

## Standpunkt

### **THG-Quote – Öffnung des Handels mit Strom aus Elektromobilität**

**Mineralölhersteller nutzen zur Erfüllung ihrer Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) neben Biokraftstoffen auch Strom für Elektromobilität. Sie können diese fortan direkt von E-Fahrzeugnutzern erwerben. Den Erlösmöglichkeiten stehen Fragen der Fördergerechtigkeit und des Klimaschutzbeitrags gegenüber.**

#### **Änderung der 38. BImSchV**

Bislang waren nur Stromanbieter berechtigt, den von ihnen an E-Fahrzeuge abgegebenen Strom, 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.

#### **ADAC Position**

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

Der Einbezug von Fahrstrom von Elektroautos in die Treibhausgasminderungsoptionen der Kraftstoffhersteller („Inverkehrbringer“) ist dabei grundsätzlich positiv zu bewerten. Fahrstrom wird im Sinne des Gesetzes damit als nachhaltiger Kraftstoff den Biokraftstoffen gleichgestellt. Erneuerbar erzeugter Strom für E-Autos ersetzt ebenso wie biogene Kraftstoffe die Bereitstellung von fossilen Kraftstoffmengen aus Rohöl.

Aus Verbrauchersicht ist positiv zu bewerten, dass mit der zusätzlichen Anrechenbarkeit von elektrischem Strom der Wettbewerb um kosteneffiziente THG-Minderungen für Energie im Verkehr gefördert wird. Dies wirkt somit auch kostendämpfend auf die Bereitstellung von Benzin und Dieselmotorkraftstoff.

Es ist vertretbar, zur Vereinfachung der Berechnung der vermiedenen Treibhausgase (und damit ihrer handelbaren Menge) vom deutschen Strommix auszugehen und hierbei den erneuerbaren Anteil anzurechnen. Der Wert ist somit im Zweifel

zu niedrig angesetzt, wenn Halter von E-Autos bspw. einen Grünstromvertrag für ihre Ladekarte nutzen oder eine eigene Photovoltaikanlage betreiben. Er spiegelt damit aber über die Gesamtheit der E-Fahrzeuge die für die Vergütung relevante, verlässlich erzielbare Emissionsminderungsquote wider. Die nun mit Novelle der 38. BImSchV zum 01.01.2022 hin erfolgte Öffnung des THG-Quotenhandels für die Halter von Elektrofahrzeugen ist in diesem Zusammenhang zu begrüßen. Sie können nun gleichfalls am Markt partizipieren und von den Erlösmöglichkeiten profitieren. Bisher waren sie dafür auf entsprechende Angebote und Preissetzungen ihres Stromanbieters angewiesen.

Kritisch sieht der ADAC in der Novelle allerdings Mehrfachanrechnungen für Strom, der dreifach gewertet wird. Dadurch ergeben sich keine zusätzlichen Klimavorteile, vielmehr zielt der Gesetzgeber auf eine bessere Erlössituation für Ladepunktbetreiber ab. Es ist nachvollziehbar, dass Autofahrer mit herkömmlicher Motorentechnik einen Beitrag leisten sollen zur Abfederung der durch sie verursachten Emissionen mittels Förderung alternativer Kraftstoffe. Sie sollten aber nicht überproportional zur tatsächlichen THG-Minderung im Kraftstoff für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur herangezogen werden. Damit verbunden fordert der ADAC deshalb auch, dass Ladeinfrastrukturbetreiber diese Förderung zweckgemäß einsetzen. Handel und Gewerbe, ebenso wie Arbeitgeber, sollten die Chance nutzen, durch ein einfach zu nutzendes Angebot von Ladeinfrastruktur auf ihren (nicht-öffentlichen) Parkflächen den Hochlauf von Elektromobilität weiter zu unterstützen. Öffentliche Ladepunktbetreiber sollten die ihnen durch den THG-Quotenhandel zufließenden Zusatz Erlöse an ihre Kunden weiterreichen und attraktive Ladetarife für Tarifkunden und Spontanlader anbieten.