analog dem europäischen Recht als energetischer Anteil festgelegt.

Da die Kraftstoffe derzeit noch in geringen Mengen am Markt verfügbar sind, werden kleine Unternehmen in den Anfangsjahren von der Verpflichtung ausgenommen, da diese Unternehmen von Verfügbarkeitsproblemen stärker betroffen sind und einen schlechteren Zugang zu den Kraftstoffen hätten als Quotenverpflichtete, die größere Mengen Kraftstoffe abnehmen und in Verkehr bringen.

Die Ausnahme für kleinere Unternehmen wird parallel zum Anstieg der Unterquote schrittweise zurückgefahren, da davon auszugehen ist, dass sich die Verfügbarkeit der auf die Unterquote anrechenbaren Kraftstoffe durch die mit der Unterquote (sowie den im Zuge der Richtlinienumsetzung erwarteten Regelungen in anderen Mitgliedstaaten) geschaffene Investitionssicherheit verbessert. Ab dem Jahr 2025 ist die Unterquote von allen Quotenverpflichteten zu erfüllen.

### **Zu Absatz 2**

Der Mindestanteil bezieht sich auf die energetische Menge der bei der Berechnung des Referenzwertes zu berücksichtigenden Kraftstoffe sowie der sonstigen zur Erfüllung der Unterquote in Verkehr gebrachten (oder als in Verkehr gebracht geltenden) fortschrittlichen Kraftstoffe.

### **Zu Absatz 3**

Hinsichtlich der Anrechnungsmodalitäten (Höhe der Ausgleichsabgabe, Übertragung von Übererfüllungen, Erfüllung durch Dritte, etc.) gelten die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes analog.

## **Zu § 15 (Nachweis der Einhaltung der Regelungen zu indirekten Landnutzungsänderungen)**

Der Nachweis der Einhaltung der Obergrenze sowie der Unterquote wird durch Vorlage der Nachhaltigkeitsnachweise der Biokraftstoffe bei der Quotenanmeldung geführt. Für die einzelnen Biomasse-Codes in der elektronischen Datenbank der BLE erfolgt eine Einordnung, ob die Biomasse als konventioneller oder fortschrittlicher Biokraftstoff einzustufen ist.

## **Zu Teil 4 (Berichtspflichten)**

### **Zu § 16 (Berichte über in Verkehr gebrachte Kraftstoffe und Energieerzeugnisse)**

#### **Zu Absatz 1**

Berichte nach § 37f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind dem Umweltbundesamt jährlich bis zum 31. März vorzulegen. Der Berichtszeitraum umfasst das vorangegangene Verpflichtungsjahr.

#### **Zu Absatz 2**

Das Umweltbundesamt kann Näheres zum Format und zur Art und Weise der Datenübermittlung im Bundesanzeiger bekanntgeben.

#### **Zu Absatz 3**

Das Hauptzollamt Frankfurt (Oder) übermittelt dem Umweltbundesamt auf Ersuchen regelmäßig eine Liste der Verpflichteten, d.h. der Unternehmen, die einen Bericht vorlegen müssen, da das Umweltbundesamt nicht über eigene Informationen darüber verfügt, welche Unternehmen Kraftstoffe in Verkehr bringen.

### **Zu § 17 (Angabe des Ursprungs)**

#### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 regelt die Berichterstattung des Ursprungs von Kraftstoffen. Als Ursprung definiert Richtlinie (EU) 2015/652 die dort in Anhang I Teil 2 Ziffer 7 festgelegten Handelsnamen der für die Herstellung der Kraftstoffe eingesetzten Rohstoffe. Sofern die in Satz 1 und 2 genannten Voraussetzungen nicht zutreffend sind, kann angegeben werden, dass der Ursprung nicht bekannt ist.

#### **Zu Absatz 2**

Im Fall von Biokraftstoffen ist der Herstellungsweg als Ursprung anzugeben. Diese Angabe kann dem Nachhaltigkeitsnachweis entnommen werden.

#### **Zu Absatz 3**

Im Fall des Einsatzes mehrerer Rohstoffe ist die Menge des Endprodukts in Tonnen für jeden Rohstoff anzugeben.

#### **Zu Absatz 4**

Die für die Berichterstattung zugrundezulegenden Handelsnamen sind Anhang I Teil 2 Ziffer 7 der Richtlinie (EU) 2015/652 zu entnehmen.

### **Zu § 18 (Angabe des Erwerbssortes)**

Verpflichtete müssen gemäß § 37f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch den Erwerbssort des Kraftstoffs mitteilen. Als Erwerbssort gilt das Land und der Name der Verarbeitungsanlage, in der die letzte wesentliche Be- oder Verarbeitung stattgefunden hat. Falls der Erwerbssort dem Verpflichteten nicht bekannt ist, kann er dies im Rahmen der Berichterstattung angeben.

### **Zu § 19 (Sonderregelungen für kleine und mittlere Unternehmen)**

Kleine und mittlere Unternehmen im Sinne der Definition der Europäischen Kommission müssen für Ursprung und Erwerbssort der Kraftstoffe jeweils nur angeben, ob es sich um die EU oder um ein Drittland handelt.

### **Zu Teil 5 (Zuständigkeit)**

#### **Zu § 20 (Zuständige Stellen)**

Die Vorschrift regelt die Aufteilung der Zuständigkeiten für den Vollzug der Regelung zwischen dem Umweltbundesamt und dem Hauptzollamt Frankfurt (Oder).

### **Zu Teil 6 (Übergangs- und Schlussbestimmungen)**

#### **Zu § 21 (Übergangsbestimmung)**

Die Vorschrift enthält Übergangsbestimmungen.

#### **Zu § 22 (Inkrafttreten)**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

### **Zu Anlage 1 (Rohstoffe für die Herstellung von Biokraftstoffen nach § 2 Absatz 6 Nummer 1)**

Biokraftstoffe sind auf die Unterquote anrechenbar, sofern sie aus den in Anlage 1 aufgelisteten Rohstoffen hergestellt wurden. Im Fall von Zweigen, Blättern, Nadeln und Baumspitzen ist eine Anrechnung auf die Unterquote nicht möglich, um ökologische Risiken (wie bspw. die Auswirkungen auf den Nährstoffhaushalt) zu vermeiden.

### **Zu Anlage 2 (Treibhausgasemissionen fossiler Kraftstoffe)**

Anlage 2 enthält die spezifischen Treibhausgasemissionen verschiedener fossiler Kraftstoffe, die künftig auf die Quote anrechenbar sind. Dabei handelt es sich im Fall von Wasserstoff nicht um strombasierte Kraftstoffe. Die strombasierten Kraftstoffe sind in der 37. BImSchV geregelt.

### **Zu Anlage 3 (Anpassungsfaktoren für die Antriebseffizienz)**

Aufgrund der höheren Antriebseffizienz von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb gegenüber von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ist die Nutzung eines entsprechenden Anpassungsfaktors für die Antriebseffizienz erforderlich.

Dokumentenname	07_VO 38. BlmSchV_korr.doc
Ersteller	BMUB
Stand	17.11.2017 12:01