

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Der vorliegende Entwurf setzt die den ho. Kompetenzbereich betreffenden Inhalte der Anforderungen der Richtlinien (EU) 2015/1513 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen, ABl. Nr. L 239 vom 15.09.2015 S. 1 und (EU) 2015/652 zur Festlegung von Berechnungsverfahren und Berichterstattungspflichten gemäß der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen, ABl. Nr. L 107 vom 25.04.2015 S. 26 in nationales Recht um.

Die Richtlinie (EU) 2015/652 legt insbesondere das Verfahren zur Berechnung der Treibhausgasintensität von in Verkehr gebrachten Kraftstoffen und Energie, mit Ausnahme von Biokraftstoffen fest sowie die Inhalte der begleitenden Berichtspflichten der Anbieter von Kraftstoffen an die Europäische Kommission. In der Richtlinie 98/70/EG besteht im Artikel 7a das Ziel für Inverkehrbringer von fossilen Kraftstoffen, die Treibhausgasintensität der von ihnen angebotenen Kraftstoffe bezogen auf einen Referenzwert bis zum Jahr 2020 um 6% zu senken. Das Berechnungsverfahren in der Richtlinie (EU) 2015/652 legt dazu nun fest, in welcher Form die Treibhausgasintensitäten der verschiedenen Kraftstoffe zu berechnen sind.

Weiters enthält die Richtlinie zusätzliche Berichtspflichten für die Kraftstoffanbieter. Nach den Bestimmungen der Richtlinie müssen diese den Ursprung und den Erwerbort der von ihnen gelieferten Kraftstoffe berichten.

Diese Bestimmungen treten allerdings noch vor Wirksamwerden außer Kraft, falls die entsprechenden Bestimmungen in Richtlinie (EU) 2015/652 im Rahmen der Annahme des Vorschlags für eine Verordnung über das Governance-System der Energieunion zur Änderung der Richtlinie 94/22/EG, der Richtlinie 98/70/EG, der Richtlinie 2009/31/EG, der Verordnung (EG) Nr. 663/2009, der Verordnung (EG) Nr. 715/2009, der Richtlinie 2009/73/EG, der Richtlinie 2009/119/EG des Rates, der Richtlinie 2010/31/EU, der Richtlinie 2012/27/EU, der Richtlinie 2013/30/EU und der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 aufgehoben werden.

Mit der Richtlinie (EU) 2015/1513 ändern sich die Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und die Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen. Mit dieser Richtlinie wird eine Obergrenze von 7% für die Anrechnung konventioneller Biokraftstoffe auf die Ziele im Jahr 2020 – dem Einsatz von 10% erneuerbarer Energie im Verkehr entsprechend der Richtlinie 2009/28/EG sowie dem 6% Reduktionsziel von Treibhausgasemissionen für Inverkehrbringer von Kraftstoffen gemäß Richtlinie 98/70/EG eingeführt. Die 7% Begrenzung für die Anrechnung von Biokraftstoffen aus Getreide und sonstigen Kulturpflanzen mit hohem Stärkegehalt, Zuckerpflanzen, Ölpflanzen und aus Hauptkulturen vorrangig für die Energiegewinnung auf landwirtschaftlichen Flächen angebauten Pflanzen soll den kolportierten Effekt von Emissionen aus indirekter Landnutzungsänderung möglichst verhindern. Außerdem hat die Richtlinie die Einführung eines Ziels für die Nutzung von fortschrittlichen Biokraftstoffen zum Inhalt.

Ein weiterer Inhalt der Richtlinie ist die Anhebung der bei neuen Anlagen zu erzielenden Treibhausgasemissionseinsparungen vorbehaltlich des Schutzes von Anlagen, die am 5. Oktober 2015 bereits in Betrieb sind und somit eine Verbesserung der Treibhausgasbilanz durch die aus diesen Anlagen stammenden Biokraftstoffen sowie Erweiterungen der Vorschriften für freiwilligen Systeme, welche die Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen überwachen.

Kompetenzgrundlage:

Der vorliegende Entwurf stützt sich auf §§ 11 Abs. 3, 26a Abs. 2 lit. c und § 136 Abs. 3a des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (KFG 1967), BGBl. Nr. 267, in der Fassung der Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 40/2017.

Im KFG 1967 ist in den §§ 11, 26a und § 136 Abs. 3a die Ermächtigung für das zuständige Verwaltungsorgan – dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft – enthalten, mit Verordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft, der Bundesministerin für Gesundheit und Frauen und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Zusammensetzung von Kraftstoffen für den Betrieb von Kraftfahrzeugen, Anhängern und ihrer Einrichtungen im Sinne der §§ 2 und 3 KFG 1967 näher festzulegen, soweit diese Zusammensetzung Einflüsse auf die Umwelt haben kann.

Die Bestimmungen der Kraftstoffverordnung beruhen auf Gesundheits- und Umweltaspekten und dienen damit dem Gesundheits- und Umweltschutz.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieser Verordnung ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Kraftfahrwesen“).

Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat diesbezüglich im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft, der Bundesministerin für Gesundheit und Frauen und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorzugehen.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 1):

Der übergeordnete Begriff „Straßenfahrzeuge“ wird durch den Begriff „Kraftfahrzeuge“ im Sinne des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG 1967), BGBl. I Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das BGBl. I Nr. 40/2017, ersetzt.

Zu Z 2 (§ 1 Abs. 2):

Die Zitierung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG, ABl. Nr. L 350 vom 28.12.1998, S. 58 wird aktualisiert.

Zu Z 3 (§ 2 Z 1-36):

Die Begriffsbestimmungen werden gemäß der Anforderungen der Richtlinien (EU) 2015/1513 und (EU) 2015/652 ergänzt, neu angeordnet und aktualisiert.

Zu Z 4:

Die in § 3 in Fettschrift ausgezeichneten Ausdrücke der Anhänge I, II, IV, V, VI, und VII werden der besseren Lesbarkeit und Kontinuität halber in Normalschrift geändert. In Z 8 in § 3 Abs. 1 wird die bereits ungültige ÖNORM C 1114 entfernt.

Zu Z 6:

In § 3 Abs. 1, Z 10 bis 12 werden die Anforderungen an paraffinischen Dieselmotoren, B10 Dieselmotoren und Dieselmotormischungen mit hohem FAME-Anteil durch entsprechende ÖNORMEN definiert.

Zu Z 7:

§ 6 der geltenden Kraftstoffverordnung 2012 in der Fassung BGBl. II Nr. 398/2012, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II 196/2017, wurde in das Personenkraftwagen-Verbraucherinformationsgesetz (Pkw-VIG), BGBl. I Nr. 26/2001, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 119/2017, aufgenommen und aus diesem Grund bis auf den Absatz 5 in der gegenständlichen Novelle gestrichen. In § 3 Abs. 4 wird der verbleibende Abs. 5 angefügt.

Zu Z 8 (§ 5):

Der Abs. 2 entfällt, da die Erreichung eines Substitutionsziels von 8,45% mit der Einführung einer Obergrenze von 7% für die Anrechenbarkeit von herkömmlichen Biokraftstoffen in der bisherigen Art nicht mehr möglich ist. Das Substitutionsziel bleibt somit weiterhin bei 5,75%.

Zu Z 9 (§ 6):

In der Richtlinie (EU) 2015/1513 wurden im Anhang IX Biokraftstoffe und Rohstoffe für Biokraftstoffe definiert, die hinsichtlich der kolportierten Emissionen aus indirekter Landnutzungsänderung keinen Einfluss haben.

Diese so genannten fortschrittlichen Biokraftstoffe, etwa aus Abfällen oder aus lignozellulosehaltigen Rohstoffen, die nicht für die Nahrungs- und Futtermittelproduktion geeignet sind, sollen hohe Treibhausgasemissionseinsparungen ermöglichen.

In der Richtlinie ist ein Richtwert für die Festlegung des Ziels von 0,5% festgelegt. Die Substitutionsverpflichteten haben ab dem 1. Jänner 2020 0,5% der Energiemenge des gesamten vom Substitutionsverpflichteten im Bundesgebiet in den freien Verkehr gebrachten oder verwendeten fossilen Kraftstoffs pro Jahr durch Kraftstoffe aus Rohstoffen gemäß Anhang XIII Teil A oder in diesem Anhang angeführten Kraftstoffen zu substituieren.

Derzeit gibt es von dieser Art von Biokraftstoffen nur sehr geringe Mengen am Markt, viele derartige Produktionsverfahren befinden sich noch im Forschungs- und Entwicklungsstadium. Nachdem aus derzeitiger Sicht nicht abschätzbar ist, ob und wie viel derartige Kraftstoffe am Markt sein werden und somit nicht klar ist ob das vorgegebene Ziel überhaupt erreicht werden kann, kann diese Verpflichtung auf Antrag nach Prüfung der angeführten Argumente verringert werden.

Zu Z 10 (§ 7 Abs. 1):

Aufnahme des neuen Referenzwertes – des Kraftstoffbasiswertes – von 94g CO₂ – Äquivalent in g/MJ aus Anhang II Teil b der Richtlinie (EU) 2015/652, der für das in §7 festgelegte Ziel als Referenzwert heranzuziehen ist.

Zu Z 11 (§ 7a):

Nach § 7a wird die Möglichkeit eingeräumt, die Erfüllung der Substitutionsverpflichtung nach § 5, die Erfüllung der Substitutionsverpflichtung von fortschrittlichen erneuerbaren Kraftstoffen nach § 6 und die Erfüllung des Ziels nach § 7, der Minderung der Treibhausgasemissionen, auf Dritte ganz oder teilweise per Vertrag unter den genannten Bestimmungen übertragen zu können. Diese Möglichkeit besteht auch für die Übertragung von Upstream-Emissions-Reduktionen. Diese Regelung ermöglicht den Verpflichteten eine gewisse Flexibilität bei der Erreichung der unterschiedlichen Ziele. Insbesondere hinsichtlich der Erreichung des Ziels nach § 7 ist es wahrscheinlich, dass nur gewisse Projektbetreiber UER Projekte gemäß §19b durchführen werden und die daraus resultierenden Emissionsreduktionen somit für Verpflichtete zur Verfügung stellen können.

In § 7a Abs. 3 wird die Übertragung der Erfüllung von Verpflichtungen nach §§ 5,6 und 7 durch einen schriftlichen Vertrag ermöglicht. Dieser Vertrag hat zu beinhalten, in welchem Verpflichtungszeitraum welche erneuerbaren Kraftstoffe und/oder Mengen an verminderten Treibhausgasemissionen bzw. Upstream-Emissions-Reduktionen in welchem Umfang von wem zur Übertragung der Erfüllung der Verpflichtungen übernommen wird. Eine Übertragung der Erfüllung von Verpflichtungen ist möglich, wenn entweder für den Dritten keine Verpflichtungen bestehen oder dieser seine Verpflichtungen bereits nachweislich erfüllt hat. Abs. 6 normiert, dass die Umweltbundesamt GmbH die Höhe der übertragbaren Mengen an Biokraftstoffen und/oder Mengen verminderteter Treibhausgasemissionen bzw. Upstream-Emissions-Reduktionen vor Übertragung der Erfüllungspflicht zu bestätigen hat, sodass diese in weiterer Folge bis zum 30. Juni des Berichtsjahres in eIna auf den Dritten als Erfüller der Verpflichtungen eingetragen werden können.

Zu Z 12 (§ 8):

Die Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen auf die Erfüllung der Substitutionsverpflichtung nach §§ 5 und 7 wird in Abs. 1 um den Einsatz der fortschrittlichen erneuerbaren Kraftstoffe gemäß § 6 erweitert.

In Abs. 2 und Abs. 3 erfolgt eine Präzisierung der bestehenden Bestimmungen hinsichtlich des Einsatzes von Biokraftstoffen aus Abfällen und Reststoffen. Die doppelte Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus speziellen Ausgangsstoffen entfällt.

In Abs. 4 erfolgt die Einführung einer Obergrenze für den Einsatz von herkömmlichen Biokraftstoffen für das Ziel gemäß §7.

Abs. 5 eröffnet die Möglichkeit, Biokraftstoffe, die in der Luftfahrt eingesetzt werden, auf die Ziele gemäß §§ 5, 6 und 7 anrechnen zu können.

Zu Z 13 (§ 9 Abs. 1 und 2):

Die Bestimmungen des § 9 bezüglich des Vermischens von Biokraftstoffen werden auch auf die fortschrittlichen erneuerbaren Kraftstoffe gemäß § 6 ausgedehnt.

Zu Z 14 (§ 10):

Die Verwendung eines Massenbilanzsystems ist auch für die fortschrittlichen erneuerbaren Kraftstoffe, welche auf die Ziele gemäß §§ 5, 6 und 7 angerechnet werden sollen, obligat.

Zu Z 15 (§ 11):

In §11 werden die bestehenden Bestimmungen betreffend der Anrechenbarkeit von erneuerbarem elektrischen Strom erweitert und präzisiert. Zur Geltendmachung der Anrechenbarkeit der von Kraftfahrzeugen verbrauchten Menge an elektrischen Strom bedarf es eines schriftlichen Vertrages des Verpflichteten nach § 5 und 7 und des Stromanbieters mit Angaben darüber, für welchen Verpflichtungszeitraum die Übertragung gelten soll. An die Umweltbundesamt GmbH sind vom registrierten Stromanbieter diejenige Menge an elektrischem Strom zu melden, die angerechnet werden soll inklusive all jener Aufzeichnungen, die eine nachvollziehbare Berechnung ermöglichen. Die daraus

resultierenden Emissionsreduktionen können nach positiver Prüfung durch die Umweltbundesamt GmbH vom Stromanbieter auf die Verpflichteten übertragen werden.

Zu Z 16 (§ 12):

In Abs. 1 werden die bereits bestehenden Nachhaltigkeitskriterien auf die fortschrittlichen erneuerbaren Kraftstoffe erweitert.

In Abs. 3 werden die Werte für die erforderlichen Mindesteinsparungen der Treibhausgasemissionen durch Biokraftstoffe entsprechend der Richtlinie (EU) 2015/1513 angepasst.

Zu Z 19 (§ 13 Abs. 3):

Ausgestellte Nachhaltigkeitsnachweise sind unverzüglich nach der Ausstellung in elektronischer Form über das System eINa an die Umweltbundesamt GmbH zu übermitteln.

Zu Z 20 (§ 13 Abs. 4):

Auch für die fortschrittlichen erneuerbaren Biokraftstoffe gemäß § 6, die in Betrieben in anderen Mitgliedstaaten oder Drittstaaten hergestellt werden, gilt, dass der Nachweis der Nachhaltigkeit gemäß § 17 zu erbringen ist.

Zu Z 24 (§ 13 Abs. 6 Z 9):

Die Bestimmungen zum Nachweis der doppelten Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen entfallen (siehe Z 33).

Zu Z 25 (§ 13 Abs. 7):

In Abs. 7 wird präzisiert, dass die Muster der Nachhaltigkeitsnachweise mittels des seit Jahren gut etablierten Systems eINa von der Umweltbundesamt GmbH veröffentlicht und zur Verfügung gestellt werden.

Zu Z 27 und Z 28 (§ 13 Abs. 8 Z 1 und Z 2):

Für die Ausstellung von Teilnachweisen wird ebenfalls der derzeitigen Praxis entsprechend auf das System eINa verwiesen.

Zu Z 29 und Z 30 und (§ 14 Abs. 1, 2 und Abs. 3):

Hier wird ebenfalls auf das in der Praxis verwendete System eINa Bezug genommen.

Zu Z 31 (§ 14 Abs. 6):

In Abs. 6 erfolgt eine Präzisierung, die Verpflichtung wird um Betriebe ergänzt, die Kraftstoffe handeln, die im Bundesgebiet in den freien Verkehr gebracht werden, um die Nachverfolgbarkeit der Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen im gesamten System zu gewährleisten.

Zu Z 33 (§ 14 Abs. 6a):

Möchte sich ein Stromanbieter die Menge von durch Kraftfahrzeuge verbrauchtem elektrischen Strom aus erneuerbaren Quellen auf die Ziele gemäß §§ 5 und 7 anrechnen lassen, hat er sich bei der Umweltbundesamt GmbH zu registrieren.

Zu Z 34 und Z 35 (§ 15 und § 16):

§ 15 entfällt mangels Anwendungsfällen, die Zertifizierung der Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen wird weltweit mit so genannten freiwilligen Systemen sichergestellt.

Zu Z 44 (19 Abs. 4):

In Abs. 4 wird der bisher bereits gültige Referenzwert für die Bestimmungen gemäß § 12 Abs. 3 von 83,8 CO₂-Äquivalent in g/MJ angeführt.

Zu Z 45 (19a und 19b):

Um das Ziel gemäß § 7 – entsprechend des Artikels 7a der Richtlinie 98/70 über die Qualität von Otto- und Dieselmotoren und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG, ABl. L 350 vom 28.12.1998 S.58 – der Einsparung von Lebenszyklustreibhausgasemissionen um 6%, sicherstellen zu können, legt die Richtlinie (EU) 2015/652 in Artikel 3 Abs. 1 Verfahren zur Berechnung der Treibhausgasintensität von gelieferten Kraftstoffen und Energie, mit Ausnahme von Biokraftstoffen und zur Berichterstattung durch die Anbieter fest. Die Berechnung der Treibhausgasintensität eines Meldeverpflichteten gemäß § 7 wird in Anhang Xa Teil A übernommen.

Nachdem das 6% Ziel nur schwierig allein mit dem Einsatz von Biokraftstoffen erreicht werden kann, wurde in der Richtlinie (EU) 2015/652 die Möglichkeit geschaffen, Einsparungen von Emissionen im

Upstream Bereich auf dieses Ziel anrechnen zu können. Diese eingesparten Emissionen werden Upstream Emissions-Reduktionen bezeichnet.

„Upstream-Emissionen“ sind definitionsgemäß sämtliche Treibhausgasemissionen, die entstehen, bevor der Rohstoff in eine Raffinerie oder Verarbeitungsanlage gelangte, in der der Kraftstoff hergestellt wird.

Upstream-Emissions-Reduktionen (UER) können von einem Verpflichteten oder durch Übertragung der Erfüllung dieser Verpflichtungen auf Dritte, durch einen Dritten, für das Ziel gemäß §7 geltend gemacht werden, sofern sie im Einklang mit den in Abs.1 festgelegten Anforderungen quantifiziert und gemeldet werden.

Grundsätzlich können UERs auf drei Arten in Österreich geltend gemacht werden:

- durch die Anerkennung von UERs aus Projekten, die in nationalen UER-Systemen anderen Mitgliedstaaten eingereicht und von den dortigen Behörden anerkannt werden
- durch die Umwandlung von CERs (Certified Emission Reduction) aus dem Emissionshandel mit Löschung aus dem nationalen Register und Umwandlung in UERs
- durch die Einreichung von UER Projekten in Österreich.

UER sind nur dann anrechenbar, wenn sie mit Projekten in Verbindung stehen, aus denen die ersten Emissions-Reduktionen nachweislich nach dem 1. Januar 2011 generiert wurden und nachweislich im Jahr 2020 erbracht wurden.

UER müssen nach Grundsätzen und Normen geschätzt und validiert werden, die in internationalen Normen, insbesondere ISO 14064, ISO 14065 und ISO 14066, enthalten sind.

Für die Anerkennung eines UER Projekts in Österreich bedarf es eines Antrags gemäß Abs. 2. Dieser Antrag muss von unabhängigen Gutachtern validiert werden und die reduzierten Emissionen für das Jahr 2020 von einem anderen unabhängigen Gutachter verifiziert werden. Die Bestimmungen auf welche Art UERs abgeschätzt, validiert und verifiziert werden müssen finden sich in Abs. 3.

Gemäß Abs.2 Z 3 erteilt der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nach positiver Prüfung des Antrags durch die Umweltbundesamt GmbH eine schriftliche Zustimmung über die grundsätzliche Anerkennung des beantragten Projekts hinsichtlich der Anrechenbarkeit von UERs.

Die Voraussetzungen der Anrechenbarkeit und Umwandlung von CERs in UERs finden sich in Abs. 4.

Die Anrechnung der UER-Emissionen hat letztendlich mittels eines Antrags zu erfolgen, die Bestimmungen über den Inhalt dieses Antrags sind in Abs. 5 festgelegt.

Zu Z 46 (§ 20):

In § 20 wurden die Bestimmungen zu den Berichtspflichten der Verpflichteten gemäß den Vorgaben der beiden umzusetzenden Richtlinien erweitert.

In Abs. 2 wurden entsprechend der Vorgabe der (EU) 2015/652 zusätzliche Berichtspflichten für die Kraftstoffanbieter hinsichtlich des Ursprungs und des Erwerborts der von ihnen gelieferten Kraftstoffe aufgenommen.

Diese Bestimmung treten allerdings noch vor Wirksamwerden außer Kraft, falls die entsprechenden Bestimmungen in Richtlinie (EU) 2015/652 im Rahmen der Annahme des Vorschlags für eine Verordnung über das Governance-Systems der Energiunion zur Änderung der Richtlinie 94/22/EG, der Richtlinie 98/70/EG, der Richtlinie 2009/31/EG, der Verordnung (EG) Nr. 663/2009, der Verordnung (EG) Nr. 715/2009, der Richtlinie 2009/73/EG, der Richtlinie 2009/119/EG des Rates, der Richtlinie 2010/31/EU, der Richtlinie 2012/27/EU, der Richtlinie 2013/30/EU und der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 aufgehoben werden (siehe Z 73).

Die berichtspflichtigen Daten sind gemäß Abs. 5 und 6 dem Bundesminister für Land-und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über das System elNa zu übermitteln.

Zu Z 47 (§ 21):

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

Zu Z 48 (§ 21a):

In bestimmten Fällen kann es vorkommen, dass ein Verpflichteter seinen Verpflichtungen gemäß §§ 5, 6 oder 7 nicht gänzlich nachkommen kann und beispielsweise das Substitutionsziel um Zehntel Prozentpunkte verfehlt. Für diesen Fall wird die Möglichkeit geschaffen die fehlende Menge durch einen Ausgleichbeitrag zu kompensieren. Dabei wird für die nach dem Energiegehalt berechnete Fehlmenge ein

Ausgleichsbetrag per Bescheid festgesetzt. Für den nach § 5 zu substituierenden Anteil von fossilem Ottokraftstoff beträgt die Höhe des Ausgleichsbetrages 43 Euro pro Gigajoule und für den zu substituierenden Anteil von fossilem Diesellokraftstoff 19 Euro pro Gigajoule. Die Höhe dieser Beträge leitet sich aus der Differenz der Preise für fossile Kraftstoffe (Ottokraftstoff und Diesel) und deren biogene Substitute ab (Biodiesel und Ethanol) ab, wobei der Betrag für Ethanol höher ausfällt, da die Preisdifferenzen zwischen Ottokraftstoff und Ethanol höher sein können als jene zwischen Biodiesel und Diesel.

In den Fällen der Nichterreichung des Ziels gemäß § 7 beträgt die Höhe des Ausgleichsbetrages 15 Euro pro Tonne CO₂ Äquivalent. Dieser Betrag leitet sich aus den Vorgaben des PRIMES-Referenzszenario für 2020 ab, das einen CO₂ Preis von 15 EUR für das Jahr 2020 annimmt.

Zu Z 50 (§ 22 Abs. 4-5):

Abs. 5-6 treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung im Bundesgesetzblatt in Kraft.

Zu Z 51 (§ 23 Abs. 5-6):

Mit dieser Verordnung werden die Richtlinien 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ABL. Nr. L 307 vom 28.10.2014 S.1, die Richtlinie (EU) 2015/1513 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Diesellokraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen, ABL. Nr. L 239 vom 15.09.2015 S. 1, und die Richtlinie (EU) 2015/652 zur Festlegung von Berechnungsverfahren und Berichterstattungspflichten gemäß der Richtlinie 98/70 über die Qualität von Otto- und Diesellokraftstoffen, ABL. Nr. L 107 vom 25.04.2015 S. 26, umgesetzt.

Zu Z 52 (§ 24):

Geschlechtsspezifische Begriffe und Bezeichnungen dieser Verordnung sind gleichermaßen in männlicher als auch weiblicher Form zu verstehen.

Zu Z 53 (Anhänge I bis XIV):

Die Anhänge I bis XI werden komplett durch die Anhänge I bis XIV ersetzt. Eine punktuelle Darstellung der Aktualisierung wäre aufgrund der Komplexität der Inhalte zu unübersichtlich.