

Berlin, 17.07.2025

Stellungnahme zum Referentenentwurf der Bundesregierung für ein Zweites Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (Bearbeitungsstand: 19.06.2025)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir begrüßen ausdrücklich das Ziel des vorliegenden Entwurfs, die THG-Quote an die Vorgaben der RED III anzupassen, sie ambitioniert weiterzuentwickeln und zugleich strukturelle Mängel zu adressieren. In zentralen Punkten sehen wir wichtige Fortschritte, an anderen Stellen allerdings dringenden Nachbesserungsbedarf. Der vorliegende Gesetzentwurf hat das Potenzial, zu einem entscheidenden Meilenstein für eine resilientere und zukunftsfähige Ausgestaltung der THG-Quote zu werden. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die richtigen Prioritäten gesetzt und klare Leitplanken im Gesetz verankert werden.

Unsere Forderungen im Überblick:

1. Antragsverfahren für Ladestrom fair und praktikabel regeln
2. Quotenratsche ausbauen und marktstabilisierend ausgestalten
3. Verpflichtungsziele bis 2030 auf mindestens 40 % anheben
4. Verabschiedung im Jahr 2025 und Inkrafttreten im Jahr 2026 sicherstellen
5. Elektroquote stärken: Die Mehrfachanrechnung auf 4 anheben und Planungssicherheit bis 2032 schaffen
6. PV-Eigenverbrauch bei nicht-öffentlichem Laden anrechenbar machen
7. Maßnahmen gegen Betrugsformen werden ausdrücklich begrüßt
8. Erweiterung auf Luft- und Schiffsverkehr begrüßt

Unsere Forderungen im Detail:

1. Antragsverfahren für Ladestrom fair und praktikabel regeln

Die geplanten Änderungen zum Antragsverfahren für Strommengen gemäß §§ 6 und 7 der 38. BImSchV greifen tief in die Realitäten der Antragspraxis ein – und verfehlen dabei die gesetzten Ziele.

Bearbeitungsdauer: Die im Rahmen der letzten Novelle vorgenommene Fristverkürzung (Antragsfrist für nicht-öffentlichen Ladestrom von Ende Februar auf Ende November des laufenden Jahres) haben nicht zur Beschleunigung der Bearbeitung beigetragen. Im Gegenteil: Die Bearbeitungsdauer beim UBA hat sich von 3 auf aktuell rund 6 Monate erhöht. Die frühere Frist **führt zum Verlust von Planungssicherheit** und gleichzeitig vielen Ladestromnutzer:innen, **die, eine ihnen zustehende** Gegenleistung für ihren Beitrag zur Treibhausgasemissionssenkung, nicht erhalten. Wir bitten dringlich, die Frist für nicht-öffentlichen Ladestrom wieder auf den 28. Februar des Folgejahres zu verlegen.

Einreichung pro Ladepunkt nur noch einmal jährlich: Die im Entwurf vorgesehene Einschränkung, dass je Ladepunkt nur noch ein Antrag pro Jahr gestellt werden kann, birgt gravierende Nachteile:

- Antragsteller müssen das gesamte Kalenderjahr abwarten, bevor eine Antragstellung möglich wird.
- Die Regelung verringert die Liquidität, sowohl von Ladepunktbetreibern als auch Quoten-Dienstleistern, ohne einen Mehrwert zu liefern.
- Auch würde die Regelung dazu führen, dass es keine Korrekturmöglichkeit oder Nachreichungen mehr geben würde, da überhaupt nur ein Antrag gestellt werden kann.
- Die Regelung verhindert, dass Ladesäulenbetreiber ihre Strommengen in mehreren Tranchen vermarkten können. Das verzerrt erheblich das Marktgeschehen zwischen Verpflichteten und Quotenlieferanten zulasten der Ladestromnutzer:innen. Eine Entzerrung der Antragsverfahren verteilt auf ein ganzes Jahr erlaubt Marktakteuren die für sie passende Zeitpunkte zur Realisierung der Quotenwerte zu wählen und die Opportunitätskosten zugunsten der Ladestromnutzer:innen zu optimieren.
- Der Versuch, über diese Regelung die Zahl der Anträge zu reduzieren, wird ins Leere laufen. Ladestromlieferanten und Aggregatoren werden als Reaktion vermehrt kleinere, aber dafür unzählige Anträge, jeweils für eine kleine Menge Ladepunkte, stellen, um den Schaden einer möglichen Ablehnung möglichst gering zu halten. Es ist also lediglich mit einer Konzentrierung der Antragsvolumina aber keiner Arbeitsreduktion zu rechnen.

Ablehnung fehlerhafter Anträge ohne Nachbesserung: Ein besonders kritischer Punkt ist die geplante Regelung, wonach fehlerhafte Anträge kommentarlos abgelehnt werden sollen. Dies ist, aus unserer Sicht, nicht hinnehmbar:

- Heute ist es üblich und rechtssicher, dass das UBA behördenüblich Korrekturfristen setzt, in der Mängel behoben werden können.
- Wenn Anträge zukünftig nur einmal im Jahr gestellt werden können, bedeutet eine kommentarlos abgelehnte Einreichung faktisch einen einjährigen Einnahmeausfall für Betreiber.
- Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund nachbesserungsbedürftig, da das UBA derzeit rund 6 Monate für die Bearbeitung eines Antrags benötigt.
- Völlig ungeklärt bleibt zudem, was geschieht, wenn ein Antrag zwar fristgerecht eingereicht, aber erst nach Ablauf der Antragsfrist als fehlerhaft zurückgewiesen wird. In diesem Fall ist eine

Neubearbeitung rechtlich ausgeschlossen – mit der Folge, dass trotz anfänglicher Fristenwahrung keine Möglichkeit mehr zur Korrektur besteht. Das kann nicht im Sinne eines fairen Verfahrens sein und widerspricht dem Prinzip des Vertrauensschutzes.

Widerspruch zur geplanten Digitalisierung: Hinzu kommt: Das Umweltbundesamt hat angekündigt, ab 2026 eine umfassende Digitalisierung des Antragsverfahrens für Ladestrom umzusetzen – zunächst für nicht-öffentlichen, später auch für öffentlichen Ladestrom. Ziel ist eine signifikante Beschleunigung und Vereinfachung der Bearbeitung. Die nun im Gesetzesentwurf vorgesehenen Einschränkungen laufen diesem Ziel diametral entgegen. Wenn künftig digitale Systeme aufgebaut werden, die auf der Einschränkung „ein Antrag pro Ladepunkt und Jahr“ basieren müssen, bedeutet dies einen erhöhten und unnötigen technischen Aufwand – und keinen Fortschritt in Richtung Nutzerfreundlichkeit. Es stellt sich die grundsätzliche Frage, warum in Erwartung eines digitalen Systems überhaupt zusätzliche Einschränkungen für Marktteilnehmer geschaffen werden, anstatt Vereinfachungen umzusetzen.

Wir bitten daher dringend:

- Rückkehr zur Antragsfrist am 28. Februar für nicht-öffentlichen Ladestrom
- Ablehnung von Anträgen nur nach erfolgter und erneut ungenügender Korrektur.
- Beibehaltung der Flexibilität für Antragszeitpunkte bei öffentlichem Ladestrom

2. Quotenratsche ausbauen und marktstabilisierend ausgestalten

Die im Entwurf vorgesehene Erweiterung des § 37h BImSchG zur automatisierten Anpassung der Quotenziele bei Übererfüllung ist ein großer Schritt in die richtige Richtung. Sie trägt dem Umstand Rechnung, dass Marktmechanismen in einem dynamischen Umfeld regulatorisch flankiert werden müssen.

Der vorgesehene Mechanismus sieht eine Erhöhung der Quote dann vor, wenn die Übererfüllung eines Verpflichtungsjahres eine bestimmte Schwelle überschreitet. Diese Erhöhung soll für das übernächste Verpflichtungsjahr gelten. Dass die Wirkung zeitlich verzögert eintritt, ist sachlich nachvollziehbar und systemisch korrekt: Grundlage für die Anpassung ist die Übererfüllungsstatistik der Zollverwaltung, die erst erstellt werden kann, wenn das jeweilige Quotenjahr vollständig abgeschlossen, alle Meldungen vorliegen und eine verlässliche Auswertung möglich ist.

Wir bitten um Klarstellung, dass die Berechnung des Mechanismus **nicht** erst mit dem Jahr des Inkrafttretens des Gesetzes greift und damit eine frühestmögliche Anpassung der Quote für das Jahr 2028 entfalten kann, sondern auch bestehende Übererfüllungen (z. B. 2023, 6.308.517t) in die Berechnung einbezogen werden. Eine Berücksichtigung bestehender Übererfüllungen würde eine Anpassung der Quote bereits ab dem Verpflichtungsjahr 2025 ermöglichen und damit den gewünschten preisstabilisierenden Effekt früher entfalten.

Zudem bleibt völlig offen, wie andernfalls mit der zu erwartenden massiven Übererfüllung im Jahr 2027 umgegangen werden soll. Sollte der Mechanismus erst später greifen, fehlte für diesen Zeitraum ein regulatorisches Auffanginstrument. Eine frühzeitige Aktivierung des Mechanismus und die Einbeziehung aller Jahre, für die eine amtliche Statistik vorliegt, ist daher nicht nur sinnvoll, sondern notwendig, um Marktverzerrungen zu vermeiden.

Wir fordern daher:

- Eine **Klarstellung im Gesetzestext**, dass alle bisherigen Übererfüllungen, für die eine amtliche Statistik des Zolls vorliegt, in die Berechnung und die folgende Quotenanpassung einfließen können.
- Eine **Korrektur der im Gesetz enthaltenen Berechnungslogik**: Während das Beispiel im Entwurf korrekt mit der Differenz zwischen dem laufenden und dem nächsten Verpflichtungsjahr rechnet, verweist der eigentliche Gesetzestext auf die Differenz zwischen dem nächsten und dem übernächsten Verpflichtungsjahr. Diese Diskrepanz ist sachlich widersprüchlich und muss im Sinne der Klarheit und Nachvollziehbarkeit bereinigt werden. Die im Beispiel verwendete Berechnung sollte auch im Gesetzestext verbindlich verankert werden.

Dieser Mechanismus schafft Investitionssicherheit, dämpft extreme Preisausschläge und sorgt für eine nachhaltige Lenkungswirkung der THG-Quote.

3. Verpflichtungsziele bis 2030 auf mindestens 40 % anheben

Der aktuelle Entwurf sieht für das Jahr 2030 lediglich eine Verpflichtungshöhe von 25 % vor. Dies steht in keinem Verhältnis zu den realen klimapolitischen Erfordernissen. Die Bundesregierung hat sich im Klimaschutzgesetz und auf europäischer Ebene zu einem klimaneutralen Verkehrssektor bis spätestens 2045 verpflichtet. Das bedeutet faktisch, dass die THG-Quote bis dahin auf 100 % ansteigen muss.

Ein linearer Anstieg würde im Jahr 2030 eine Quote von mindestens 40 % erfordern – unter der Annahme, dass der verbleibende Zeitraum von 15 Jahren (2030–2045) genutzt werden kann, um die Quote in verlässlichen Schritten auf 100 % zu steigern. Der Entwurf lässt jedoch ein überproportional hohes Ansteigen der Quote nach 2040 erkennen: Mit nur 53 % im Jahr 2040 verbleiben dann lediglich fünf Jahre, um die zweite Hälfte des Dekarbonisierungspfades zu bewältigen – ein unrealistisches und klimapolitisch riskantes Unterfangen.

Hinzu kommt, dass eine ambitionierte Zielmarke für 2030 wichtig ist, um **rechtzeitig** Investitionen in Infrastruktur, Technologien und Geschäftsmodelle auszulösen. Ohne verlässliche Marktbedingungen bis mindestens 2030 ist der notwendige Markthochlauf für alternative Kraftstoffe und Elektromobilität nicht zu realisieren.

Wir fordern deshalb:

- Eine gesetzliche Verpflichtung zur Erreichung von **mindestens 40 % THG-Minderung bis 2030**,
- Und eine verbindliche Zielkurve, die, ausgehend von 2030, planbar bis 2045 auf 100 % ansteigt.

Nur so kann die THG-Quote ihre volle Lenkungswirkung entfalten – als zentraler Hebel für die Dekarbonisierung des Verkehrs.

4. Verabschiedung im Jahr 2025 und Inkrafttreten im Jahr 2026 sicherstellen

Laut dem vorliegenden Gesetzentwurf ist das Inkrafttreten zum 01.01.2026 vorgesehen. Aufgrund des aktuellen Zeitplans ist eine Verzögerung des Verfahrens jedoch wahrscheinlich. Der Kabinettsbeschluss wird erst für das vierte Quartal 2025 avisiert, und die erste Lesung im Deutschen Bundestag ist für den 18.

Dezember 2025 terminiert. Da dieser Termin unmittelbar vor dem Beginn der parlamentarischen Winterpause liegt, wird eine Verabschiedung des Vorhabens im Jahr 2025 voraussichtlich nicht mehr realisierbar sein.

Folgen eines verzögerten Inkrafttretens:

- Eine Gesetzesänderung zum BImSchG erst in 2026 bedeutet, dass die Regelungen entweder, im von allen Beteiligten unerwünschte Fall, frühestens 2027 oder, weniger nachteilig aber weiterhin riskobehaftet, rückwirkend zum Jahresbeginn anwendbar würden. Investitionen werden verzögert, weil Planungssicherheit fehlt.
- **Rechtliche Unsicherheit durch späte Verabschiedung:** Selbst, wenn das Gesetz formal zum 01.01.2026 in Kraft tritt, entsteht bei einer Verabschiedung erst im Laufe des Jahres 2026 eine massive Rechtsunsicherheit: Marktteilnehmer haben zu Beginn des Quotenjahres keine Rechtssicherheit, welche Regeln tatsächlich gelten werden. Diese Unsicherheit wird mit Risikoabschlägen zulasten von Ladekunden gehen, denn sie wirkt insbesondere auf die Preisbildung, die Einschätzung von Erfüllungsoptionen und die strategische Planung von Quotenverpflichteten und Dienstleistern gleichermaßen.

Widerspruch zum Koalitionsvertrag: Der Koalitionsvertrag sieht eine „zeitnahe Umsetzung“ der RED III und die Stärkung alternativer Kraftstoffe vor. Der derzeitige Zeitplan steht damit im Widerspruch zu den politischen Vereinbarungen. **Unsere Forderung:**

- **Das Gesetzgebungsverfahren inkl. Veröffentlichung im Bundesanzeiger muss im Jahr 2025 abgeschlossen werden.**
- Nur so kann das neue BImSchG wie geplant zum 1. Januar 2026 in Kraft treten **und bereits ab Jahresbeginn Rechtssicherheit für alle Beteiligten schaffen.**

5. Elektroquote stärken: Die Mehrfachtanrechnung auf 4 anheben und Planungssicherheit bis 2032 schaffen

Der Multiplikator für Ladestrom beträgt derzeit 3. Der Referentenentwurf sieht vor, diesen bis zum Jahr 2032 konstant zu halten und anschließend sukzessive auf den Wert 1 abzusenken – also eine vollständige Absenkung bis 2035. Dies sendet aus unserer Sicht ein falsches Signal, denn Elektromobilität und lokal erzeugter Fahrstrom wird im globalen Kontext einen bedeutsameren Stellenwert zur Reduzierung von Energieabhängigkeit einnehmen und damit einen absehbar wichtiger werdenden Beitrag zur Steigerung der nationalen Sicherheit leisten:

- Elektromobilität ist das zentrale Element der Dekarbonisierung des Verkehrs.
- Fahrstrom ist lokal erzeugt und leistet einen überdurchschnittlichen Beitrag zur hiesigen Wertschöpfung.
- Die THG-Quote ist inzwischen das zentrale Förderinstrument für E-Mobilität – in einer Zeit, in der Kaufprämien und Investitionszuschüsse schrittweise wegfallen.
- Eine, der gestiegenen Bedeutung von Elektromobilität gerecht werdende, **Mulfachtanrechnung ist Voraussetzung für Investitionen in Ladeinfrastruktur, Flottenelektrifizierung und innovative Geschäftsmodelle.**

Die RED III der EU lässt ausdrücklich zu, die Mehrfachtanrechnung für Strom auf **Faktor 4** anzuheben. Eine solche Maßnahme würde den Markthochlauf gezielt stützen.

Wir fordern daher:

- **Anhebung des Multiplikators für Strom auf Faktor 4**, um gezielt Anreize für emissionsfreien Verkehr mit lokal erzeugter Energie zu setzen.
- **Festschreibung dieses Faktors mindestens bis zum Jahr 2032**, um Investitionssicherheit zu schaffen und regulatorische Stabilität zu gewährleisten.

Ein schrittweiser Rückbau von Förderfaktoren darf erst dann erfolgen, wenn die Elektromobilität den Markthochlauf weitgehend abgeschlossen hat – das ist heute noch nicht der Fall. Im Gegenteil: Die THG-Quote wird zum entscheidenden Hebel, um verbleibende Lücken zu schließen.

6. Maßnahmen gegen Betrugsquellen werden ausdrücklich begrüßt

Die vorgesehenen Änderungen zur Einschränkung der Anrechenbarkeit bei fehlender Vor-Ort-Kontrolle, zur Abschaffung der Doppelanrechnung fortschrittlicher Biokraftstoffe sowie zum Ausschluss bestimmter Rohstoffe (z. B. Sojaöl, Palmabfälle) sind aus unserer Sicht äußerst sinnvoll und notwendig.

Wir begrüßen:

- Die Einführung einer Pflicht zur Möglichkeit von Vor-Ort-Auditierungen als Voraussetzung für die Anrechnung.
- Die Streichung der Doppelanrechnung zur Begrenzung übermäßiger Zertifikatsmengen.
- Den konsequenten Ausschluss von Biokraftstoffen mit ILUC-Risiken und fragwürdiger Herkunft.

Diese Schritte erhöhen die Integrität des Systems, sichern fairen Wettbewerb und verbessern die Klimabilanz der THG-Quote erheblich.

Vertrauensschutz und Betrugsprävention:

Besonders wichtig ist dabei der Grundsatz des Vertrauensschutzes. Marktteilnehmer müssen sich darauf verlassen können, dass bei Einhaltung aller geltenden Regelungen eine verlässliche Anrechenbarkeit gewährleistet ist. Dies bedeutet: Korrekt eingehaltene Vorgaben dürfen nicht im Nachhinein durch veränderte Auslegung oder rückwirkende Anpassungen entwertet werden.

Gleichzeitig darf der Vertrauensschutz nicht dazu führen, dass offensichtliche Falschangaben oder systematischer Betrug entlang der Lieferkette dauerhaft gedeckt werden. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Rechtssicherheit und effektiver Missbrauchsbekämpfung ist deshalb unerlässlich. Die Möglichkeit zur nachträglichen Aberkennung in begründeten Betrugsfällen muss bestehen bleiben – auch dann, wenn formell zunächst alle Anforderungen erfüllt schienen.

Vor diesem Hintergrund ist es entscheidend, dass die im Rahmen der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung vorgesehenen Konkretisierungen im Sinne einer systematischen Betrugsprävention zügig veröffentlicht und in Kraft gesetzt werden. Es muss klar geregelt werden:

- welche Zertifizierungsanforderungen gelten,
- wie häufig und mit welchem Verfahren Kontrollen erfolgen,
- und wie mit Verdachtsfällen umzugehen ist.

Nur so kann das System dauerhaft glaubwürdig, investitionssicher und gleichzeitig robust gegen Missbrauch ausgestaltet werden.

7. PV-Eigenverbrauch bei nicht-öffentlichem Laden anrechenbar machen

Der Gesetzentwurf adressiert das Problem des eigenverbrauchten PV-Stroms beim nicht-öffentlichen Laden bisher nicht. Derzeit wird solcher Strom faktisch wie Netzstrom mit fossiler Standardemissionslast behandelt. Dadurch gehen erhebliche Anreizpotenziale für Haushalte und Flotten mit eigener EE-Erzeugung verloren.

Wir schlagen vor:

- Einführung eines gemischten Emissionswerts für PV-unterstütztes Laden, z. B. 70 % PV / 30 % Netz
- Alternativ: Erhöhung der Jahrespauschale für BEV mit nachgewiesener EE-Erzeugung (z. B. von 2 auf 4 MWh)

Dies würde den Eigenverbrauch stärken, Investitionen in Solaranlagen fördern und die THG-Quote stärker an realen CO₂-Einsparungen ausrichten.

8. Erweiterung auf Luft- und Schiffsverkehr begrüßt

Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Gesetzentwurf vorsieht, die Anwendbarkeit der THG-Quote künftig auch auf den Luft- und Seeverkehr auszuweiten. Diese Erweiterung trägt der Notwendigkeit Rechnung, weitere Verkehrssektoren wirksam und marktbasiert in die Dekarbonisierung einzubeziehen. Die THG-Quote hat sich im Straßenverkehr als effizientes und flexibles Instrument bewährt – ihre Übertragung auf andere Verkehrsträger ist ein folgerichtiger Schritt.

Positiv hervorzuheben ist dabei, dass der Entwurf zentrale Konstruktionsfehler vermeidet, wie sie in anderen europäischen Märkten – etwa in den Niederlanden – aufgetreten sind. Insbesondere wird verhindert, dass der maritime Sektor durch überdimensionierte Erfüllungsmengen und aggressive Dumpingpreise die Quotenverpflichtung anderer Sektoren unterläuft. Dies sichert die ökologische Integrität der THG-Quote und stellt faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Erfüllungsoptionen sicher.

Wir unterstützen daher:

- die sektorübergreifende Ausweitung der THG-Quote auf Luft- und Seeverkehr,
- die gleichzeitige Begrenzung potenzieller Marktverzerrungen durch übergroße Anrechnungsoptionen im maritimen Bereich.

Der Entwurf setzt damit ein wichtiges Zeichen für eine ganzheitliche und robuste Weiterentwicklung der THG-Quote.

Fazit

Die vorgelegte Novelle des BImSchG bietet die Chance, die THG-Quote zukunftsfest zu machen. Es braucht dazu jedoch Mut zu stringenteren Regeln, mehr Schutz für faire Marktteilnehmer und ein stärkerer Fokus auf Planungssicherheit. Wir stehen als Bundesverband THG Quote e.V. bereit, diesen Weg konstruktiv zu begleiten.

Kontakt für Rückfragen:

Bundesverband THG Quote e.V.

Pariser Platz 6a, 10117 Berlin

E-Mail: info@b-thg.de

Telefon: +49 (0)30 7543 7837

Bundesverband THG Quote e.V. | Pariser Platz 6a | 10117 Berlin | AG Charlottenburg VR40336B | Steuernummer: 27/620/50218