



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 6.10.2014  
SWD(2014) 295 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

**über die Berechnungsverfahren und Anforderungen an die Berichterstattung gemäß Artikel 7a der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen**

*Begleitunterlage zum/zur*

**RICHTLINIE ..../EU DES RATES**

**zur Festlegung von Berechnungsverfahren und Anforderungen an die Berichterstattung gemäß der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen**

{COM(2014) 617 final}  
{SWD(2014) 296 final}

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

**über die Berechnungsverfahren und Anforderungen an die Berichterstattung gemäß Artikel 7a der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen**

*Begleitunterlage zum/zur*

**RICHTLINIE ../../EU DES RATES**

**zur Festlegung von Berechnungsverfahren und Anforderungen an die Berichterstattung gemäß der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen**

## 1. EINLEITUNG

Im Jahr 2009 wurde mit der Richtlinie über Kraftstoffqualität<sup>1</sup> die Verpflichtung für Kraftstoffanbieter eingeführt, die Lebenszyklustreibhausgasintensität aller in Straßenfahrzeugen und mobilen Maschinen und Geräten verwendeten Kraftstoffe bis 2020 um 6 % zu mindern. Um dieser Vorschrift nachzukommen, müssen die Kraftstoffanbieter über die Emissionen von Treibhausgasen (THG) im Zusammenhang mit den von ihnen gelieferten Kraftstoffen Bericht erstatten und Rechenschaft ablegen. Das Verfahren zur Berechnung der Lebenszyklus-THG-Intensität von Kraftstoffen nichtbiologischen Ursprungs sollte im Ausschussverfahren erarbeitet werden<sup>2</sup>. In der Richtlinie über Kraftstoffqualität ist bereits ein Verfahren zur Berechnung der Lebenszyklus-THG-Intensität von Biokraftstoffen vorgeschrieben.

In diesem Zusammenhang wurde im Laufe der Jahre 2011 und 2012 im Ausschuss für Kraftstoffqualität der Entwurf<sup>3</sup> einer Durchführungsmaßnahme mit den Mitgliedstaaten erörtert, was in das Abstimmungsergebnis „keine Stellungnahme“ mündete. Gemäß den Bestimmungen des Komitologiebeschlusses ist die Kommission nun verpflichtet, den Vorschlag dem Rat zu unterbreiten. Diese Folgenabschätzung unterstützt einen solchen Vorschlag.

## 2. PROBLEMSTELLUNG

Gemäß Artikel 7a der Richtlinie über Kraftstoffqualität legen die Kraftstoffanbieter den Behörden der Mitgliedstaaten jährlich einen Bericht über die Gesamtmenge jeder Art von geliefertem Kraftstoff und Energieträger unter Angabe des Erwerbssortes und des Ursprungs sowie über die Lebenszyklus-THG-Emissionen pro Energieeinheit vor. Der Berichterstattungsmechanismus soll Genauigkeit in Bezug auf die erzielten THG-Emissionsreduktionen gewährleisten und dafür sorgen, dass Daten über die tatsächliche durchschnittliche THG-Intensität der einschlägigen, in der EU verbrauchten Kraftstoffe vorliegen, damit die Vergleichsgröße für fossile Kraftstoffe aktualisiert werden kann, die die durch Biokraftstoffe erreichten THG-Einsparungen misst.

Je nach dem verwendeten Aufschlüsselungsniveau (z. B. Produkt, Einsatzstoff oder Partie) und abhängig davon, ob reale Berechnungen der THG-Emissionen und/oder Standardwerte zulässig sind, gibt es mehrere Varianten für die Aufstellung dieses Verfahrens. Die möglichen Verfahren richten je nach ihrer Komplexität unterschiedliche Ansprüche an die Industrie und führen letztendlich zu unterschiedlichen Preissignalen, die den endgültigen Kraftstoffmix und damit auch die entsprechenden, davon abhängigen Klimaschutzmaßnahmen beeinflussen.

Ziel dieser Folgenabschätzung ist es, die Eignung der Optionen für die Aufstellung eines solchen Verfahrens und die damit verbundenen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Folgen zu bewerten. Zur Unterstützung dieser Folgenabschätzung hat die Kommission 2012

---

<sup>1</sup> Richtlinie 98/70/EG.

<sup>2</sup> Richtlinie 2009/30/EG, Artikel 7a Absatz 5.

<sup>3</sup> Anhänge 3 und 4 des derzeitigen Vorschlags:

<http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm?do=search.documentdetail&XOvfOQKYHt67nl0gDR9EQ0pDU4MfDGIJHglKuEmrBsRhxbx1TISJ2Mfg5DtxY23N>

eine externe Studie<sup>4</sup> in Auftrag gegeben, deren vorläufige Ergebnisse im Dezember 2012 und im April 2013<sup>5</sup> mit den Interessenträgern erörtert wurden.

### 3. SUBSIDIARITÄT

Die Verpflichtung der Anbieter, die Lebenszyklus-THG-Intensität von in Straßenfahrzeugen (und in mobilen Maschinen und Geräten) verwendeten Kraftstoffen bis 2020 um 6 % zu mindern, wurde mit der Verabschiedung der Richtlinie über Kraftstoffqualität eingeführt.

### 4. POLITISCHE ZIELE

Das gewählte Verfahren muss dem allgemeinen Ziel der Richtlinie über Kraftstoffqualität gerecht werden:

*Sicherstellung, dass die THG-Intensität von im Straßenverkehr eingesetzten Kraftstoffen genau gemessen und im Vergleich zum Jahr 2010 um mindestens 6 % gemindert wird.*

Dabei gelten die folgenden Einzelziele:

*Einführung eines geeigneten Verfahrens, nach dem die Kraftstoffanbieter die Mengen, den Ursprung, den Erwerbort und die Lebenszyklustreibhausgasemissionen der von ihnen gelieferten Kraftstoffe genau schätzen und darüber Bericht erstatten können.*

und die folgenden operativen Ziele:

*Einführung eines Verfahrens, nach dem Kraftstoffanbieter so genau wie möglich über die Lebenszyklustreibhausgasemissionen der von ihnen gelieferten Kraftstoffe und Energieträger (ohne Biokraftstoffe) berichten und dabei alle wichtigen Stufen berücksichtigen, einschließlich Förderung, Landnutzungsänderungen, Beförderung und Verteilung, Verarbeitung und Verbrennung, unabhängig davon, wo die Emissionen anfallen.*

*Gewährleistung, dass das Verfahren zu einer möglichst genauen Vergleichsgröße für fossile Kraftstoffe führt.*

*Gewährleistung, dass das Berichterstattungsverfahren so weit wie möglich mit demjenigen übereinstimmt, das bereits mit den Rechtsvorschriften für Biokraftstoffe festgelegt wurde.*

*Sicherstellung, dass die Mitgliedstaaten mit einem solchen Verfahren prüfen können, ob die die Kraftstoffanbieter ihrer Verpflichtung nachkommen, ohne dass dies mit einem übermäßigen Verwaltungsaufwand für die Anbieter und die zuständigen Behörden verbunden ist.*

### 5. POLITIKOPTIONEN

Die in dieser Folgenabschätzung betrachteten Politikoptionen sind nachstehend beschrieben:

Optionen/Unteroptionen	Beschreibung
A) Kein Verfahren	Es würde kein Verfahren vorgeschlagen, und die Mitgliedstaaten wären daher nicht in der Lage, die Richtlinie über Kraftstoffqualität umzusetzen. Die Kommission wäre somit untätig geblieben, weswegen diese Option ohne weitere Prüfung verworfen wurde.

<sup>4</sup> <https://circabc.europa.eu/w/browse/6893ba02-aaed-40a7-bf0d-f5affc85a619>

<sup>5</sup> <https://circabc.europa.eu/w/browse/ced1b370-4443-49ef-839f-fa4a8b55a550>

<https://circabc.europa.eu/w/browse/9ee501ad-fdfe-4975-80d4-477557384644>

und

<b>B) THG-Standardwert je Kraftstoffart</b>	<p>Dieses Konzept würde die einfachste Anforderung an die Berichterstattung bedeuten. Es setzt voraus, dass für die wichtigsten vier in der EU verbrauchten Kraftstoffarten (d. h. Ottokraftstoff, Diesekraftstoff/Gasöl, Flüssiggas und komprimiertes Erdgas) ein durchschnittlicher Standardwert für die THG-Intensität erarbeitet wird. Das Konzept differenziert zwischen den Anbietern nicht danach, welche Einsatzstoffe in ihren Kraftstoffmix Eingang finden, da diese in den Durchschnitt auf EU-Ebene (Option <b>B1</b>) oder auf Ebene der Mitgliedstaaten (Option <b>B2</b>) einbezogen werden. Die Option <b>B2</b> würde zu Hemmnissen auf dem Binnenmarkt führen (je nach dem Mitgliedstaat, an den der Kraftstoff geliefert wird, müssten die Kraftstoffanbieter unterschiedliche Anforderungen erfüllen), was gegen das Ziel der Richtlinie über Kraftstoffqualität verstoßen würde. Deshalb wurde diese Option verworfen, und lediglich die Option <b>B1</b> wurde weiter geprüft.</p> <p>Option <b>B1</b> wird von der Mineralölindustrie (einschließlich der großen Mineralölkonzerne, unabhängiger Anbieter und Händler), einigen erdölexportierenden Ländern und einigen Mitgliedstaaten befürwortet.</p>
<b>C) THG-Standardwert je Einsatzstoffart</b>	<p>Bei dieser Option würde die THG-Intensität aller in der EU verwendeter Einsatzstoffe gesondert anhand durchschnittlicher Standardwerte (d. h. für Ottokraftstoff, Diesekraftstoff/Gasöl, Naturbitumen, Ölschiefer, verflüssigte Kohle, gasförmige Kraftstoffe und Strom usw.) übermittelt. Somit würden die zwischen den Anbietern bestehenden Unterschiede bei den in ihren Kraftstoffmix eingehenden Einsatzstoffen mitgeteilt werden. Bei diesem Verfahren müssten die Anbieter Angaben einholen, die über die ihnen vorliegenden Angaben hinausgehen; außerdem wären zusätzliche Anforderungen für die Ermittlung dieser Daten auf der gesamten Lieferkette erforderlich.</p> <p>Option <b>C</b> war die Maßnahme, die den Mitgliedstaaten im Oktober 2011 unterbreitet wurde. Diese Option wird von im Umweltbereich tätigen NRO und einigen Mitgliedstaaten befürwortet.</p>
<b>D) THG-Standardwerte nach Einsatzstoffarten oder reale THG-Werte</b>	<p>Bei dieser Option würden die an die Anbieter gerichteten Anforderungen auf den THG-Auswirkungen aller in der EU verwendeten Einsatzstoffe (z. B. Ottokraftstoff, Diesekraftstoff/Gasöl, Naturbitumen, Ölschiefer, verflüssigte Kohle, gasförmige Kraftstoffe und Strom usw.) beruhen. Die Anbieter würden gemittelte Standardwerte (Option <b>D1</b>) oder konservative Werte der THG-Intensität übermitteln, die höher wären als der Durchschnitt (Option <b>D2</b>). Bei dieser Option müsste der Ursprung der Einsatzstoffe für fossile Kraftstoffe mitgeteilt werden. Alternativ dazu könnten die Anbieter reale Werte übermitteln. Diese Option impliziert dieselben Anforderungen an die Datenerhebung und Rückverfolgbarkeit wie die Option C, dieselben Anstrengungen zur Beachtung der Vorschriften wie Option B1 und zusätzliche Anstrengungen im Falle der Anbieter, die reale Werte übermitteln wollen.</p> <p>Die Optionen <b>D1</b> und <b>D2</b> werden von im Umweltbereich tätigen NRO und Interessenträgern des Bioenergie- und Agrarsektors bevorzugt, da dies das für Biokraftstoffe verwendete Verfahren ist.</p>
<b>E) Reale THG-Werte</b>	<p>Bei dieser Option müssen die Anbieter Schätzungen der vorgelagerten THG-Emissionen für einzelne Kraftstoffpartien (z. B. Ölfeld, Handelsname, Name des marktfähigen Rohöls usw.) berechnen und mitteilen. Die Option dürfte die genaueste Berichterstattung über die THG-Intensität der in der EU verbrauchten Kraftstoffe bieten, wäre aber auch die komplexeste, da die Anbieter ihre eigenen Werte liefern müssten und es derzeit Datenbeschränkungen gibt.</p> <p>Die Option <b>E</b> wird von keiner bestimmten Interessengruppe bevorzugt; einige Mitgliedstaaten und einige erdölexportierende Drittländer halten sie jedoch für den gerechtesten Ansatz, da bei ihr alle Kraftstoffe vollständig differenziert werden.</p>

## 6. BEWERTUNG DER OPTIONEN

In dieser Zusammenfassung werden die Optionen daraufhin geprüft, wie wirksam die Hauptziele erreicht werden und welche ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Folgen damit verbunden sind.

### 6.1. Wirksamkeit

Die wirksamste Option für die Berichterstattung der THG-Intensität von Kraftstoffen auf EU- und Anbieterebene ist Option E, da bei ihr alle Kraftstoffanbieter reale Werte übermitteln müssen. Reale nicht aggregierte Daten sind jedoch möglicherweise nicht für alle Kraftstoffarten und Anbieter verfügbar; unter dem Gesichtspunkt der Überprüfung ist diese Option außerdem besonders komplex und sie ist zudem mit dem höchsten Betrugsrisiko verbunden.

Die zweitgenaueste Option für die Berichterstattung über die THG-Intensität auf EU- und Anbieterebene ist Option C, da durch die Aufschlüsselung von Kraftstoffen auf Ebene der Einsatzstoffe bereits die meisten zwischen Kraftstoffen bestehenden Unterschiede bei der THG-Intensität erfasst werden. Für dieses Verfahren müssen die Kraftstoffanbieter zusätzliche Anstrengungen der Datenerhebung und -ermittlung unternehmen, und die Überprüfung durch die Mitgliedstaaten wäre von mittlerer Komplexität.

Die drittgenauesten Optionen sind D1 und D2. Diese Optionen bieten aus ähnlichen Gründen wie B1 auf Anbierebene eine moderate Genauigkeit für die Berichterstattung über die THG-Intensität. Da diese Option aber nur Anbietern, deren THG-Intensität unter dem EU-Durchschnitt liegt, einen Anreiz zur Übermittlung realer Werte bieten würde, könnten bei der Option D1 die übermittelten durchschnittlichen EU-Emissionen um bis zu einen Prozentpunkt des Gesamtziels von 6 % zu niedrig veranschlagt werden. Bei der Option D2 könnte diese Auswirkung abgemildert werden, da der konservative Standardwert auch die Anbieter von Kraftstoffen, deren Emissionen über dem Durchschnitt liegen, dazu bewegen würde, reale Werte zu übermitteln. Für dieses Verfahren müssen die Kraftstoffanbieter zusätzliche Anstrengungen der Datenerhebung und -ermittlung unternehmen, und die Überprüfung durch die Mitgliedstaaten wäre komplex. Die Regelungen wären komplexer für die Anbieter, die reale Werte übermitteln wollen.

Die einfachste und kostengünstigste Option ist B1 (durchschnittliche Standardwerte je Kraftstoff). Sie wäre aber auch weniger genau, da die auf Durchschnittswerten beruhenden Anforderungen an die Berichterstattung weder die Unterschiede der THG-Intensität zwischen den Einsatzstoffkategorien (also zwischen konventionellen und nicht konventionellen Kraftstoffen) noch innerhalb der Kraftstoffkategorien (also zwischen konventionellen Kraftstoffe mit hoher Intensität und solchen mit geringer Intensität) erfassen. Während diese Option hinsichtlich der Genauigkeit der übermittelten durchschnittlichen EU-Emissionen und der Entwicklung der Vergleichsgrößen für fossile Kraftstoffe mit gewissen Risiken behaftet wäre, da keine Marktdaten eingeholt werden, würde sie es den Mitgliedstaaten ermöglichen, die Rechtsbefolgung so einfach wie möglich zu überprüfen und Betrugsmöglichkeiten durch die Anwendung eines Verfahrens mit möglichst wenig komplexer Verwaltung zu minimieren.

Was die politische Kohärenz in Bezug auf Biokraftstoffe angeht, so wäre die Option D2 die kohärenteste, während die Optionen D1 und C nur zum Teil mit dem Verfahren für Biokraftstoffe übereinstimmen. Die Option E wäre darüber hinaus für die Kraftstoffanbieter mit höherem Aufwand verbunden. Die Option B1 wäre eindeutig weniger aufwändig.

## 6.2. Umweltauswirkungen

Die Gewinnung von Kraftstoffen kann sich negativ auf die Umwelt auswirken, da die vor- und nachgelagerten Tätigkeiten die Luftqualität und die biologische Vielfalt beeinträchtigen und in großem Umfang Ressourcen verbrauchen können. Dies gilt besonders für nicht konventionelle Quellen. Auch wenn alle Optionen zu einigen positiven Umweltauswirkungen im Vergleich zum Referenzszenario führen, sind die positiven Folgen bei der Option C am höchsten, da hier der Verbrauch von ressourcenintensiveren und umweltschädlicheren nicht konventionellen Quellen am stärksten reduziert wird.

## 6.3. Wirtschaftliche und soziale Folgen

### 6.3.1. Verwaltungskosten

Die Kosten des Verwaltungsaufwands wurden bei der Option B1 mit 3 Mio. EUR jährlich am niedrigsten veranschlagt, da diese Option den einfachsten Berichterstattungs- und Überprüfungsmechanismus vorsieht. Mit zunehmender durchschnittlicher Komplexität steigen diese Kosten auf 15 Mio. EUR (Option C), 23 Mio. EUR (Option D1), 23 bis 31 Mio. EUR (Option D2) und 31 Mio. EUR (Option E). Diese Kosten sind für alle Optionen gering und liegen in der Größenordnung von 0,001 bis 0,01 Eurocent pro Liter.

### 6.3.2. Befolgungskosten

Angesichts des Umfangs von Biokraftstoffen und Strom aus erneuerbaren Energiequellen, der zur Erreichung der Ziele der Richtlinie über erneuerbare Energien erforderlich ist, ergibt sich der größte Teil der zur Einhaltung der Richtlinie über Kraftstoffqualität benötigten zusätzlichen Emissionsreduktionen - bei allen Optionen und zu vergleichbaren Kosten - aus Reduktionen von vorgelagerten Emissionen und der zusätzlichen Beimischung von Biokraftstoffen. Die Ersetzung von Kraftstoffen mit höherer Intensität durch solche mit geringerer Intensität spielt bei denjenigen Optionen, bei denen diese Möglichkeit zulässig ist, offenbar nur eine geringe Rolle für die im Rahmen dieser Optionen insgesamt benötigte Minderung, da die Minderungskosten bei anderen Technologien wesentlich günstiger sind. Die Option mit den niedrigsten Befolgungskosten ist D1 mit 1 Mio. EUR jährlich, gefolgt von den Optionen B1 (6 Mio. EUR), C (8 Mio. EUR), D2 (bis zu 9 Mio. EUR) und E (9 Mio. EUR)<sup>6</sup>. Diese Kosten sind bei allen Optionen gering (bis zu 0,003 Eurocent pro Liter). Option D1 ist mit den geringsten Befolgungskosten verbunden, da die Emissionen auf EU-Ebene zu niedrig veranschlagt werden und somit geringere Minderungsanstrengungen erforderlich sind.

### 6.3.3. Sonstige Kosten und Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit

Option D1 bewirkt offenbar den geringsten Anstieg der Marktkosten (59 Mio. EUR), da die durchschnittlichen EU-Emissionen zu niedrig veranschlagt werden. Alle anderen Optionen ziehen Marktkosten derselben Größenordnung nach sich (79 Mio. EUR). Die Gesamtauswirkungen in Bezug auf einen Anstieg der Tankstellenpreise wurden bei allen Optionen mit 0,02 bis 0,04 Eurocent pro Liter veranschlagt<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Die Kostenschätzungen erfolgen hier auf Jahresbasis. Im Unterschied zu den Verwaltungskosten dürften die gesamten Befolgungskosten erst im Jahr 2020 anfallen, wenn die Richtlinie über Kraftstoffqualität eingehalten werden muss.

<sup>7</sup> Der Anstieg der Tankstellenpreise entspricht der mit den verschiedenen Optionen verbundenen Kostenänderung gegenüber dem Referenzszenario - den Anstrengungen zur Erreichung der Ziele der Richtlinie über Kraftstoffqualität, sobald die Zielvorgabe der Richtlinie über erneuerbare Energien erfüllt ist. Absolut würde sich der Anstieg der Tankstellenpreise für die Gesamtreduktion von 6 % auf etwa 0,3 Eurocent pro Liter belaufen.

Was die Auswirkungen der zusätzliche Belastung für die Erdölindustrie und insbesondere für die Raffinerien in der EU anbelangt, so kann realistischerweise davon ausgegangen werden, dass die Erzeuger den Großteil der Kosten an die Verbraucher weiterreichen werden. Da die Kosten gering sind und mit keinen signifikanten Verringerungen des Kraftstoffverbrauchs insgesamt zu rechnen ist, werden keine erheblichen Veränderungen in Bezug auf Marktstruktur, Wertschöpfung, Innovationskapazität, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit der EU-Raffinerien gegenüber internationalen Konkurrenten erwartet.

## 7. FAZIT

Abschließend ist festzustellen, dass die Wahl des Verfahrens entscheidend für die Genauigkeit der gemeldeten CO<sub>2</sub>-Intensität der gelieferten Kraftstoffe ist. Einige Verfahren führen dazu, dass die THG-Intensität von Kraftstoffen auf Ebene der Anbieter bis zu einem Grad zu niedrig und/oder zu hoch veranschlagt wird. Bei den Optionen D1 und D2 wird auch die THG-Intensität von Kraftstoffen auf EU-Ebene tendenziell zu niedrig veranschlagt. Eine unpräzise Berichterstattung kann das Ambitionsniveau der Richtlinie über Kraftstoffqualität insgesamt teilweise mindern und die Art und Weise der Lastenteilung zwischen den Kraftstoffanbietern beeinflussen.

Diejenigen Optionen, die zu einer Aufschlüsselung nicht nur nach Kraftstofftypen, sondern auch nach Einsatzstoffen und Kraftstoffpartien führen, können den Verbrauch von weniger umweltschädlichen Kraftstoffen mit geringerer THG-Intensität wirksamer fördern mit positiven Ergebnissen in Bezug auf die Umweltfolgen. Indirekt führt dies tendenziell zu einem leichten Rückgang der Einfuhren von Produkten, da die von den Raffinerien der EU bezogenen Rohöle in der Regel eine niedrigere CO<sub>2</sub>-Intensität aufweisen.

Bezüglich der wirtschaftlichen Kosten gibt es kaum Unterschiede zwischen den verschiedenen Optionen, wenngleich gewisse Unterschiede bei den Verwaltungs- und den Befolgungskosten festgestellt wurden mit Option B1 als kostengünstigster Option. Diese Kosten werden nicht als erheblich angesehen, was die wirtschaftliche Auswirkungen und die Auswirkungen für die Wettbewerbsfähigkeit der Kraftstoffanbieter anbelangt. Bei allen Optionen ergibt sich der größte Teil der zusätzlichen Reduktionen, die zur Erreichung der Ziele der Richtlinie über Kraftstoffqualität erforderlich sind, aus Reduktionen von vorgelagerten Emissionen und der verstärkten Beimischung von Biokraftstoffen. Die Möglichkeit für Anbieter, fossile Kraftstoffe mit höherer CO<sub>2</sub>-Intensität durch solche mit geringerer Intensität zu ersetzen, spielt bei denjenigen Optionen, bei denen diese Möglichkeit zulässig ist, nur eine begrenzte Rolle für die im Rahmen dieser Optionen erforderlichen THG-Emissionsreduktionen.

Können die Anbieter wahlweise die Werte ihrer tatsächlichen THG-Intensität oder aber einen vorgegebenen Standardwert übermitteln, besteht das Risiko, dass Anbieter von Rohölen mit hoher Intensität diese Flexibilität ausnutzen könnten, es sei denn, es werden konservative Standardwerte festgelegt.

B1 ist mit dem einfachsten Berichterstattungs- und Überprüfungsmechanismus verbunden, da bei dieser Option keine zusätzlichen Daten erhoben werden müssen. Allerdings führt Option B1 (bei der durchschnittliche Standardwerte je Kraftstoff zugrunde gelegt werden) zu Ungenauigkeiten in Bezug auf die übermittelte THG-Intensität auf Ebene der Anbieter, und die Übermittlung des EU-Durchschnitts ist mit gewissen Risiken behaftet. Bei dieser Option mit einer auf durchschnittlichen Standardwerten je Kraftstoff beruhenden Berichterstattung würden die Anbieter nämlich keine realen Marktdaten einholen. B1 bietet zwar den einfachsten Ansatz, weist aber eine relativ schwächere Umweltleistung auf. Die Optionen C,



D1 und D2 sind dagegen vergleichbar, indem sie ein präzises Verfahren vorsehen und positive Auswirkungen auf die Umwelt haben. Allerdings sind sie auch mit höherem Aufwand verbunden (namentlich Option D2). Abschließend gibt es eine Reihe von Aspekten, die den Ausschlag für die Entscheidung zwischen den Optionen C, D1, D2 und B1 geben. Option B1 dürfte die niedrigsten Verwaltungskosten nach sich ziehen. Option E ist zwar aufgrund der potenziell größeren Präzision attraktiv, würde sich kurzfristig aber schwerer umsetzen lassen. Bevorzugt wird daher Option B1, d. h. durchschnittliche THG-Standardwerte je Kraftstoffart (Otto-/Dieselkraftstoff) unter Zugrundelegung eines EU-Kraftstoffmixes („Basisberichterstattung“).