

# Stellungnahme zum Referentenentwurf einer Verordnung zur Weiterent- wicklung der Treibhaus- gasminderungs-Quote

bne-Stellungnahme zur Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgas-minderungs-Quote zur Umsetzung der EU-Vorgaben und Erreichung der EU-Ziele von Artikel 25 bis 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001.

Berlin, 26. Oktober 2020. Die Aufwertung der Elektromobilität durch die Erhöhung des Anrechnungsfaktors ist ein Schritt in die richtige Richtung. Allerdings sollte statt des deutschen Erzeugungsmixes die im Stromsektor etablierten Herkunftsnachweise verwendet werden. Die Nachweispflichten für das Laden an nicht öffentlichen Ladepunkten sind überzogen, hier sind Vereinfachungen notwendig.

## Vierfache Anrechnung

Die Erhöhung des Anrechnungsfaktors für erneuerbare Energien auf das vierfache ihres Energiegehalts für die Erfüllung der Treibhausminderungsquote ist ein richtiger Schritt. Damit kann die Elektromobilität nochmals vorangebracht werden und ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Minderungsziele im Verkehrssektor geleistet werden. Der bne stimmt den Aussagen in der Begründung des Entwurfs

zu, dass die Elektromobilität ein hohes Potenzial zur Treibhausgasminderung hat. Deshalb ist die Förderung der Elektromobilität auch eine der wichtigsten Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor. Es ist deshalb folgerichtig, die nach der Richtlinie (EU) 2018/2001 zulässige Obergrenze auszuschöpfen.

### **Nutzung von Herkunftsnachweisen**

Enttäuschend ist jedoch, dass das zentrale Instrument zum sicheren Nachweis der Stromqualität, das ebenfalls in der Richtlinie Art. 27 Abs. 3 Unterabsatz 6 für die Anrechnung der Quoten vorgesehen ist, nicht genutzt wird. Die EU-Richtlinie enthält ausführliche Regelungen zu Herkunftsnachweisen, die als EU-weites Instrument für den Nachweis insbesondere der EE-Qualität von Strom, geschaffen worden sind. Diese Nachweise sind im Strommarkt etabliert und garantieren, dass eine mehrfache Verwendung der Eigenschaft Erneuerbare Energie des Stroms ausgeschlossen werden kann. Mit diesen Herkunftsnachweisen können vor allem frei finanzierte, nicht geförderte EE-Anlagen im Strommarkt zusätzliche Erlöse erwirtschaften. Der Markt für Herkunftsnachweise könnte durch deren Verwendung im Quotenhandel hingegen weiter gestärkt werden. Hier wird die Chance vertan, den marktgetriebenen und damit ohne Förderung erfolgenden Ausbau der Erneuerbaren Energien voranzubringen. Betroffen hiervon sind vor allem Anlagen, die über langfristige Bezugsverträge (PPA) finanziert werden oder Anlagen, bei denen in den nächsten Jahren die EEG-Förderung ausläuft.

Die im Entwurf vorgesehene Verwendung des deutschen Erzeugungsmixes behindert eine über den Erzeugungsmix hinausgehende Lieferung von Strom aus Erneuerbaren Energieanlagen, da solche Lieferungen durch Herkunftsnachweise nachgewiesen werden müssen und somit zusätzliche Kosten tragen müssen. Könnten diese Nachweise auch für den Quotenhandel für die Verwendung in Straßenfahrzeugen verwendet werden, könnte auch der Kostennachteil der Herkunftsnachweise kompensiert werden und damit die Nutzung von Erneuerbarem Strom für den Verkehrssektor deutlich befördern. Mit der Verwendung des Erzeugungsmixes werden hingegen auf der Erzeugungsseite keinerlei Anreize zur Vermeidung von fossil erzeugtem Strom und auch keinerlei Anreize zur bevorzugten Nutzung von Erneuerbaren Energien gesetzt. Dies ist in Hinblick auf die Dekarbonisierungsziele nicht sinnvoll.

### **Nachweispflichten**

Die Nachweispflichten für nicht über öffentlich zugängliche Ladepunkte bezogenen Strom (§7) sind in dem vorliegenden Entwurf leider nicht angepasst worden. Der Aufwand zum Erfassen und Vorhalten der Zulassungsbescheinigungen und des ggf. notwendigen Nachweises, dass der Halter des reinen Batterieelektrofahrzeugs im Privathaushalt des Stromkunden lebt, ist erheblich. Hier sollten einfachere Lösungen gefunden werden. Idealerweise wird ganz auf Nachweise verzichtet und wie bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten keine Einschränkung auf reine Batterieelektrofahrzeuge vorgenommen. Im Übrigen möchten wir darauf hinweisen, dass



die Ladesäulenverordnung derzeit vom BMWi überarbeitet wird. Hier wird auch eine Konkretisierung der Definition von öffentlich zugänglichen Ladepunkten vorgeschlagen. Wir bitten daher, die Überarbeitung der beiden Verordnungen soweit aufeinander abzustimmen, dass keine Inkonsistenzen entstehen.

**Bundesverband Neue Energiewirtschaft (bne)**  
Der bne verbindet Wettbewerb, Erneuerbare und Innovation im Energiemarkt. Seine Mitgliedsunternehmen lösen alte Grenzen auf und setzen die Kräfte der Energiewende frei.