

Vorblatt

Ziel(e)

- Ziel zum Einsatzes von erneuerbarer Energie im Straßenverkehr
- Ziel zur Minderung der Treibhausgasemissionen
- Steigerung der anrechenbaren Strommengen im Straßenverkehr für die Ziele der Kraftstoffverordnung

Das aus klimapolitischer Sicht oberstes Ziel im Verkehrsbereich besteht in der Sicherstellung des Beitrags zur Einsparung von Treibhausgasemissionen durch den Straßenverkehr. Mit der Steigerung des Ziels zum Einsatz von erneuerbarer Energie sowie des Ziels zur Minderung der Treibhausgasemissionen wird neben der nationalen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2001/2018 ein wichtiger Beitrag auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Verkehrs geleistet.

Nachdem ein möglichst rascher Hochlauf der E-Mobilität vor allem mittel- und langfristig die größtmöglichen Einsparungen von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor sichert, besteht ein Ziel der Novelle, die Nutzung von erneuerbarem Strom für E-Fahrzeuge als auch für Wasserstoff als Beitrag zu den Zielsetzungen so attraktiv wie möglich zu gestalten und somit den Ausbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur bestmöglich zu unterstützen.

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Schaffung von Investitions- und Planungssicherheit durch langfristige Zielsetzungen zur Minderung der Treibhausgasemissionen und durch finanzielle Anreize zur Zieleinhaltung aufgrund der Erhöhung von Ausgleichsbeträgen auf internationales Vergleichsniveau
- Schaffung von Investitions- und Planungssicherheit durch langfristige Zielsetzungen zur Erhöhung der Substitution von fortschrittlichen Biokraftstoffen
- Anreiz zum vermehrten Einsatz von erneuerbarem Strom als Beitrag zur Erreichung der Ziele in der Kraftstoffverordnung

In der Novelle werden die bestehenden Ziele für den Einsatz von erneuerbarer Energie – das Substitutionsziel – sowie das Ziel zur Minderung der Treibhausgasemissionen erhöht. Daneben wird durch eine Vierfachanrechnung des Beitrags von erneuerbarem Strom auf die Ziele ein positiver Anreiz für dessen Anrechenbarkeit geschaffen.

Wesentliche Auswirkungen

Die Erhöhung der entsprechenden Ziele in der Kraftstoffverordnung führen zu einem Anstieg der Substitution fossiler Kraftstoffe durch erneuerbare Energie sowie einer Reduktion des Ausstoßes von Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr.

Aus der gegenständlichen Maßnahme ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger

Auswirkungen auf Unternehmen:

Durch die Erhöhung der Ziele zum Einsatz von erneuerbarer Energie und der Minderung der Treibhausgasemissionen ist zu erwarten, dass durch den höheren Produktpreis für biogenen Kraftstoffen für die verpflichtete Mineralölunternehmen die Kosten für das Inverkehrbringen von Kraftstoffen steigen

werden. In der geplanten Verordnung können jedoch beide Ziele durch eine Vielzahl an Kombinationen aus dem Einsatz von unterschiedlichen biogenen Kraftstoffen und/oder erneuerbarem Strom erfüllt werden.

Nachdem die Preise zwischen einzelnen Biokraftstoffen stark variieren aber auch je nach Herstellungsart und Ausgangsstoff durch unterschiedliche Treibhausgaseinsparungspotentiale auch für denselben Biokraftstoff stark unterschiedlich sein können, ist eine genaue Aussage zur Höhe der zusätzlichen Kosten nicht möglich. Verpflichtete Unternehmen sind Inverkehrbringer von Kraftstoffen und als solche große Mineralölunternehmen. Darunter sind keine KMUs betroffen.

Auswirkungen auf die Umwelt:

Durch die Erhöhung der Ziele zum Einsatz von erneuerbarer Energie und der Minderung der Treibhausgasemissionen wird sichergestellt, dass das übergeordnete Ziel der Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehr sichergestellt wird.

Nachdem in der Kraftstoffverordnung beide Ziele durch eine Vielzahl an Kombinationen aus dem Einsatz von unterschiedlichen biogenen Kraftstoffen und/oder erneuerbarem Strom erfüllt werden können und diese Biokraftstoffe bzw. der eingesetzte Strom unterschiedliche Mengen an Treibhausgasemissionen einsparen, ist die absolute Menge der Emissionseinsparung nicht exakt vorhersehbar.

Insgesamt ist nach Hochrechnungen der erwarteten eingesetzten Biokraftstoff- und Strommengen im Jahr 2030 von einer Einsparung an Treibhausgasemissionen von über 2,5 Millionen Tonnen CO₂ auszugehen, wobei 2030 etwa drei Viertel der dann zusätzlich seit Inkrafttreten der Novelle eingesparten Emissionen aus der erwartenden Zunahme der E-Mobilität stammt, die nicht unmittelbar durch die Ziele der Kraftstoffverordnung bedingt ist.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Das Vorhaben dient der teilweisen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen, ABl. Nr. L 328 vom 21.12.2018

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Datenschutz-Folgenabschätzung gem. Art 35 EU-Datenschutz-Grundverordnung:

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die Kraftstoffverordnung 2012 geändert wird

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
 Vorhabensart: Verordnung
 Laufendes Finanzjahr: 2022
 Inkrafttreten/ Wirksamwerden: 2023

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel "Reduktion der Treibhausgasemissionen und Realisierung eines nachhaltigen wettbewerbsfähigen Energiesystems durch Steigerung des Einsatzes von Erneuerbaren Energien, Steigerung der Energieeffizienz und durch Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit" der Untergliederung 43 Klima, Umwelt und Energie im Bundesvoranschlag des Jahres 2022 bei.

Problemanalyse

Problemdefinition

Die Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen ist nationalrechtlich umzusetzen. Für den Anwendungsbereich der Kraftstoffverordnung 2012 gilt es, bis 2030 mindestens 14% des Endenergieverbrauchs im Verkehr durch erneuerbare Energie zu decken.

Ein wichtigstes Ziel auf dem Weg zur Klimaneutralität 2040 ist den Ausstoß von Treibhausgasen im Verkehrssektor möglichst rasch abzusenken. Dabei ergeben sich zwei Stoßrichtungen. Einerseits kurz- und mittelfristig durch den Einsatz von Biokraftstoffen herkömmliche fossile Kraftstoffe zu substituieren und andererseits mittel- bis langfristig die Umstellung der Fahrzeugflotte auf effiziente und emissionsfreie Elektromobilität sicherzustellen.

Mit der Kraftstoffverordnung können Maßnahmen für den Bereich des Einsatzes von Kraftstoffen im Straßenverkehr gesetzt werden und somit ein wichtiger Beitrag für die Dekarbonisierung des gesamten Verkehrssektors geleistet werden.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Ohne für den Bereich des Straßenverkehrs verpflichtende Maßnahmen zum Einsatz von erneuerbarer Energie und der Reduktion von Treibhausgasemissionen zu setzen, würden weiterhin fast ausschließlich fossile Kraftstoffe im Straßenverkehr eingesetzt werden. Dies würde zu einer Verfehlung der gesteckten Ziele Österreichs im Klimaschutz bzw. einem Verfehlen der vorgegebenen EU Ziele führen, mit allen negativen klimapolitischen Auswirkungen.

Nachdem die Erhöhung der Ziele durch die Richtlinien (EU) 2018/2001 verpflichtend für alle Mitgliedsstaaten vorgegeben ist gibt es zur Umsetzung keine Alternative.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2025

Evaluierungsunterlagen und -methode: Am 14.7.2021 wurde im Rahmen des Fit for 55-Pakets der Europäischen Kommission der Entwurf einer Neufassung der erneuerbaren Energie-Richtlinie vorgestellt.

Diese wird nun im Rat und Parlament verhandelt. Es kann von einer Umsetzung ins nationale Rechtssystem in den Jahren 2025 oder 2026 ausgegangen werden. Diese Umsetzung wird eine weitere Novellierung der Kraftstoffverordnung notwendig machen und bietet einen natürlichen Anlass für eine Evaluierung der Bestimmungen dieser Novelle. Daten zu den Auswirkungen dieser Novelle werden – wie bisher – von der Umweltbundesamt GmbH (z.B. durch Einmelden der betroffenen Unternehmen in das eINA-System) gesammelt und ausgewertet.

Für das Jahr 2025 werden in dieser Novelle bereits Ziele festgelegt, deren Einhaltung überprüft werden kann, zum Beispiel die Substitution von 1% der fossilen flüssigen und/oder fossilen gasförmigen Kraftstoffen durch fortschrittliche Biokraftstoffe und Biogas aus Rohstoffen ab 1.1.2025 oder die Senkung Treibhausgasemissionen um 7,5% ab dem Jahr 2025.

Ziele

Ziel 1: Ziel zum Einsatzes von erneuerbarer Energie im Straßenverkehr

Beschreibung des Ziels:

Die RL (EU) 2001/2018 schreibt vor, dass bis 2030 zumindest 14% des Endenergieverbrauchs im Verkehr durch erneuerbare Energie zu decken ist. Zur Erreichung des Gesamtziels der Richtlinie zählen die erneuerbaren Energiemengen die im Straßenverkehr eingesetzt werden, zusätzlich jene Mengen im Bereich des Schienenverkehrs sowie alle Mengen aus dem sonstigen Landverkehr wie z.B. für Seilbahnen.

Mit der Novelle der Kraftstoffverordnung wird das Ziele der EU Richtlinie für jene Teilmenge an Endenergie geregelt, die von Inverkehrbringern von fossilen Kraftstoffen für den Straßenverkehr in Österreich in Verkehr gebracht werden. Auf das Ziel können alle Formen von Biokraftstoffen und Biomethan sowie der erneuerbare Anteil von elektrischem Strom für die Ladung von E-Fahrzeugen angerechnet werden.

Bisher bestanden in der Kraftstoffverordnung zwei analoge Ziele, das Ziel zum Einsatz von erneuerbarer Energie (§ 5) sowie das Ziel zur Minderung der Treibhausgasemissionen (§ 7). Im Hinblick auf die zukünftige Gestaltung der Ziele auf EU Ebene und um die Komplexität für die betroffenen Unternehmen so gering wie möglich zu halten, sieht die Novelle nur noch einen übergeordneten Zielwert bis 2030 vor, jenen zur Minderung der Treibhausgasemissionen. Der Anteil der erneuerbaren Energie wird aus den Anteilen der eingesetzten Biokraftstoffe bzw. dem eingesetzten erneuerbaren Strom im Straßenverkehr berechnet, die von allen verpflichteten Unternehmen bereits bisher über das elektronische Monitoringsystem eINA an die Umweltbundesamt GmbH gemeldet werden und beträgt rd. 10% im Jahr 2030.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
<p>Mit der in § 20 der Kraftstoffverordnung festgelegten Meldeverpflichtung sind alle Unternehmen verpflichtet, jährlich alle Mengen an in Verkehr gebrachten Kraftstoffen und erneuerbarer Energie zu melden. Aus diesem Grund liegen auch schon bisher für alle Unternehmen Einzelmeldungen über die Höhe der Substitution vor, die dann für ganz Österreich aufsummiert werden können. Die Ergebnisse für ganz Österreich werden im jährlichen Bericht "Biokraftstoffe im Verkehrssektor" veröffentlicht, der auf der Homepage des BMK jährlich publiziert wird.</p> <p>Für das Berichtsjahr 2020 betrug die Substitution von fossilen Kraftstoffen, die für den</p>	<p>Zielzustand ist die Erreichung der Ziele die durch die RL (EU) 2001/2018 und deren Umsetzung in dieser Novelle der Kraftstoffverordnung 2012 normiert sind . Die Evaluierung des Zielzustandes findet entsprechend den Zielsetzungen in der Kraftstoffverordnung einmal jährlich statt sowie für die anderen Transportmodi Bahnverkehr und sonstiger Landverkehr im Rahmen der Erstellung der Energiebilanz durch die Statistik Austria.</p>

Straßenverkehr verwendet werden über ganz Österreich 6,08%. Die gesamte Höhe des erneuerbaren Anteil im Verkehr wird von der Statistik Austria im Rahmen der Energiebilanz berechnet und lag 2020 bei rd. 10%.

Ziel 2: Ziel zur Minderung der Treibhausgasemissionen

Beschreibung des Ziels:

Das aus klimapolitischer Sicht zentrale Ziel besteht in der realen Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehr. Analog zum Ziel zum Einsatz von erneuerbarer Energie im Straßenverkehr wird mit der Novelle der Kraftstoffverordnung das Ziele zur Minderung der Treibhausgasemissionen für die Inverkehrbringer von fossilen Kraftstoffen für den Straßenverkehr in Österreich geregelt.

Dies wird durch die stufenweise Anhebung des Ziels zur Minderung der Treibhausgasemissionen in § 7 der Novelle, von derzeit 6% auf 13% im Jahr 2030 sichergestellt. Auf das Ziel können alle Formen von Biokraftstoffen und Biomethan sowie der erneuerbare Anteil von elektrischem Strom für die Ladung von E-Fahrzeugen angerechnet werden, der vierfach auf das Ziel angerechnet wird. Im Berichtsjahr 2023 kann zusätzlich 1% des Ziels durch so genannte Upstream Emissionsreduktionen erreicht werden, diese Möglichkeit entfällt ab dem Berichtsjahr 2024.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
<p>Mit der in § 20 der Kraftstoffverordnung festgelegten Meldeverpflichtung sind alle Unternehmen verpflichtet, jährlich alle Mengen an Kraftstoffen und erneuerbarer Energie, inklusive der entsprechenden Werte für deren Treibhausgasemission zu melden. Aus diesem Grund liegen auch schon bisher für alle Unternehmen Einzelmeldungen über die Höhe der Treibhausgaseinsparungen vor, die dann für ganz Österreich aufsummiert werden können. Die Ergebnisse für ganz Österreich werden im Bericht "Biokraftstoffe im Verkehrssektor" veröffentlicht, der auf der Homepage des BMK jährlich publiziert wird.</p> <p>Für das Berichtsjahr 2020 betrug die Minderung an Treibhausgasemissionen durch die Inverkehrbringer von Kraftstoffen über ganz Österreich summiert 5,11%.</p>	<p>Der Zielzustand ist die Erreichung des 13% Ziels im Jahr 2030. Die Evaluierung des Zielzustandes findet entsprechend den Zielsetzungen in der Kraftstoffverordnung einmal jährlich statt. Für das Evaluierungsjahr 2025 soll die Zielreduktion 7,5% betragen.</p>

Ziel 3: Steigerung der anrechenbaren Strommengen im Straßenverkehr für die Ziele der Kraftstoffverordnung

Beschreibung des Ziels:

Nachdem es mittel bis langfristig zu einer weitgehenden Elektrifizierung des Straßenverkehrs kommen wird, ermöglicht der Hochlauf der E-Mobilität die größtmöglichen Einsparungen von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor. Je schneller die Verbreitung der E-Mobilität stattfindet, desto weniger konventionelle Fahrzeuge sind auch nach 2030 noch in der Flotte, die das Erreichung des Dekarbonisierungsziels im Verkehr stark erschweren.

Aus diesem Grund besteht ein wichtiges Ziel der Novelle darin, den Ausbau der E-Mobilität durch insbesondere 2 Maßnahmen bestmöglich zu unterstützen:

1. Durch die möglichst attraktive Gestaltung der Anrechenbarkeit von erneuerbarem Strom aus der E-Mobilität auf die Ziele, was durch die Möglichkeit einer Vierfachtanrechnung des erneuerbaren Anteils

des Stroms (sowie die vierfache Anrechnung von flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs wie zum Beispiel Wasserstoff) auf die Ziele erreicht wird und

2. der Möglichkeit, möglichst alle Strommengen, auch jene aus der Ladung von E-Fahrzeugen aus privaten Haushalten, als Beitrag für die Ziele der Verordnung anrechenbar zu machen.

Beide Maßnahmen sollen insbesondere den Aufbau von Lade- und Betankungsinfrastruktur vor allem auch außerhalb von Ballungsräumen und Durchzugsstrecken unterstützen, wo es durch die Anrechenbarkeit und Übertragbarkeit von Emissionsgutschriften auf zielverpflichtete Unternehmen, zu einer teilweisen Refinanzierung der Kosten für den Aufbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur kommen soll.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
<p>Mit der in § 20 der Kraftstoffverordnung festgelegten Meldeverpflichtung sind alle Unternehmen verpflichtet, auch alle Mengen an Strom, der auf die Ziele der Verordnung angerechnet werden soll, zu melden. Die Ergebnisse für ganz Österreich werden im Bericht "Biokraftstoffe im Verkehrssektor" veröffentlicht, der auf der Homepage des BMK jährlich publiziert wird.</p> <p>Im Jahr 2020 lag der Anteil des Stroms, der auf das Ziel zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet wurde bei 0,2%.</p>	<p>Die Evaluierung des Zielzustandes findet entsprechend den Zielsetzungen in der Kraftstoffverordnung einmal jährlich statt.</p>

Maßnahmen

Maßnahme 1: Schaffung von Investitions- und Planungssicherheit durch langfristige Zielsetzungen zur Minderung der Treibhausgasemissionen und durch finanzielle Anreize zur Zieleinhaltung aufgrund der Erhöhung von Ausgleichsbeträgen auf internationales Vergleichsniveau

Beschreibung der Maßnahme:

In § 7 wird das Ziel zur Minderung der Treibhausgasemissionen kontinuierlich angehoben. Beginnend von derzeit 6% erfolgt die erste Steigerung bis 2030 auf 13%.

Das Ziel muss durch die in § 2 definierten "Meldeverpflichteten" erreicht werden. Das Ziel kann durch den vermehrten Einsatz von Biokraftstoffen in Form der Beimischung zu fossilen Kraftstoffen oder durch die reine Verwendung von Biokraftstoffen erreicht werden. Darüber hinaus kann die Emissionseinsparung des erneuerbare Anteils an Strom, der für die Ladung von E-Fahrzeugen verwendet wurde, auf die Ziele angerechnet werden. § 11 regelt dazu die Bedingungen, unter welchen Voraussetzungen der Erneuerbare Strom angerechnet werden kann. § 7a regelt, dass auch Unternehmen, die erneuerbaren Strom in Verkehr bringen, selbst aber kein Substitutionsziel haben, diesen erneuerbaren Strom auf die Substitutionsverpflichteten übertragen können.

In § 22 wird die Höhe der Ausgleichsbeträge für das Verfehlen der THG-Ziele auf EUR 600 pro Tonne CO₂ Äquivalent erhöht und somit auf ein internationales Vergleichsniveau gesetzt. Damit soll für Unternehmen die Zielerreichung durch die oben genannten Möglichkeiten gegenüber der Zahlung von Ausgleichsbeträgen von Vorteil sein.

Umsetzung von Ziel 1, 2

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
-----------------------------------	-----------------------------------

<p>Der Indikator ist die Minderung an Treibhausgasemissionen für alle Meldeverpflichteten, der sich aus den Meldungen der verpflichteten Unternehmen im Rahmen der Berichtspflicht nach §20 jährlich berechnen lässt. Die erfolgreiche Umsetzung lässt sich am Erreichen des jährlich gesetzten Ziel zur Minderung an Treibhausgasemissionen messen. Für das Berichtsjahr 2020 betrug die Minderung an Treibhausgasemissionen 5,11% für ganz Österreich.</p>	<p>Der Zielzustand ist die Erreichung des 13% Ziels im Jahr 2030. Die Entwicklung des Ziel wird jährlich durch die verpflichtenden Meldungen der Unternehmen erfasst und im Bericht "Biokraftstoffe im Verkehrssektor" auf der Homepage des BMK veröffentlicht. Der Zielzustand im Evaluierungsjahr 2025 beträgt 7,5%.</p>
<p>Der Indikator ist der Anteil der Substitution von fossiler Energie durch erneuerbarer Energie im Straßenverkehr, der im Rahmen der Berichtspflicht nach §20 von den Unternehmen jährlich gemeldet werden muss. Für das Berichtsjahr 2020 betrug die Substitution über ganz Österreich 6,08%.</p>	<p>Zielzustand ist jener Anteil an erneuerbarer Energie im Straßenverkehr, der zur Erreichung des 13% Ziels zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Jahr 2030 notwendig ist. Die Entwicklung des Anteils an erneuerbarer Energie wird jährlich durch die verpflichtenden Meldungen der Unternehmen erfasst und im Bericht "Biokraftstoffe im Verkehrssektor" auf der Homepage des BMK veröffentlicht.</p>

Maßnahme 2: Schaffung von Investitions- und Planungssicherheit durch langfristige Zielsetzungen zur Erhöhung der Substitution durch fortschrittliche Biokraftstoffe

Beschreibung der Maßnahme:

So genannte fortschrittliche Biokraftstoffe sind Kraftstoffe, die aus Rohstoffen des Annex IX der RL (EU) 2018/2001 hergestellt werden. Dazu zählen insbesondere Abfälle und Reststoffe. Diese Rohstoffe für die Biokraftstoffproduktion weisen im Unterschied zu Rohstoffen, die auch für Nahrungs- und Futtermittel verwendet werden können, keine Emissionen aus dem Anbau der Pflanzen auf. Mit derartigen fortschrittlichen Biokraftstoffen können somit eine hohe Menge an Treibhausgasemissionen eingespart werden.

Die Anhebung der Ziele zum Einsatz der fortschrittlichen Biokraftstoffe erfolgt in drei Schritten, ab dem Jahr 2023 gilt es ein Ziel von 0,2% zu erreichen, ab 2025 1% und 2030 3,5%.

Umsetzung von Ziel 1, 2

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
<p>Der Indikator ist der Anteil der Substitution von fossilen Kraftstoffen durch fortschrittliche Biokraftstoffe. Dieser Anteil wird im Rahmen der Berichtspflicht nach § 20 von den Unternehmen jährlich gemeldet und betrug für das Berichtsjahr 2020 0,041% über ganz Österreich.</p>	<p>Der Zielzustand ist die Erreichung des Ziels im Jahr 2023 von 0,2%, 2025 von 1% und 2030 von 3,5%. Die Entwicklung des Ziel wird jährlich durch die verpflichtenden Meldungen der Unternehmen erfasst und im Bericht "Biokraftstoffe im Verkehrssektor" auf der Homepage des BMK veröffentlicht.</p>

Maßnahme 3: Anreiz zum vermehrten Einsatz von erneuerbaren Strom als Beitrag zur Erreichung der Ziele in der Kraftstoffverordnung

Beschreibung der Maßnahme:

§ 11 regelt die Bedingungen, unter welchen Voraussetzungen der erneuerbare Strom auf das Substitutionsziel sowie auf das Treibhausgasreduktionsziel angerechnet werden kann. §7a regelt, dass auch Unternehmen, die erneuerbaren Strom in Verkehr bringen, selbst aber kein Substitutionsziel haben, diesen erneuerbaren Strom auf die Substitutionsverpflichteten übertragen können.

Praktisch heißt das, dass Strommengen, die für die Ladung von E-Fahrzeugen verwendet werden, sowohl von öffentlich zugänglichen Ladestellen als auch von nichtöffentlichen Ladestellen wie z.B. privaten Haushalten für die Anrechnung auf die Ziele der Kraftstoffverordnung verwendet werden können. Diese Strommengen können von den in der Verordnung definierten Begünstigten vertraglich an die in der Verordnung definierten Anrechnungsberechtigten für Strommengen übertragen werden. Die Anrechnungsberechtigten können die gebündelten Strommengen bei der Umweltbundesamt GmbH zum Zwecke der Anrechnung einreichen und die anerkannten Strommengen in Form von Emissionsreduktionen mit den Zielverpflichteten der Kraftstoffverordnung handeln.

Besonders attraktiv für die Anrechenbarkeit von Strommengen ist die in § 11 geregelte Vierfachenrechnung der Strommengen auf die Ziele der Kraftstoffverordnung. Durch diese Mehrfachenrechnung wird sichergestellt, dass diese Maßnahme den Ausbau der Ladeinfrastruktur und dem allgemeinen Hochlauf der E-Mobilität unterstützt.

Selbiges Prinzip, eine vierfache Anrechnung, wird auch für flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs wie zum Beispiel Wasserstoff, in § 8 eingeführt.

Umsetzung von Ziel 3, 2, 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
<p>Der Indikator ist der Einsatz von erneuerbarem Strom im Verkehr, der von allen Meldeverpflichteten im Rahmen der jährlichen Meldung nach § 20 der Kraftstoffverordnung zu berichten ist. Die erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahme lässt sich an der Steigerung der anrechenbaren Anteils von erneuerbarem Strom an den Zielen der Kraftstoffverordnung ablesen. Die Ergebnisse für ganz Österreich werden im Bericht "Biokraftstoffe im Verkehrssektor" veröffentlicht, der auf der Homepage des BMK jährlich publiziert wird. Im Jahr 2020 lag der Anteil des Stroms, der auf das Ziel zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet wurde bei 0,2%.</p>	<p>Zielzustand ist ein möglichst hoher Anteil an erneuerbarem Strom bei der Zielerfüllung. Die Evaluierung des Zielzustands findet jährlich statt.</p>

Abschätzung der Auswirkungen

Unternehmen

Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur

Höhere Ziele für die Minderung von Treibhausgasen durch die Inverkehrbringer von Kraftstoffen können durch eine Kombination unterschiedlicher Maßnahmen erreicht werden. Die Unternehmen haben dabei die Freiheit, je nach Ausrichtung der Unternehmen und der spezifischen Kosten für die unterschiedlichen Maßnahmen ihren eigenen Maßnahmenmix zur Zielerreichung zusammenzustellen. Generell sind alle Optionen, die zu einer Substitution von Energie von fossilen Kraftstoffen führen, in der Regel mit höheren Kosten verbunden als der Einsatz von fossilen Kraftstoffen und führen daher zu Mehrkosten für verpflichtete Unternehmen.

Die wichtigsten Optionen die dazu beitragen können sind:

- Eine Erhöhung des Anteils an herkömmlichen Biokraftstoffen entweder durch eine Erhöhung der Beimischung zu fossilen Kraftstoffen oder durch die Abgabe zu 100% Verwendung

- Eine Erhöhung des Anteils an Biokraftstoffen mit sehr guter Treibhausgasbilanz wie abfall- und Reststoff basierten Biokraftstoffen und fortschrittlichen Biokraftstoffen die dann wiederum fossilen Diesel- und/oder Benzinkraftstoffen beigemischt werden können, wo die Beimischung bei fossilen Diesel und/oder Benzinkraftstoffen damit erhöht werden kann oder wo diese Biokraftstoffe in reiner Form an die Verbraucher:innen abgegeben werden.

- Die Erhöhung des Anteils von erneuerbarem Strom aus der Ladung von E-Fahrzeugen, entweder aus eigenen Ladestellen oder aus dem Zukauf von über Anrechnungsberechtigte eingereichten Strommengen.

Durch die Vielzahl an Möglichkeiten und die sich zum Teil rasch ändernden Preise für diese unterschiedlichen Optionen können die Kosten für die Unternehmen je nach Größe des Unternehmens und dem gewählten Maßnahmenmix variieren.

Verpflichtete Unternehmen sind Inverkehrbringer von fossilen Kraftstoffen für den Straßenverkehr und als solche vor allem Unternehmen in der Branche der Mineralölindustrie und im Energiehandel. Darunter sind keine KMUs betroffen. Alle Unternehmen sind bezogen auf die von Ihnen in Verkehr gebrachte Energieeinheit fossile Kraftstoffs durch die Anhebung der Ziele gleichermaßen betroffen. Unterschiede ergeben sich durch den mehr oder weniger guten Zugang zu verschiedenen Maßnahmenoptionen.

Nachdem zu erwarten ist, dass die Mehrkosten über den Verkaufspreis an die Kund:innen weitergegeben werden, ist mit keiner Änderung der Erlösstruktur für Unternehmen zu rechnen.

Quantitative Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur von Unternehmen

Betroffene Gruppe	Betroffene Unternehmen	Be-/Entlastung pro Unternehmen	Gesamt	Erläuterung
Inverkehrbringer von fossilen Kraftstoffen für den Straßenverkehr	74	0	0	Die Mehrkosten sind durch die Vielzahl an Möglichkeiten zur Erreichung der Ziele und deren unterschiedliche Kombinationsmöglichkeit inklusive der sich relativ schnell ändernden Kosten für einzelne Optionen nicht quantifizierbar.

Auswirkungen auf die Umwelt

Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Im Jahr 2020 wurden 3,18 % an Treibhausgasemissionen durch den Einsatz von Biokraftstoffe und ca. 0,02 % durch den Einsatz von erneuerbarem Strom durch die Inverkehrbringer von fossilen Kraftstoffen eingespart. Das waren nach Berechnung der Umweltbundesamt GmbH rd. 1,3 Mio. Tonnen CO₂ (Biokraftstoffe im Verkehrssektor 2021, veröffentlicht auf der Homepage des BMK).

Für das Jahr 2030 gilt mit Inkrafttreten der Novelle ein Ziel von 13%, wobei der Anteil an erneuerbarem Strom für die E-Mobilität vierfach auf das Ziel angerechnet wird. Um die Vierfachenrechnung des Stroms bereinigt ergibt das einen Wert von rd. 7,5% an eingesparten Emissionen, was nach der Berechnung der Umweltbundesamt GmbH einer zusätzlichen Einsparung von rd. 1,3 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2030 entspricht.

Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen

Treibhausgasemissionen	Größenordnung	Erläuterung
------------------------	---------------	-------------

		Abschätzung der gesamt eingesparten Treibhausgasemissionen bei Zielerreichung im Jahr 2030 auf Basis des Jahres 2022.
Abnahme	1.330.000	

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.12 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 846612133).

Entwurf