

## **Gesetzentwurf**

**der Abgeordneten Dr. Jan-Niclas Gesenhues, Swantje Michaelsen, Karl Bär, Julian Joswig, Lisa Badum, Harald Ebner, Steffi Lemke, Julia Schneider und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und weiterer Vorschriften**

#### **A. Problem**

Agrokraftstoffe aus Nahrungs- oder Futterpflanzen führen zu Hunger und Umwelterstörung, insbesondere wenn Regenwald dafür abgeholzt wird. Sie helfen dem Klima nicht, sondern verursachen oft sogar mehr CO<sub>2</sub> als Diesel. Auch abfallbasierte Kraftstoffe sind eine Scheinlösung, weil es nur wenig davon gibt, um Erdöl und Erdgas einzusparen, wo Elektrifizierung (noch) nicht möglich ist.

Seit 2015 verpflichtet die Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) Unternehmen, die Kraftstoff in Verkehr bringen, die Treibhausgasemissionen ihres gesamten Kraftstoffes zu senken, u.a. durch den Einsatz von Agrokraftstoffen.

Wegen ihrer umweltschädlichen Effekte und des hohen Flächenverbrauchs dürfen nur 4,4 Prozent Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen auf die THG-Quote angerechnet werden. Trotz dieser Obergrenze werden heute allein in Deutschland 800.000 Hektar zu Agrokraftstoffen verarbeitet, darunter Raps, Weizen, Roggen und Mais, die Menschen oder Tiere essen könnten.<sup>1</sup>

Ein weiteres Problem ist Betrug: Importe von fälschlich als Altspeiseöl gekennzeichnetem Palmöl werden mit gefälschten Nachhaltigkeitsnachweisen verkauft. Das Kontrollsystem hat strukturelle Schwächen. Zum Beispiel dürfen Behörden der EU-Mitgliedstaaten die Anlagen im Ausland teils nicht einmal betreten. Zudem sind diese abfallbasierten Agrokraftstoffe nur sehr beschränkt verfügbar.

Dieser Gesetzentwurf senkt die Obergrenze für Agrokraftstoffe aus Nahrungs- und Futterpflanzen bis 2030 schrittweise auf 0 Prozent und für abfallbasierte Reststoffe auf 1,7 Prozent. Anrechnungen von Sojaöl und Reststoffen der Palmölproduktion werden sofort beendet. Zudem stärkt der Gesetzentwurf die Kontrollrechte europäischer Behörden bei importierten Biokraftstoffen. Nachhaltige Optionen wie die Elektromobilität oder Grüner Wasserstoff werden stärker gefördert.

---

<sup>1</sup> [https://www.fnr.de/fileadmin/Statistik/Statistikbericht\\_der\\_FNR\\_2024\\_web.pdf](https://www.fnr.de/fileadmin/Statistik/Statistikbericht_der_FNR_2024_web.pdf).

## B. Lösung

Der Gesetzentwurf sieht die Einführung der Möglichkeit von Vor-Ort-Kontrollen vor. Erneuerbare Kraftstoffe sind dann anrechenbar, wenn der zuständigen Behörde oder einem durch die Behörde beauftragten Dritten gestattet wird, Vor-Ort-Kontrollen der Zertifizierungsstelle durchzuführen.

Zusätzlich sieht der Gesetzesentwurf vor, die Nutzung von Agrargütern für die Agrokraftstoffproduktion zu reduzieren. Eine Senkung der sehr hohen Nachfrage nach Agrargütern aus diesem Bereich kann signifikant zur Entlastung der angespannten Marktlage beitragen. Aus diesem Grund wird die Obergrenze für Agrokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen für das Jahr 2026 auf 3,5 Prozent reduziert und anschließend schrittweise auf 0,0 Prozent herabgesenkt. Die Anrechnungen von Sojaöl und Reststoffen der Palmölproduktion werden sofort beendet. Neben dem verringerten Flächenverbrauch werden auch umwelt- und klimaschädliche Effekte wie indirekte Landnutzungsänderung reduziert.

Zudem werden die Anreize für die Verwendung von abfallbasierten Reststoffen aufgrund ihrer beschränkten Verfügbarkeit von 1,9 Prozent auf 1,7 Prozent abgesenkt.

Um im Sinne einer nachhaltigen Energieversorgung im Verkehr Erfüllungsoptionen wie die Elektromobilität stärker anzureizen, und da die fehlende Menge an Agrokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen für die Erfüllung der Verpflichtung zur Treibhausgasminde rung bei Kraftstoffen nicht sofort durch diese Alternativen kompensiert werden kann, wird der Anrechnungsfaktor für Strom, der in Elektrofahrzeugen eingesetzt wird, auf 4 angehoben.

## C. Alternativen

Alternativen, mit denen das Regelungsziel in gleicher Weise erreicht werden kann, sind nicht ersichtlich.

## D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Auswirkungen auf die Haushalte des Bundes, der Länder oder der Kommunen sind durch die Rechtsänderung nicht zu erwarten.

## E. Erfüllungsaufwand

### E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht aus den Gesetzesänderungen des vorliegenden Entwurfs kein Erfüllungsaufwand.

### E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Rechtsänderungen im Zusammenhang mit der Vorgabe zur Minderung von Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr verändern den jährlichen Erfüllungsaufwand der Wirtschaft im Jahr 2030 nicht, da das Gesamtambitionsniveau gleich bleibt.

Die künftigen Verbrauchsmengen der einzelnen erneuerbaren Energieerzeugnisse hängen von der Höhe der gesamten energetischen Verbrauchsmenge aller Kraftstoffe ab und in welchem Ausmaß die einzelnen Erfüllungsoptionen genutzt werden. Daneben hängt die Höhe des Erfüllungsaufwands vor allem von der Entwicklung der kraftstoffspezifischen Vermeidungspreise ab. Die Schätzung der Preise für Erfüllungsoptionen, die in den kommenden Jahren verstärkt zum Einsatz kommen werden (bspw. grüner Wasserstoff, strombasierte Kraftstoffe), ist aufgrund der aktuell noch geringen Marktverfügbarkeit mit großen Unsicherheiten verbunden.

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

Keiner.

### **F. Weitere Kosten**

Weitere Kosten für die Wirtschaft, Kosten für soziale Sicherungssysteme, Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau sind nicht ersichtlich.

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und weiterer Vorschriften

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Februar 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 58) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird in der Angabe zu § 37b das Wort „Biokraftstoffen“ durch die Wörter „erneuerbaren Kraftstoffen“ ersetzt.
2. § 37b wird wie folgt geändert:
  - a) In der Überschrift wird das Wort „Biokraftstoffen“ durch die Wörter „erneuerbaren Kraftstoffen“ ersetzt.
  - b) Absatz 8 wird wie folgt geändert:
    - aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:
      - aaa) In Nummer 3 wird das Wort „und“ am Ende gestrichen.
      - bbb) In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
      - ccc) Folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. Biokraftstoffe und erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs aus Produktionsanlagen, bei denen eine Vor-Ort-Kontrolle durch eine zuständige Behörde eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union oder ein durch diese Behörde beauftragter Dritter zum Zweck der Überwachung der Arbeitsweise der Zertifizierungsstellen nach Artikel 30 Absatz 9 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2018/2001, während der üblichen Betriebs- und Geschäftszeiten nicht ermöglicht wird, sofern eine Verordnung der Bundesregierung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 20 die Voraussetzungen für die Möglichkeit von Vor-Ort-Kontrollen festlegt,“
      - ddd) Folgende Nummer 6 wird angefügt:

„6. Biokraftstoffe aus Palmöl,“
      - eee) Folgende Nummer 7 wird angefügt:

„7. Biokraftstoffe aus Sojaöl,“
      - fff) Folgende Nummer 8 wird angefügt:

„8. Biokraftstoffe aus Reststoffen, Abfallstoffen und Nebenprodukten des Anbaus von Ölpalmen und der Palmölproduktion, darunter insbesondere Abwasser aus Palmölmühlen,

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

leere Palmfruchtbündel, Palmwedel, Palmenstamm, Palmschlammöl und destillierte Palmfettsäure, und“

ggg) Folgende Nummer 9 wird angefügt:

„Biokraftstoffe aus Rohstoffen mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderung nach Artikel 3 der Verordnung (EU) 2019/807 in der jeweils geltenden Fassung.“

bb) Folgende Sätze werden angefügt:

„Satz 1 Nummer 5 gilt für Kraftstoffe, die ab dem 1. September 2025 in Verkehr gebracht werden oder als in Verkehr gebracht gelten und deren Nachweise ab dem 1. September 2025 ausgestellt wurden. Satz 1 Nummer 5 gilt nicht für Kraftstoffe, die bis zum Ablauf des 31. Dezember 2025 in Verkehr gebracht worden sind oder als in Verkehr gebracht gelten, sofern sie Gegenstand eines Liefervertrages mit einem Nachweispflichtigen sind, der vor Ablauf des [einsetzen: Datum des Tages nach der Verkündung] geschlossen wurde.“

3. § 37d Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 19 Buchstabe c wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

b) Folgende Nummer 20 wird angefügt:

„20. für den Ausschluss der Anrechnung von Biokraftstoffen und erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs nach § 37b Absatz 8 Satz 1 Nummer 5

a) die Voraussetzungen für die Möglichkeit von Vor-Ort-Kontrollen festzulegen und

b) zu bestimmen, dass der Ausschluss auch für die Anrechnung auf einen Mindestanteil bestimmter Biokraftstoffe oder anderer erneuerbarer Kraftstoffe nach Nummer 8 gilt.“

4. Nach §37h wird folgender §37i eingefügt:

„§37i

#### Rücknahme der Anrechnung unwirksamer Nachweise

Die Anrechnung eines unwirksamen Nachweises für einen Biokraftstoff oder einen erneuerbaren Kraftstoff nicht biogenen Ursprungs, der Gegenstand einer Mitteilung nach § 37c Absatz 1 ist, kann insbesondere zurückgenommen werden, wenn ein für die Ausstellung des Nachweises erforderliches Zertifikat zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Kraftstoffs entzogen worden ist und die jeweils zuständige Behörde vor diesem Zeitpunkt über die Entziehung des Zertifikates öffentlich informiert hat. Maßgeblicher Zeitpunkt für die Möglichkeit der Rücknahme ist die Bekanntgabe des Entzugs des Zertifikats durch die jeweils zuständige Behörde.“

## Artikel 2

### Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen

Die Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen vom 8. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3892), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. November 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 367) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 4a folgende Angabe eingefügt:

„§ 4b Vor-Ort-Kontrollen“

2. Nach § 4a wird folgender § 4b eingefügt:

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

## „§ 4b

## Vor-Ort-Kontrollen

(1) Die Möglichkeit von Vor-Ort-Kontrollen nach § 37b Absatz 8 Satz 1 Nummer 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes besteht, wenn der zuständigen Behörde oder einem durch die Behörde beauftragten Dritten gestattet wird, Vor-Ort-Kontrollen der Zertifizierungsstelle zum Zweck der Überwachung der Arbeitsweise der Zertifizierungsstellen während der üblichen Betriebs- und Geschäftszeiten zu begleiten im Sinne des Artikel 17 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/996 der Kommission vom 14. Juni 2022 über Vorschriften für die Überprüfung in Bezug auf die Nachhaltigkeitskriterien und die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen sowie die Kriterien für ein geringes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen (ABl. 168 vom 27.6.2022, S. 1).

(2) Fortschrittliche Biokraftstoffe sind nicht auf den Mindestanteil nach § 14 anrechenbar, wenn keine Vor-Ort-Kontrollen nach Absatz 1 gestattet werden. Satz 1 gilt für Kraftstoffe, die ab dem 1. September 2025 in Verkehr gebracht werden oder als in Verkehr gebracht gelten und deren Nachweise ab dem 1. September 2025 ausgestellt werden. Satz 1 gilt nicht für Kraftstoffe, die bis zum Ablauf des 31. Dezember 2025 in Verkehr gebracht worden sind oder als in Verkehr gebracht gelten, sofern sie Gegenstand eines Liefervertrages mit einem Nachweispflichtigen sind, der vor Ablauf des [einsetzen: Datum des Tages nach der Verkündung] geschlossen wurde.

(3) Zertifizierungsstellen nach Absatz 1 sind:

1. Zertifizierungsstellen nach § 25 der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung oder Zertifizierungsstellen, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union für die Überwachung und die Durchführung der Überwachung nach Artikel 17 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/996 registriert sind, oder
2. Zertifizierungsstellen nach § 30 der Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen und mitverarbeiteten biogenen Ölen auf die Treibhausgasquote vom 17. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 131).

(4) Zuständige Behörden nach Absatz 1 sind Behörden eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union, die nach Artikel 30 Absatz 9 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Neufassung) (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82; ABl. L 41 vom 22.2.2022, S. 37), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2024/1711 (ABl. L, 2024/1711, 26.6.2024) geändert worden ist, die Arbeitsweise der Zertifizierungsstellen überwachen.

(5) Ist der Kraftstoff Gegenstand eines Liefervertrages nach § 37b Absatz 8 Satz 7 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und Absatz 2 Satz 3 mit einem Nachweispflichtigen, der bis einschließlich dem [einsetzen: Datum des Tages nach der Verkündung] geschlossen wurde, ist der Liefervertrag der Mitteilung nach § 37c Absatz 1 für das Verpflichtungsjahr 2025 beizufügen. Der nach § 20 Absatz 2 zuständigen Stelle sind bis zum Ablauf des [einsetzen: Datum des ersten Tages der vierten auf die Verkündung folgenden Kalenderwoche] eine Auflistung der Lieferverträge nach Satz 1 vorzulegen mit folgenden Angaben:

1. Name des Lieferanten,
2. Datum des Vertragsabschlusses,
3. Art des erneuerbaren Kraftstoffs,
4. vom Vertrag umfasste Menge an erneuerbaren Kraftstoff,
5. Art des Rohstoffs gemäß Richtlinie (EU) 2018/2001,
6. Lieferzeitraum.

Ist der Mitteilung nach § 37c Absatz 1 kein Liefervertrag beigelegt, ist davon auszugehen, dass der Liefervertrag nach dem [einsetzen: Datum des Tages nach der Verkündung] geschlossen wurde.“

3. In § 5 Absatz 3 Satz 1 und Satz 2 Nummer 1 wird die Angabe „Faktor 3“ jeweils durch die Angabe „Faktor 4“ ersetzt.
4. § 13 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt neu gefasst:  
„Übersteigt in einem Verpflichtungsjahr der energetische Anteil der Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen
  1. ab dem Kalenderjahr 2026 3,5 Prozent,
  2. ab dem Kalenderjahr 2027 2,6 Prozent,
  3. ab dem Kalenderjahr 2028 1,7 Prozent,
  4. ab dem Kalenderjahr 2029 0,8 Prozent,
  5. ab dem Kalenderjahr 2030 0,0 Prozent,so wird für die Treibhausgasemissionen der diesen Anteil übersteigenden Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen der Basiswert zugrunde gelegt.“
5. In § 13a Satz 1 wird die Angabe „1,9“ durch die Angabe „1,7“ ersetzt.

### Artikel 3

#### **Änderung der Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen und mitverarbeiteten biogenen Ölen auf die Treibhausgasquote**

Die Verordnung zur Anrechnung von strombasierten Kraftstoffen und mitverarbeiteten biogenen Ölen auf die Treibhausgasquote vom 17. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 131) wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Absatz 7 Satz 1 Nummer 1 wird die Angabe „Absatz 30“ durch die Angabe „Nummer 30“ ersetzt.
2. § 17 Absatz 1 Nummer 9 wird wie folgt gefasst:  
„9. die Angabe, ob Vor-Ort-Kontrollen nach Maßgabe des § 4b der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen vom 8. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3892), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. November 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 367) geändert worden ist, ermöglicht werden.“

### Artikel 4

#### **Änderung der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung**

§ 12 Absatz 1 der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung vom 2. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5126, 5143) wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 10 wird das Wort „und“ am Ende durch ein Komma ersetzt.
2. In Nummer 11 Buchstabe d wird der Punkt am Ende durch die Angabe „, und“ ersetzt.
3. Folgende Nummer 12 wird angefügt:  
„12. die Angabe, ob Vor-Ort-Kontrollen nach Maßgabe des § 4b der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen vom 8. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3892), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. November 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 367) geändert worden ist, ermöglicht werden.“

**Artikel 5**

**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Begründung

### Zu Artikel 1 (Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

Zur Betrugsprävention werden zusätzliche Bedingungen an die Anrechenbarkeit von erneuerbaren Kraftstoffen auf die Verpflichtung zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen eingeführt.

#### Materiell-rechtliche Regelung:

#### Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Folgeänderung.

#### Zu Nummer 2 (§ 37b)

Die EU-rechtlichen Vorgaben zur Zertifizierung von erneuerbaren Kraftstoffen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie sehen vor, dass die zuständige Behörde Zertifizierungsstellen bei Vor-Ort-Kontrollen in Produktionsanlagen (sog. Witness-Audits) begleiten. Solche Vor-Ort-Kontrollen werden in der Praxis auch bereits seit mehreren Jahren durchgeführt. Die Praxis hat nunmehr gezeigt, dass in einigen Fällen der zuständigen Behörde das Betreten der Produktionsanlagen für solche Vor-Ort-Kontrollen verwehrt wird. Dennoch müssen die Mitgliedsstaaten die Zertifizierung auch in diesen Fällen anerkennen. Um den Klimanutzen der nachhaltig erzeugten Kraftstoffe sicherzustellen und die Betrugsprävention zu verbessern, soll die Möglichkeit von Vor-Ort-Kontrollen zur Bedingung für die Anrechnung auf die THG-Quote werden.

Buchstabe a ist eine redaktionelle Folgeänderung. Buchstabe b Doppelbuchstabe aa fügt in § 37b Absatz 8 BImSchG die Nummer 5 an, wodurch erneuerbare Kraftstoffe nunmehr ausgeschlossen werden, bei deren Produktion eine Vor-Ort-Kontrolle durch eine Kontrollbehörde eines Mitgliedsstaates der EU nicht ermöglicht wird. Die Bedingung der Möglichkeit von Vor-Ort-Kontrollen ist geeignet, Betrug vorzubeugen. Wenn Vor-Ort-Kontrollen ermöglicht werden, erhalten staatliche Kontrolleure oder beauftragte Personen effektivere Möglichkeiten zur Überwachung der Arbeitsweise der Zertifizierungsstellen. Die Einhaltung der Kriterien zur Produktion nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe kann so besser gewährleistet werden. Die Maßnahme ist erforderlich, da in jüngster Vergangenheit die Menge an erneuerbaren Kraftstoffen, insbesondere aus Ländern, in denen Vor-Ort-Kontrollen bisher nicht möglich sind, in einem Maße zugenommen hat, dass angesichts der hierfür notwendigen, großen Mengen an Biomasse Zweifel an der Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien bestehen. Diese Verdachtsmomente können bisher mangels Betretungsbefugnissen zu den Produktionsstätten nicht hinreichend kontrolliert werden; eine mildere Maßnahme, die mit gleicher Sicherheit bewirken kann, dass eine Anrechnung auf die THG-Quote nur dann erfolgt, wenn gewährleistet ist, dass die Kriterien eingehalten sind, ist nicht ersichtlich. Die Maßnahme ist auch angemessen, da die Durchführung von Vor-Ort-Kontrollen gemäß Artikel 17 Absatz 1 Satz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/996 bereits rechtlich vorgesehen und in vielen Produktionsländern und auch in Deutschland selbst bereits seit Jahren gängige Praxis ist und für die Betroffenen nicht mit einem hohen Eingriffsgewicht verbunden ist. Diese Vor-Ort-Kontrollen finden zudem nach den Maßgaben von Artikel 17 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/996 auf Verlangen der Europäischen Kommission und der zuständigen Behörde und in Absprache mit dem Anlagenbetreiber statt. Vor-Ort-Kontrollen sollen die Einhaltung der maßgeblichen Kriterien gewährleisten. Sie zur Bedingung für die Anrechenbarkeit auf die THG-Quote zu machen, ist notwendig, um zu gewährleisten, dass eine Anrechnung nur dann erfolgt, wenn die Kriterien eingehalten werden. Die Maßnahme ist damit insgesamt verhältnismäßig.

Die neue Nummer 6 verankert den Ausschluss von Palmöl, der bisher nur indirekt durch § 13 b der 38. BImSchV erfolgte, nunmehr gesetzlich im Bundes-Immissionsschutzgesetz.

Die neue Nummer 7 schließt Sojaöl aus, um schädliche Effekte für Natur und Umwelt durch Landnutzungsänderung wie Entwaldung und Umbruch von Grasland oder Savannenlandschaften zu verhindern, die durch Anbau von Soja zu energetischen Zwecken entstehen.

Die neue Nummer 8 schließt Reststoffe, Abfallstoffe und Nebenprodukte der Palmölproduktion aus, wodurch die Quersubventionierung insbesondere der nichtnachhaltigen Palmölproduktion verhindert wird.

Die neue Nummer 9 schließt alle weiteren Rohstoffe aus, die nach der Verordnung (EU) 2019/807 ein hohes Risiko indirekter Landnutzungsänderung aufweisen.

Buchstabe b Doppelbuchstabe bb stellt klar, dass der Ausschluss nicht für Kraftstoffe gilt, die bis zum Ende des Jahres 2025 aufgrund eines vor der Verkündung dieses Gesetzes bestehenden Liefervertrages in Verkehr gebracht wurden. Für geschlossene Lieferverträge wird damit eine Bestandsschutzregelung aufgenommen.

### **Zu Nummer 3 (§ 37d)**

Buchstabe a ist eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund von Buchstabe b.

Die Bundesregierung wird ermächtigt, den Ausschluss der Anrechnung auf die THG-Quote von erneuerbaren Kraftstoffen, bei deren Produktion eine Vor-Ort-Kontrolle nicht ermöglicht wird, näher zu regeln, bzw. festzulegen, unter welchen Voraussetzungen die Möglichkeit von Vor-Ort-Kontrollen gegeben ist. Dies erfolgt im Artikel 2 dieses Gesetzes zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminde- rung bei Kraftstoffen.

### **Zu Nummer 3 (neuer §37i)**

Erneuerbare Kraftstoffe können nach geltender Rechtslage nur auf die THG-Quote angerechnet werden, wenn Nachhaltigkeitskriterien eingehalten werden und die am Produktionsprozess beteiligten oder den Nachweis ausstellenden Stellen entsprechend zertifiziert sind. Zertifizierungsstellen, die von staatlichen Stellen überwacht werden, sollen die Einhaltung der Kriterien sicherstellen. Wenn u.a. im Rahmen von Kontrollen jedoch festgestellt wird, dass die Kriterien nicht eingehalten werden, kann das Zertifikat entzogen werden, womit auch die aus- gestellten Nachhaltigkeitsnachweise für die erneuerbaren Kraftstoffe ungültig werden.

Der neue § 37i BImSchG stellt eine mögliche, aber nicht abschließende, Konstellation dar („insbesondere“), in der davon auszugehen ist, dass Inverkehrbringer Kenntnis von der Ungültigkeit von Nachweisen haben bzw. dies- bezüglich eine grob fahrlässige Unkenntnis vorliegt und eine Rücknahme der Anrechnung dieser Nachweise er- folgen kann. Dies ist insbesondere der Fall, wenn vor dem Inverkehrbringen dieser Kraftstoffe einem Produzen- ten, Lieferanten oder anderen Beteiligten im Produktionsprozess ein Zertifikat entzogen wurde und die zuständige Behörde darüber öffentlich informiert hat. Auf diese Weise wird der Quotenverpflichtete zusätzlich angehalten, die Gültigkeit der Nachweise zu überprüfen. Wird der Kraftstoff in Verkehr gebracht, nachdem die zuständige Behörde über die Aberkennung eines Zertifikates öffentlich informiert hat, kann die Anrechnung dieses Kraft- stoffes rechtssicher abgelehnt werden bzw. die Anrechnung nachträglich zurückgenommen werden. Im Falle einer Rücknahme der Anrechnung werden die entstandenen Fehlmengen zunächst durch Treibhausgasminde- rungs- oder Kraftstoffmengen nach § 37a Absatz 8 BImSchG (Übererfüllungen) ausgeglichen. Stehen für diesen Aus- gleich nicht genügend Übererfüllungen zur Verfügung, sind für die verbleibenden Fehlmengen die entsprechen- den Ausgleichsabgaben zu zahlen.

### **Zu Artikel 2 (Änderung der 38. BImSchV)**

Artikel 2 bis 4 regeln weitere Bestimmungen in Rechtsverordnungen, die erforderlich sind, um die Maßnahmen zur Betrugsprävention in Artikel 1 zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes durchführen zu können. Während in Artikel 1 im BImSchG erneuerbare Kraftstoffe ausgeschlossen werden, bei deren Produktion Vor- Ort-Kontrollen nicht ermöglicht werden, wird mit Artikel 2 in der 38. BImSchV konkretisiert, unter welchen Voraussetzungen die Möglichkeit von Vor-Ort-Kontrollen als gegeben angesehen wird, sodass eine Anrechnung auf die THG-Quote möglich ist. Der neue § 37b Absatz 8 Satz 1 Nummer 5 BImSchG macht bereits seinem Wortlaut nach das Bestehen einer konkretisierenden Rechtsverordnung zur Voraussetzung der Nichtanrechnung eines Kraftstoffes auf die Erfüllung von Verpflichtungen nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Absatz 4 BImSchG. In der 37. BImSchV und der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung werden schließlich die notwendigen Angaben auf den Nachweisen ergänzt aus denen hervorgeht, ob mit Blick auf den konkreten Kraftstoff die in § 4b der 38. BImSchV vorgeschriebene Möglichkeit der Vor-Ort-Kontrolle gegeben ist. Ein einheitliches Verfahren ist darüber hinaus auch zweckmäßig, da es eine möglichst gleichzeitige und identische Umsetzung sowie das Wirksamwerden des im Bundes-Immissionsschutzgesetz vorgesehenen Betrugspräventi- onsmechanismus ermöglicht.

**Materiell-rechtliche Regelung:****Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)**

Redaktionelle Folgeänderung.

**Zu Nummer 2 (neuer § 4b)**

Es werden weitergehende Bestimmungen zum Ausschluss von erneuerbaren Kraftstoffen nach dem neuen § 37b Absatz 8 Nummer 5 BImSchG festgelegt (siehe Artikel 1 Nummer 3) für den Fall, dass die zuständigen Kontrollbehörden keine Vor-Ort-Überprüfungen vornehmen dürfen. Dies gilt sowohl für die THG-Quote also auch für die Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe.

Diese Vor-Ort-Kontrollen erfolgen in der Regel durch sogenannte Witness-Audits, bei denen die zuständigen Behörden die Auditoren der Zertifizierungsstelle in die jeweiligen Schnittstellen/ Produktionsanlagen begleiten. Die Anrechnung auf die genannten Verpflichtungen setzt voraus, dass die Zertifizierungsstellen sichergestellt haben, dass eine Vor-Ort-Kontrolle durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten möglich ist.

Wurde der Kraftstoff aufgrund eines Liefervertrages, der bis zur Verkündung dieses Gesetzes geschlossen wurde, in Verkehr gebracht, ist der Liefervertrag bei der Jahresquotenanmeldung für das Verpflichtungsjahr 2026 vorzulegen. Wird kein Liefervertrag vorgelegt, geht die zuständige Behörde davon aus, dass der Liefervertrag danach geschlossen wurde, sodass für die Anrechnung dieses Kraftstoffes Vor-Ort-Kontrollen ermöglicht werden müssen. Wenn ein Quotenverpflichteter aufgrund bestehender Verträge von dieser Ausnahmeregelung Gebrauch machen möchte, hat er der Biokraftstoffquotenstelle eine Liste der Lieferverträge bis vier Wochen nach Inkrafttreten dieses Gesetzes vorzulegen.

**Zu Nummer 3 (§ 5 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 Nummer 1 )**

Der Anrechnungsfaktor für Strom, der in Elektrofahrzeugen eingesetzt wird, wird von 3 auf 4 angehoben. Das erhöht den Anreiz für Elektromobilität.

**Zu Nummer 4 (§ 13 Absatz 1 Satz 1)**

Die Anrechnung von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen wird begrenzt und schrittweise bis zum Jahr 2030 auf null gesenkt. Mengen, die die in diesem Satz festgelegten Obergrenzen übersteigen, werden wie fossile Kraftstoffe behandelt, wodurch kein wirtschaftlicher Anreiz besteht, über die Obergrenze hinausgehende Mengen einzusetzen.

**Zu Nummer 5 (§ 13a Satz 1)**

Um den Verzicht auf Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen teilweise zu kompensieren, wird die Obergrenze für abfallbasierte Biokraftstoffe leicht angehoben.

**Zu Artikel 3 (Änderung der 37. BImSchV)****Zu Nummer 1 (§ 1)**

Korrektur eines fehlerhaften Verweises.

**Zu Nummer 2 (§ 17)**

§ 17 Absatz 1 Nummer 9 a.F. wird gestrichen, da die damit geforderte Angabe den Prozess der Nachweisausstellung deutlich komplizierter macht. Es muss letztlich über den Vollzug sichergestellt werden, dass Nachweise für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, die in einem raffinerietechnischen Verfahren gemeinsam mit mineralölstämmigen Ölen zur Herstellung von erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs verwendet

werden, gelöscht werden, um eine doppelte Anrechnung auf die THG-Quote zu verhindern. Analog wird so bereits beim Vollzug für nachhaltige Biokraftstoffe nach der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung vorgegangen.

Aufgrund des neuen § 37b Absatz 8 Nummer 5 BImSchG werden erneuerbare Kraftstoffe von der Anrechnung auf die THG-Quote ausgeschlossen, wenn die zuständigen Kontrollbehörden keine Vor-Ort-Überprüfungen vornehmen dürfen. Durch die neue Nummer 9 ist auf den Nachweisen daher anzugeben, ob eine Vor-Ort-Kontrolle möglich ist. Wird die Vor-Ort-Kontrolle dennoch untersagt oder ist aus anderen Gründen nicht möglich, ist der Nachweis aufgrund falscher Angaben unwirksam.

#### **Zu Artikel 4 (Änderung des § 12 Absatz 1 der BioKraft-NachV)**

##### **Zu Nummer 1 (Nummer 10)**

Redaktionelle Folgeänderung.

##### **Zu Nummer 2 (Nummer 11)**

Redaktionelle Folgeänderung.

##### **Zu Nummer 3 (neue Nummer 12)**

Aufgrund des neuen § 37b Absatz 8 Nummer 5 BImSchG werden erneuerbare Kraftstoffe von der Anrechnung auf die THG-Quote ausgeschlossen, wenn die zuständigen Kontrollbehörden keine Vor-Ort-Überprüfungen vornehmen dürfen. Auf den Nachweisen ist daher anzugeben, ob eine Vor-Ort-Kontrolle möglich ist. Wird die Vor-Ort-Kontrolle dennoch untersagt oder ist aus anderen Gründen nicht möglich, ist der Nachweis aufgrund falscher Angaben unwirksam.

#### **Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)**

Das Gesetz tritt am 1.1.2026 in Kraft. Die Regelungen betreffen somit Energieerzeugnisse bzw. Erfüllungsoptionen die ab dem 1.1.2026 in Verkehr gebracht bzw. eingesetzt werden.

Berlin, den 7. Juli 2025

**Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion**

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.