

Fachinformation

Treibhausgasminderungsquote – Anrechenbarkeit von Ladestrom für batterieelektrische Fahrzeuge

Die Treibhausgasminderungsquote unterstützt im Verkehrsbereich das Bestreben, die Emission von Treibhausgasen (THG) zu verringern. Sie setzt direkt auf Ebene des Kraftstoffs an, wozu auch Fahrstrom für Elektrofahrzeuge zählt. Mit der Änderung der 38. BImSchV sind fortan auch die Halter solcher Fahrzeuge berechtigt, selbst direkt am Quotenhandel teilzunehmen.

Erlösmöglichkeiten für BEV

Gesetzesänderung ermöglicht für Halter von Elektrofahrzeugen eine Teilnahme am Handel von THG-Minderungen

Mit Inkrafttreten der Novellierung der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung (38. BImSchV) am 01.01.2022 bekommen Halter eines rein batterieelektrischen Fahrzeugs (BEV) die Möglichkeit, Fahrstrom für ihr E-Auto nunmehr selbst am Kraftstoffmarkt als nachhaltige Antriebsenergie zu vermarkten. Der Halter erhält für die Veräußerung einer pauschalierten Strommenge seines Elektrofahrzeugs im Handelssystem eine finanzielle Kompensation. Die Voraussetzungen zur Handelsteilnahme prüft das Umweltbundesamt anhand des Fahrzeugscheins. Die administrative Abwicklung und der Handel selbst erfolgen in der Regel über Dienstleister, welche die handelbaren Strommengen ihrer Kunden bündeln und verkaufen.

Grundlage für diesen Handel ist das Bundesimmissionsschutzgesetz, welches die Treibhausgasminderungen bei Kraftstoffen festschreibt (§37a ff. BImSchG). Die sogenannte Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) gibt dabei vor, um welchen Wert der spezifische Treibhausgasgehalt pro verkaufter Energieeinheit Kraftstoff in Deutschland in den kommenden Jahren sinken muss. Verantwortlich für die Umsetzung dieser Vorgaben sind die Inverkehrbringer von Kraftstoff (Mineralölunternehmen).

Erfolgte bis 2018 die Quotenerfüllung vor allem durch Beimischung herkömmlicher Biokraftstoffe, sind seitdem weitere Möglichkeiten zur Quotenerfüllung, sogenannte Erfüllungsoptionen, hinzugekommen. Neben fortschrittlichen Biokraftstoffen

(z. B. aus Abfall oder Stroh etc.) gehört dazu unter anderem auch Fahrstrom von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen. Grund dafür ist, dass durch den Fahrstrom fossiler Kraftstoff eingespart und der Verkehr insgesamt treibhausgasärmer wird.

Da Strom nicht innerhalb der Prozesskette der Mineralölunternehmen liegt, sondern stattdessen an öffentlichen und nicht-öffentlichen Ladepunkten in ganz Deutschland an Elektrofahrzeuge abgegeben wird, werden die damit verbundenen Emissionsreduktionsmengen im sogenannten THG-Quotenhandel rein bilanziell gehandelt. Wie hoch die Reduktionsmenge an Treibhausgasen pro Kilowattstunde Strom ist, die dann im Quotenhandel angesetzt werden kann, wird vom Umweltbundesamt regelmäßig im Bundesanzeiger bekannt gegeben. Die Menge orientiert sich am Anteil erneuerbarer Energien am deutschen Strommix.

Bislang waren nur Stromanbieter berechtigt, die von ihnen an Elektrofahrzeuge abgegebenen Strommengen, bspw. beim Betrieb öffentlicher Ladesäulen, in den Quotenhandel einzubringen. Seit dem 01.01.2022 ist fortan jeder, der einen Ladepunkt betreibt, berechtigt, am Quotenhandel teilzunehmen. Dies betrifft öffentliche, wie auch nicht-öffentliche Ladepunkte. Da der Gesetzgeber die Definition des nicht-öffentlichen Ladepunktes sehr weit fasst (siehe §2 LSV), gehören faktisch alle Halter von Elektrofahrzeugen zu diesem Kreis.

Pauschalierte Anrechnung

Vereinfachte Nachweispflichten für private Halter von BEV

Um die Halter von rein batterieelektrischen Fahrzeugen jedoch nicht übermäßig mit Abrechnungs- und Nachweispflichten zu belasten, hat der Gesetzgeber bei nicht-öffentlichen Ladepunkten den Ansatz einer pauschalen Verbrauchsmenge pro Fahrzeug im Quotenhandel zugelassen (§ 7, 38. BImSchV). Diese beträgt derzeit (Stand Januar 2022) 2.000 kWh für Pkw (Fahrzeugklasse M1) und 3.000 kWh für leichte Nutzfahrzeuge (Fahrzeugklasse N1) und kann einmal jährlich gehandelt werden. Es handelt sich um einen Schätzwert, den das Umweltbundesamt berechnet und fortwährend anpasst. Er basiert auf dem durchschnittlichen Stromverbrauch eines rein batterieelektrischen Fahrzeugs sowie dem bundesweiten Anteil von Ladevorgängen an nicht-öffentlichen Ladepunkten. Die Pauschale kann nur durch Halter von BEV in Anspruch genommen werden, weil bei Plug-in-Hybriden (PHEV) ein Betrieb auch mit fossiler Energie möglich ist. Der Nachweis über den Antrieb ist mittels des Fahrzeugscheins zu erbringen.

Auswirkungen der Novelle

Die Gesetzesänderung bedeutet vor allem Veränderungen für Verbraucher

Der Ansatz, den Treibhausgasgehalt von Kraftstoffen zu vermindern, ist ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor und fördert gleichzeitig den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien.

- Der Einbezug von Fahrstrom von Elektroautos in die Erfüllungsoptionen stellt Fahrstrom im Sinne des Gesetzes als nachhaltigen Kraftstoff den Biokraftstoffen gleich. Der Gesetzgeber erkennt damit an, dass erneuerbar erzeugter Strom für Elektroautos ebenso wie biogene Kraftstoffe die Bereitstellung von fossilen Kraftstoffmengen aus Rohöl ersetzt.
- Für Verbraucher bedeutet dies, dass mit der zusätzlichen Anrechenbarkeit von elektrischem Strom der Wettbewerb um kosteneffiziente Treibhausgasreduzierungen für Energie im Verkehrssektor gefördert wird. Dies wirkt somit

auch kostendämpfend auf die Bereitstellung von Benzin und Dieselmotorkraftstoff.

- Der Gesetzgeber geht zur Vereinfachung der Berechnung der vermiedenen Treibhausgase (und damit ihrer handelbaren Menge) vom deutschen Strommix aus, in welchem er den erneuerbaren Anteil anrechnet. Der Wert ist somit im Zweifel zu niedrig angesetzt, wenn Halter von Elektrofahrzeugen bspw. einen Grünstromvertrag für ihre Ladekarte oder ihren Ladepunkt nutzen oder eine eigene Photovoltaikanlage betreiben. Er spiegelt damit aber über die Gesamtheit der E-Fahrzeuge die für die Vergütung relevante, verlässlich erzielbare Emissionsminderungsmenge wider.

- Die mit Novelle der 38. BImSchV zum 01.01.2022 hin erfolgte Öffnung des THG-Quotenhandels für die Halter von Elektrofahrzeugen ermöglicht diesen, nun gleichfalls am Markt zu partizipieren und von den Erlösmöglichkeiten zu profitieren. Bisher waren sie dafür auf entsprechende Angebote ihres Stromanbieters angewiesen.

- Bei der Anrechnung der Fahrstrommengen erlaubt der Gesetzgeber Mehrfachanrechnungen für elektrischen Strom, der dreifach gewertet wird. Dadurch ergeben sich keine zusätzlichen Klimavorteile, vielmehr zielt der Gesetzgeber auf eine bessere Erlössituation für Ladepunktbetreiber ab.

- Ladeinfrastrukturbetreiber erhalten die Möglichkeit, mittels der zusätzlichen Erlöse weitere Ladeinfrastruktur aufzubauen bzw. bestehende Infrastruktur kostengünstiger zu betreiben, was sich auch auf die Endverbraucherpreise kostendämpfend auswirken könnte.

Fachlicher Hintergrund

Die THG-Quote ordnet sich politisch in die Förderung von Erneuerbaren Energien ein

Bei der Treibhausgasreduzierungsquote (THG-Quote) handelt es sich um ein marktbasierendes Instrument der Politik, welches den Einsatz von treibhausgasarmen Kraftstoffen im Verkehrssektor fördert. In Kraft getreten im Jahr 2015, löst sie die 2007 eingeführte und bisher geltende Biokraftstoffquote ab. Verantwortlich für die Umsetzung und Erfüllung der THG-Quote sind die Inverkehrbringer von Kraftstoff, also die Mineralölhersteller. Durch den Regulierungsansatz auf Ebene

des Kraftstoffes wirkt das Instrument direkt an der Emissionsquelle und trägt so dazu bei, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu vermindern.

Rechtlich stellt die THG-Quote die nationale Anwendung der europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II, (EU) 2018/2001) dar, deren Ziel die Erhöhung des Anteils der Erneuerbaren im europäischen Energiemix ist. In Deutschland wird diese durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (§37 BImSchG) umgesetzt. Einzelheiten zur THG-Quote sind in der dazugehörigen Verordnung, der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) geregelt.

Die Erfüllung der Quote geschah in der Vergangenheit vor allem durch die Beimischung von emissionsarmen, nachhaltigen Kraftstoffen (Biokraftstoffen) zu den herkömmlichen, aus fossilen Quellen stammenden Kraftstoffen (Benzin, Diesel, Erdgas etc.). Vereinfacht gesagt: die Quote bewirkte, dass die Treibhausgasemissionen verbrennungsmotorischer Fahrzeuge pro eingesetztem Liter Kraftstoff schrittweise abgesenkt wurden.

Bis Ende 2022 liegt die Quote noch bei 7 % und steigt danach schrittweise auf 25 % im Jahr 2030. Bei Nichterfüllung der geforderten Treibhausgas-minderungen müssen die fehlenden CO₂-Mengen von den Inverkehrbringern durch Nachkauf von klimaneutralen Kraftstoffen ausgeglichen werden, andernfalls ist eine Pönale in Form einer (deutlich teureren) Ausgleichszahlung für jede Tonne nicht erbrachte Treibhausgas-minderung fällig. Diese beträgt aktuell (Stand Januar 2022) 600 Euro pro Tonne CO₂.

Um neben dem physischen Handel (bei Biokraftstoffen) auch den bilanziellen Handel (bei Biogas oder Fahrstrom) rechtssicher und transparent zu

ermöglichen, müssen bilanziell gehandelte Quoten vorab durch das Umweltbundesamt zertifiziert werden. Bei Fahrstrom für Elektrofahrzeuge findet dies an öffentlichen Ladesäulen Verbrauchsscharf über den Nachweis der abgegebenen Energiemengen statt. Bei nicht-öffentlichen Ladesäulen erfolgt dies über einen pauschalen Schätzwert. Einmal zertifizierte Energiemengen können anschließend frei am Markt zwischen den unterschiedlichen Marktteilnehmern – Ladepunktbetreiber und Bioenergieerzeuger auf der einen und Mineralölhersteller auf der anderen Seite – gehandelt werden. Der Käufer kann sich die erworbene Menge auf seine Verpflichtung zur THG-Minderung als (Teil-)Erfüllung anrechnen lassen.

Da die sich aus einzelnen Elektrofahrzeugen ergebenden Quotenanteile im Vergleich zu den gängigen Marktvolumina der Inverkehrbringer verschwindend gering sind und zugleich der administrative Aufwand der Quotenanmeldung für den einzelnen E-Fahrzeugnutzer sehr hoch ist, wird der Quotenhandel zumeist über zwischengeschaltete Dienstleister abgewickelt. Sie bündeln die Quotenanteile einer größeren Menge von Fahrzeughaltern und verkaufen diese dann gesammelt am Markt. Dieses „pooling“ genannte Kumulieren von Strommengen durch Dritte erlaubt somit einer größeren Anzahl einzelner Ladepunktbetreiber (öffentlich und nicht-öffentlich) die Teilnahme am THG-Quotenhandel.

Der ADAC erkennt im erweiterten Marktzugang die Chance, den Anreiz für die Nutzung von Elektrofahrzeugen weiter zu erhöhen. Es ist regelmäßig zu prüfen, inwieweit eine unverhältnismäßige Förderung einzelner Nutzergruppen im Straßenverkehr erfolgt und ob es zu einer Verzerrung bei der Bilanzierung von THG-Minderungen kommt.

Herausgeber
ADAC e. V.
Ressort Verkehr
Hansastraße 19
80686 München