

## Zum Referentenentwurf des BMUV für eine Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasmin- derung bei Kraftstoffen (Dokument vom 28.03.23/18:23)

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschiffahrt. Auch können Mitglieder wie Nicht-Mitglieder über den ADAC die THG-Quoten für ihre Elektrofahrzeuge einreichen und handeln. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

**Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf für eine Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasmin-  
derung bei Kraftstoffen.**

Mit der THG-Quote des BImSchG werden Kraftstoffanbieter verpflichtet, die Treibhausgasemissionen ihrer Kraftstoffe zu senken. Neben Biokraftstoffen und strombasierten Kraftstoffen auf Basis von grünem Wasserstoff kann auch der direkte Einsatz von Strom in Elektroautos auf die Erfüllung der THG-Quote angerechnet werden. Die Anrechnung von Strom innerhalb der THG-Quote wurde mit der Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 mit der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasmin-  
derungs-Quote, die am 1.1.2022 in Kraft getreten ist, verbessert.

Der Gesetzgeber plant mit der vorliegenden Änderung nun das System inhaltlich weiterzuentwickeln sowie einige vor allem für den Vollzug wichtige Präzisierungen und Verfahrensvereinfachungen umzusetzen.

Weiterentwickelt wird bspw. die **Anrechenbarkeit von erneuerbarem Strom** (EE-Strom) im Rahmen der THG-Quote. Während die bisherige Regelung nur netzentkoppelte EE-Anlagen (Wind, PV) berücksichtigte, sollen nunmehr auch im **Verteilnetz angebundene Erzeuger** ihre nachweislich nicht anderweitig geförderten Strommengen im THG-Quotenhandel einbringen können (§ 5).

Aus Sicht des ADAC ist diese Erweiterung begrüßenswert. Bezieht ein Ladesäulenbetreiber seinen Strom über eine direkt angeschlossene Solar- oder Windkraftanlage (so z.B. an großen Parkplätzen oder Autobahnraststätten) und sind damit nachweislich die Emissionseinsparungen größer, bedeutet dies eine höhere, finanziell attraktivere THG-Quotenbescheinigung. Dies schafft Anreize für den Bau zusätzlicher EE-Anlagen direkt an den Ladepunkten und macht überdies Elektromobilität insgesamt klimafreundlicher.

Klargestellt wird in dem Verordnungsentwurf die **Definition von öffentlichen Ladepunkten** unter dem Gesichtspunkt der THG-Quote (§ 6). Die Neuregelung schiebt der unzulässigen Deklaration von nicht-öffentlichen Ladepunkten als öffentliche Ladepunkte (bspw. in Garagen oder Carports) und der damit einhergehenden **unrechtmäßigen Abrechnung von Ladestrom** im Sinne der THG-Quote einen Riegel vor. Dies ist zu begrüßen.

Positiv ist auch, dass im Rahmen der Änderung nunmehr alle **Ladepunkte**, die am THG-Quotenhandel teilnehmen wollen, **verpflichtend im öffentlichen Teil des Ladesäulenregisters** der BNetzA verzeichnet sein müssen (§ 6). Das (öffentliche) Register ist eine der wesentlichen Grundlage für die Ausweisung von Ladepunkten in bspw. Navigationssystemen von E-Fahrzeugen. Es unterstützt den weiteren Hochlauf der Elektromobilität, wenn möglichst viele öffentliche Ladesäulen auch als solche erkennbar und auffindbar sind.

Zukünftig sollen Fahrzeughalter verpflichtet werden, bei Verkauf ihres Fahrzeugs den **Käufer darauf hinzuweisen**, wenn sie für das jeweilige Verpflichtungsjahr die (pauschale) **THG-Quote für das betreffende Fahrzeug bereits haben zertifizieren lassen**. Dritte (im Sinne des § 37a Abs. 6 BImSchG oder eine von ihm bestimmte Person), die solche THG-Quoten von Fahrzeughaltern ankaufen, sollen zudem in Zukunft ihre Kunden auf diese **Informationspflicht** hinweisen (§ 7). Diese Neuregelungen schaffen Transparenz im Gebrauchtfahrzeugmarkt und bieten Käufern solcher Fahrzeuge eine höhere Sicherheit, was die Nutzung der THG-Quote anbelangt. Sie sind somit aus Verbraucherschutzsicht ein Zugewinn.

Ein für Verbraucher großer Rückschritt hingegen sind die Verfahrensänderungen hinsichtlich der Mitteilung der energetischen Mengen (§ 8). Die vorgeschlagene **Verkürzung der Frist zur Quoteneinreichung** durch Dritte für Energiemengen aus nicht-öffentlichen Ladepunkten auf den 31.12. des jeweiligen Verpflichtungsjahres verkennt die zeitlichen Vorläufe, die Dritte aktuell für die Prüfung der Anträge und für die Einräumung eines Widerrufsrechts für die Quotenverträge veranschlagen. Es bestünde die Gefahr, dass Marktakteure in Folge der Änderungen zukünftig schon weit vor Ablauf des Verpflichtungsjahres keine THG-Quoten von Verbrauchern mehr akzeptieren. Dies widerspricht dem Grundsatz des THG-Quotenhandels mit pauschalisierten, ganzjährig handelbaren Strommengen. Fahrzeughaltern, die erst am Ende des Jahres ihr E-Fahrzeug zulassen (können), wird die **Nutzung der THG-Quote** so mitunter **verwehrt**.

Ähnlich problematisch ist nach Ansicht des ADAC das **Inkrafttreten der Verordnung**, was nach aktuellem Stand mit Verkündung erfolgen soll. Hier schlägt der ADAC eine **Übergangsregelung** oder eine **Stichtagsregelung** vor, um Verbraucher, die ihre Quoten bereits abgetreten haben und deren Fahrzeugklasse durch die Neuregelungen vielleicht entfällt, die Unsicherheiten in der Vermarktung zu nehmen.

Auch der Vorschlag der **Mindestmengeneinreichung durch Dritte** ist aus Verbrauchersicht als fragwürdig zu werten. Dieser sieht vor, dass Quotenhändler mindestens 500 MWh Strom pro Datensatzübertragung zur Zertifizierung beim UBA einreichen (§ 8). Unter Umständen müssen Fahrzeughalter, die zur Quotenübertragung kleinere Quotenhändler am Markt beauftragt haben, auf deren Pooling-Prozesse warten, bevor ihre Quote gehandelt wird. Eine effizientere Prozessgestaltung beim UBA darf nicht zur Folge haben, dass **Verbraucher länger** auf ihre Quotenbescheinigungen und damit **auf die Auszahlung ihrer Quote warten** müssen.

Gar nicht mehr warten auf die Auszahlung von Quoten hingegen brauchen Besitzer von nicht-zulassungspflichtigen Fahrzeugen, wie bspw. **Elektrokleinstfahrzeuge** („E-Scooter“). Durch die im Verordnungsentwurf neu geregelte Anrechenbarkeit von Fahrstrom **fallen** diese Fahrzeugklassen faktisch **aus dem Quotenhandel** heraus (§ 7). Die bisher geltende Regelung führte zu **Verzerrungen in der Quotenhöhe** im Verhältnis zu der im Verkehr eingesparten Emissionsmenge. Der Vorschlag ist somit sachgerecht. Der Gesetzgeber muss nun denklogisch jedoch die **Schätzwerte** für die bisher nicht explizit ausgewiesenen (zulassungspflichtigen) Fahrzeugklassen (v.a. N2, N3) zügig **ausweisen**, um eine angemessene Vergütung für die von diesen Fahrzeugen eingebrachten Strommengen und damit einen weiteren Impuls bei der Flottenelektrifizierung in jenen Bereichen sicherzustellen.

ADAC e.V.  
Büro Berlin  
Unter den Linden 38  
10117 Berlin  
E-Mail: [REDACTED]