

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/11870 –

Vollzug der Treibhausgasminderungsquote

Vorbemerkung der Fragesteller

Vor dem Hintergrund aktueller Medienberichterstattungen (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; www.sueddeutsche.de/wirtschaft/china-treibhausgasquote-n-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). Nicht zu vergessen sind in diesem Zusammenhang ebenso die Importe von möglicherweise auf Basis von Palmöl hergestelltem Biodiesel (www.tagesschau.de/investigativ/ndr/biodiesel-palmoil-china-deutschland-100.html).

1. Wann hat die dafür zuständige Fachabteilung des UBA erstmals von den möglichen Verdachtsfällen von nicht korrekt durchgeführten UER-Projekten in China Kenntnis erlangt?

Der erste Hinweis auf Unregelmäßigkeiten in Bezug auf ein UER-Projekt ging am 31. August 2023 per E-Mail von einem unbekanntem Hinweisgeber im Umweltbundesamt (UBA) ein. Bei der Überprüfung dieses Projekts, einschließlich

der Satellitenbilder, ergab sich ein zu früher Vorhabenbeginn. Die Rückabwicklung wurde eingeleitet, die entsprechenden UER-Nachweise wurden gelöscht.

2. Wann hat der Präsident des UBA erstmals von den möglichen Verdachtsfällen von nicht korrekt durchgeführten UER-Projekten in China Kenntnis erlangt?

Der Leiter des Fachbereiches V, zu dem auch die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) gehört, hat den Präsidenten des Umweltbundesamtes (UBA) am 15. Dezember 2023 im Rahmen eines Berichtes (zur Kenntnis) über Unregelmäßigkeiten in einem Projekt informiert.

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?

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) wurde am 11. Oktober 2023 per E-Mail erstmals vom UBA über einen möglichen Verdachtsfall mit Blick auf Unregelmäßigkeiten bei einem UER-Projekt informiert. Das BMUV lässt sich seitdem von den umfassenden Überprüfungen des UBA informieren. Am 29. Januar 2024 informierte das UBA, dass Vorwürfe gegen mehrere nicht näher benannte Projekte erhoben wurden. Konkretisierungen der Vorwürfe gingen im Februar 2024 ein. Ende Januar brachte das BMUV die Entscheidung auf den Weg, die Anrechnung von UER auf die THG-Quote zu beenden. Bereits am 26. Februar wurde der fertige Verordnungsentwurf dem Ressortkreis zur Abstimmung vorgelegt und am 28. Februar 2024 für die Anhörung der beteiligten Kreise veröffentlicht. Die Verordnung wurde am 22. Mai 2024 im Bundeskabinett beschlossen und ist seit dem 8. Juni 2024 in Kraft.

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?

Mit Vorlage und Billigung des Referentenentwurfs der Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Durchführung der Regelungen der Biokraftstoffquote (36. BImSchV) und der Upstream-Emissionsminderungs-Verordnung (UERV) (siehe Antwort zu Frage 3) wurde der zuständigen Staatssekretärin am 23. Februar 2024 auch das Vorliegen von Verdachtsmomenten dargelegt. Bundesministerin Steffi Lemke wurde Anfang Mai 2024 in unmittelbarer Folge eines Austausches des Präsidenten des Umweltbundesamtes mit dem BMUV Staatssekretär sowie am 14. Mai 2024 mit der Billigungsvorlage zur Kabinetttbefassung der Verordnung über das die Novellierung ursächlich mitbegründende Vorliegen von Verdachtsmomenten informiert.

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?

Grundlage der Prüfung der Projektanträge durch das UBA waren die Prüfberichte der akkreditierten Prüfstellen. Direkt nach Bekanntwerden der ersten Vorwürfe hat das UBA seit September 2023 in kritischen Einzelfällen, für die Freischaltungen von UER-Nachweisen und andere Verwaltungsmaßnahmen anstanden, auch die Geodaten geprüft. Seit Februar 2024 wurde die Nutzung von Geodaten weiter intensiviert, um in einer zunehmenden Zahl von Fällen, bei denen Anhaltspunkte für Unregelmäßigkeiten aufgetreten waren, die Standorte zu überprüfen.

6. Bei wie vielen UER-Projekten hat das UBA Indizien für fehlerhafte UER-Projekte festgestellt, und wie hoch sind die diesen UER-Projekten zugeordneten CO₂-Einsparungen?
7. Wie viele Fälle von zweifelhaften oder fehlerhaften UER-Projekten sind inzwischen bekannt, und in welchen Ländern sind diese aufgetreten?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund vorzeitigen Projektbeginns wurde bei zwei Projekten in China eine Rückabwicklung eingeleitet. Die potentiellen Einsparungen dieser beiden Projekte betragen 159 113 bzw. 45 226 Tonnen CO₂-Äquivalente. Gegenüber zahlreichen weiteren Projekten in China werden von verschiedener Seite Vorwürfe erhoben, denen das UBA intensiv mit verwaltungsrechtlichen Mitteln nachgeht. Das UBA hat Strafanzeige bei der Staatsanwaltschaft Berlin gegen namentlich nicht bekannte Personen erstattet; zudem ist eine internationale Anwaltskanzlei mit Partnerkanzlei in China eingeschaltet, die das UBA vor Ort in China bei der Aufklärung der Vorwürfe unterstützt.

8. Wie erfolgt die Prüfung der UER-Projekte durch die DEHSt gemäß § 44 der Upstream-Emissionsminderungs-Verordnung (UERV)?

Das UBA überprüft bei Anhaltspunkten für Unregelmäßigkeiten von Projekten gemäß § 44 Absatz 1 UERV, ob die Voraussetzungen für die Zustimmung zum Projekt weiter vorliegen. Das UBA überprüft ferner gemäß § 44 Absatz 2 UERV innerhalb eines Jahres anhand der ihm vorgelegten Unterlagen die vom Projektträger eingereichten Verifizierungsberichte zu den Treibhausgasminderungen auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit. Diese Prüfungen erfolgen durch eine Plausibilitätsprüfung der Unterlagen und, seit dem Auftreten von Verdachtsfällen, durch einen Abgleich der angegebenen Koordinaten der Anlage und des vorgelegten Bildmaterials mit Satellitenbildern. Bei Unklarheiten werden im Anhörungsweg weitere Auskünfte der Projektträger verlangt, für welche diesen eine Zwei-Wochen-Frist gesetzt wird. Eine Vor-Ort-Prüfung in China und anderen Ländern ist bisher nicht Teil des Regelprozesses. Die Jahresfrist beginnt, wenn alle Verifizierungsberichte zu den erreichten Treibhausgasminderungen für die Projektstätigkeit eingereicht wurden und dadurch Verifizierungen für den gesamten Anrechnungszeitraum vorliegen, oder die Projektträger dem Umweltbundesamt mitteilen, dass sie keine weiteren Verifizierungsberichte einreichen werden.

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)?

Am 22. Februar 2024 sowie am 25. April 2024 nahm der Parlamentarische Staatssekretär am Parlamentskreis Regenerative Kraftstoffe teil. Im April 2024 fand ein Gespräch der Staatssekretärin mit der Firma Shell statt, bei dem es allgemein um die Dekarbonisierung im Verkehrs- und Wärmebereich ging. Am 13. Mai 2024 beantwortete die Staatssekretärin ein Schreiben des Hauptstadtbüros Bioenergie zum Thema UER.

Auf UBA-Leitungsebene gab es Gespräche des Präsidenten mit dem Bundesverband Erneuerbare Energien e.V. am 11. Juni 2024 und am 12. Juni 2024 sowie mit der Firma Shell am 25. Juni 2024.

10. In welcher Höhe (Tausend Euro) wurden Sicherheitsleistungen gemäß § 14 UERV für die einzelnen UER-Projekte verlangt?

Projektnummer und dazugehörige Sicherheitsleistung der Projekte in China sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Projektnummer	Sicherheitsleistung (Tsd. Euro)	Projektnummer	Sicherheitsleistung (Tsd. Euro)
VHSL	802	WOOI	189
XVDG	293	CTTY	150
HYOA	801	GYFD	394
OIEQ	137	VPOC	155
OIEH	560	HMQT	165
KKQI	350	CEJG	1267
AAEE	1240	WYDF	73
KEKU	403	KLDH	59
XSFQ	296	DQTP	237
FUUR	338	NWAG	618
NFOU	311	PSPN	582
GFTV	172	AKGI	32
WWAH	96	AXNW	266
BZIA	266	YAPL	161
RWBZ	89	VYDE	180
JSYW	207	OUUP	53
GAHQ	265	MIXE	123
PDXN	282	KHDQ	107
DEDT	92	DENB	23
TGND	476	MKFS	77
EQBT	390	FATU	51
CONQ	243	PIOU	54
TPBX	315	DQEE	69
CGXT	108	YWCR	78
NNZF	101	ZHGU	176
KOBW	259	WDHF	69
LJXL	139	ZBJS	208

Projektnummer	Sicherheitsleistung (Tsd. Euro)	Projektnummer	Sicherheitsleistung (Tsd. Euro)
ZOIQ	42	MUYW	633
GLTX	106	FOQH	143
YOVS	143	FVXO	34
GPWK	123	NTUI	417
KECU	86	MWGI	90
ECXZ	41	CHQS	179

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) seit Anfang Dezember 2023 keine neuen UER-Projekte genehmigt wurden?

Ab Januar 2024 wurden sechs weiteren UER-Projekte eine Zustimmung erteilt. Eine Aktualisierung der Datenbank steht aus.

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?

Die Anwaltskanzlei hat ihre Tätigkeit am 17. Juni 2024 aufgenommen. Eine belastbare Aussage über die Kosten lässt sich noch nicht treffen.

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?

Für den Vollzug der UER-Verordnung selbst wurden dem UBA zwei Stellen bewilligt; zusätzlich eine dritte Stelle für das UER-Register im UBA. Diese Mitarbeitenden werden von anderen Facheinheiten mit Querschnittsaufgaben (z. B. Justitiariat Emissionshandel) unterstützt. In Hinblick auf die Aufklärung der vorliegenden Indizien für einen möglichen Betrug werden die Facheinheiten aktuell von weiteren Mitarbeitenden aus anderen Facheinheiten des Umweltbundesamtes unterstützt.

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?
- In welchem Umfang prüft das UBA, ob die auf den Anträgen hinterlegten Prüfstellen im Rahmen des Geltungsbereichs ihrer Akkreditierungen bei der DAkkS tätig wurden?
 - Wenn keine Überprüfung erfolgt, warum nicht?

Die zugrundeliegende Richtlinie (EU) 2015/652 sieht vor, dass die prüfende Einrichtung gemäß ISO 14065 akkreditiert sein muss. Bei UER handelt es sich um gewöhnliche projektbezogenen Treibhausgasminderungen, sodass die erforderlichen ISO-Normen grundsätzlich geeignet sind. Entsprechend sieht weder

die UERV noch andere Rechtsvorschriften eine UER-spezifische Akkreditierung durch die DAkkS vor.

Da weder die UERV noch andere Rechtsvorschriften eine UER-spezifische Akkreditierung vorsehen, sondern die UERV nur eine Registrierung der Prüfstellen voraussetzt, und die Prüfstellen gem. § 32 UERV als registriert gelten, wenn sie nach DIN EN ISO 14065 für die Bereiche der DIN EN ISO 14064-2 und der DIN ISO 14064-3 akkreditiert sind, steht dem UBA eine eigene Überprüfung, ob die Prüfstellen im Rahmen ihrer Akkreditierung tätig wurden, nicht zu. Das UBA hat jedoch im Rahmen der Registrierungen der Prüfstellen zu Beginn der UERV im Jahr 2018 anhand der vorgelegten Akkreditierungsurkunden geprüft, ob die betreffende Prüfstelle nach DIN EN ISO 14065 für die Bereiche der DIN EN ISO 14064-2 und der DIN ISO 14064-3 zertifiziert ist. Seither prüft das UBA anlässlich der Zustimmung zum Projektantrag sowie bei jedem eingereichten Validierungs- und Verifizierungsbericht entsprechend dem in der UERV vorgesehenen Verfahren, ob die Berichte von registrierten Prüfstellen verfasst wurden.

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?

Nach dem völkerrechtswidrigen Angriff Russlands auf die Ukraine und dessen Auswirkungen auf die Preise für Weizen und Ölpflanzen, hat das BMUV vorgeschlagen, die Obergrenze von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen nach § 13 der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen (38. BImSchV) bis 2030 schrittweise vollständig auf null zu senken. Um die zur Erfüllung der Verpflichtung der Treibhausgasminderungs-Quote entfallenden Mengen an Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen zu kompensieren, wurde eine stärkere Anrechnung von Strom, der in Elektrofahrzeugen eingesetzt wird, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs (z. B. grüner Wasserstoff), abfallbasierten Biokraftstoffen nach Anlage 4 der 38. BImSchV und auch eine begrenzte Verlängerung der Anrechnung von UER um zwei Jahre erwogen. Zu dem damaligen Zeitpunkt lagen keine Hinweise auf Unregelmäßigkeiten bei UER-Projektprüfungen vor. Die Novelle der 38. BImSchV wurde den betroffenen Ressorts vorgeschlagen. Eine Einigung wurde nicht erzielt.

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?

Die Bundesregierung hat mit Kabinettsbeschluss vom 22. Mai 2024 die von einer Vorgängerregierung geschaffene Praxis der Anrechnung von UER auf die THG-Quote beendet. Projektanträge, die nach dem 1. Juli 2024 beim UBA eingehen, werden abgelehnt, sodass keine neuen Projektaktivitäten angemeldet werden können.

Inverkehrbringer von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen – sogenannte Quotenverpflichtete – sind nach § 37a Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) verpflichtet, die THG-Quote zu erfüllen. Die Quotenverpflichteten haben einen Rechtsanspruch auf die Nutzung der in § 37a Abs. 5 BImSchG aufgeführten Optionen zur Erfüllung ihrer Verpflichtung, zu denen auch UER

gehören. Die Anrechnung der Erfüllungsoptionen kann nicht verwehrt werden, wenn alle rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Für eine zeitweise Aussetzung der Anrechnung von UER-Nachweisen auf die THG-Quote gibt es keine Rechtsgrundlage.

17. Plant die Bundesregierung, die ergangenen UER-Bescheide nach § 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) zurückzunehmen, und wenn nein, warum nicht?

Die jeweils zuständige Behörde kann Bescheide, die im Rahmen der UERV ergangen sind, nach § 48 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) zurücknehmen, wenn die Voraussetzungen für eine Rücknahme vorliegen. Die betreffenden Prüfungen dauern noch an.

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?

Der im Raum stehende Missbrauchsverdacht macht deutlich, dass eine Anerkennung solcher Projekte allein auf der Basis von Zertifizierungsberichten u.U. nicht ausreichend ist, um die notwendige Transparenz und Umweltintegrität sicherzustellen. Eine Zertifizierung internationaler Klimaschutzprojekte muss eingebunden werden in internationale Kooperationszusammenhänge, wie sie unter dem Artikel 6 des Übereinkommens von Paris entwickelt werden. Insbesondere der Artikel 6.4, der unter Aufsicht der UNFCCC durchgeführt werden wird, soll sicherstellen, dass Zertifizierer unter kontrollierten Bedingungen zugelassen und ihre Zertifizierungen Gegenstand transparenter Entscheidungen der Projektgenehmigung sein werden.

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?

Die Kosten, die den Inverkehrbringern von fossilen Kraftstoffen zur Erfüllung der THG-Quote entstehen, werden im Wesentlichen von der Höhe der Kosten der genutzten Erfüllungsoptionen bestimmt. Durch die Anrechnung von möglicherweise falschen UER-Nachweisen sind für die Betroffenen keine zusätzlichen finanziellen Belastungen entstanden. Ohne die Anrechnung von UER hätten andere Erfüllungsoptionen eingesetzt werden müssen, die in der Regel teurer sind.

20. Erachtet die Bundesregierung höhere Preise für fossile Kraftstoffe als geeignetes Instrument der Verbrauchssteuerung und zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors?

Zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors hat sich die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2023 auf verschiedene Maßnahmen verständigt. Dies gilt unverändert.

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?

Die Bundesregierung wird im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2023/2413 (RED III) auch Maßnahmen zur Verbesserung des Vollzuges bei der Anrechnung von Strom auf die THG-Quote prüfen.

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?

Pro Fahrzeug und Jahr kann nur einmal der Schätzwert zur Anrechnung auf die THG-Quote bescheinigt werden. Identifikationsmerkmal ist die individuelle Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) eines jeden Fahrzeugs. Eine datenbankgestützte automatisierte Prüfung erfolgt im Umweltbundesamt, um einemehrfache Bescheinigungen für Fahrzeuge auszuschließen.

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?

Um dem UBA einen Zugriff auf Daten des zentralen Fahrzeugregisters beim Kraftfahrt-Bundesamt zu ermöglichen, ist eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Fahrzeugzulassungsverordnung erforderlich. Das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) ist zuständig für diese Rechtsnormen. BMDV und BMUV bereiten die entsprechenden rechtlichen Anpassungen derzeit vor. Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen der 38. BImSchV ist zur Nachweisführung die Vorlage einer Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I des reinen Batterieelektrofahrzeugs notwendig. Spätestens nach Ablauf eines Jahres ist eine Kopie der aktuellen Zulassungsbescheinigung Teil I als Nachweis einzureichen.

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 beschieden wurde (bitte den jährlichen Wert jeweils für die Jahre 2021, 2022, 2023 einzeln angeben und für das laufende Jahr 2024 den aktuellen Stand)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

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?

Die Fragen 25 und 26 werden gemeinsam beantwortet.

Dem Kraftfahrt-Bundesamt liegen keine Zahlen zu E-Fahrzeugen mit deutscher Zulassung vor, die ins Ausland verkauft wurden.

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)?

Die Ablehnungsquote für E-Fahrzeuge, die dem UBA mehrfach gemeldet wurden, lag 2022 bei 4,7 % und 2023 bei 6,9 %. Für das laufende Jahr 2024 liegt die Ablehnungsquote (Stand: 19. Juni 2024) bei ca. 1,1 %. Für das Jahr 2021 liegt keine Auswertung vor.

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?

Der Vollzug der 38. BImSchV (siehe dazu auch Frage 30) wird derzeit digitalisiert. Gegenstand dessen ist auch die Einführung von Sicherheitsmerkmalen insbesondere hinsichtlich des Bescheides.

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?

Das UBA übermittelt dem Zoll jährlich Informationen über die erteilten Bescheinigungen für den für Straßenfahrzeuge entnommenen Strom mit Angabe der jeweiligen Geschäftszeichen und Mengen. Auf diese Weise kann der Zoll durch Abgleich sicherstellen, dass ausschließlich Mengen zur Anrechnung kommen, die vom UBA tatsächlich bescheinigt wurden.

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?

Die Umsetzung in ein digitales Antrags- und Bearbeitungsverfahren beim UBA zur Bescheinigung von Strommengen hat bereits im Jahr 2023 begonnen. Voraussichtlich Ende nächsten Jahres wird die komplette Umstellung abgeschlossen sein.

31. Wie wird seitens der Bundesnetzagentur geprüft, ob ihr angezeigte Ladepunkte tatsächlich existieren?

Die Bundesnetzagentur erfasst öffentlich zugängliche Ladepunkte auf Basis der Ladesäulenverordnung. Die Ladesäulenverordnung stellt Anforderungen an die Interoperabilität und die technische Sicherheit von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und verpflichtet die Betreiber zur Anzeige bei der Bundesnetzagentur. Die Bundesnetzagentur prüft die Angaben zu den (technischen) Anforderungen und veröffentlicht Daten im Ladesäulenregister. Eine flächendeckende Vor-Ort-Prüfung über das Vorhandensein angezeigter Ladepunkte ist dabei weder vorgesehen noch vor dem Hintergrund des Regelungsgehaltes der Ladesäulenverordnung sinnvoll und wäre angesichts von über 66 000 installierten öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen (Stand 1. Januar 2024) auch nicht leistbar. Anstatt dieser flächendeckenden Prüfung findet eine fallbezogene Prüfung statt.

Die Bundesnetzagentur schafft mit ihren Veröffentlichungen ein sehr hohes Maß an Transparenz zu den ihr angezeigten Ladepunkten. Durch die Einführung einer Veröffentlichungspflicht und der namentlichen Nennung aller Betreiber wurde diese zuletzt deutlich erhöht.

Des Weiteren geht die Bundesnetzagentur allen Hinweisen von Nutzenden zu vermeintlich fehlerhaften Meldungen nach, wodurch eine fallbezogene Prüfung seitens der Bundesnetzagentur gegeben ist. Fälle von angezeigten Ladepunkten, die sich nachträglich als nicht existent herausgestellt haben, sind in diesem Rahmen bislang nicht aufgetreten.

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?
- Warum gibt es hierfür keine konkretisierenden Regelungen in den entsprechenden Rechtsgrundlagen?
 - Welche Gesetze und Verordnungen müssten hierzu geändert werden?
 - Plant die Bundesregierung, diese Änderungen umzusetzen, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

§ 6 Absatz 3 der 38. BImSchV regelt, dass die Anrechnung von Strom, der über einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt entnommen wurde, auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen nur dann möglich ist, wenn die Bundesnetzagentur den angezeigten Ladepunkt veröffentlicht hat oder der Dritte der Bundesnetzagentur die Zustimmung zur Veröffentlichung erteilt hat. Relevant für die Überprüfung der öffentlichen Ladepunkte ist das Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur und damit zusammenhängend die Bestimmungen der Ladesäulenverordnung.

Eine Überprüfung der mitgeteilten energetischen Mengen elektrischen Stroms findet auf Plausibilitätsbasis, insbesondere unter Berücksichtigung der Nennleistung der Ladeeinrichtung sowie des Zeitraums der Entnahme statt.

Die Bundesregierung wird im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2023/2413 (RED III) auch Maßnahmen zur Verbesserung des Vollzuges bei der Anrechnung von Strom auf die THG-Quote prüfen (siehe auch Antwort zu Frage 21).

33. Wie stellt das UBA sicher, dass keine doppelte Zählung und Quotenanrechnung von Ladestrommengen nach § 6 (öffentlich zugängliche Ladestationen, mit Strommengenerfassung) und § 7 (Schätzung auf Basis des Standardverbrauchswertes) der 38. BImSchV erfolgt?

Die Bekanntmachung der Schätzwerte durch das BMUV erfolgte zuletzt in Abstimmung mit dem BMWK und dem BMDV. Der Schätzwert basiert auf aktuellen Daten über den durchschnittlichen Stromverbrauch von reinen Batterieelektrofahrzeugen in Deutschland. Bei der Ermittlung wird die durchschnittliche Menge an Strom, die in Deutschland an öffentlichen Ladepunkten entnommen wurde, abgezogen. Der Schätzwert stellt damit die durchschnittliche Menge an Strom dar, die ausschließlich an nicht öffentlichen Ladepunkten entnommen wurde. Wenngleich naturgemäß der Schätzwert in Einzelfällen von der tatsächlichen Strommenge abweichen kann, wird auf die gesamte Fahrzeugflotte bezogene Menge an Strom im Gesamtsystem der THG-Quote nicht überschätzt. Die Verwendung solcher Pauschalwerte vereinfacht die Antragsstellung und Bearbeitung für Fahrzeughalter, Marktteilnehmer und die Vollzugsbehörden und verringert deutlich den bürokratischen Aufwand gegenüber der individuellen Messung an Ladepunkten insbesondere im privaten Bereich.

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?

Das Ergebnis der Prüfung gemäß Artikel 30 Absatz 10 der Richtlinie (EU) 2018/2001 (RED II) durch die Europäische Kommission liegt der Bundesregierung noch nicht vor.

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)?

Die Bundesregierung hat keine direkten Gespräche mit chinesischen Behörden geführt. Die für die Biomassestrom-Nachhaltigkeitsverordnung und die Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung zuständige Behörde, die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE), hat beim Auswärtigen Amt um Unterstützung bei der Überwachung von in Deutschland anerkannten Zertifizierungsstellen, die in EU-Mitgliedsstaaten und Drittstaaten tätig sind, ersucht. In diesem Zusammenhang haben bereits verschiedene diesbezügliche Gespräche stattgefunden. Zurzeit läuft eine Anfrage zur Genehmigung von Betretungsrechten deutscher Behörden.

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?

Die Fragen 36 bis 38 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des am 23. April 2024 vom BMUV durchgeführten interaktiven Verbändeworkshops wurden auf Basis der von den Stakeholdern eingebrachten Vorschläge mögliche Maßnahmen und Instrumente zur Betrugsprävention sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene erörtert. Grundsätzlich wurde im Rahmen des Workshops festgehalten, dass nationale Lösungen in einem europäischen Markt nur eine eingeschränkte Wirkungskraft hinsichtlich der Betrugsprävention haben. Die Bundesregierung setzt sich daher verstärkt für Regelungen auf europäischer Ebene ein. Derzeit wird die Durchführungsverordnung (EU) 2022/996 über Vorschriften für die Überprüfung in Bezug auf die Nachhaltigkeitskriterien und die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen sowie die Kriterien für ein geringes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen überarbeitet. Die Bundesregierung spricht sich dabei für die verbindliche Einführung einer Akkreditierung der Zertifizierungsstellen durch nationale Akkreditierungsstellen aus. Durch die zusätzliche Stufe der Qualitätssicherung soll eine Harmonisierung der Auditbedingungen in den MS und Drittstaaten erreicht werden. Weiterhin sollen geeignete flankierende nationale Maßnahmen zur Betrugsprävention durch Anpassung der bestehenden Regelungen umgesetzt werden. Dies soll nach gegenwärtiger Planung im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2023/2413 (RED III) geschehen.

39. Plant die Bundesregierung für mutmaßlich gefälschte Biokraftstoffzertifikate ein Moratorium des beim Hauptzollamt laufenden Anrechnungsverfahrens, und wenn nein, warum nicht?

Für eine zeitweise Aussetzung der Anrechnung von Nachhaltigkeitsnachweisen auf die THG-Quote gibt es keine Rechtsgrundlage. Zudem wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

40. Welche konkreten Verbesserungen konnte die Bundesregierung auf europäischer Ebene erreichen, um das europäische Regelwerk im Sinne der Betrugsprävention weiterzuentwickeln?

In Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten und der EU-Kommission wird derzeit die Durchführungsverordnung (EU) 2022/996 über Vorschriften für die Überprüfung in Bezug auf die Nachhaltigkeitskriterien und die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen sowie die Kriterien für ein geringes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen überarbeitet. Im Rahmen dessen setzt sich

Deutschland dafür ein, eine Akkreditierung von Zertifizierungsstellen durch nationale Akkreditierungsstellen einzuführen. Die Umsetzung dieser Anforderung in EU-Recht würde zu einer Harmonisierung der Auditbedingungen in den Mitgliedstaaten und Drittländern beitragen.

Darüber hinaus hat Deutschland gemeinsam mit Frankreich und den Niederlanden anlässlich des Energierates am 30. Mai 2024 im Rahmen eines Non-Papers zum Thema Betrugsbekämpfung bei Biokraftstoffen informiert. Die Europäische Kommission wurde gebeten, die Untersuchungen zu intensivieren und Schwachstellen im bestehenden Governance-System zu identifizieren und zu beseitigen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.