

## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil**

#### **Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:**

Der vorliegende Entwurf setzt die die Kraftstoffverordnung 2012 betreffenden Inhalte der Anforderungen der Richtlinien (EU) 2018/2001 in nationales Recht um.

Mit der Umsetzung von Teilen der Richtlinie (EU) 2018/2001 werden die Zielvorgaben zum Einsatz von erneuerbarer Energie im Verkehr Straßenverkehr umgesetzt. Wichtiges Element dabei ist die Forcierung der Anrechenbarkeit des erneuerbaren Anteils von elektrischem Strom, dessen vermehrte Verwendung durch die vierfache Anrechnung auf die entsprechenden Ziele besonders attraktiv gestaltet wird. Selbiges Prinzip, eine vierfache Anrechnung, wird auch für flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs wie zum Beispiel Wasserstoff, eingeführt.

Gleichzeitig wird die Anrechenbarkeit von Upstream-Emissions-Reduktionen mit dem Berichtsjahr 2023 eingeschränkt und endet mit dem Berichtsjahr 2024, da diese Emissionen nicht auf die österreichische Treibhausgasbilanz anrechenbar sind und bisher die Anrechenbarkeit von Projekten möglich ist, die ab dem Jahr 2011 realisiert wurden und somit zur aktuellen Treibhausgasreduktion keinen Beitrag leisten können.

Um eine möglichst einfach nachvollziehbare Zieldefinition zu erreichen wird nur mehr das Ziel zur Minderung der Treibhausgasemissionen kontinuierlich bis 2030 angehoben und das analoge Gesamtziel zum Einsatz von erneuerbarer Energie im Straßenverkehr gestrichen. Die Fokussierung auf das Ziel zur Minderung der Treibhausgasemissionen soll damit direkt die für die österreichische Klimabilanz notwendigen Emissionsreduktionen in Österreich sicherzustellen und gleichzeitig mehr Flexibilität für die Zielerreichung ermöglichen. Durch eine Anhebung der Sanktionen in Form der Ausgleichsbeträge auf das Niveau der Nachbarstaaten beim Nichterreichen dieses Ziels, soll die Einhaltung der Ziele weitgehend sichergestellt werden. Gleichzeitig wird durch ausreichend hohe Ausgleichsbeträge sichergestellt, dass verpflichtete Unternehmen die notwendig langfristige Planungssicherheit bekommen, um Investitionen in Maßnahmen für den Klimaschutz und damit zur Absenkung der Treibhausgasintensität zu tätigen.

Zudem wird eine Zweckbindung für eingehobene Ausgleichsbeträge normiert: Zukünftig werden diese Beträge zweckentsprechend für Projekte zur Minderung von Treibhausgasemissionen im Mobilitätsbereich sowie zur Kontrolle der Bestimmungen dieser Verordnung genutzt.

Darüber hinaus werden in der Novelle redaktionelle Anpassungen vorgenommen.

Die Fokussierung auf das Ziel zur Minderung der Treibhausgasemissionen soll einerseits dazu führen, dass die Effizienz der eingesetzten Biokraftstoffe in Form ihrer spezifischen Einsparung von Treibhausgasemissionen steigt und somit vermehrt fortschrittliche Biokraftstoffe und Biokraftstoffe aus Abfällen und Reststoffen eingesetzt werden, was zu einer Verringerung des Einsatzes von Biomasse führt, die für Nahrungs- und Futtermittel verwendet werden können. Andererseits soll der Anteil von elektrischem Strom für E-Fahrzeuge als auch Wasserstoff eine attraktive Möglichkeit als Beitrag zur Zielerreichung darstellen und somit einen Anreiz zum Ausbau von Lade- und Betankungsinfrastruktur schaffen.

#### **Kompetenzgrundlage:**

§§ 11 Abs. 3 und 26a Abs. 2 lit. c und Abs. 3a des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl. I Nr. 267/1967, idF BGBl. I Nr. 134/2020 sowie Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG. („Kraftfahrwesen“)

#### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Z 2 (§ 2):**

Die Begriffsbestimmungen werden gemäß den Anforderungen der Richtlinien (EU) 2018/2001 ergänzt, neu angeordnet und aktualisiert.

In Z 25 wird die Definition der Substitutionsverpflichtete oder des Substitutionsverpflichteten um die Definition der Abgabenschuldnerin oder des Abgabenschuldners für gasförmige fossile Kraftstoffe

ergänzt. Die Abgabenschuldnerin oder der Abgabenschuldner ist der Lieferant oder die Lieferantin des Erdgases und somit der Betreiber oder die Betreiberin der Tankstelle.

Z 36 unterscheidet für Begünstigte drei Fälle:

Lit. a: Öffentlich zugängliche Ladepunkte: Das sind Ladepunkte entsprechend der Definition und den Regelungen des Bundesgesetzes zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe (BGBl. I Nr. 38/2018, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 150/2021).

Ist bei mehreren Betreibern einer Ladestelle mit unterschiedlichen Rollen die Hauptverantwortung nicht eindeutig, so ist die begünstigte oder der Begünstigte zwischen den Betreibern vertraglich festzulegen.

Lit b: Nicht öffentliche Ladepunkte: Das sind Ladepunkte bei privaten Haushalten und bei Unternehmen, bei denen eine nachweisliche Zuordnung von elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen durch den Zulassungsschein erfolgen kann und bei denen im Fall von unternehmenseigenen Ladestellen keine Kundinnen und Kunden ihr E-Fahrzeug laden können, beispielsweise Fuhrparks von Unternehmen mit einer oder mehreren Ladestellen an einem oder mehreren Standorten. Unter diese Kategorie fallen auch nicht schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel wie O-Busse oder rein batteriebetriebene E-Busse.

Lit. c: Halböffentliche Ladepunkte: Das sind nicht öffentlich zugängliche Ladepunkte bei Unternehmen, bei denen keine nachweisliche Zuordnung von elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen möglich ist, beispielsweise Hotels mit Ladestellen für die Fahrzeuge ihrer Kundinnen und Kunden.

In allen Fällen, in welchen die Menge des geladenen Stroms gemessen wird, muss dies am Ladepunkt und nicht am Fahrzeug erfolgen.

**Zu Z 3 (§ 3 Abs. 1):**

Das Ausgabedatum der ÖNORM wurde aktualisiert.

**Zu Z 4 (§ 3 Abs. 2):**

Abs. 2 entfällt, da die Vorgaben mit dem Jahr 2020 endeten.

**Zu Z 5 (§ 5 Abs. 1):**

In § 5 Abs. 1 wird das Gesamtziel für die Substitution gestrichen, und nur noch ein Ziel gemäß § 7 zur Minderung der Treibhausgasemissionen weitergeführt.

§ 5 Abs. 1 und 2 regeln die Substitution von Diesel und Benzin durch Biokraftstoffe und Biomethan: Die Ziele bleiben unverändert, einzig die Bezugsgröße der fossilen Kraftstoffe wird um etwaige in Verkehr gebrachten Mengen an nicht nachhaltigen Biokraftstoffen und Biomethan erweitert.

**Zu Z 6, 7 und 8 (§ 6):**

In § 6 werden die Ziele für fortschrittliche Biokraftstoffe aus der Richtlinie (EU) 2018/2001 übernommen. Weiters entfällt die Möglichkeit dieses Ziel per Antrag zu reduzieren, da diese Möglichkeit in der EU-Richtlinie nicht mehr vorgesehen ist, die Ziele somit verpflichtend einzuhalten sind.

**Zu Z 9 (§ 7):**

In § 7 wird das Treibhausgasreduktionsziel bis 2030 kontinuierlich angehoben. Der Beitrag des erneuerbaren Anteils von elektrischem Strom, der von E-Fahrzeugen geladen wird sowie die Menge an flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs der in Straßenfahrzeugen eingesetzt wird, wird jeweils mit dem Faktor vier multipliziert.

**Zu Z 10 (§ 7a Abs. 1):**

Aufgrund der steigenden Ziele stellt die gänzliche physische Erfüllung der Ziele die Verpflichteten vor Herausforderungen. Daher wird der notwendige Anteil der selbst durch die Verpflichteten erfüllt werden muss, auf mindestens 51% gesenkt. Dies wird durch den Begriff „überwiegend“ dargestellt.

**Zu Z 11 (§ 7a Abs. 6):**

Die Frist zur Übertragung der Erfüllung von Verpflichtungen auf Dritte ab dem Berichtsjahr 2022 wird angepasst.

**Zu Z 12 (§ 7a Abs. 8):**

Abs. 8 ermöglicht den Übertrag von Mengen an verminderten Treibhausgasemissionen zur Erfüllung des Ziels gemäß § 7 und/oder energetischen Mengen zur Erfüllung der Ziele gemäß § 6 in das darauffolgende Berichtsjahr. Voraussetzung für eine Übertragbarkeit ist die Bestätigung der Erfüllung des entsprechenden Ziels im Verpflichtungsjahr gemäß § 20, und dass die über die Zielverpflichtung hinausgehenden Mengen an verminderten Emissionen und/oder in Verkehr gebrachten energetischen

Mengen nicht gemäß Abs. 6 von Dritten oder auf Dritte übertragen wurden und von den Verpflichteten selbst in Verkehr gebracht wurden.

Die Menge an verminderten Emissionen und/oder energetischen Mengen an fortschrittlichen Biokraftstoffen werden in eNa automatisch in das nächste Berichtsjahr übertragen und auf das entsprechende Ziel angerechnet. Die Übertragung kann jährlich bis ins Berichtsjahr 2029 erfolgen. Im Berichtsjahr 2030 müssen die Ziele im Jahr selbst erreicht werden, da die EU-Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der erneuerbaren Energie keine derartige Übertragungsmöglichkeit vorsieht und die Zielerreichung für 2030 an die EU Kommission berichtet werden muss, die durch Übertragungen aus dem Vorjahr real niedriger liegen könnte als die Zielvorgabe auf EU Ebene.

**Zu Z 14 (§ 8 Abs. 1 bis Abs. 5):**

Der Text wird entsprechend den Definitionen der Richtlinie (EU) 2018/2001 angepasst.

**Zu Z 15 (§ 8 Abs. 7 bis 9):**

In § 8 Abs. 8 werden die Bedingungen zur Anrechenbarkeit von erneuerbare Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs aus der Richtlinie (EU) 2018/2001 übernommen.

Mit den Vorgaben in § 8 Abs. 9 wird die Anrechenbarkeit von Upstream- Emissions-Reduktionen (UER) ab dem Berichtsjahr 2023 auf 1% des Ziels gemäß § 7 beschränkt und endet mit dem Berichtsjahr 2024. Die Hauptgründe für das Ende der Anrechenbarkeit von UER liegen darin, dass die eingesparten Emissionen nicht zur österreichischen Treibhausgasbilanz gezählt werden können, die Prüfung und Kontrolle dieser Projekte durch die fehlende EU-weite harmonisierte Umsetzung aufgrund des Fehlens klarer Vorgaben nicht im Detail möglich ist und deshalb Betrug nicht ausgeschlossen werden kann. Zudem war die Anrechenbarkeit von Projekten möglich, die ab dem Jahr 2011 realisiert wurden und somit zur aktuellen Treibhausgasreduktion keinen Beitrag leisten können. Zusätzlich bietet sich durch den vermehrten Einsatz von elektrischem Strom für E-Fahrzeuge sowie von flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs für die verpflichteten Unternehmen eine immer größer werdende Möglichkeit, sich aus diesem Titel eingesparten Emissionen für die Ziele des § 7 anrechnen lassen zu können.

**Zu Z 16 (§ 9):**

In Abs. 1 wird eine Bestimmung betreffend die Anforderungen für verschiedenen Lieferungen von Ausgangsstoffen zur Produktion von Biokraftstoffen und Biomethan aus der Richtlinie (EU) 2018/2001 übernommen. In Abs. 3 wird eine Bestimmung der Verordnung (EU) 2022/996 übernommen.

**Zu Z 17 und Z 18 (§ 10):**

In Abs. 2 wird eine Bestimmung betreffend die Anforderungen an die Massenbilanz für die Verarbeitung von verschiedenen Ausgangsstoffen zur Produktion von Biokraftstoffen und Biomethan aus der Richtlinie (EU) 2018/2001 übernommen.

**Zu Z 19 (§ 11):**

Nach Abs. 2 können nur Antragsberechtigte für Strommengen (§ 2 Z 37) den Antrag zur Anrechnung dieser Strommengen bei der Umweltbundesamt GmbH stellen. Dafür muss gemäß § 14 eine gültige Registrierung vorliegen. Es müssen im Berichtsjahr mindestens 100.000 kWh zur Anrechnung gebracht werden.

Abs. 3 regelt, dass Begünstigte (§ 2 Z 36) per Vertrag für ein Jahr Strommengen, die sie an elektrisch betriebene Fahrzeuge abgeben, zum Zwecke der Einreichung an die Antragsberechtigten übertragen können. In Abs. 4 wird festgelegt welche Informationen die Antragsberechtigten von den Begünstigten einfordern müssen.

Abs. 5 regelt, dass die für die Einreichung der Strommengen wesentlichen Daten wie z.B. die Kopien der Zulassungsscheine, Verträge, Dokumente die den Standort der Ladestelle lokalisieren oder die eindeutig nachvollziehbaren Aufzeichnungen der Messdaten von den Antragsberechtigten in einer Datenbank für die Dauer von drei Jahren aufbewahrt und im Falle einer Kontrolle für die Kontrolleure zugänglich gemacht werden müssen.

In Abs. 6 werden die Regelungen zur Berechnung des erneuerbaren Anteils am elektrischem Strom aus der Richtlinie (EU) 2018/2001 übernommen.

Abs. 7 legt fest, unter welchen Bedingungen eine vollständige Anrechnung des erneuerbaren Anteils von Strom möglich ist. Wesentlich ist, dass die Ladeeinrichtung in diesem Fall keine Verbindung an das öffentliche Stromnetz aufweisen darf.

Abs. 7 gibt die Daten vor, die im Rahmen der Einreichung nach dem von der Umweltbundesamt GmbH veröffentlichten Muster an die Umweltbundesamt GmbH zu übermitteln (Abs. 8) sind.

Die öffentlich zugänglichen Ladepunkte sind dabei durch die nach Z 1 in Form der Ladenstellenummer (lit. a) und der Adresse (lit. b) übermittelten Daten identifizierbar.

Die Übermittlung des Zeitraums, in dem die Strommenge entnommen wurde (lit. c), dient der eindeutigen Zuordenbarkeit von geladenen Strommengen zu Ladestellen, die unterjährig an einen anderen Standort versetzt werden, wobei der Zeitraum in der Regel ein Berichtsjahr umfasst.

Gemäß lit. d sollen die am Ladepunkt und nicht am Fahrzeug gemessenen abgegebenen Strommengen übermittelt werden.

Die Übermittlung der erforderlichen Daten für nicht-öffentliche Ladepunkten wird in Z 2 geregelt.

Neben der Fahrzeugidentifikationsnummer (lit. a) und der der Adresse des Ladepunktes (lit. b) ist auch der Zeitraum, in dem die eingereichte Strommenge an elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge abgegeben wurde anzugeben, um bei Um- oder Abmeldung des Fahrzeugs Doppel- oder ungerechtfertigte Anrechnung von Strom in Form von Pauschalen hintanzuhalten.

Im Gegensatz zur Übermittlung von nachweislich gemessenen Strommengen (lit. c) wird für Strommengen, die nicht gemessen werden können, für vollelektrisch betriebene Fahrzeuge eine Pauschale von 1.500 kWh oder bei Strom für die Ladung von E-Fahrzeugen, der weniger als ein volles Jahr zur Anrechnung gebracht werden soll, der aliquote Anteil angenommen.

Die Übermittlung der erforderlichen Daten für halb-öffentliche Ladepunkten wird in Z 3 geregelt. Durch die Übermittlung der Daten gemäß lit. a und lit. b soll der Standort der Ladestelle lokalisierbar werden, Daten für lit. c und lit. d werden aus demselben Grund wie für nicht-öffentliche Ladestellen abgefragt.

Z 4 regelt die Form der Dateneingabe bei der Umweltbundesamt GmbH, Z 5 legt die Bedingungen für die Anrechenbarkeit des vollständigen erneuerbaren Anteils von Strom fest.

Abs. 9 regelt die Prüfung und Verarbeitung der Daten durch die Umweltbundesamt GmbH und die Anrechnung der Strommengen auf die Ziele der Verordnung, Abs. 10 die begründete Ablehnung eines Antrags per Bescheid.

#### **Zu Z 20 (§ 12):**

In § 12 Abs. 3 Z. 3 werden die notwendigen Mindesteinsparungen an THG Emissionen für Anlagen, die den Betrieb ab dem 1. Januar 2021 aufgenommen haben, entsprechend der Richtlinie (EU) 2018/2001 übernommen.

#### **Zu Z 26 (§ 13 Abs. 8 lit. h):**

Im § 13 Abs. 8 lit. h werden Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2018/2001 betreffend eine entsprechende Information im Falle, dass bei der Produktion von Biokraftstoffen und/oder Biomethan eine Förderung gewährt wurde, in den Nachhaltigkeitsnachweis aufgenommen.

#### **Zu Z 29 (§ 14 Abs. 6 bis 8):**

Mit der neuen Bestimmung in § 14 Abs. 6 wird mit einer Übergangsfrist von einem Jahr sichergestellt, dass alle Firmen, die mit nachhaltigen Biokraftstoffen handeln, durch ein freiwilliges System zertifiziert sein müssen.

Mit der gegenständlichen Novelle ist geplant, die Abwicklung der anrechenbaren Strommengen ebenfalls über das System e1Na durchzuführen. Die Ergänzung in § 14 Abs. 6a legt fest, dass sich die Antragsberechtigten bis 31. Jänner registrieren, um eine rechtzeitige kurze Schulung für die Dateneingabe in e1Na zu ermöglichen und somit die Unternehmen in weitere Folge für die Dateneingabe bis 31. März genügend Zeit zur Verfügung zu haben. Der verpflichtende Nachweis über den Betrieb mindestens eines öffentlichen oder halb-öffentlichen Ladepunktes soll die Zielsetzung zur bestmöglichen Förderung des Ladeinfrastrukturausbaus unterstreichen.

Die neuen Bestimmungen in § 14 Abs. 7 basieren auf einer Bestimmung der Richtlinie (EU) 2018/2001, die die Mitgliedstaaten verpflichtet, zukünftig Zertifizierungsstellen zu kontrollieren. Um derartige Kontrollen durchführen zu können, bedarf es vorab einer Registrierung der entsprechenden Zertifizierungsstellen bei der Umweltbundesamt GmbH.

#### **Zu Z 33 und 34 (§ 18 Abs. 3 Z 3-5):**

In § 18 Abs. 3 Z 4 und Z 5 werden die bestehenden Bestimmungen zur Kontrollmöglichkeit der Anrechnungsvoraussetzungen von Antragsberechtigten (§ 2 Z 37) und der Arbeitsweise der Zertifizierungsstellen (§ 2 Z 39) ergänzt.

**Zu Z 36 (§ 18 Abs. 5):**

In Abs. 5 wird das Verfahren zur Aberkennung von Rechten der Betroffenen nach der Kraftstoffverordnung 2012 normiert. Damit wird insbesondere der Entzug der Registrierung nach § 18 Abs. 3 Z 4 und Z 5 angedacht. Dabei wird auch klargestellt, dass ein solcher Entzug bescheidmäßig vorzusehen ist und Rechtsmittel daher möglich sind.

**Zu Z 39 (§ 19 Abs. 3 und 44):**

In § 19 Abs. 4 wurde der CO<sub>2</sub> Referenzwert auf den aktuellen Wert aus der Richtlinie (EU) 2018/2001 von 94 angepasst.

**Zu Z 46 (§ 19b Abs. 1):**

In Abs. 1 werden mehrere redaktionelle Änderungen vorgenommen.

**Zu Z 47 (§ 19b Abs. 2 Z 2):**

Hierbei handelt es sich um eine Klarstellung, dass Unterlagen nur in deutscher Sprache beurteilt werden können.

**Zu Z 50 (§ 19b Abs. 6):**

Allenfalls zur Prüfung durch die Umweltbundesamt GmbH förderliche, eingeforderte Unterlagen haben ebenfalls in deutscher Sprache zur Verfügung gestellt werden.

**Zu Z 53 (§ 20 Abs. 4):**

Im § 20 Abs. 4 werden Fristen betreffend die Meldung ab dem Berichtsjahr 2023 angepasst

**Zu Z 54-56 (§ 21):**

Die Tätigkeiten, für die von der Umweltbundesamt GmbH Kostenersatz eingehoben werden kann, werden den aktuell durchzuführenden Tätigkeiten angepasst.

**Zu Z 57 (§ 22 Abs. 1 und 2):**

In § 22 werden die Regelungen zu den Ausgleichsbeträgen vereinheitlicht und angepasst.

Für das Ziel der fortschrittlichen Biokraftstoffe, wird der Ausgleichsbetrag demnach auf 43 Euro pro Gigajoule angepasst, ebenso wurde der Ausgleichsbetrag für die Substitution von Dieselmotoren auf das gleiche Niveau angehoben, da durch den in der jüngsten Vergangenheit im Vergleich mit Biodiesel niedrigen Preis von fossilem Diesel zum Teil nicht mehr genügend Anreiz für die Substitution von fossilem Diesel gegeben war.

Die Anhebung des Ausgleichsbetrags für die Zielerreichung nach § 7 richtet sich nach den in den Nachbarstaaten geltenden Niveaus. So liegen die Sanktionshöhen in den Nachbarstaaten bei rund 400 bis 600 EUR pro nicht eingesparter Tonne CO<sub>2</sub>. Damit wird insbesondere auch sichergestellt, dass verpflichtete Unternehmen die notwendig langfristige Planungssicherheit bekommen, um Investitionen in Maßnahmen für den Klimaschutz und damit zur Absenkung der Treibhausgasintensität zu tätigen.

Bei den vorgenommenen Zielsetzungen der §§ 5 6 und 7 wurde darauf Bedacht genommen, dass die Zielvorgaben unter realen Bedingungen erreichbar sind und möglichst keine Ausgleichsbeträge anfallen sollten.

**Zu Z 57 (§ 22 Abs. 4):**

Sollte es dennoch zur Zahlung von Ausgleichsbeträgen nach § 22 Abs. 1 oder 2 kommen, so werden diese entsprechend dem Abs. 4 für Klimaschutzprojekte zweckgewidmet, insbesondere für Projekte zur Minderung von Treibhausgasemissionen, die auch verpflichteten Unternehmen zugutekommen. Zudem gibt es die Möglichkeit, die Mittel für Ressourcen zu verwenden, die zur Kontrolle der Bestimmungen dieser Verordnung notwendig sind.