

# Gemeinsame Stellungnahme

des Bundesverband THG Quote e.V. i.Gr. und der GT Emission Solutions GmbH

vom 24. April 2023

## **zum Referentenentwurf der Bundesregierung für die zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen (Änderung der 38. BImSchV) vom 28.03.2023**

### **I. Vorbemerkung und Kernforderungen**

Das Bundesumweltministerium hat am 28.03.2023 den Referentenentwurf für die zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen (Änderung der 38. BImSchV) veröffentlicht und anschließend um Stellungnahme der beteiligten Kreise gebeten. Dieser Bitte kommen wir gerne nach und möchten insbesondere unsere mehrjährige Erfahrung aus der Verwaltungs- und Umsetzungspraxis einbringen, die wir als Dienstleister für die Zertifizierung und Vermarktung sogenannter THG-Quoten gesammelt haben.

Die Mitglieder des Bundesverband THG Quote e.V. i.Gr. mit Sitz in Berlin, sowie die GT Emission Solutions GmbH begrüßen grundsätzlich die weitere geplante Anpassung der Verordnung, die die Erfahrung aus der Verwaltungspraxis widerspiegelt und eine praxisnahe Berücksichtigung der im Verkehr abgesetzten Strommengen ermöglichen soll. Das Instrument der Treibhausgas-Minderungsquote hat insbesondere im Jahr 2022 erheblich die finanzielle Attraktivität für Investitionen in Ladeinfrastruktur gesteigert, aber auch Privatpersonen die Möglichkeit gegeben, die finanzielle Mehrbelastung für Inverkehrbringer fossiler Kraftstoffe in eigene gewünschte Nachhaltigkeits- und Energiewende-Initiativen zu investieren, oder aber eigene Mehrbelastungen zu kompensieren. Durch diese gezielte Nutzung der Erlöse aus der THG-Quote kann das Instrument seine ganze Kraft entfalten und gezielt den Klimawandel bekämpfen.

Die Einfuhr von Bio-Kraftstoffen aus China, die als fortschrittlich deklariert werden, obwohl sie tatsächlich nicht den von der EU vorgegebenen Standards entsprechen, führt jedoch derzeit zu einem massiven Einbruch der THG-Quotenkurse. Leidtragend sind neben dem unterwanderten Umweltschutzziel dadurch vor allem Endverbraucher, denen der Quotenhandel die Finanzierung von Elektrofahrzeugen erleichtern und damit Anreize für eine bürgernahe und bezahlbare Verkehrswende schaffen sollte. Wenn ein immer größerer Teil dieser finanziellen Entlastung nun durch falsch zertifizierte Biokraftstoffe wegfällt, dann ist das ein Angriff auf ein verbraucherfreundlich gedachtes Förderinstrument, der zu sofortigen Anpassungen der Regulatorik führen muss.

Nachfolgend möchten wir die **wichtigsten Kernforderungen** unserer Stellungnahme herausgreifen. Eine detaillierte Analyse der einzelnen Gesetzesbestandteile finden Sie im zweiten Teil:

- Wir fordern eine Klarstellung zur Anpassung des §5 Absatz 2: Ladepunktbetreiber öffentlich zugänglicher Einrichtungen sollten auch weiterhin mehrere Dritte in einem Verpflichtungsjahr bestimmen können, sofern es sich hierbei um noch nicht beantragte Strommengen eines Jahres gem. der Mitteilung nach §8 handelt. Eine Gleichsetzung öffentlicher Ladeinfrastruktur mit Elektrofahrzeugen wäre unangemessen, da nur in letzterem Fall über Pauschalwerte angerechnet wird und diese selbstverständlich je Verpflichtungsjahr durch nur **einen** Dritten mitgeteilt werden dürfen.

- Wir unterstützen zudem den Abbau regulatorischer Hemmnisse bei der Anerkennung von Grünstrom im Rahmen der THG-Minderungsquote. Daher halten wir es für richtig, Satz 1 Nr. 2 anzupassen und den bisherigen Verweis auf § 61a Nr. 2 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes zu streichen. Hierdurch ermöglicht die Verordnung die anteilige Anrechnung von Netzstrom und (mittelbar) mit dem Netz verbundenen Stromerzeugungsanlagen auch in der Praxis und entspricht somit der Absicht des bisherigen §5 Absatz 4. Entgegen der Formulierung schlagen wir jedoch vor, Grünstrom bereits mit Inkrafttreten der angepassten Verordnung rückwirkend für das gesamte Kalenderjahr 2023 anzuerkennen – sofern die im Entwurf vorgeschlagenen Anforderungen bereits jetzt erfüllt werden – da Installationen mit Grünstrom-Erzeugungsanlagen möglichst umfangreich finanziell entlastet werden sollten.
- Unseres Erachtens ist eine weitere Verschärfung beim Umgang mit öffentlichen Ladepunkten nicht notwendig, wie es insb. der neue §8 Absatz 4 vorschlägt. Demnach würde die Mitteilung auch nur **eines** irrtümlich als öffentlich eingeschätzten Ladepunktes bereits ausreichen, um den gesamten Antrag abschlägig zu bescheiden. Eine solch drastische Vorgehensweise halten wir für unverhältnismäßig. Hierdurch würde sich das Geschäftsrisiko und die Unsicherheit auch für alle beteiligten Parteien erheblich steigern, die keine irrtümlich als öffentlich deklarierten Ladepunkte in einer gemeinsamen Mitteilung nach §8 eingebracht haben.

## II. Stellungnahme zur Änderung der 38. BImSchV

### Zu Artikel 1, Nr. 2, § 5, a)

Die aus systematischen Gesichtspunkten erfolgte Aufnahme der Regelungen zur Bestimmung eines Dritten des bisherigen §7 Absatz 5 in den neuen §5 Absatz 2 wird von uns grundsätzlich begrüßt. Somit gilt auch für die Anwendung des §6, dass ein Ladepunktbetreiber öffentlicher Ladeeinrichtungen für jedes Verpflichtungsjahr nur einen Dritten bestimmen kann. Im Kontext des §7 ist eine solche Formulierung zwingend, da je Fahrzeug jährliche Schätzwerte berücksichtigt werden.

Im Kontext öffentlicher Ladeeinrichtungen kann eine solche Formulierung auch dahingehend interpretiert werden, dass ein Ladepunktbetreiber je Verpflichtungsjahr für seine gesamte zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb abgegebene Strommenge eines Jahres ein und denselben Dritten bestimmen muss.

Hierdurch würde unverhältnismäßig in die Vertragsfreiheit der Ladepunktbetreiber eingegriffen werden, da in der täglichen Geschäftspraxis ebenfalls nur Teilmengen der Strommengen über verschiedene Dienstleister vermarktet werden. In der Praxis ist es üblich, dass je nach Strommenge für einzelne Zeiträume wie Monat, Quartal oder Halbjahr Angebote im Markt platziert und unterschiedliche Dritte mit der Vermarktung beauftragt werden. Darüber hinaus erhöht eine solche Interpretation der Regelung die Rechtsunsicherheit bezüglich der Vermarktung mit THG-Quoten für unterjährig zugekaufte externe Ladeinfrastruktur anderer Marktteilnehmer. Es muss sichergestellt sein, dass die Vermarktung der THG-Quoten solcher Zukäufe weiterhin ohne Bindung an einen bestimmten Quoten-Dienstleister erbracht werden kann.

Maßgeblich für die Anerkennung als Dritter ist gem. §5 Absatz 2 Satz 3, derjenige, der die Angaben nach § 8 Absatz 1 zuerst mitgeteilt hat. Somit wäre es nach unserer Lesart Ladepunktbetreibern weiterhin möglich, mehrere Dritte für *verschiedene* Lademengen zu bestimmen. Wir schlagen daher vor, §5 Absatz 2 zu konkretisieren, um auch künftig für den beschriebenen Anwendungsfall die Rechtssicherheit zu gewährleisten. Der Satz sollte also gestrichen oder entsprechend unserer Empfehlung wie folgt geändert werden: „Für die über §8 Absatz 1 mitgeteilten Ladepunkte und Ablesenzeiträume kann während eines Verpflichtungsjahres nur ein Dritter bestimmt werden.“

### **Zu Artikel 1, Nr. 2, § 5, c)**

Wir begrüßen die Neufassung des bisherigen Absatz 4 in einem neuen Absatz 5. Zur weiteren Optimierung der Planbarkeit entsprechender Erzeugungsanlagen und dem Abschluss von Verträgen zur Vermarktung der THG-Quote wäre es aus unserer Sicht hilfreich, wenn die Veröffentlichung der nötigen Werte früher als bisher erfolgt. Das Datum sollte im Absatz daher geändert werden:

*„Die Werte der durchschnittlichen Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit Strom der erneuerbaren Energien in Deutschland werden von der nach § 20 Absatz 1 zuständigen Stelle jährlich auf Basis geeigneter internationaler Normen ermittelt und bis zum Ablauf des 31. Juli für das darauffolgende Verpflichtungsjahr im Bundesanzeiger bekannt gegeben.“*

In diesem Zuge wäre es ebenfalls hilfreich, wenn auch die Bekanntmachung nach § 5 Absatz 3 zu den durchschnittlichen Treibhausgasemissionen für aus dem Netz entnommene Strommengen spätestens zum 31. Juli des Folgejahres veröffentlicht wird.

Wir unterstützen zudem den Abbau regulatorischer Hemmnisse bei der Anerkennung von Grünstrom im Rahmen der THG-Minderungsquote. Daher halten wir es für richtig, Satz 1 Nr. 2 anzupassen und den bisherigen Verweis auf § 61a Nr. 2 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes zu streichen. Hierdurch ermöglicht die Verordnung die anteilige Anrechnung von Netzstrom und (mittelbar) mit dem Netz verbundenen Stromerzeugungsanlagen auch in der Praxis und entspricht somit der Absicht des bisherigen §5 Absatz 4.

Entgegen der Formulierung schlagen wir jedoch vor, Grünstrom bereits mit Inkrafttreten der angepassten Verordnung rückwirkend für das gesamte Kalenderjahr 2023 anzuerkennen und nicht erst ab dem Jahr 2024, da Installationen mit Grünstrom-Erzeugungsanlagen möglichst umfangreich finanziell entlastet werden sollten.

Der derzeitige Absatz 2 (gem. Entwurf Absatz 3) beinhaltet den Faktor 3 für die mehrfache Anrechnung von elektrischem Strom. Laut Artikel 2 des Referentenentwurfs der Bundesregierung (Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) vom 13.01.2023 ist eine Anpassung dieses Mehrfachfaktors von 3 auf 4 vorgesehen. Die vorgesehene Aufnahme des Faktors 4 in §37a halten wir aus systematischen Gesichtspunkten für sinnvoll und die entsprechende Anpassung des neuen Absatzes 3 daher für notwendig. Hierdurch wird der dringend benötigte Ausbau der Ladeeinrichtungen für die Elektromobilität durch langfristig attraktive Einnahmen über den Quotenhandel beschleunigt und zu einer Reduktion der THG-Emissionen im Verkehr beigetragen.

### **Zu Artikel 1, Nr. 3, § 6, a) & b)**

Die bisherigen rechtlichen Bestimmungen zu Schätzwerten für Fahrzeuge sollen explizit denjenigen Ladeanteil berücksichtigen, der nicht über öffentliche Ladepunkte bezogen wird. Hiermit soll der Tatsache entsprochen werden, dass der größte Anteil an Ladevorgängen an nicht-öffentlichen, gewerblichen und privaten Ladeeinrichtungen stattfindet. Mögliche Doppelanrechnungen von Lademengen über Schätzwerte und privat betriebene, *vermeintlich* öffentlich zugänglichen Ladepunkten sollten in der Praxis effektiv verhindert werden.

Wir begrüßen daher ausdrücklich sowohl die Ergänzung des Absatzes 1 und die Einfügung eines neuen Absatzes 3. Der Gebrauch des Absatzes 1 sollte jedoch stets so gestaltet werden, dass in der Praxis keine unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwände für die beteiligten Parteien entstehen. Die Notwendigkeit einer Veröffentlichung der Ladepunkte durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) im Ladesäulenregister gem. Absatz 3 ist unserer Einschätzung nach grundsätzlich eine nutzerfreundliche Möglichkeit, eine missbräuchliche Anrechnung von nicht-öffentlichen Ladeeinrichtungen zu verhindern.

Hierbei sollte jedoch sichergestellt werden, dass Ladepunktbetreiber, die der Veröffentlichung bei der Anzeige gegenüber der BNetzA zunächst widersprochen haben, die Veröffentlichung nachträglich einfordern können. Die BNetzA entspricht dieser Anforderung in der Praxis teilweise schon jetzt, indem lediglich für veröffentlichte Ladepunkte Betreibernummern an die Ladepunktbetreiber vergeben werden.

Im Grundsatz besteht jedoch weiterhin das Problem, dass einzelne Ladepunkte über die Datenbestände bei der BNetzA nicht eindeutig bestimmbar sind. Eine solche eindeutige Identifizierung wäre beispielsweise über die verpflichtende Angabe von ladepunktscharfen Kennungen möglich, idealerweise durch die EVSE-IDs wie beispielsweise auch in Österreich angewandt. Dies würde auch die Anerkennung der Lademengen durch das Umweltbundesamt (UBA) und einen Abgleich mit den Daten der BNetzA vereinfachen.

Ein Ladepunktbetreiber ist grundsätzlich verpflichtet, seine öffentlich zugänglichen Ladepunkte bei der BNetzA anzuzeigen. Für diese Anzeige stellt die BNetzA jedoch kein offizielles Dokument aus, das im Sinne des § 8 Absatz 1 als Nachweis zur Prüfung vom UBA auf Verlangen vorgelegt werden kann. Es wäre daher wünschenswert, diese Rechtsunsicherheit für die beteiligten Parteien zu beseitigen, indem die erforderlichen Unterlagen konkretisiert werden, oder der entsprechende Absatz ersatzlos gestrichen wird.

Statt der Option zur Bekanntgabe weiterer Anforderungen im Bundesanzeiger durch die zuständige Stelle sollte direkt für die Planbarkeit und Vorbereitung der Marktteilnehmer in der Verordnung abschließend aufgezählt werden, welche Aufzeichnungen hier gemeint sind. Aus unserer Sicht wäre dies wie folgt darstellbar: „Auf Verlangen der nach § 20 Absatz 1 zuständigen Stelle ist die Bestätigung der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen über die Registrierung eines öffentlichen Ladepunktes vorzulegen, sofern dies nicht eindeutig aus dem Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen ersichtlich ist.“

#### **Zu Artikel 1, Nr. 4, § 7, a)**

Es ist begrüßenswert, dass mit dem Regelungsentwurf die bisherige Gleichbehandlung verschiedener Fahrzeugklassen durch die Bündelung unter der Fahrzeugklasse „Andere“ aufgehoben wird. Gleichzeitig sollte jedoch sichergestellt werden, dass bis zum Ablauf des 31. Oktober 2023 (künftig zum 31. Juli eines Jahres) die nach § 20 Absatz 1 zuständige Stelle im Bundesanzeiger entsprechende Schätzwerte für einzelnen Fahrzeugklassen bekannt gibt. Fahrzeuge sollen laut Anpassung von Absatz 1 künftig nur dann anerkannt werden, falls Schätzwerte für die entsprechende Fahrzeugklasse vorliegen. Somit entfielen eine pauschale Anerkennung von sonstigen Fahrzeugen mit Fahrzeugschein mit einem Wert von aktuell 2.000 kWh.

Neben den bestehenden Schätzwerten für die Fahrzeugklassen M1, N1 und M3 sind insbesondere die Fahrzeugklassen M2, N2 und N3 und unserer Ansicht nach auch die Fahrzeugklasse L7e als echte Alternative zu einem mit fossilen Brennstoffen betriebenen Kraftfahrzeug zu betrachten, da sie einen nicht unerheblichen Beitrag zur Verkehrswende beitragen. Eine höhere THG-Quote sollte hier als weiterer Anreiz für die Umstellung größerer Transporter-Flotten dienen.

Wir schlagen jedoch vor, weiterhin alle zugelassenen Batterieelektro-Fahrzeuge, für die kein eigener Schätzwert bekannt gegeben wurde, über einen Schätzwert unter Sonstige anzuerkennen. Die Einschätzung der Verhältnismäßigkeit zwischen Einnahmen durch den Quotenhandel über einen Schätzwert und Vollzugsaufwand, könnten dann durch die unmittelbar beteiligten Parteien getroffen werden. Zum Erhalt des Rechtsfriedens sollte für bis zum 31.12.2023 zugelassene E-Leichtkrafträder, E-Kleinkrafträder oder Elektrokleinstfahrzeuge ein Bestandsschutz gelten, sofern eine Zulassungsbescheinigung Teil I als Nachweis vorgelegt werden kann.

Sollten – wie bisher im Entwurf vorgesehen – lediglich Fahrzeuge mit eigenem Schätzwert anerkannt werden, so weisen wir vorsorglich darauf hin, dass noch vor Inkrafttreten der angepassten Verordnung zwingend die neuen Schätzwerte bekanntgemacht sein müssen. Andernfalls käme es zu einer temporären Rechtsunsicherheit bei Anerkennung sämtlicher Fahrzeugklassen mit Ausnahme der Klassen N1 und M3. Insbesondere E-PKW der Klasse M1 müssten folglich in dieser Zeit durch das UBA abgelehnt werden.

#### **Zu Artikel 1, Nr. 4, § 7, c)**

Die Einführung einer Informationspflicht des ehemaligen Fahrzeughalters gegenüber dem neuen Fahrzeughalter im Falle einer bereits erfolgten Mitteilung nach §8 stärkt die Akzeptanz aller beteiligten Parteien des THG-Quotensystems und vereinfacht die finanzielle Berücksichtigung möglicher Quotenerlöse beim Halterwechsel. Die Neufassung des Absatz 5 verfolgt grundsätzlich das richtige Ziel, sollte aber dennoch in dieser Form mindestens weiter konkretisiert werden; beispielsweise über den genauen Zeitpunkt der Informationspflicht und etwaige Formulierungshilfen.

#### **Zu Artikel 1, Nr. 5, § 8, a)**

Es ist richtig, dass für die Strommengen in den Fällen des § 7 für reine Elektrofahrzeuge eine Mitteilung beim Umweltbundesamt unterjährig erfolgen kann. Allerdings würden hierdurch zahlreiche erst gegen Ende des Jahres zugelassene Elektrofahrzeuge benachteiligt werden, da gerade bei größeren Flotten oftmals mehrere Wochen vergehen, bis die Kopien der Zulassungsbescheinigung Teil I dem Halter vorliegen. Zudem bevorzugen größere Unternehmen zur operativen Vereinfachung eine jährliche Sammelmeldung ihrer E-Flotten (und ggf. auch Ladestrommengen) zu Beginn des Folgejahres, da so alle Fahrzeuge in einem Schritt übermittelt werden können. Zusätzlich würde eine Berücksichtigung der Widerrufsfrist von 2 Wochen für erst in den letzten Dezemberwochen zugelassene Fahrzeuge diese faktisch für die THG-Quote ausschließen. In den Fällen des § 7 muss daher unbedingt die Frist bis zum 28. Februar des Folgejahres beibehalten werden.

Die Einführung einer Mindestmenge ist grundsätzlich zu begrüßen, da somit der bisher teilweise erforderlichen Kleinteiligkeit bei der Bearbeitung durch das Umweltbundesamt entgegengewirkt wird. Wir geben allerdings zu bedenken, dass hierdurch kleinere Marktteilnehmer aus dem Markt gedrängt werden könnten und somit der Wettbewerb seitens des Gesetzgebers eingeschränkt werden könnte. Durch die zügige Einführung digitaler Lösungen beim Umweltbundesamt zur vereinfachten und v.a. beschleunigten Beantragung, Prüfung und Bescheinigung der eingereichten Strommengen könnte die Einführung einer Mindestmenge entbehrlich sein. Bei Einführung einer Mindestmenge von 500 MWh sollte jedem Marktteilnehmer je Verpflichtungsjahr wie in der Begründung zu Doppelbuchstabe bb im Referentenentwurf auch bereits angedeutet, zumindest eine Mitteilung abweichend der Mindestmenge von 500 MWh zugestanden werden, um unnötige Härten zu vermeiden und eine bedarfsgerechte Einreichung für alle beteiligten Parteien zu ermöglichen.

#### **Zu Artikel 1, Nr. 5, § 8, c)**

Die vorgeschlagenen Ergänzungen in §6 Absatz 1 machen bereits deutlich und unmissverständlich klar, dass weiterhin ausschließlich öffentlich zugängliche Ladepunkte unter §6 berücksichtigt werden können. Unseres Erachtens ist eine weitere Verschärfung beim Umgang mit öffentlichen Ladepunkten nicht notwendig, wie es insb. der neue §8 Absatz 4 vorschlägt. Demnach würde die Mitteilung auch nur **eines** irrtümlich als öffentlich eingeschätzten Ladepunktes bereits ausreichen, um den gesamten Antrag abschlägig zu bescheiden. Wir fordern, dass die beteiligten Verwaltungen andere und zielgerichtete Maßnahmen bei konkreten Anlässen ergreifen, um mögliche systematische Versuche, Ladepunkte rechtsmissbräuchlich als öffentlich anzuerkennen zu lassen, effektiv verhindern zu können.

Daher schlagen wir vor, den Absatz 4 ersatzlos zu streichen und – wie bereits im Umgang mit der Anrechnung von Fahrzeugen üblich – entsprechenden Anträgen nur teilweise stattzugeben und die bemängelten Strommengen zum Abzug zu bringen.

Zu den übrigen Regelungsentwürfen haben wir keine weiteren Anmerkungen.

Verfasst und eingereicht wird diese konsolidierte Stellungnahme zum Referentenentwurf der Bundesregierung durch die relevanten Marktakteure, bestehend aus:



Bundesverband THG Quote e.V. i.Gr.



GT Emission Solutions GmbH

Der Bundesverband THG Quote e.V. i.Gr. besteht aus folgenden Mitgliedern:



Carbonify GmbH



Ecoturn GmbH



EMOVY GmbH



greenair GmbH



mint future GmbH

**Kontakt für Rückfragen:**

Matthias Kerner  
EMOVY GmbH  
Co-Founder / CEO

Pforzheimer Str. 128b  
76275 Ettlingen

**E-Mail** [m.kerner@emovy.de](mailto:m.kerner@emovy.de)

**Telefon** +49 7243 6018 960

