

Stellungnahme

Referentenentwurf zur Weiterentwicklung der gesetzlichen Treibhausgas-Minderungsquote (§ 37 BImSchG) und der relevanten Verordnung (38. BImSchV)

Die Treibhausgas-Minderungsquote (kurz THG-Quote) ist die Umsetzung der EU Renewable Energy Directive II (RED II) für den Verkehr in deutsches Recht. Die THG-Quote in der neuen Version bietet durch den Fokus auf die Förderung von Elektromobilität, an der Schnittstelle zwischen Energie- und Verkehrssektor, eine einzigartige Chance für die Umstellung der motorisierten Individual-Mobilität auf erneuerbare Kraftstoffe. Sie ist ein erster Schritt in Richtung eines nachhaltigen, emissionsarmen Verkehrs und vereint Chancen für die Energie- und Verkehrswende. Durch die sinnvolle und von der EU vorgegebene Mehrfachanrechnung der energetischen Menge des Stroms wird ein klares Zeichen für Elektromobilität als Schlüsseltechnologie für die kommenden Jahre gesetzt. Die Förderung von in Fahrzeugen genutztem Strom soll dabei den Aufbau der Ladeinfrastruktur unterstützen. Aus diesem Grund ist es auch sinnvoll, den Ladepunktbetreiber selbst als berechtigten Dritten anzuerkennen um dieses Potenzial voll auszuschöpfen und komplizierte Konstellation zu vereinfachen. Ebenso sinnvoll ist die Möglichkeit für den Ladepunktbetreiber, eine andere Person als Dritten zu bestimmen, was die Teilnahme am Quotenhandel auch für kleinere Betreiber möglich macht. Insgesamt begrüßen wir die vorgeschlagenen Änderungen, insbesondere in der Verordnung, es ergeben sich in der konkreten praktischen Umsetzung allerdings auch einige Herausforderungen.

1. Privatpersonen sind als Dritte direkt selbst antragsberechtigt und Pooling durch Dienstleister wird ermöglicht (§ 5 Absatz 4 38. BImSchV, Entwurf zur Verordnung: Nummer 4a)

Die Behandlung von Privatpersonen, die einen eigenen Ladepunkt betreiben, als Dritte, und die Öffnung für Pooling-Dienstleister ist ein extrem wichtiger Schritt für den Erfolg der Treibhausgas-Minderungsquote. Bei einer weitergehenden Anrechnung der Zulassungsbescheinigung als Nachweis, kann dies allerdings zukünftig zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung führen. Beispielsweise wären mit der geplanten Regelung auf einmal mehr als 150.000 Privatpersonen mit Ladepunkt und Elektrofahrzeug Dritte im Sinne der Verordnung und damit direkt antragsberechtigt, zukünftig noch deutlich mehr. Diese Steigerung könnte zu einer Überlastung der ausführenden Behörde(n), insbesondere des Umweltbundesamtes, führen. Zudem bietet die Regelung potentielle Lücken für systematische Mehrfachanrechnungen durch verschiedene Akteure, eine Haftbarkeit ist hier aktuell nicht geklärt. Potentielle Mehrfachanrechnungen sind ohne Regulierung der Antragsberechtigten schwer nachvollziehbar, da sie formal korrekt wären.

Ein möglicher Ansatz für einen geregelten Ablauf wäre die Einführung einer Registrierung für antragsberechtigte Dritte. Jeder Dritte könnte sich formlos beim Umweltbundesamt registrieren, bevor er einen Antrag stellen kann. Die Liste der registrierten Dritten würde veröffentlicht werden. Der Implementierungsaufwand hierfür wäre verhältnismäßig gering und die Behörde hätte ein zentrales digitales Register, sowie eine insgesamt geringere Anzahl von Anträgen durch Bündelung seitens der Antragsberechtigten. Eine Erweiterung des digitalen Registers um die Fahrzeuge würde zudem Doppelanrechnungen vorbeugen, bzw. überprüfbar machen, beispielsweise über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN).

2. Anrechnung von Strommengen beim nicht-öffentlichen Laden und Schätzwerte nach Fahrzeugklassen (§ 7 Absatz 2 u. 3 38. BImSchV, Entwurf zur Verordnung: Nummer 6a u. 6b)

Aktuell und zukünftig werden alle Strommengen beim nicht-öffentlichen Laden über die Zulassungsbescheinigungen der dort ladenden E-Fahrzeuge nachgewiesen. Hier müsste allerdings aus unserer Sicht nach privat und gewerblich unterschieden werden. Idealerweise werden zukünftig alle Strommengen aus dem gewerblichen nicht-öffentlichen Laden wie beim öffentlichen Laden (§ 6) behandelt und ausschließlich über Messwerte angerechnet und nachgewiesen. Nähere Erläuterungen dazu in unserer zweiten Stellungnahme. In diesem Fall wären auch keine unterschiedlichen Schätzwerte notwendig. Nur Privatpersonen würden ihre Fahrzeuge im Rahmen der THG-Quote registrieren. Gegebenenfalls wäre dann ein etwas niedrigerer Schätzwert anzunehmen, um einer Mehrfachanrechnung vorzubeugen.

Für den Fall, dass die Anrechnung und Nachweisführung sowohl beim privaten, als auch beim gewerblichen nicht-öffentlichen Laden weiter über die Zulassungsbescheinigungen der Fahrzeuge erfolgt, macht die geplante Staffelung der Schätzwerte nach Fahrzeugklasse definitiv Sinn. Auch hier würde aber eine Unterscheidung bei den Schätzwerten für private und gewerblich genutzte Fahrzeuge in Frage kommen. Gewerbe-Fahrzeuge fahren im Schnitt deutlich mehr und haben damit auch einen höheren Stromverbrauch. Zudem wäre eine klare Regelung für Dienstwagen (Zulassung auf den Arbeitgeber) wichtig. Des Weiteren würde es auch Sinn machen, E-Fahrzeuge ohne Fahrzeugschein, z.B. E-Roller anrechenbar zu machen. Bei dem Umstieg auf elektrische Antriebe, sollte nicht nur Auto-Mobilität gefördert werden. Dies könnte unter Umständen dazu führen, dass sich private Nutzer beim Fahrzeugkauf eher für ein E-Auto, als für ein E-Motorrad oder einen E-Roller entscheiden.

Fazit

Die Entwürfe zur THG-Quote sind sehr vielversprechend, insbesondere durch den Fokus auf Strom für Elektromobilität und andere erneuerbare Kraftstoffe (z.B. fortschrittliche Biokraftstoffe) als bevorzugte Erfüllungsoptionen. Die vorgeschlagenen Änderungen sind ein wichtiger Schritt zu einem emissionsarmen Verkehrssektor und bieten großartige Chancen für eine schnelle Energiewende. Allerdings gibt es mit den aktuellen Entwürfen bei der Umsetzung für Elektromobilität noch einige Herausforderungen. Um einen reibungslosen Ablauf bei Anrechnung und Handel der Strommengen zu gewährleisten, müssten in der 38. BImSchV einige Änderungen vorgenommen werden. Insbesondere ein (digitales) Register

für antragsberechtigte Dritte und die registrierten Fahrzeuge, Änderungen bei den Nachweisen und Schätzwerten im nicht-öffentlichen Laden, sowie eine Unterscheidung in privates und gewerbliches Laden wären sinnvoll für den Erfolg der THG-Quote

Wir danken dem Bundesumweltministerium für die Möglichkeit der Stellungnahme zu den vielversprechenden Referentenentwürfen und bieten mit unserer Expertise und praktischen Erfahrung Unterstützung bei der regulatorischen Konzeptfindung an.

Über GreenTrax

GreenTrax ist ein unabhängiges gemeinwohlorientiertes Tech-Startup, welches sich für Klima- und Energie-Gerechtigkeit einsetzt und sich dafür auf digitale Lösungen im Bereich der Elektromobilität aus erneuerbarem Strom spezialisiert hat. Seit 2019 ist GreenTrax mit seinen Produkten als Dienstleister für die Umsetzung (Anrechnung und Handel) der THG-Quote für Elektromobilität tätig. Wir sehen die dezentrale Energiewende und erneuerbare Verkehrswende als Grundvoraussetzung für die Erreichung der Klimaziele sehen. Zudem sind wir überzeugt, dass für eine Entschleunigung des menschengemachten Klimawandels insbesondere in diesen beiden Sektoren eine deutlich schnellere Reduktion der THG-Emissionen erreicht werden muss.

Kontakt

[REDACTED]

Geschäftsführer

GreenTrax - GT Emission Solutions UG (haftungsbeschränkt)

[REDACTED]