

Anrechnung der Elektromobilität auf die THG-Quote – Motivation und Wirkung

Mit der Fortschreibung der Treibhausgas-Minderungsquote (kurz: THG-Quote) bis zum Jahr 2030 hat der Bundestag im Mai 2021 die Vorgaben der EU-weit geltenden Erneuerbare-Energien-Richtlinie (auch: RED)¹ in deutsches Recht umgesetzt. Ein sehr sichtbarer Effekt der Fortschreibung der THG-Quote sind daraufhin entstandene Angebote für Besitzer*innen von rein batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV)², die durch die Nutzung von Strom im Straßenverkehr entstandene Minderung von Klimagasemissionen an die Verpflichteten der THG-Quote (v.a. Mineralölwirtschaft) weiterzugeben und dafür eine finanzielle Prämie zu erhalten.

Dieses Kurzpapier fokussiert auf die Rolle der Elektromobilität im Rahmen der THG-Quote und beantwortet häufig diskutierte Fragen hinsichtlich dieser Option zur Erfüllung der THG-Quote.

1 Die THG-Quote und ihre Einbindung in die Klimaschutzregulatorik des Verkehrs

Kurz erklärt: Was ist die THG-Quote überhaupt?

Die THG-Quote ist die nationale Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED³) der EU für den Verkehrssektor und ist als Teil des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)⁴ in §§37a-37h zu finden. Zusätzlich verweisen die 37. und die 38. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV)⁵ auf die Emissionsberechnungsregeln für die Zielerfüllungsoptionen der im BImSchG vorgegebenen Ziele der Treibhausgasminderung. Das Ziel der RED und der THG-Quote ist es, den Anteil der erneuerbaren Energieversorgung des Verkehrs über die Zeit zu erhöhen, um somit die THG-Emissionen des Verkehrs über die Zeit zu senken.

Dies wird erreicht, indem die THG-Quote die Inverkehrbringer fossiler Kraftstoffe (v.a. Raffinerie- und Tankstellenbetreiber) im landgebundenen Verkehr gesetzlich dazu verpflichtet, die Treibhausgasintensität der Kraftstoffe, die sie in Verkehr bringen, zu reduzieren. Die Treibhausgasbilanz bezieht sich dabei auf den Lebenszyklus der Energieträger und die Emissionsminderung muss gegenüber einem fossilen Referenzwert (94,1 g CO₂e/MJ) stattfinden. Die festgelegte Minderungszielsetzung, welche die Inverkehrbringer einhalten müssen, steigt ab dem Jahr 2022 jährlich an und erreicht nach den Berechnungsregeln der THG-Quote im Jahr 2030 25 %. Einen Überblick über die jährlich ansteigenden Ziele gibt Tabelle 1. Zudem zeigt diese Abbildung auch verschiedene Anrechnungsregeln für die verschiedenen Zielerfüllungsoptionen, mit denen die Inverkehrbringer das Ziel zur Verringerung der THG-Intensität der Energieversorgung des Verkehrs erreichen können. Der Anreiz, dieses Ziel einzuhalten, ergibt sich aus der Ausgleichsabgabe in Höhe von 600 EUR je t CO₂e_q an Zielverfehlung, welche bei Nichteinhaltung der Emissionsminderungsvorgaben zu entrichten ist.

¹ Erneuerbare-Energien-Richtlinie / Renewable Energy Directive: EU 2018/2001

² Rein batterieelektrische Fahrzeuge / Battery Electric Vehicle (BEV)

³ Renewable Energy Directive

⁴ <https://www.gesetze-im-internet.de/bimschg/>

⁵ https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_37/BJNR119500017.html und https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_38_2017/

Tabelle 1: Überblick über die Zielerfüllungsanforderungen und grundsätzlichen Anrechnungsregeln der THG-Quote - Überblick Umsetzung RED II

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
THG-Quote (CO₂-Minderung) laut Bundestagsbeschluss vom 25. Mai 2021	7 %	8 %	9,25 %	10,5 %	12 %	14,5 5	17,5 %	21 %	25 %
Nahrungs- und Futtermittelpflanzen (Obergrenze, energetisch)	4,4 %								
Altspeiseöle und tierische Fette (Obergrenze, energetisch)	1,9 %								
Fortschrittliche Biokraftstoffe (Mindestanteil, energetisch)	2022	2023	2024	2025	2026	2028	2030		
	0,2 %	0,3 %	0,4 %	0,7 %	1,0 %	1,7 %	2,6 %		
	Mengen oberhalb des Mindestanteils werden mit Faktor 2 angerechnet. POME wird nur einfach angerechnet, ist weiterhin auf den Mindestanteil anrechenbar.								
Wasserstoff und PtX-Kraftstoffe	Mengen werden mit Faktor 2 angerechnet (Raffinerien und Straßenverkehr)								
Strom	Mengen werden mit Faktor 3 angerechnet (Strom aus öffentlichen Ladepunkten, private Elektrofahrzeuge, Fahrzeugflotten)								
Luftverkehr	Quote für PtL-Kerosin: 0,5 % in 2026, 1 % in 2028, 2 % in 2030								
Palmöl	2022				ab 2023				
	0,9 %				0 %				
Co-Processing	Gesetzlicher Ausschluss bleibt; Bundestag fordert die Bundesregierung auf (Entschließung), die Anrechenbarkeit durch BImSchV zu ermöglichen. Gemäß BImSchV dürfen nur Reststoffe (Anhang IX Teil A der RED II, fortschrittliche Biokraftstoffe) eingesetzt werden.								
UER-Maßnahmen	Können nur noch bis einschließlich 2026 angerechnet werden.								
Biogener Wasserstoff	Einsatz in Straßenfahrzeugen (nicht in Raffinerien) aus Reststoffen (Anhang IX Teil A) wird ab dem 1.7.2023 angerechnet. BImSchV regelt notwendige Kriterien.								
Sonstiges	Bundesregierung legt a 2024 dem Bundestag einen Bericht zur THG-Quote vor (Technologien, Kosten. Verfügbarkeit).								

Quelle: BMU, Stand 22.09.2021

Wie können die Vorgaben der THG-Quote erfüllt werden?

Grundsätzlich existieren die folgenden wesentlichen Zielerfüllungsoptionen, die für die Einhaltung der THG-Quote von den Inverkehrbringern fossiler Kraftstoffe eingesetzt werden können:

- Verschiedene Arten an **Biokraftstoffen** können für die Zielerfüllung eingesetzt werden. Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln und Biokraftstoffe aus Altspeiseölen und Tierfetten sind aufgrund von Flächen- und Rohstoffrestriktionen in ihrer Anrechnung begrenzt. Besonders förderwürdige fortschrittliche Biokraftstoffe aus biogenen Reststoffen müssen zu einem Mindestanteil für die Einhaltung der Quote eingesetzt werden. Oberhalb der Mindestmenge wird Emissionsminderung durch fortschrittliche Biokraftstoffe mit dem Faktor zwei für die Zielerfüllung angerechnet.
- Die Anrechnung der Emissionsminderung von **grünem Wasserstoff und PtX-Kraftstoffen** (in der RED und THG-Quote als erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs bzw. RFNBO⁶ zusammengefasst) findet mindestens mit dem Faktor zwei statt (näheres wird nach der Festlegung bestimmter Kriterien auf EU-Ebene in der 37. BImSchV geregelt werden). Die Nutzung grünen Wasserstoffs in Raffinerien, die konventionelle Kraftstoffe herstellen, kann ebenfalls zur Einhaltung der THG-Quote eingesetzt werden.
- Die Emissionsminderung durch die **Stromnutzung im Straßenverkehr** ist ebenfalls eine Zielerfüllungsoption für die Inverkehrbringer von fossilen Kraftstoffen. Die so erreichte Emissionsminderung erhält den Anrechnungsfaktor drei.
- Auch sogenannte „**Upstream-Emissions-Reduktionen**“, also Minderungen, die in der Vorkette der fossilen Kraftstoffproduktion erfolgen (bspw. das Abstellen von Fackelungen bei der Erdölförderung), können im begrenzten Maßstab zur Einhaltung der THG-Quote verwendet werden.

Wie wird die Emissionsminderung durch die Nutzung von Strom im Straßenverkehr auf die THG-Quote angerechnet?

Die über die THG-Quote zur Emissionsminderung verpflichteten Inverkehrbringer fossiler Kraftstoffe im landgebundenen Verkehr können die Ziele der THG-Quote über ein eigenes Portfolio der für die Einhaltung der THG-Quote zugelassenen Optionen erreichen. Abgesehen von den Beschränkungen für Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermitteln bzw. gebrauchten Speiseölen/tierischen Fetten, steht es den verpflichteten Unternehmen frei zu entscheiden, mit welchen Optionen sie ihre Verpflichtung erfüllen.

Die Anrechnung der Emissionsminderung durch die Nutzung von erneuerbarem Strom im Straßenverkehr wird aller Voraussicht nach vor allem aufgrund der wachsenden Anzahl an batterieelektrischen Fahrzeugen und der steigenden Zielanforderungen der THG-Quote im Vergleich zur Vergangenheit an Bedeutung gewinnen. Für die Anrechnung der Emissionsminderung gelten nach der 38. BImSchV die folgenden Regeln:

- Die Emissionsberechnung der Stromnutzung findet grundsätzlich mit dem **Emissionsfaktor des durchschnittlichen Strommix** statt. Das Umweltbundesamt veröffentlicht diesen Wert jährlich im Bundesanzeiger.⁷
- Zur Berücksichtigung der höheren Effizienz der elektrischen Antriebe gibt es für die Berechnung der THG-Emissionen aus der Stromnutzung einen **Anpassungsfaktor von 0,4**. Dies entspricht einer 2,5 Mal so hohen Effizienz des elektrischen Antriebs gegenüber dem verbrennungsmotorischen Antrieb. Der Faktor ist erforderlich, um die Emissionsminderung der Nutzung von Strom in einem E-Fahrzeug gegenüber der Referenz, also dem Einsatz von fossilem

⁶ Renewable Fuels of non-biological origin

⁷ Der für das Verpflichtungsjahr 2022 gültige [Emissionsfaktor](#) liegt bei 119 g CO_{2e}/MJ.

Kraftstoff im Verbrennungsmotor, zu ermitteln. Elektrofahrzeuge sollen bei der auf Basis der Energiemenge erfolgenden Anrechnung nicht dafür „bestraft“ werden, dass sie vergleichsweise weniger Energie pro Kilometer verbrauchen. Der Faktor gleicht also die beiden Antriebsarten so an, dass sie bezogen auf den Kilometer Mobilität gleichbehandelt werden.

- Die Emissionsminderung durch die Stromnutzung im Straßenverkehr wird wie einige andere Zielerfüllungsoptionen mit einem Anrechnungsfaktor versehen. Der **Anrechnungsfaktor für die Stromnutzung beträgt drei**.
- Für die Anrechnung der Emissionsminderung durch die Stromnutzung im Straßenverkehr findet eine Unterscheidung zwischen der Aufladung an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur und nicht-öffentlicher Ladeinfrastruktur statt.
 - Die Ladesäulenbetreiber*innen **öffentlich zugänglicher Ladepunkte** kennen die an Fahrzeuge **abgegebene Menge an Strom je Ladepunkt**. Für diese Menge an Strom können sie nachweislich Emissionsminderungen geltend machen und diese an Verpflichtete der THG-Quote veräußern.
 - Die an Fahrzeuge abgegebene Strommenge der Ladung an **nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkten** ist nicht rechtssicher sowie nur mit einem sehr großen Aufwand bestimmbar und kann daher nicht für die Bestimmung der Emissionsminderung herangezogen werden. Aus diesem Grund besteht für Besitzer*innen von rein batterie-elektrischen Fahrzeugen (BEV) die Möglichkeit, sich über **feste Schätzwerte von Strommengen** für die Ladung an nicht-öffentlichen Ladepunkten Emissionsminderungen bescheinigen zu lassen. Diese Schätzwerte liegen derzeit für drei Fahrzeugklassen vor. Für alle Fahrzeuge außer für leichte Nutzfahrzeuge/N1 (3.000 kWh/a) und Busse/M3 (72.000 kWh/a) liegt der Schätzwert bei 2.000 kWh/a. Der letztgenannte allgemeine Wert gilt somit z. B. für Pkw und entspricht in etwa dem durchschnittlichen Jahresstromverbrauch eines vollelektrischen Pkw unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Anteils des öffentlichen Ladens.⁸

Diese Möglichkeit führt dazu, dass Besitzer*innen von BEV nachgewiesene Emissionsminderungen für die Zielerreichung in der THG-Quote an Inverkehrbringer von fossilen Kraftstoffen direkt oder in der Praxis häufiger gebündelt über Dritte als THG-Prämie veräußern können. In Abschnitt 2 werden für diese Option der Zielerfüllung häufig genannten Fragen beantwortet.

In welcher Beziehung steht die THG-Quote zu anderen Klimaschutzinstrumenten?

Im Bereich der Klimapolitik greift mittlerweile eine Vielzahl unterschiedlicher Instrumente ineinander, die sich durch ihren Bilanzraum (kommunal, regional, national, europäisch), ihre Adressaten (z. B. Energiewirtschaft, Fahrzeughersteller, Gebietskörperschaften) und ihre Wirkmechanismen unterscheiden. Mit Blick auf die Bilanzgrenzen und mögliche Wechselwirkungen zwischen den Instrumenten können grundsätzlich zwei Arten von Instrumenten unterschieden werden:

- **1) Rahmensetzende Gesetzgebung zur übergeordneten Sicherstellung der Klimaschutzziele, deren Ziel eine absolute Mengensteuerung von Klimagasemissionen ist.** Konkrete Instrumente mit Klimaschutzwirkung gehen mit dieser Rahmengesetzgebung nicht einher. Ihr Bilanzraum ist mit der Klimaberichterstattung kompatibel, ihre vorgesehenen Emissionsmengen leiten sich aus den politisch gesetzten Zielen ab. Für den Verkehrssektor sind dies konkret (mit Wirkung für Deutschland):

⁸ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/banz_at_16.12.2021_b3.pdf

- Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)⁹, das für alle Sektoren (inkl. des Verkehrssektors) separat Emissionshöchstmengen für alle Jahre bis 2030 vorgibt.
- Die europäische Effort Sharing Regulation (ESR)¹⁰, in der sich die Mitgliedsstaaten der EU zu konkreten THG-Minderungen außerhalb des Anwendungsbereiches des EU-Emissionshandels (Non-ETS-Sektoren) verpflichtet haben.
- **2) Instrumente zur Adressierung bestimmter Akteursgruppen.** Diese greifen aufgrund der Unterschiede zwischen den angesprochenen Akteursgruppen und Rahmenbedingungen auf sehr unterschiedliche Ausgestaltungsgrundsätze zurück. Sie setzen Anreize zur THG-Emissionsreduktion und unterstützen somit die Erreichung der übergeordneten Klimaschutzziele. Wichtige Beispiele sind:
 - Die CO₂-Flottenzielwerte für Pkw/leichte Nutzfahrzeuge sowie schwere Nutzfahrzeuge (Adressaten: Fahrzeughersteller)
 - Die Clean Vehicles Directive legt Mindestquoten für die Beschaffung von Nullemissionsfahrzeugen bei öffentlichen Ausschreibungen von Personen- oder Gütertransporten fest. (Adressaten: Öffentliche Beschaffung)
 - Das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) adressiert Inverkehrbringer von Kraftstoffen und damit indirekt auch Käufer*innen von fossilen Kraftstoffen mit einer CO₂-Abgabe.

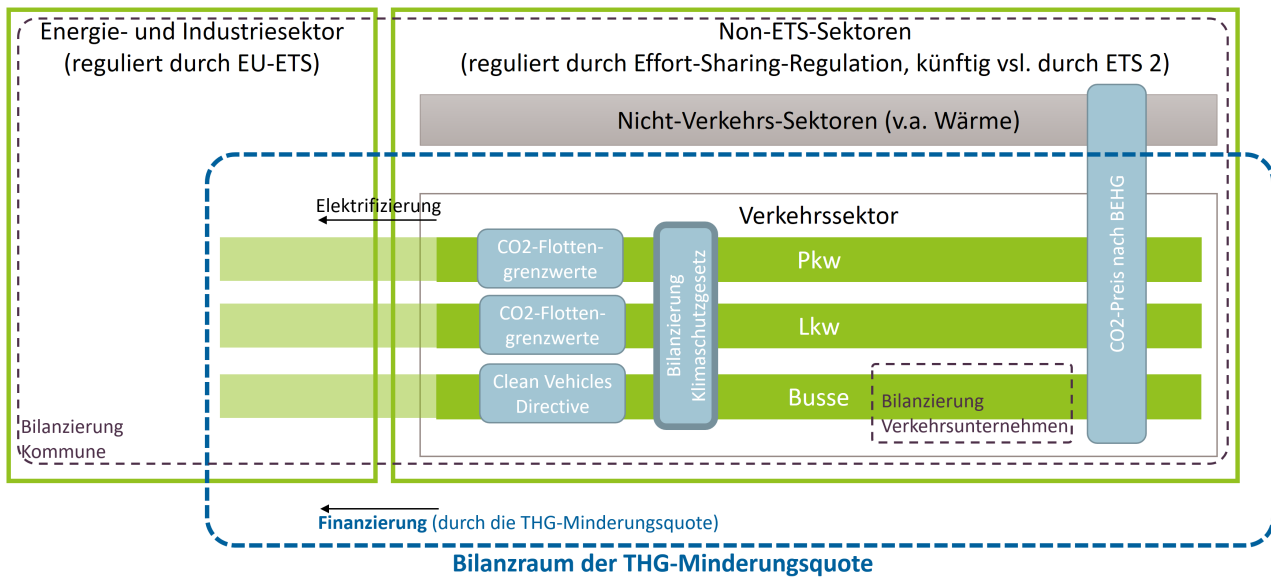
Die THG-Quote ordnet sich hierbei in die Gruppe 2) ein. Sie adressiert Inverkehrbringer fossiler Kraftstoffe und verpflichtet diese zu einer Verringerung der Lebenszyklusemissionen ihrer Produkte. Die Vorgabe zur CO₂-Minderung führt dazu, dass Erfüllungsoptionen umso mehr finanziell honoriert werden, je emissionsärmer sie sind bzw. je stärker sie zur Erfüllung der Quotenverpflichtungen beitragen (anders als bspw. pauschale Vorgaben zum Einsatz erneuerbarer Energien). Durch die Rahmenbedingungen seiner Anrechnung stellt die Emissionsminderung durch die Nutzung des Antriebsstroms eine sehr attraktive Erfüllungsoption für die Quotenverpflichteten dar, was eine entsprechende Zahlungsbereitschaft der Quotenverpflichteten bedingt. Für die Nutzer*innen batterieelektrischer Antriebe ergeben sich daraus Einnahmen (nicht-öffentliche Ladung) bzw. niedrigere Stromkosten an öffentlich zugänglichen Ladepunkten.

Die absoluten THG-Vorgaben der Instrumente aus Gruppe 1) werden durch die Instrumente der Gruppe 2) nicht beeinflusst. Die Instrumente der Gruppe 2) helfen jedoch dabei, dass die über die Rahmengesetzgebung festgelegten maximalen Emissionswerte erreicht werden. Dies bedeutet auch, dass der Umgang mit Nachweisen aus einem THG-Quotenhandel sich nicht direkt auf die durch die Instrumente der Gruppe 1) regulierten Emissionsmengen auswirkt. Insbesondere sind solche Nachweise beispielsweise nicht mit CO₂-Zertifikaten aus dem EU-Emissionshandel (EU-ETS), dem potenziell zukünftigen EU-ETS II oder den dem BEHG zugrunde liegenden Emissionen verrechenbar. Sinn und Zweck der THG-Quote ist es vielmehr, mittels der sich aus dem Quotenhandel ergebenden Finanzflüsse, Anreize zur Anwendung klimafreundlicher erneuerbarer Energieträger im landgebundenen Verkehr zu schaffen. Auf diese Weise trägt die THG-Quote u. a. letztlich auch dazu bei, dass die übergreifenden Rahmenvorgaben nicht nur eingehalten, sondern entsprechend der Klimaschutzanforderungen auch potenziell verschärft werden können.

⁹ <https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/>

¹⁰ https://ec.europa.eu/clima/eu-action/effort-sharing-member-states-emission-targets_en

Abbildung 1: Bestehende Klimaschutzinstrumente und ihre jeweiligen Wirkungsbereiche



Quelle: Eigene Darstellung

2 Fragen und Antworten zur Wirkung der Anrechnung von THG-Minderungsnachweisen durch die Nutzung batterieelektrischer Fahrzeuge auf die THG-Quote

Trage ich bei Nutzung der THG-Prämie nicht eigentlich zum Greenwashing bei?

Die Idee für die Anrechnung der Emissionsminderung aus der Nutzung der Elektromobilität ist es,

- einerseits einen zusätzlichen Anreiz dazu zu liefern, diese Möglichkeit der Emissionsminderung zu nutzen und somit den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr zu erhöhen und
- andererseits einen Anreiz für die Mineralölwirtschaft zu setzen, sich zu transformieren und auch zukünftig bei einem sich verändernden Verkehrssystem als Energielieferant (z. B. als Ladepunktbetreiber) für den Verkehrssektor ein relevanter Akteur für das Funktionieren des Verkehrssystems zu sein.

Beiden Zielen werden die Mechanismen für die Anrechnung der Emissionsminderung durch die Stromnutzung im Straßenverkehr innerhalb der THG-Quote gerecht. Die Weitergabe von THG-Emissionsminderungen innerhalb der THG-Quote an die Inverkehrbringer der fossilen Kraftstoffe trägt zu diesen beiden Zielen bei, so dass damit kein „Greenwashing“ verbunden ist, sondern die Transformation zu einem langfristig klimaneutralen Verkehrssystem unterstützt wird. Schließlich finanziert die Mineralölwirtschaft, durch den Erwerb der Emissionsminderungsnachweisen den Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur von elektrischen Fahrzeugen und Flotten.

In der Diskussion zur Anrechnung der Emissionsminderung durch die Stromnutzung im Straßenverkehr wird zum Teil darauf verwiesen, dass die Strommengen der Elektromobilität mit null Emissionen in die Berechnung eingehen. Diese Betrachtung ist falsch. Die jährlich neu veröffentlichten Emissionswerte des Strommix bilden die Grundlage für die Berechnung der THG-Minderung der Stromnutzung im Straßenverkehr.

Wird durch die Anrechnung der Stromnutzung in BEV nicht die Zielerreichung für die Verpflichteten der Mineralölwirtschaft vereinfacht?

Die Zielwerte der THG-Quote sind sehr ambitioniert und eine starke Durchdringung der Elektromobilität sowie eine entsprechende starke Anrechnung der Emissionsminderungen aus der Stromnutzung im Straßenverkehr sind in der Ableitung der Ziele der THG-Quote schon berücksichtigt. Durch das hohe Ambitionsniveau ist also sichergestellt, dass die verpflichteten Unternehmen relevante Mengen an nachhaltigen Kraftstoffen oder grünem Wasserstoff einsetzen müssen, auch wenn in den kommenden Jahren der Anteil an Elektrofahrzeugen stark zunimmt. Für den Fall, dass die Emissionsminderungen aus der Stromanrechnung nicht im entsprechenden Maße für die Inverkehrbringer fossiler Kraftstoffe zur Verfügung stehen, würden volkswirtschaftlich teurere Zielerfüllungsoptionen wie beispielsweise E-Fuels und fortschrittliche Biokraftstoffe verstärkt zum Einsatz kommen müssen, damit die Verpflichteten der THG-Quote die Zielwerte einhalten.

Zudem existiert in §37h des BImSchG ein Anpassungsmechanismus für die Zielwerte der THG-Quote, der zum Einsatz kommt, wenn die Zielwerte der THG-Quote stärker als angedacht über Emissionsminderungen durch die Stromnutzung erreicht werden. In diesem Fall muss der Zielwert der THG-Quote erhöht werden, damit die Verpflichteten weitere Zielerfüllungsoptionen wie E-Fuels, grüner Wasserstoff und Biokraftstoffe für die Zielerfüllung einsetzen müssen. Die Anrechnung von Emissionsminderungen durch die Nutzung von Strom im Straßenverkehr führt also nicht dazu, dass andere Zielerfüllungsoptionen deutlich weniger bzw. nicht mehr zum Einsatz kommen.

Sinkt durch die Anrechnung der Emissionsminderung der Stromnutzung im Straßenverkehr die Zahlungsbereitschaft für andere Zielerfüllungsoptionen wie beispielsweise E-Fuels, Wasserstoff und fortschrittliche Biokraftstoffe?

Im vorigen Abschnitt ist bereits erwähnt, dass die Zielwerte der THG-Quote sehr ambitioniert sind und es einen Anpassungsmechanismus für die Situation gibt, dass andere Zielerfüllungsoptionen durch die übermäßig starke Anrechnung von Emissionsminderungen aus der Stromnutzung im Straßenverkehr aus dem Markt gedrängt werden könnten. Zudem ist davon auszugehen, dass sich mit der anstehenden Überarbeitung der RED auf europäischer Ebene die Mengenanforderungen für die genannten Zielerfüllungsoptionen in anderen EU-Mitgliedsstaaten stark erhöhen werden.¹¹ Die geforderte Mindestmenge an fortschrittlichen Biokraftstoffen ist in der THG-Quote zudem unabhängig von der Anrechnung der Emissionsminderungen aus der Stromnutzung in Straßenfahrzeugen.

Daraus ergibt sich die Situation, dass derzeit eine eher knappe Verfügbarkeit für die vorgestellten Zielerfüllungsoptionen existiert und sich diese Situation aller Voraussicht nach auch bis zum Jahr 2030 nicht grundsätzlich verändern wird. Die Preise für die Zielerfüllungsoptionen im Rahmen der THG-Quote werden sich daher eher an den Kosten der teuersten verfügbaren Zielerfüllungsoption orientieren (marginaler Preis der verfügbaren Zielerfüllungsoptionen). Durch die Anrechnung der Emissionsminderungen der Elektromobilität in der THG-Quote werden also keine anderen verfügbaren Zielerfüllungsoptionen verdrängt.

Im Übrigen ist davon auszugehen, dass alle nicht in der Anrechnung begrenzten Zielerfüllungsoptionen (z. B. grüner Wasserstoff, E-Fuels, fortschrittliche Biokraftstoffe, Stromnutzung im Straßenverkehr) einen ausreichend hohen finanziellen Anreiz für den Beitrag zur Einhaltung der THG-Quote erhalten. Bei der „THG-Prämie“ für die Emissionsminderung durch den

¹¹ Der Vorschlag der Kommission für ein ambitionierteres Verkehrsziel im Rahmen der RED findet sich [hier](#).

an nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkten getankten Strom wird dieser Anreiz direkt sichtbar. Bei den anderen Zielerfüllungsoptionen erhalten die Hersteller der Zielerfüllungsoptionen (z. B. der Kraftstoffhersteller) diesen finanziellen Anreiz, so dass er für die Öffentlichkeit nicht transparent ersichtlich ist.

Trägt der Verkauf von THG-Minderungsnachweisen aus der Stromnutzung andernorts zu Mehremissionen bei?

Die THG-Quote ist ein eigenes System ohne Verbindungen zu anderen Emissionsbilanzierungssystemen. Das EU-Emissionshandelssystem für den Strom- und Industriesektor (EU-ETS), die europäische Effort Sharing Regulation, die geplanten bzw. vorhandenen CO₂-Bepreisungsinstrumente für die Nicht-ETS-Sektoren (EU-ETS II und BEHG) sowie die Sektorenziele des deutschen Klimaschutzgesetzes bleiben davon unberührt, so dass es nicht zu Mehremissionen kommt. Insbesondere sind potenzielle Mehremissionen im Stromsektor durch den EU-ETS gedeckelt und sollten nicht auftreten, solange das Cap des ETS eingehalten wird.

Die Zielwertsetzung berücksichtigt den Quotenhandel aus unterschiedlichen Energieträgern. Eine generelle oder zu großen Teilen erfolgte Nicht-Anrechnung von Emissionsminderungen der Elektromobilität würde aller Voraussicht nach zur Nicht-Erfüllung der THG-Quote führen und hohe Ausgleichszahlungen für die Verpflichteten erzeugen, ohne zum Klimaschutz beigetragen zu haben.

Ist es nicht wie beim Ökostrom: Nur die zusätzliche Beschaffung elektrischer Fahrzeuge hilft?

Die Wirklogik ist bei der THG-Quote komplementär: Der Verkauf von THG-Emissionsminderungen aus Fahrstrom generiert Einnahmen, die von Ladesäulen- und Fahrzeugbetreiber*innen genutzt werden können, um ihre Infrastrukturen und elektrischen Flotten weiter auszubauen, oder die zu geringeren Stromkosten an der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur führen. Der aus dem Quotenhandel resultierende Finanztransfer treibt also den Wandel hin zu effizienten elektrischen Antrieben aktiv voran. Im Falle von öffentlichen Verkehrsunternehmen ist auch denkbar, dass die Erlöse der Quote über die reine Beschaffung hinaus allgemein zur Herstellung eines besseren Angebots genutzt werden. Auch über diesen Weg wird den übergeordneten Zielen der THG-Quote entsprochen, „mehr Kilometer klimafreundliche Mobilität“ herbeizuführen und den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr zu erhöhen. Um den Wirkmechanismus für Nutzer*innen von Fahrzeugflotten und des ÖPNV nachvollziehbar zu machen, bietet es sich an, dass die Nutzung der Erlöse aus dem Verkauf von THG-Emissionsminderungsnachweisen transparent an die Öffentlichkeit kommuniziert wird.

Ist die Zusätzlichkeit erneuerbaren Fahrstroms sichergestellt?

Die anrechenbare THG-Emissionsminderung wird auf Basis des deutschen Strommix berechnet, was angesichts des zusätzlichen erneuerbaren Strombezugs vieler Verkehrsunternehmen und Flotten- sowie Ladesäulenbetreiber*innen einen konservativen Ansatz darstellt. Elektrofahrzeuge erreichen auch auf Basis des deutschen Strommix bereits heute einen Klimavorteil, der mit zukünftig absehbar weiter zunehmenden erneuerbaren Stromerzeugungskapazitäten weiter ansteigt.

Von der THG-Quote selbst geht hinsichtlich der Art des Strombezugs grundsätzlich keine Lenkungswirkung aus, solange die Erlöse aus der THG-Quote nicht freiwillig für den zusätzlichen Ausbau der erneuerbaren Stromerzeugungskapazitäten eingesetzt werden. Dieser Anreiz ist mit der THG-Quote auch nicht angedacht, da dies durch andere Regelwerke erfolgt (bspw. Erneuerbares

Energien Gesetz). Die dort verankerten Anreizmechanismen für die erneuerbare Stromerzeugung sollen den zusätzlich notwendigen Ausbau der erneuerbaren Stromerzeugung für den zusätzlichen Stromverbrauch der batterieelektrischen Fahrzeuge sicherstellen können.