

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **Vollzug der Treibhausgasminderungsquote**

Vor dem Hintergrund aktueller Medienberichterstattungen ([www.zdf.de/politik/frontal/frontal-vom-28-mai-2024-100.html](http://www.zdf.de/politik/frontal/frontal-vom-28-mai-2024-100.html); [www.welt.de/wirtschaft/plus251927850/Energiewende-Der-grosse-CO-Betrug-und-das-Versagen-einer-deutschen-Behoerde.html](http://www.welt.de/wirtschaft/plus251927850/Energiewende-Der-grosse-CO-Betrug-und-das-Versagen-einer-deutschen-Behoerde.html); [www.sueddeutsche.de/wirtschaft/china-treibhausgasquoten-umweltbundesamt-zertifizierung-verico-mueller-bbm-lux.6o4XsEBvy7LoX6BDfwceVb?reduced=true](http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/china-treibhausgasquoten-umweltbundesamt-zertifizierung-verico-mueller-bbm-lux.6o4XsEBvy7LoX6BDfwceVb?reduced=true)) hat nun selbst das für den Vollzug der sog. Upstream-Emission-Reduction (UER)-Projekte zuständige Umweltbundesamt konstatiert, dass es erhebliche Anzeichen für massive Betrugsfälle in diesem Bereich gibt. Die bisherigen Recherchen haben gezeigt, dass das dahinterstehende Kontrollsystem aus Zertifizierern, Validierern, Akkreditierungsstellen und den deutschen Behörden (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) sowie Umweltbundesamt (UBA)) anfällig und nicht durchsetzungsstark ist. Daher drängt sich nach Auffassung der Fragesteller die Frage auf, ob es auch an anderen Stellen des Vollzugs der Treibhausgasminderungsquote zu Problemfällen bzw. Betrugsanfälligkeiten kommen kann. Laut Bericht des „Pioneer“ vom 12. August 2023 bestehen auch Betrugsrisiken bei der Bescheinigung von Strommengen für Elektrofahrzeuge, da das UBA als Vollzugsstelle mangels Ermächtigungsgrundlage keine Möglichkeit habe, „die Fahrzeugidentifikationsnummer mit dem zentralen Fahrzeugregister beim Kraftfahrt-Bundesamt abzugleichen“ (vgl. [www.thepioneer.de/originals/others/articles/thg-quote-wie-der-klimabonus-fuer-e-autos-zum-betrug-einlaedt](http://www.thepioneer.de/originals/others/articles/thg-quote-wie-der-klimabonus-fuer-e-autos-zum-betrug-einlaedt)). Nicht zu vergessen sind in diesem Zusammenhang ebenso die Importe von möglicherweise auf Basis von Palmöl hergestelltem Biodiesel ([www.tagesschau.de/investigativ/ndr/biodiesel-palmoel-china-deutschland-100.html](http://www.tagesschau.de/investigativ/ndr/biodiesel-palmoel-china-deutschland-100.html)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann hat die dafür zuständige Fachabteilung des UBA erstmals von den möglichen Verdachtsfällen von nicht korrekt durchgeführten UER-Projekten in China Kenntnis erlangt?
2. Wann hat der Präsident des UBA erstmals von den möglichen Verdachtsfällen von nicht korrekt durchgeführten UER-Projekten in China Kenntnis erlangt?
3. Wann hat das dafür zuständige Fachreferat des BMUV erstmals von den möglichen Verdachtsfällen mit Blick auf Unregelmäßigkeiten bei UER-Projekten Kenntnis erlangt, und welche Maßnahmen wurden im Anschluss daran ergriffen?

4. Wann hat die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, Steffi Lemke, erstmals von den möglichen Verdachtsfällen mit Blick auf Unregelmäßigkeiten bei UER-Projekten Kenntnis erlangt?
5. Hat die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) beim UBA bei der Überprüfung der UER-Projekte von Beginn an – also ab den ersten Projektanträgen im Jahr 2020 – die zugehörigen Geodaten kontrolliert, und wenn nein, warum nicht, und ab wann wurde dies im weiteren Verlauf durchgeführt?
6. Bei wie vielen UER-Projekten hat das UBA Indizien für fehlerhafte UER-Projekte festgestellt, und wie hoch sind die diesen UER-Projekten zugeordneten CO<sub>2</sub>-Einsparungen?
7. Wie viele Fälle von zweifelhaften oder fehlerhaften UER-Projekten sind inzwischen bekannt, und in welchen Ländern sind diese aufgetreten?
8. Wie erfolgt die Prüfung der UER-Projekte durch die DEHSt gemäß § 44 der Upstream-Emissionsminderungs-Verordnung (UERV)?
9. Welche Kommunikation gab es seitens der jeweiligen Leitungsebene des BMUV und des UBA mit Projektträgern, Quotenverpflichteten oder deren Verbänden rund um das Thema UER (bitte nach einzelnen Terminen und Gesprächspartnern aufschlüsseln)?
10. In welcher Höhe (Tausend Euro) wurden Sicherheitsleistungen gemäß § 14 UERV für die einzelnen UER-Projekte verlangt?
11. Wie erklären sich das UBA und das BMUV den Umstand, dass laut aktuellem Datenstand ([www.dehst.de/DE/Klimaschutzprojekte/UERV/UER-Datenbank/uer-projekt-datenbank\\_node.html](http://www.dehst.de/DE/Klimaschutzprojekte/UERV/UER-Datenbank/uer-projekt-datenbank_node.html)) seit Anfang Dezember 2023 keine neuen UER-Projekte genehmigt wurden?
12. Welche Kosten verursacht die vom UBA hinzugezogene Anwaltskanzlei, die bei der Aufklärung der UER-Verdachtsfälle unterstützen soll, bzw. mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung hierfür insgesamt?
13. Wie viele Mitarbeiter waren bzw. sind für den Vollzug der UER-Projekte im UBA zuständig, und erachtet die Bundesregierung diese Anzahl als angemessen, um eine reibungslose bzw. fundierte Prüfung der eingehenden Projektanträge sicherzustellen?
14. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu der nach Kenntnis der Fragesteller vorliegenden Aussage der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkKS), dass der Bereich „Upstream Emission Reduction“ (UER) nicht Bestandteil von Akkreditierungen der im Bereich tätigen Prüfstellen für Treibhausgase war und ist?
  - a) In welchem Umfang prüft das UBA, ob die auf den Anträgen hinterlegten Prüfstellen im Rahmen des Geltungsbereichs ihrer Akkreditierungen bei der DAkKS tätig wurden?
  - b) Wenn keine Überprüfung erfolgt, warum nicht?
15. Entspricht die Kenntnis der Fragesteller den Tatsachen, dass das BMUV noch im Januar 2023 eine mögliche Verlängerung der Erfüllungsoption UER im Zuge einer geplanten Novelle des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) beabsichtigt hat, und wenn ja, vor welchem Hintergrund, und aus welchen Gründen wurden diese Überlegungen angestellt?

16. Plant die Bundesregierung ein Moratorium bei der Anrechenbarkeit zweifelhafter UER-Zertifikate auf die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote), um eine auf Missbrauch beruhende Kostenbelastung der deutschen Autofahrer zu verhindern, und wenn nein, warum nicht?
17. Plant die Bundesregierung, die ergangenen UER-Bescheide nach § 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) zurückzunehmen, und wenn nein, warum nicht?
18. Plant die Bundesregierung, Vorkehrungen zu treffen, dass der jetzt im Zusammenhang mit den UER-Projekten im Raum stehende Missbrauchsverdacht nicht zu grundsätzlichen Vorbehalten gegenüber Zertifizierungen im Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes und bei der Anrechenbarkeit von Klimaprojekten im Ausland auf die nationale Klimabilanz und damit zu einer Akzeptanzkrise für den Umwelt- und Klimaschutz führt, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
19. Beabsichtigt die Bundesregierung, Autofahrer, die die Kosten des Betrugs bei missbräuchlichen UER-Zertifikaten an der Zapfsäule zu tragen haben, hierfür zu kompensieren, und wenn ja, wie soll diese Kompensation erfolgen?
20. Erachtet die Bundesregierung höhere Preise für fossile Kraftstoffe als geeignetes Instrument der Verbrauchssteuerung und zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors?
21. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung zur Lösung der ihr bereits seit längerem bekannten Problematik von möglichen Betrugsanfälligkeiten bei THG-Zertifikaten (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 185 auf Bundestagsdrucksache 20/8261) umgesetzt, und was erachtet die Bundesregierung als angemessenen Zeitraum, um dem in dieser Antwort selbst gesetzten Anspruch gerecht zu werden, „diese Probleme schnellstmöglich“ zu beheben?
22. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die beim UBA eingereichten Anträge für THG-Prämien von Haltern von E-Autos nur einmal abgerechnet werden, bzw. wie stellt das UBA sicher, dass die Fahrzeuge überhaupt noch existieren?
23. Kann das UBA mittlerweile die Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) mit dem zentralen Fahrzeugregister beim Kraftfahrt-Bundesamt abgleichen, und wenn nein, warum wurde seitens des BMUV hier noch nicht gehandelt?
  - a) Wenn nein, wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die beim UBA eingereichten Anträge zur Bescheinigung pauschaler Strommengen für E-Fahrzeuge für verschrottete oder ins Ausland verkaufte E-Fahrzeuge nicht bescheinigt werden?
  - b) Wenn nein, wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die beim UBA eingereichten Anträge zur THG-Quote ausschließlich zugunsten des rechtmäßigen Halters bescheinigt werden?
24. Wie hoch ist die Anzahl der beschiedenen Anträge, bei denen unklar ist, ob die pauschale Strommenge des E-Fahrzeugs dem rechtmäßigen Halter des Fahrzeugs beschiedener wurde (bitte den jährlichen Wert jeweils für die Jahre 2021, 2022, 2023 einzeln angeben und für das laufende Jahr 2024 den aktuellen Stand)?
25. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl von E-Fahrzeugen mit deutscher Zulassung, die seit 2021 ins Ausland verkauft wurden?

26. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl von E-Fahrzeugen mit deutscher Zulassung, die seit 2021 ins Ausland verkauft wurden und für die fälschlicherweise noch immer Strommengen bescheinigt werden?
27. Wie hoch war die Ablehnungsquote für E-Fahrzeuge, die dem UBA mehrfach gemeldet wurden (bitte den jährlichen Wert jeweils für die Jahre 2021, 2022, 2023 einzeln angeben und für das laufende Jahr 2024 den aktuellen Stand)?
28. Versendet das UBA die THG-Quotenbescheide immer noch als PDF-Datei, und wenn ja, wie stellt die Bundesregierung sicher, dass digitale Sicherheitsmerkmale eingefügt und so die mehrfache Verwendung des Bescheides ausgeschlossen ist?
29. Wie stellt der Zoll sicher, dass es bei der Prüfung der gesamten analogen Anträge zu keinen Dopplungen kommt, und wie wird gewährleistet, dass es sich um echte THG-Quotenbescheide handelt?
30. Gibt es Planungen der Bundesregierung, das gesamte Antragsverfahren für die Bescheinigung von Strommengen von Haltern von E-Autos zu digitalisieren und dadurch betrugssicherer zu gestalten, und wenn nein, warum nicht?
31. Wie wird seitens der Bundesnetzagentur geprüft, ob ihr angezeigte Ladepunkte tatsächlich existieren?
32. Wie schließt die Bundesregierung mögliche Betrugsfälle auf Grundlage von § 6 Absatz 1 der Achtunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (38. BImSchV) aus, wonach für die Bescheinigung von Strommengen von öffentlichen Ladepunkten nur deren Standort, die energetische Menge des Stroms und der Zeitraum der Entnahme mitzuteilen ist, wenn nach Kenntnis der Fragesteller keine Nachweise verlangt werden, ob der angezeigte Ladepunkt überhaupt existiert und welche Strommengen von dort entnommen werden?
  - a) Warum gibt es hierfür keine konkretisierenden Regelungen in den entsprechenden Rechtsgrundlagen?
  - b) Welche Gesetze und Verordnungen müssten hierzu geändert werden?
  - c) Plant die Bundesregierung, diese Änderungen umzusetzen, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
33. Wie stellt das UBA sicher, dass keine doppelte Zählung und Quotenanrechnung von Ladestrommengen nach § 6 (öffentlich zugängliche Ladestationen, mit Stromgenerierung) und § 7 (Schätzung auf Basis des Standardverbrauchswertes) der 38. BImSchV erfolgt?
34. Liegt der Bundesregierung mittlerweile ein Ergebnis der Prüfung gemäß Artikel 30 Absatz 10 der Richtlinie (EU) 2018/2001 (REDII) durch die Europäische Kommission vor (vgl. Antwort die Antwort zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 20/7327), nach der diese die Vorkommnisse um möglicherweise gefälschten Biodiesel aus China untersuchen wollte, und wenn ja, wie lautet das Ergebnis?
35. Hat die Bundesregierung Gespräche mit chinesischen Behörden bezüglich der Einfuhr von möglicherweise auf Palmölbasis produzierten Biodiesel geführt (bitte je nach Leitungsebene der verschiedenen Bundesministerien, nach Datum und Gesprächspartnern aufschlüsseln)?

36. Wie lautet das konkrete Ergebnis des von der Bundesregierung angekündigten Stakeholderdialogs, mit dem das Zertifizierungs- und Nachhaltigkeitsnachweisverfahren im Hinblick auf eine verbesserte Betrugsprävention bei der Deklaration von Biokraftstoffen gestärkt werden soll (vgl. Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 20/10099)?
37. Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Kontext die Ergebnisse einer Gesprächsrunde mit Branchenvertretern im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, die nach Kenntnis der Fragesteller am 23. April 2024 stattgefunden hat, in der auf Basis konkreter Vorschläge über Veränderungen der Verordnung über Anforderungen an eine nachhaltige Herstellung von Biokraftstoffen gesprochen wurde, die kurzfristig umgesetzt werden könnten?
38. Wann wird die Bundesregierung die gemeinsam mit den Stakeholdern identifizierten Verbesserungsmaßnahmen umsetzen?
39. Plant die Bundesregierung für mutmaßlich gefälschte Biokraftstoffzertifikate ein Moratorium des beim Hauptzollamt laufenden Anrechnungsverfahrens, und wenn nein, warum nicht?
40. Welche konkreten Verbesserungen konnte die Bundesregierung auf europäischer Ebene erreichen, um das europäische Regelwerk im Sinne der Betrugsprävention weiterzuentwickeln?

Berlin, den 17. Juni 2024

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**





