

Stellungnahme

zur Änderung von BImSchG und nachgelagerten Verord- nungen für die Umsetzung der RED II im Verkehrssektor

Berlin, 15. Oktober 2020



Einleitung

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) hat am 24. September 2020 den Referentenentwurf für ein „**Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote und Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote**“ vorgelegt. Gesetz und Verordnung dienen der Umsetzung der EU-Vorgaben und Erreichung der EU-Ziele von Artikel 25 bis 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001 (Erneuerbare-Energien-Richtlinie, „RED II“).

Der vorliegende Gesetzesentwurf schlägt u. a. vor, die Treibhausgasminderungs-Quote ab dem Jahr 2026 zu erhöhen und führt eine verpflichtende Mindestquote für das Inverkehrbringen Erneuerbarer strombasierter Flugturbinenkraftstoffe ein. Die 38. BImSchV regelt insbesondere die Voraussetzungen zur Teilnahme am Treibhausgasquotenhandel und betrifft neben Biokraftstoffen auch andere alternative Kraftstoffe und Antriebe (u. a. Fahrstrom).

Der **Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft – BDEW e.V.** vertritt die Interessen einer Vielzahl von Unternehmen der Energiewirtschaft, die Fahrstrom für den Straßenverkehr, klimaneutrale Kraftstoffe sowie Biomethan und zukünftig auch verflüssigtes Biomethan (Bio-LNG) für Erdgasfahrzeuge erzeugen und für den Endverbrauch bereitstellen. Die vom BDEW vertretenen Unternehmen nehmen regelmäßig als Dritte und in einigen Fällen auch als Verpflichtete am Treibhausgasquotenhandel teil.

Der BDEW hat bereits frühzeitig im März 2020 eine **Stellungnahme mit [„zehn Eckpunkten zur Umsetzung der RED II im Verkehr“](#)** vorgelegt.

- Der nun vorgelegte Referentenentwurf greift eine Reihe der Forderungen des BDEW auf, bleibt aber bedauerlicherweise bei einigen wesentlichen Punkten – insbesondere beim Ambitionsniveau – teilweise weit hinter den Vorschlägen des BDEW zurück.
- Darüber hinaus ist zu bemängeln, dass mit dem Regelungspaket noch kein Referentenentwurf zur **Änderung der 37. BImSchV** vorgelegt wurde. Diese legt wesentliche Voraussetzungen für den Quotenhandel in Bezug auf die Erfüllungsoptionen Wasserstoff und andere strombasierte Kraftstoffe nicht erneuerbaren Ursprungs fest und bedarf vor dem Hintergrund der RED II der Anpassung. Die vorliegende Stellungnahme steht deshalb noch unter dem Vorbehalt, weitere Änderungen und Ergänzungen zu BImSchG und 38. BImSchV vor dem Hintergrund der Vorschläge zur 37. BImSchV zu einem späteren Zeitpunkt vorzutragen.
- Im Referentenentwurf fehlen leider aussagekräftige und belastbare Angaben zu **Erfüllungsaufwand, Zahlengerüst und weiteren Annahmen** für die Ableitung der verschiedenen Quotenhöhen. Der BDEW bezweifelt, dass die Zielvorgaben der RED II an Erneuerbaren Energien für den Verkehr durch die vorgeschlagenen Regelungen bereits – wie in der Gesetzesbegründung dargelegt – im Jahr 2026 gesichert erfüllt werden können und dass das vorgeschlagene Ambitionsniveau für die Treibhausgasminderung einen ausreichenden Beitrag zum Erreichen der Sektorziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes für den Verkehr leistet sowie ausreichende Investitionen in neue Technologien und Erfüllungsoptionen anreizt. Die Referentenentwürfe bedürfen hier unbedingt noch der Nachbesserung.

Zusammenfassung der Kernforderungen des BDEW

Zum Referentenentwurf zur Änderung des BImSchG:

- Aus Sicht des BDEW ist die vorgeschlagene **Erhöhung der THG-Quote nicht ambitioniert genug**, um einen wirksamen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehr zu leisten. Eine deutlich ambitioniertere Zielsetzung ist auch erforderlich, um den Zukauf von jährlichen Emissionszuweisungen anderer Mitgliedstaaten oder Strafzahlungen nach der Europäischen Klimaschutzverordnung zu vermeiden
- Im Entwurf fehlen im Rahmen der Darstellung des Erfüllungsaufwandes konkrete Angaben zu den erwarteten Beiträgen der verschiedenen Erfüllungsoptionen. Ohne eine **Folgenabschätzung** lässt sich nicht nachvollziehen, ob mit den Vorschlägen die Zielvorgaben der RED II an Erneuerbaren Energien für den Verkehr bereits im Jahr 2026 erfüllt werden können.
- Vor dem Hintergrund der bestehenden Potenziale und Einsatzmengen schlägt der BDEW eine **Erhöhung der THG-Quote** auf 7 Prozent in 2021 und 8 Prozent in 2022 vor. Ab dem Jahr 2023 sollte sich der Prozentsatz der THG-Quote jährlich um 1,5 Prozentpunkte auf **mindestens 20 Prozent** im Jahr 2030 erhöhen.
- Es ist erforderlich, diesen **Zielpfad** spätestens in 2024 vor dem Hintergrund der Sektorziele des Klimaschutzgesetzes, der europäischen Zieldiskussion zum Green Deal und des bis dahin erreichten Hochlaufs alternativer Kraftstoffe und Antriebe zu überprüfen und an die erhöhte Ambition anzupassen.
- Der Vorschlag für die **Versteigerung nicht genutzter THG-Quoten** aus Fahrstrom bedarf noch weitreichender Klärung insbesondere hinsichtlich des Zeitplans und der Modalitäten. Die Versteigerung sollte auf Strommengen aus nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkten beschränkt werden.
- Bei der **Versteigerung der ungenutzten THG-Quoten aus Fahrstrom** ist zu berücksichtigen, dass die Quotenmitnahme ins Folgejahr möglich ist. Die THG-Quoten sollten deshalb erst im - vom jeweiligen Verpflichtungsjahr aus gesehen - übernächsten Jahr versteigert werden.
- Vor dem Hintergrund der zu erwartenden großen Anzahl von Anrechnungspartnern, die künftig am Quotenhandel teilnehmen werden, sollte die Einrichtung einer breiten **Handelsplattform** ermöglicht werden, damit nicht nur die von der Bundesregierung zu versteigernden THG-Quoten, sondern auch andere Marktteilnehmer Handlungsoptionen aus Fahrstromlieferungen zwischen Verpflichteten und Dritten frei handeln können.
- Im Entwurf fehlt eine **Übergangsregelung** für die laufenden Berichtsjahre 2020 und 2021 hinsichtlich neuer oder geänderter Mitteilungs- und Abgabepflichten.



Zum Referentenentwurf zur Änderung der 38. BImSchV:

- Der BDEW spricht sich für die Festsetzung der nationalen Zielsetzung der Bundesregierung für den Erneuerbare-Energien-Anteil im Verkehrssektor auf **mindestens 35 Prozent** bis zum Jahr 2030 aus.
- Die vorgesehene **Mehrfachanrechnung für Fahrstrom** darf sich gemäß RED II nur auf den Fahrstromanteil aus Erneuerbaren Energien beziehen. Die Einführung der Mehrfachanrechnung für Fahrstrom ist mit einer entsprechend ambitionierten Erhöhung der THG-Minderungsquote zu verbinden (siehe Vorschläge zum BImSchG).
- Die **Abrechnung der tatsächlich verwendeten energetischen Mengen an Fahrstrom** im Quotenhandel ist nicht nur für öffentlich zugängliche, sondern auch für nicht-öffentlich zugängliche Ladepunkte zu ermöglichen.
- Der BDEW schlägt die Festlegung von **Mindestanteilen für fortschrittliche Kraftstoffe** von 0,3 Prozent ab 2021, 0,5 Prozent ab 2022, 1,5 Prozent ab 2025 und 5,0 Prozent ab 2030 vor. Falls an dem bestehenden Quoten-Vorschlag „mit halber RED-II-Ambition“ dennoch festgehalten werden sollte, schlägt der BDEW vor, die **Mehrfachanrechnung** für über die Mindestquote hinaus in Verkehr gebrachte fortschrittliche Biokraftstoffe in analoger Weise auch für andere fortschrittliche Kraftstoffe vorzusehen.
- Im Verordnungsentwurf fehlt eine **Übergangsregelung** für die laufenden Berichtsjahre 2020 und 2021. Dies betrifft insbesondere die Verwendung von Mehrfachanrechnungen und die vorgeschlagenen Wechsel der Verantwortlichkeiten sowie die Anpassungen bei Begriffsbestimmungen und Quotenanrechnungen.

Der BDEW nimmt im Folgenden zum Referentenentwurf wie folgt Stellung:

Teil 1: BDEW-Stellungnahme zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Teil 2: BDEW-Stellungnahme zur Änderung der 38. Bundes-Immissionsschutzverordnung

Teil 1: BDEW-Stellungnahme zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Der vorliegende Referentenentwurf dient der Umsetzung der Vorgaben der RED II. Der Referentenentwurf sieht für einen Zeitraum von fünf Jahren bis 2026 nur eine sehr zögerliche Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) vor. Im Referentenentwurf fehlen im Rahmen der Darstellung des Erfüllungsaufwandes konkrete Angaben zu den erwarteten Beiträgen der verschiedenen Erfüllungsoptionen. Ohne eine entsprechende Folgenabschätzung lässt sich nicht nachvollziehen, ob mit den bestehenden Vorschlägen die Zielvorgaben der RED II an Erneuerbaren Energien für den Verkehr bereits im Jahr 2026 gesichert erfüllt werden können.

Zu § 37a Absatz 4 Satz 2 BImSchG

Der BDEW hat sich in seinem Eckpunktepapier für die Umsetzung der RED II im Verkehr für eine lineare Erhöhung der Treibhausgasminderungsquote von derzeit 6 Prozent in 2020 auf mindestens **20 Prozent im Jahr 2030** ausgesprochen. In diesem Prozentwert sind auch die möglichen Beiträge nicht-erneuerbarer emissionsarmer Energieträger zur THG-Reduktion, ein höherer Beitrag von Biokraftstoffen aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen (bei 1:1-Umsetzung der RED II) sowie zusätzliche Beiträge aus dem Einsatz von Wasserstoff, anderen strombasierten Kraftstoffen sowie Erneuerbaren Energien in Flug- und Seeverkehr enthalten. Die im Referentenentwurf vorgesehene Mehrfachanrechnung von Fahrstrom im Quotenhandel war hierbei noch nicht berücksichtigt.

Zu beachten ist, dass mit den sog. „Upstream Emission Reductions“ (UER) ab 2020 eine weitere Erfüllungsoption in Höhe von bis zu 1,2 Prozentpunkten THG-Minderung den Verantwortlichen zur Verfügung steht, die aber keinen Beitrag zum Erreichen des nationalen EE-Ziels oder der inländischen Klimaschutzziele im Verkehr leistet.

Der BDEW schlägt vor, im vorliegenden Entwurf die THG-Quote auf 20 Prozent für 2030 in Verbindung mit einer linearen Erhöhung zwischen 2021 und 2030 zu erhöhen. Um diese zu erreichen, sind aus Sicht des BDEW im weiteren Verfahren die Erfüllungsoptionen im Rahmen der Änderung der 37. und 38. BImSchV noch erheblich nachzubessern.

Im Lichte der vorliegenden Vorschläge zur Änderung der 38. BImSchV und in Erwartung eines entsprechenden Vorschlags für die 37. BImSchV schlägt der BDEW daher folgende Anpassung des Minderungspfads in § 37a Absatz 4 Satz 2 vor:

„Die Höhe des in Satz 1 genannten Prozentsatzes beträgt

1. ~~im ab dem~~ Jahr 2020 6 Prozent,

2. im Jahr 2021 7 Prozent,

3. im ab dem Jahr ~~2022 2026 7,25~~ 8 Prozent,

4. ab dem Jahr 2023 erhöht sich der Prozentsatz jährlich um 1,5 Prozentpunkte.“

Bei der Festlegung des Zielpfads ist zu beachten, dass für die Zielerreichung im Jahr 2021 noch Restquoten aus dem Jahr 2019 sowie bis zu 1,2 Prozentpunkte aus „Upstream Emission Reductions“ zur Anrechnung gebracht werden können. Darüber hinaus ist in 2019 und im laufenden Jahr 2020 ein erheblicher Zuwachs an Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen zu beobachten, der in Verbindung mit der vorgeschlagenen Mehrfachanrechnung einen zusätzlichen Quotenbeitrag leisten wird. Aus dem Referentenentwurf geht nicht eindeutig hervor, ab welchem Verpflichtungsjahr die Mehrfachanrechnungen für Fahrstrom und fortschrittliche Biokraftstoffe gelten sollen. Ab dem Verpflichtungsjahr des Wirksamwerdens der Mehrfachanrechnungen ist der vom BDEW vorgeschlagene Minderungspfad für die THG-Quote ggf. in den Anfangsjahren noch weiter zu erhöhen, um Marktverwerfungen zu vermeiden und die erhöhte Verfügbarkeit von Erfüllungsoptionen zu berücksichtigen.

Darüber hinaus ist es erforderlich, diesen Zielpfad für die THG-Quote spätestens in 2024 noch einmal vor dem Hintergrund der Sektorziele des Klimaschutzgesetzes, der europäischen Zieldiskussion zum Green Deal und des bis dahin erreichten Hochlaufs von Gas- und Elektromobilität sowie Brennstoffzellenfahrzeugen zu überprüfen und erforderlichenfalls an die zu erwartende erhöhte Ambition anzupassen.

Zu § 37d Nr. 11 BImSchG

§ 37d sieht eine neue Verordnungsermächtigung für die Bundesregierung im Hinblick auf die Versteigerung von Kontingenten an THG-Minderung aus Fahrstrom, der nicht durch Dritte zur Anrechnung gebracht wird, vor. Dieser Vorschlag zielt darauf ab, ansonsten ungenutzt bleibende Erfüllungsoptionen für die Verpflichteten zugänglich zu machen und somit Unsicherheit bei der Erfüllung der Quotenverpflichtung zu verringern. Bei Umsetzung dieser Regelung entfällt ein wesentliches Argument für das Ansetzen des bislang viel zu zögerlichen Minderungspfades. Schon diese Regelung allein bietet eine hinreichende Grundlage, das Ambitionsniveau für den Minderungspfad deutlich anzuheben.

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden großen Anzahl von Anrechnungspartnern, die künftig am Quotenhandel teilnehmen werden, sollte im Rahmen der Ermächtigung auch die Einrichtung einer breiten Handelsplattform ermöglicht werden, damit nicht nur die von der Bundesregierung zu versteigernden THG-Quoten, sondern auch andere Marktteilnehmer Handlungsoptionen aus Fahrstromlieferungen an einem noch zu schaffenden Markt zwischen Verpflichteten und Dritten frei handeln können.

Der Vorschlag für die Versteigerung bedarf allerdings noch weitreichender Klärung insbesondere hinsichtlich des Zeitplans, der Modalitäten der Versteigerung und der Bestimmung der Höhe der zu versteigernden Fahrstrommengen. Es ist davon auszugehen, dass die vorliegenden Regelungen der 38. BImSchV für Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte ausreichende Anreize für die Teilnahme am Quotenhandel setzen. Die vorgesehene Versteigerung durch die Bundesregierung sollte deshalb auf **Strommengen aus nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkten** im Sinn von § 7 beschränkt werden, um Doppelabrechnungen und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und eine vergleichsweise einfache und transparente

Abrechnung über die KFZ-Zulassungszahlen und die Standardfaktoren für Stromverbrauch und THG-Minderung vornehmen zu können.

Im Rahmen der Verfahrensregelung zur Versteigerung der Kontingente der THG-Quote aus Fahrstrom sollte zudem berücksichtigt werden, dass unter bestimmten Voraussetzungen die Quotenmitnahme ins Folgejahr möglich ist. Die Versteigerung der ungenutzten Quote sollte somit erst dann stattfinden, wenn alle Möglichkeiten ausgeschöpft wurden, um die Quote auf die Verpflichtung der einreichenden Partei anrechnen zu lassen. Jedenfalls muss die Frist für die Anrechnung einer Quotenerfüllung beim Hauptzollamt (HZA) auch für das Folgejahr abgelaufen sein und das HZA muss die Auswertung der eingereichten Unterlagen abgeschlossen haben, was nach Praxiserfahrung in der Regel erst zum Ablauf des Jahres erfolgt, in dem die Unterlagen eingereicht wurden.¹ Nur so kann sichergestellt werden, dass lediglich diejenige Quotenerfüllung zur Versteigerung kommt, welche nicht durch den vorhandenen Mechanismus genutzt wurde bzw. genutzt werden konnte.

Schließlich ist unklar, wie die Erlöse aus den Auktionen verwendet werden. Ein vorgegebener zielgerichteter Einsatz ist hier von großer Bedeutung.

Der BDEW schlägt folgende Ergänzungen zu § 37d Nr. 11 vor:

„c) die erzeugten Treibhausgasminderungsmengen der energetischen Menge elektrischen Stroms aus nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkten, die nicht von Dritten der zuständigen Stelle mitgeteilt werden, für die Anrechnung im vom jeweiligen Verpflichtungsjahr aus gesehen übernächsten Jahr zu versteigern und das erforderliche Verfahren sowie die zielgerichtete Verwendung der Erlöse für den Ausbau alternativer Tank- und Ladeinfrastruktur zu regeln, wobei die Treibhausgas-minderungsmengen aus der Versteigerung erst im auf die Versteigerung folgenden Kalenderjahr angerechnet werden sollen.“

Für Biokraftstoffe besteht bereits ein grundsätzlich funktionstüchtiger bilateral organisierter Quotenhandel. Das bestehende System ist jedoch vornehmlich auf flüssige energiesteuerpflichtige Kraftstoffe zugeschnitten. Für leitungsgebundene gasförmige Biokraftstoffe, Wasserstoff und andere gasförmige strombasierte Kraftstoffe sollten die Mechanismen zur Erzeugung, Übertragung und Vermarktung von THG-Quoten (einschließlich der Nachweisführung und Massenbilanzanforderungen) grundlegend überarbeitet werden, um den administrativen Aufwand zu verringern und insbesondere energetische Bilanzierungen und einen effizienten Quotenhandel zu ermöglichen

¹ Beispiel: Übererfüllung aus dem Verpflichtungsjahr 2021 wird in das Verpflichtungsjahr 2022 mitgenommen. Die Einreichung der Unterlagen für das Verpflichtungsjahr 2022 erfolgt mithin bis zum 15. April 2023 beim HZA. Das HZA wertet diese Unterlagen erfahrungsgemäß bis zum Ablauf des Kalenderjahres 2023 aus. D.h., eine Versteigerung sollte frühestens zu Beginn des Kalenderjahr 2024 erfolgen, jedoch nicht im selben Jahr wie die Versteigerung angerechnet wird, um Marktverzerrungen zu verhindern.

Zu § 37b Absatz 8 BImSchG

Im Gesetzesentwurf fehlt eine **Übergangsregelung** für die laufenden Berichtsjahre 2020 und 2021. Dies betrifft insbesondere die Mitteilungs- und Abgabepflichten nach § 37b Absatz 8. Für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes bereits begonnene Berichtsjahre sind die derzeit geltenden Bestimmungen hinsichtlich Mitteilungs- und Abgabepflichten zwingend beizubehalten.

Teil 2: BDEW-Stellungnahme zur Änderung der 38. Bundes-Immissionsschutzverordnung

Zu § 1 Absatz 2 der 38. BImSchV

Das in § 1 Absatz 2 genannte Ziel, den Anteil Erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 auf mindestens 14 Prozent zu erhöhen, ist bei Weitem nicht ausreichend. Um einen signifikanten Emissionsminderungsbeitrag durch emissionsarme Kraftstoffe und Antriebe auf Basis Erneuerbarer Energien zum Erreichen der Sektorziele nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz für den Verkehr zu erreichen, ist eine wesentlich höhere Zielsetzung als das Mindestziel der RED II von 14 Prozent EE-Anteil erforderlich. Eine deutlich ambitioniertere Zielsetzung ist erforderlich, um den Zukauf von jährlichen Emissionszuweisungen anderer Mitgliedstaaten oder Strafzahlungen nach der Europäischen Klimaschutzverordnung zu vermeiden und die gesetzlich vorgegebenen THG-Minderungsziele des deutschen Klimaschutzgesetzes zu erreichen. Es ist zudem zu berücksichtigen, dass das Ambitionsniveau im Rahmen der Diskussion um den EU Green Deal mittelfristig deutlich angehoben werden muss.

So hat die Europäische Kommission in ihrer jüngsten EU-Mitteilung „Stepping up Europe’s 2030 climate ambition“ ein EE-Ziel für den Verkehrssektor von 24 Prozent vorgeschlagen.

Der BDEW spricht sich für die Festsetzung der nationalen Zielsetzung der Bundesregierung für den Erneuerbare-Energien-Anteil im Verkehrssektor **auf mindestens 35 Prozent** bis zum Jahr 2030 aus, um die Zielsetzungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes zu erfüllen.

Die Multiplikatoren von Fahrstrom und Kraftstoffen für den Luft- und Seeverkehr sind hierbei als Soll-Bestimmungen der RED II bei der Berichterstattung des EE-Anteils durch die Bundesregierung im Rahmen der EU-Governance-Verordnung zu berücksichtigen, um die Vergleichbarkeit mit anderen Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Es bedarf in diesem Zusammenhang aber der Klarstellung, ob die Mehrfachanrechnungen der Nummern 4 bis 6 bei der Bestimmung des Anteils Erneuerbarer Energien im Verkehrssektor nur im Zähler oder auch im Nenner zu berücksichtigen sind.

In analoger Weise ist klarzustellen, ob die im Referentenentwurf vorgesehenen Mehrfachanrechnungen des Energiegehalts für bestimmte Erfüllungsoptionen nicht nur bei der Quotenerfüllung an sich, sondern auch bei der Berechnung der energetischen Menge des Referenzwertes nach § 37a Absatz 4 Satz 3 zu berücksichtigen sind.

Zu § 2 der 38. BImSchV (Begriffsbestimmungen)

Der BDEW begrüßt die Änderung des Begriffs „konventionelle Biokraftstoffe“ in „Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen“ sowie das Ersetzen der Begriffsbestimmungen der Absätze 7 bis 9 des § 2 durch einen dynamischen Verweis auf die Richtlinie (EU) 2018/2001 und die Anpassung der Begriffe des nationalen Rechts an diejenigen des EU-Rechts.

Die „breite“ Definition von fortschrittlichen Kraftstoffen in Absatz 6, die mehr als fortschrittliche Biokraftstoffe umfassen, sollte beibehalten werden (siehe Änderungsvorschlag zu § 14 38. BImSchV).

Zu § 5 Absatz 1 Satz 1 der 38. BImSchV

Um den Aufbau der Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu unterstützen, soll die energetische Menge des Stroms, der in Elektrofahrzeugen genutzt wird, gemäß RED II mit dem vierfachen seines Energiegehaltes für die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote angerechnet werden. Die Förderwürdigkeit dieser Erfüllungsoption ergibt sich gemäß der Begründung des Referentenentwurfs aus dem hohem Potential zur Treibhausgasminde- rung sowie der Senkung des Gesamtenergieverbrauchs im Verkehr durch den Hochlauf der Elektromobilität.

Für Fahrstrom wird somit ein Multiplikator eingeführt, aber ohne eine entsprechend ambitio- nierte Erhöhung der THG-Minderungsquote vorzusehen (siehe Vorschläge zum BImSchG). Die höhere Effizienz eines batterie- oder wasserstoffzellengestützten Elektroantriebs gegen- über herkömmlichen Verbrennungsmotoren wird bereits über die Anpassungsfaktoren für die Antriebseffizienz der 37. und 38. BImSchV angemessen berücksichtigt. Die Einführung einer Mehrfachtanrechnung für Fahrstrom darf nicht zu einer unverhältnismäßigen Verzerrung des „Level-Playing-Fields“ der Erfüllungsoptionen führen und sollte den Einsatz fossiler Energie- träger zur Stromerzeugung nicht begünstigen. Der BDEW weist darauf hin, dass die Mehr- fachtanrechnung der RED II sich nur auf den Fahrstrom aus Erneuerbaren Energien bezieht.

Vor diesem Hintergrund schlägt der BDEW folgende einschränkende Ergänzung zu § 5 Ab- satz 1 Satz 1 vor:

*„Elektrischer Strom **aus Erneuerbaren Energien**, der im Verpflichtungsjahr von Letztverbrauchern nachweislich zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroan- trieb aus dem Netz entnommen wurde, kann mit dem Vierfachen seines Energiege- halts auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet werden, sofern die Entnahme im Steuergebiet des Stromsteuergesetzes vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 378; 2000 I S. 147) in der jeweils geltenden Fassung erfolgte.“*

Zu § 5 Absatz 1 Satz 2 der 38. BImSchV

Im Falle des § 6, der Ladung an öffentlich zugänglichen Ladepunkten, soll der Betrieb von Ladepunkten, der derzeit noch nicht ausreichend wirtschaftlich ist, durch zusätzliche Einnah- men des Ladepunktbetreibers durch den Handel mit den Quotenverpflichteten gefördert wer-

den. Zu diesem Zweck wird im Referentenentwurf zu § 5 Absatz 1 Satz 2 vorgeschlagen, dass der Betreiber des Ladepunktes zum Dritten im Sinne des § 37a Absatz 6 des BImSchG werden soll.

Ladepunktbetreiber (und damit nicht zwingend der Ladepunkteigentümer) können damit künftig anstelle des Stromanbieters als Dritte am Quotenhandel teilnehmen oder eine von ihnen bestimmte Person dazu ernennen, die Verpflichtungen zu erfüllen. Diesbezüglich wäre eine Klarstellung zu § 5 Absatz 1 Satz 2 wünschenswert, ob jede juristische oder natürliche Person benennbar ist, oder ob dies an bestimmte Voraussetzungen geknüpft ist. Denn der Handel soll zwar liquide werden durch solche Personen oder Dienstleister, aber Doppelzahlungen sollen vermieden werden.

Der BDEW empfiehlt, dass die beauftragte Person einen Herkunftsnachweis über die gehandelten Mengen erbringen muss, also beispielsweise die Seriennummern der Ladepunkte und die Charge Detail Records mit beifügen müssen.

Zu § 5 Absatz 3 der 38. BImSchV

Als Folgeänderung zum Vorschlag, die Mehrfachanrechnung für Fahrstrom auf Strom aus Erneuerbaren Energien zu beschränken, sollte in der Verordnung eine Pflicht in Absatz 3 aufgenommen werden, derzufolge das Umweltbundesamt auf jährlicher Basis den Erneuerbaren Anteil des Strommixes für die Anwendung der Mehrfachanrechnung ausweisen soll:

*„Der Wert der durchschnittlichen Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit des Stroms **und der Anteil aus Erneuerbaren Energien** wird von der nach § 20 Absatz 1 zuständigen Stelle jährlich auf Basis geeigneter internationaler Normen ermittelt und bis zum 31. Oktober für das darauffolgende Verpflichtungsjahr im Bundesanzeiger bekanntgegeben.“*

Zu § 5 Absatz 4 der 38. BImSchV

Zur Umsetzung der RED II soll Strom, der direkt aus einer EE-Stromerzeugungsanlage und nicht aus dem Netz bezogen wurde, als vollständig erneuerbar betrachtet werden. Zu diesem Zweck wird in Absatz 4 ein Nullemissionsfaktor für Fahrstrom aus Erneuerbaren Energien, der direkt von einer Stromerzeugungsanlage nach § 61a Nummer 2 EEG bezogen wird, festgelegt. Ein solches Vorgehen widerspricht den übrigen Vorgaben der Verordnung, da sowohl für alle anderen Erfüllungsoptionen, einschließlich nicht vollständig Erneuerbarem Fahrstrom, als auch die fossilen Referenzwerte eine Lebenszyklusbetrachtung erfolgt. Aus Gleichbehandlungsgründen ist ein solcher Ansatz auch hier zu wählen.

Der BDEW schlägt hierfür folgende Änderungen zu § 5 Absatz 4 vor:

*„(4) Abweichend von ~~den Absätzen 2 und Absatz 3~~ **werden betragen** die Treibhausgasemissionen im Fall des § 6 **nach Absatz 3a angesetzt null**, soweit ausschließlich Strom aus Erneuerbaren Energien nach § 2 Absatz 5 Nummer 1 bis 6 eingesetzt wird. Voraussetzung ist, dass der Strom nicht aus dem Netz nach § 3 Nummer 35 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes entnommen wird, sondern direkt von einer*

Stromerzeugungsanlage nach § 61a Nummer 2 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes bezogen wird. Für Strommengen, die nur anteilig die Voraussetzungen nach Satz 2 erfüllen, gilt Satz 1 für den entsprechenden Anteil. Der Dritte führt Aufzeichnungen über den Standort und die Art der Stromerzeugungsanlage und die von ihr erzeugte Strommenge zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb, und fügt die Aufzeichnung der Mitteilung nach § 8 bei.“

Als Folgeänderung ist ein weiterer Absatz 3a in § 5 zu ergänzen:

Absatz 3a (NEU): Der Wert der durchschnittlichen Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit des Stroms aus Erneuerbaren Energien wird von der nach § 20 Absatz 1 zuständigen Stelle jährlich auf Basis geeigneter internationaler Normen ermittelt und bis zum 31. Oktober für das darauffolgende Verpflichtungsjahr im Bundesanzeiger bekanntgegeben.

Zu § 6 der 38. BImSchV

Der BDEW hält an seinem Vorschlag im Rahmen seiner Eckpunkte fest, die Abrechnung der tatsächlich verwendeten energetischen Mengen an Fahrstrom im Quotenhandel auch für nicht-öffentlich zugängliche Ladepunkte unter bestimmten Voraussetzungen für den gewerblichen oder privaten Ladepunktbetreiber zu ermöglichen.

Diese Energiemengen sollten dem regulären Quotenhandel von Strommengen aus öffentlich zugänglichen Ladepunkten durch eine Ergänzung in § 6 gleichgestellt werden, sofern die Anforderungen an die Nachweisführung in analoger Weise erfüllt und an andere Erfüllungsoptionen angeglichen werden (Level-Playing-Field). Es ist davon auszugehen, dass im ÖPNV, bei kommunalen und gewerblichen Fahrzeugflotten und in zunehmendem Maße auch bei Einzelfahrzeugen eine entsprechende Abrechnung oder Auslesung mit verhältnismäßigem Aufwand erfolgen kann. Auch bei privaten Ladepunkten sollte die exakte Abrechnung zugelassen werden, sofern die Strommengen eindeutig dem Fahrstrom zugeordnet werden können und die Ladepunkte eichrechtskonform abgerechnet werden.

Für den Hochlauf des elektrifizierten Schwerlastverkehrs ist dieser Punkt von besonderer Bedeutung. Elektrifizierter Schwerlastverkehr wird wegen noch fehlender geeigneter öffentlicher Ladeinfrastruktur (MW-Ladepunkte) zunächst von Depots (nicht-öffentlich) aus beliefert. Geeignete Abrechnungsmechanismen ermöglichen hier passende Refinanzierungseffekte für hohe Kosten zur Anschaffung und Betrieb der Infrastruktur.

Um Doppelzählungen mit Abrechnungen nach § 7 zu vermeiden, sollten Betreiber nicht-öffentlich zugänglicher Ladepunkte, die eine Abrechnung der tatsächlich verwendeten Strommengen durchführen, Aufzeichnungen über die regelmäßig am betreffenden nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkt geladenen Fahrzeuge führen und eine Erklärung abgeben, dass für diese Fahrzeuge im jeweiligen Berichtsjahr keine Abrechnung nach § 7 erfolgt. Die Nachweisführung könnte in Anlehnung an § 7 Absatz 2 erfolgen, mit dem Unterschied, dass zusätzlich auch die Strommengen für nicht rein elektrisch betriebene Fahrzeuge zur Anrechnung gebracht werden können. Als weiterer Anreiz für die genaue Abrechnung sollte für Be-

treiber nicht-öffentlich zugänglicher Ladepunkte auch die Möglichkeit der Abrechnung mit dem Emissionsfaktor für direkt bezogene Strommengen aus Erneuerbaren Energien bei Erfüllung der entsprechenden Voraussetzungen eingeräumt werden. Für die Umrechnung der Strommengen in Treibhausgaseinsparung sollte ein Online-Tool vom Hauptzollamt zur Verfügung gestellt werden.

Zu § 7 der 38. BImSchV

Das bestehende „zettelbasierte“ Abrechnungssystem für Fahrstrom, der an nicht öffentlichen Ladepunkten geladen wurde, soll nach Vorschlag des Referentenentwurfs unverändert bleiben. Anstelle des Stromanbieters wird allerdings künftig auf den Betreiber des nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkts als „Dritter“ abgestellt.

Im Rahmen des § 7 der 38. BImSchV sollte nach Auffassung des BDEW der Begriff „Stromanbieter“ nicht durch „Dritter“ ersetzt werden, um Rechtsunsicherheiten vorzubeugen. Wer in der Praxis als Betreiber in Betracht kommt, muss anhand einer Gesamtschau ermittelt werden. Wie bereits in der Begründung des Referentenentwurfs aufgeführt, könnte der Dritte dann sowohl eine Privatperson, die einen Ladepunkt am privaten Stellplatz errichtet, der Arbeitgeber oder auch Unternehmen, die zum Beispiel Privatgrundstücke oder Gebäude ganz oder teilweise mit Ladepunkten ausstatten, sein. Im Rahmen des § 2 Nr. 12 der Ladesäulenverordnung kommt als Betreiber ferner der Eigentümer der Infrastruktur oder auch ein Pächter oder Mieter in Betracht, sofern dieser für den Betrieb des Ladepunktes verantwortlich ist.

Generell sollte sich die Frage der Differenzierung zwischen dem Anwendungsbereich des § 6 und des § 7 daran orientieren, ob an dem zur Verfügung stehenden Ladepunkt eine konkrete Messung des zur Ladung des Fahrzeugs entnommenen Stroms möglich ist oder – wie beim Laden des Fahrzeug im privaten Bereich – in vielen Fällen gerade nicht. Nur im zweiten Fall ergibt eine Schätzung nach § 7 Abs. 3 Sinn. Aus diesem Grund sollten diese Fälle, in denen eine konkrete Messung des für das Fahrzeug entnommenen Stroms möglich ist, unter den Anwendungsbereich des § 6 fallen und nicht unter den Anwendungsbereich des § 7.

Zu § 7 Absatz 3 der 38. BImSchV

In Absatz 3 werden die Wörter „den Schätzwert der anrechenbaren energetischen Menge elektrischen Stroms für ein reines Batterieelektrofahrzeug“ durch die Wörter „die Schätzwerte der anrechenbaren energetischen Mengen elektrischen Stroms für reine Batterieelektrofahrzeuge“ ersetzt.

Das Bundesumweltministerium beabsichtigt vor diesem Hintergrund weitere für bestimmte Arten von Fahrzeugen spezifische Schätzwerte zu verkünden, um etwa dem höheren Verbrauch durch diese Fahrzeuge Rechnung zu tragen und somit vor allem den Stromverbrauch schwererer Fahrzeuge mit höherer Jahreslaufleistung sachgerecht abzubilden.

Der BDEW begrüßt, dass damit eine stärkere Ausdifferenzierung des typischen Stromverbrauchs verschiedener Fahrzeugarten ermöglicht wird. Der BDEW regt in diesem Zusam-

menhang an, insbesondere die Besonderheiten des ÖPNV und weiterer kommunaler Anwendungen (z.B. Müllsammlung) durch angemessene Schätzwerte differenziert abzubilden.

Zu § 11 Absatz 1 Satz 1 der 38. BImSchV

Der Referentenentwurf schlägt vor, die Anrechenbarkeit von fossilen Kraftstoffen auf die THG-Quote nach dem Verpflichtungsjahr 2021 zu beenden. Hintergrund des Vorschlags ist die Auffassung, dass zur Erreichung der Klimaschutzziele und Treibhausgasneutralität eine vollständige Abkehr von fossilen Energieträgern erforderlich sei. Von der Änderung sind Inverkehrbringer von Flüssiggas, Erdgas und nicht erneuerbarem Wasserstoff betroffen.

Derzeit leisten diese Kraftstoffe einen Beitrag zum Erreichen der THG-Quote in Höhe von ca. 0,2 – 0,3 Prozentpunkten.

Der BDEW unterstützt das Ziel, die Gasversorgung Schritt für Schritt auf klimaneutrale Gase umzustellen. Die vollständige Abkehr von fossilen Energieträgern im Straßenverkehr ist für die Erreichung der 2030-Ziele jedoch nicht erforderlich. Den betroffenen Inverkehrbringern alternativer Kraftstoffe ist ein angemessener Übergangszeitraum für die Anpassung von Bezugs- und Lieferverträgen einzuräumen, während dessen eine sukzessive Umstellung auf erneuerbare Kraftstoffoptionen und ein weiterer Ausbau von alternativer Tankstruktur erfolgen kann.

Aus Sicht des BDEW ist zudem zu beachten, dass die zusätzlichen Treibhausgasemissionen aus dem Einsatz fossiler Energieträger bei der Ermittlung der THG-Quote über einen Lebenswegansatz berücksichtigt werden und nur die tatsächliche Einsparung gegenüber dem Referenzwert zur Anrechnung gebracht werden darf.

Vor diesem Hintergrund schlägt der BDEW vor, den Referentenentwurf zur 38. BImSchV wie folgt zu ändern:

„Zu diesem Zweck sollen in § 11 Absatz 1 Satz 1 nach dem Wort „kann“ die Wörter „bis zum Verpflichtungsjahr ~~2024~~“ eingefügt werden.“

Bei Übernahme dieses Vorschlags ist gleichzeitig die Treibhausgasminderungsquote im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 37a Absatz 4 Satz 2 BImSchG) über den Zeitraum 2022 – 2024 um 0,3 Prozentpunkte zu erhöhen, um die mit dem Vorschlag verbundene Ausweitung der Erfüllungsoptionen zu berücksichtigen.

Zu § 14 der 38. BImSchV

Der Mindestanteil fortschrittlicher Biokraftstoffe aus Rohstoffen des Anhangs IX A der Richtlinie (EU) 2018/2001 soll schrittweise bis zum Jahr 2030 angehoben werden. Der Mindestanteil für fortschrittliche Biokraftstoffe wird mit 0,65 Prozent ab 2026, 1,1 Prozent ab 2028 und 1,75 Prozent ab 2030 allerdings im Referentenentwurf auf sehr niedrigem Niveau festgelegt. Die RED-II-Vorgaben für den Mindestanteil an fortschrittlichen Biokraftstoffen werden somit nur mit „halber“ Ambition umgesetzt.

Um das Inverkehrbringen zusätzlicher Mengen anzureizen, wird der Energiegehalt dieser Kraftstoffe, die über die Erfüllung des Mindestanteils hinausgehen, mit dem Doppelten ihres Energiegehalts für die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote angerechnet.

Der BDEW spricht sich für eine Beibehaltung der bestehenden Definition für fortschrittliche Kraftstoffe im Sinne von § 2 Abs. 6 38. BImSchV und die Einführung einer technologieoffenen Mindestquote für alle fortschrittlichen Kraftstoffe aus. Die bereits heute zulässige Anrechenbarkeit strombasierter Kraftstoffe auf den Mindestanteil sollte beibehalten werden.

Der BDEW schlägt die Festlegung von Mindestanteilen für fortschrittliche Kraftstoffe von 0,3 Prozent ab 2021, 0,5 Prozent ab 2022, 1,5 Prozent ab 2025 und 5,0 Prozent ab 2030 vor.

Um den Anforderungen der RED II zu genügen, sind hierbei jeweils mindestens 0,2 Prozent ab 2022, 1,0 Prozent ab 2025 und 3,5 Prozent ab 2030 durch fortschrittliche Biokraftstoffe im Sinne von Anhang IX Teil A RED II zu erbringen. Die Differenz zum über die europäischen Anforderungen hinausgehenden Mindestanteil sollte technologieoffen entweder durch fortschrittliche Biokraftstoffe im Sinne von Anhang IX Teil A RED II oder durch andere fortschrittliche Kraftstoffe im Sinne von § 2 Abs. 6 38. BImSchV einschließlich Wasserstoff oder durch nachhaltige Erneuerbare Kraftstoffe für den Flug- und Seeverkehr erfüllt werden dürfen.

Falls an dem bestehenden Quoten-Vorschlag „mit halber Ambition“ dennoch festgehalten werden sollte, schlägt der BDEW zumindest das Beibehalten der Begriffsbestimmung für fortschrittliche Kraftstoffe (§ 2 Absatz 6) vor, um somit die Voraussetzung für die folgende Änderung zu § 14 Absatz 4 zu schaffen:

*„(4) Mengen an fortschrittlichen Biokraftstoffen, die den Mindestanteil nach Absatz 1 übersteigen, **sowie Mengen an anderen fortschrittlichen Kraftstoffen** werden **jeweils** bis zu einem Anteil von 1,75 Prozent mit dem Doppelten ihres Energiegehalts auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet. Absatz 2 gilt entsprechend.“*

Mit diesem Vorschlag würde insbesondere der Einsatz von erneuerbarem Wasserstoff in Brennstoffzellenfahrzeugen dem Einsatz von erneuerbarem Fahrstrom mit rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Quotenhandel in etwa gleichgestellt.

Übergangsregelung

Im Verordnungsentwurf fehlt eine **Übergangsregelung** für die laufenden Berichtsjahre 2020 und 2021. Dies betrifft insbesondere die Verwendung von Mehrfachanrechnungen und die vorgeschlagenen Wechsel der Verantwortlichkeiten sowie die Anpassungen bei Begriffsbestimmungen und Quotenanrechnungen. Für zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes bereits begonnene Berichtsjahre sind die derzeit geltenden Bestimmungen der 38. BImSchV aus Gründen des Vertrauensschutzes zwingend beizubehalten.