

Berlin, 09. Oktober 2024

**Stellungnahme zum Referentenentwurf der Bundesregierung für die Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen vom 18.09.2024**

**– Im Speziellen: Aussetzung der Übertragung von Übererfüllungen für die Jahre 2025 und 2026**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die geplante Änderung der 38. BImSchV, insbesondere die Aussetzung der Übererfüllung für 2025 und 2026, wird unsererseits dem Grunde nach begrüßt. Allerdings werfen diese Maßnahmen erhebliche Unsicherheiten für das Jahr 2024 auf. Bereits jetzt führt dies, obwohl der Entwurf noch nicht rechtskräftig ist und zudem auch nicht auf die derzeit am Markt präsenten Betrugsvorfälle referenziert, zu einem weiteren Preisverfall und gefährdet die Marktliquidität massiv, ohne die grundlegenden Probleme im Markt effektiv zu adressieren. Zudem entstehen höhere Gesamtkosten für nachhaltige Mobilität durch deutliche geringere Quotenerlöse für Endkunden bzw. eine erneute Preissteigerung bei öffentlicher Ladeinfrastruktur, was das heimische System langfristig schwächt.

**Daher fordern wir eine unmittelbare Anpassung des BImSchG zur Neujustierung einiger ungewollter Mechanismen. Wir möchten insbesondere darauf hinweisen, dass schnelles Handeln erforderlich ist.**

Wir listen hier zunächst unsere Forderungen auf und gehen im Anschluss detailliert auf die einzelnen Aspekte ein.

### **Unsere Forderungen im Überblick**

1. Die Einführung der „Quotenratsche“, um die Pausierung der Übererfüllung bis 2027 und danach sinnvoll zu flankieren.
2. Eine sofortige Anpassung des BImSchG zur Wiederherstellung der Lenkungswirkung der THG-Quote.
3. Eine deutliche Anhebung der Verpflichtungsziele ab 2025, um die notwendigen Investitionen in grüne Technologien sicherzustellen.
4. Eine Verhinderung des Schlupflochs der Mitnahme fortschrittlicher Biokraftstoffquote gemäß § 14 Abs. 4 Nr. 2 der 38. BImSchV in das Jahr 2025.
5. Die Anpassung der Regelung, dass Elektroquote-Antragstellende ihre UBA-Bescheide weiterhin ins Folgejahr mitnehmen können.
6. Die sofortige Umsetzung der Maßnahmen gegen Betrugsmengen:

1. Umgehende Rückabwicklung gefälschter UER-Quotenanrechnungen, um das Vertrauen in die aktuelle Nachhaltigkeitszertifizierung durch echte, effektive und verlässliche Kontrollen und Sanktionierungen mittels einer Änderung der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung mit Wirkung vom 01.01.25 wiederherzustellen.
2. Ausgleich für die infolge des Betruges ausgebliebene reale THG-Minderung durch echte Klimaschutzmaßnahmen wie z.B. die Stromquote.
3. Abschaffung der Möglichkeit der Doppelanrechnung bei Übersteigung des Mindestanteils fortschrittlicher Biokraftstoffe bereits für 2024, sofern keine Vor-Ort-Audits durchgeführt werden können, in Verbindung mit einer Zulassungspflicht für Produzenten von fortschrittlichen Kraftstoffen, wie es z.B. Frankreich vormacht.
7. Die Korrektur der Antragsfrist für Elektrofahrzeuge und die Einführung von Faktor 4 für Ladestrom.
8. Eine Ermöglichung der Anrechnung der heimischen PV-Anlage beim nicht-öffentlichen Laden.

## Unsere Forderungen im Detail

### 1. „Quotenratsche“ einführen

Wir fordern die Einführung einer „Quotenratsche“ vor, wie in dem [gemeinsamen Positionspapier](#) vom 26.08.2024 beschrieben. Indem man den gesamten THG-Markt in die Lage versetzt, kurzfristig auf unvorhersehbare Entwicklungen bei einzelnen Erfüllungsoptionen zu reagieren, stellt man das THG-Quotensystem langfristig selbstresilient auf. Die „Quotenratsche“ sieht vor, dass die Gesamtübererfüllung (laut Zoll Statistik), die 10 Prozent der jeweiligen Jahresverpflichtung übersteigt, auf die Quotenverpflichtung im übernächsten Verpflichtungsjahr addiert wird. Die „Quotenratsche“ stellt dabei ein Erfüllungsoptions-unabhängiges Instrument als Ausweitung des §37h BImSchG dar. Die übererfüllenden Verpflichteten werden durch Erhöhung des Erfüllungsdrucks auf ihre Marktbegleiter indirekt belohnt und gleichzeitig kann die erforderliche Preisstabilität für Investitionssicherheit für emissionsarme Erfüllungsoptionen auch langfristig aufrechterhalten werden. Auch kann durch sie ein großer Teil der sich ergebenden massiven Übererfüllungsmengen adressiert werden, die nach dem jetzigen Entwurf in das Jahr 2027 geschoben werden.

### 2. Verpflichtungsziele anheben

Bereits jetzt zeigt sich in den verhaltenen Marktreaktionen, dass die quotenverpflichteten Unternehmen davon ausgehen, dass eine erforderliche Anhebung der Quotenziele nicht so rechtzeitig und ausreichend erfolgen wird, wie es für weitere Investitionen in gewollte Projekte, z.B. den verstärkten Ausbau der Ladeinfrastruktur, erforderlich wäre. So kommt der Klimaschutz im Verkehr zum Erliegen. Dies erkennt die Begründung des Entwurfs – insbesondere mit Blick auf die Klimaziele Deutschlands für 2030 – ebenfalls an.

Eine Anpassung des BImSchG im Quotenjahr 2026 oder sogar 2027 ist für den Quotenmarkt und von ihm abhängigen Investitionen in nachhaltige Lösungen deutlich zu spät. Eine weitere Verschiebung der Problemlösung verschärft die Unsicherheit in einem ohnehin instabilen Markt und das Instrument THG-Quote verliert an Vertrauen bei Betreibern öffentlicher und nicht-öffentlicher Ladepunkte.

### 3. Übererfüllung durch die Hintertür verhindern

Der derzeitige Entwurf lässt zu, dass fortschrittliche Biokraftstoffe nach §14 Abs. 4 Nr. 2 der 38. BImSchV, die in 2024 in Verkehr gebracht wurden, nicht auf die Quote der Verpflichteten angerechnet werden, sondern, nach Wahl der Verpflichteten zwar in 2024 angezeigt, aber erst im Folgejahr auf die Unterquote sowie die Gesamtquote

angemeldet werden. Laut Entwurf soll zwar keine Übererfüllung im Jahr 2025/26 genutzt werden können, aber da Mengen nach §14 Abs. 4 Nr. 2 der 38. BImSchV nur angezeigt – nicht aber auf die Quote angerechnet wurden, ist es in einem rechtlichen Sinne auch nicht zu einer Übererfüllung gekommen, sodass die Mengen aus 2024 doch in 2025 genutzt werden können – eine defacto „Übererfüllung durch die Hintertür“. Dies gilt es vor allem deshalb zu verhindern, da die großen Mengen an Inverkehrbringung von vermeintlich fortschrittlichem, doppelt anrechenbarem Biokraftstoff in 2023 und 2024 eines der Kernprobleme ist, die der Entwurf zu adressieren versucht. Diese Hintertür muss geschlossen werden, andernfalls wird der Referentenentwurf ad absurdum geführt.

#### **4. Einschränkungen für Elektroquoten-Antragstellende beheben**

Auch die aktuell noch laufende Übertragung der Übermengen aus dem Jahr 2023 muss adressiert werden. Die aktuelle Formulierung des Entwurfs sieht vor, dass Antragstellenden der Elektroquote die Möglichkeit genommen wird, ihre UBA-Bescheide zumindest ins Folgejahr der Inverkehrbringung mitzunehmen. So werden vom UBA beschiedene – aber noch nicht zur Quotenanmeldung gebrachte – Quotenmengen aus 2023 im Jahr 2024 von einem auf den anderen Tag wertlos. Für den besonders von dem Preisverfall betroffenen Bereich der Elektromobilität muss für eine kurzfristige Stabilisierung des Marktes jedoch weiterhin eine Mitnahme der Stromquote, konkret der UBA-Bescheide, in das jeweilige Folgejahr möglich sein.

#### **5. In- und außerhalb des Betrugskontextes als Marktregulator agieren**

Wir begrüßen die Intention des BMUV, vor dem Hintergrund massiver Betrugsvorwürfe im Bereich Biodiesel und UERs tätig zu werden. Der Missbrauch von Erfüllungsoptionen, auf Kosten von emissionsarmen Energien und zum Wohle der Mineralölindustrie, muss unterbunden werden. Weiterhin besteht der dringende Bedarf, eine strukturelle Anpassung für Marktteilnehmer und Endkunden vorzunehmen, damit das System resilient – also unanfälliger für unerwünschte und unerwartete Markteinflüsse – wird.

Das zentrale Problem, das in der geplanten Verordnung unbeachtet bleibt, ist der Preisdruck durch den bestätigten Betrug bei UER-Projekten sowie die Importe von doppelt anrechenbarem und höchst fragwürdigem FAME-Biodiesel. Diese Importe erhöhen das Angebot an Erfüllungsoptionen erheblich und führen bereits jetzt zu einem deutlichen Preisverfall für die Quoten im Jahr 2025. Notwendig für eine Stabilisierung sind effektive Maßnahmen, um den Überschuss an den genannten Optionen zu verringern.

Wie in den Forderungen genannt, müssen dafür aus unserer Sicht vor allem die gefälschten Biodiesel- und UER-Quotenanrechnungen rückabgewickelt und die Kontrollen und Sanktionierungen verstärkt werden. Sofern keine Vor-Ort-Audits durchgeführt werden können, ist aus unserer Sicht auch die Abschaffung der Doppelanrechnung – bei Übersteigung des Mindestanteils fortschrittlicher Biokraftstoffe bereits für 2024 und in Verbindung mit einer Zulassungspflicht für Produzenten von fortschrittlichen Kraftstoffen – zentral. Frankreich hat dies bereits umgesetzt.

#### **7. Antragsfrist für Elektroquote korrigieren und Faktor 4 für Ladestrom einführen**

Die in der letzten Novellierung der 38. BImSchV vorgenommene Verkürzung der Antragsfrist für Strommengen nach §7 hat ihr damals formuliertes Ziel, die Bearbeitungsdauer des UBA für Anträge zu verkürzen, offensichtlich nicht erreicht. So stieg die Antragsdauer sogar von einigen Monaten auf nunmehr über ein halbes Jahr. Die Verkürzung der Antragsfrist für §7-Anträge hat allerdings dazu geführt, dass eine große Anzahl an Fahrzeugen vom Quotenhandel für das Erstzulassungsjahr ausgeschlossen wurde und weiterhin wird. Die Anpassung der 38. BImSchV ist eine gute Gelegenheit, die Antragsfristen nach §6 und §7 wieder auf den 28. Februar des Folgejahres zu legen.

Gleichzeitig sollte bereits der Forderung der RED III Folge geleistet werden und die Elektromobilität mit einer Erhöhung des Multiplikators von 3 auf 4 innerhalb der Quote gestärkt werden.

## **9. Anrechnung der heimischen PV-Anlage beim nicht-öffentlichen Laden**

Die derzeitige Ausgestaltung der Anrechnung von elektrischem Strom im Rahmen des THG-Quoten-Mechanismus behandelt PV-Strom, der von nicht-öffentlichen Ladepunkten genutzt wird, wie Netzstrom mit hohen fossilen Anteilen. Dadurch werden wichtige Anreizpotenziale der THG-Quote für den Ausbau der Erneuerbaren und den Hochlauf der Elektromobilität liegengelassen.

Für nicht-öffentliche Anrechnungen sollte zusätzlich zur bestehenden Netzstrom-Regelung mit pauschaliertem Ansatz (bspw. 2 MWh pro BEV) zunächst ein weiterer gemischter THG-Emissionswert als Berechnungsgrundlage etabliert werden, der anteilig Netzstrom und klimafreundlichen EE-Strom berücksichtigt, sofern eine PV-Anlage Ladestrom liefert. Bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen für BEV im Rahmen des THG-Quotensystems für nicht-öffentlich verladenen Strom aus direktversorgenden PV-Anlagen wird ein gemischter THG-Emissionswert zugrunde gelegt, der den PV-Strom mit einbezieht. Entsprechend eines pauschalierten Verhältnisses zwischen PV-Strom und Netzstrom beim Laden von Elektrofahrzeugen würde der Netzstrom mit dem entsprechenden, jährlich vom UBA bekanntgegebenen THG-Emissionswert zu 30 Prozent abgebildet, der Einsatz des PV-Stroms aus direktversorgenden Anlagen samt seines THG-Emissionswertes zu 70 Prozent. In der Bescheinigung über die mitgeteilte energetische Menge elektrischen Stroms durch das UBA gem. §7 könnten die Treibhausgasemissionen schließlich getrennt im Sinne der oben genannten anteiligen Berechnung im Verhältnis 70 Prozent PV-Strom und 30 Prozent Netzstrom ausgewiesen werden. Behelfsweise wäre ein doppelter Ansatz der Jahrespauschale in dieser Option wegen einfacherer Betrachtung sinnvoll (bspw. 4 MWh statt 2 MWh bei BEV mit EE-Anlage).

## **Fazit**

### **Verzögerungen und fehlende Klarheit gefährden die Elektromobilität und Deutschlands Klimaziele für 2030**

Deutschland hat seine Stärke durch schnelle Agilität in Krisenmomenten bewiesen. Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit, wie der Bau der LNG-Terminals oder die schnelle Anpassung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG-Novelle), zeigen, dass auch komplexe gesetzliche Änderungen in kurzer Zeit erfolgen können, wenn die politische Priorität entsprechend gesetzt wird. Der Klimaschutz und die Förderung der Elektromobilität erfordern dieselbe Entschlossenheit. Wir fordern, den Schockzustand bei der THG-Quote und die notwendige und von allen Seiten verlangte Anpassung des BlmSchG nicht weiter zu verschleppen.

#### **Kontakt für Rückfragen:**

Bundesverband THG Quote e.V.

Arbeitskreis Recht

Liniestr. 144

10115 Berlin

E-Mail [info@b-thg.de](mailto:info@b-thg.de)

Telefon +49 (0)30 7543 7837