

Berlin, 3. September 2024

Die Treibhausgasminderungsquote stärken

Positionspapier zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote als effektives Instrument der Förderung nachhaltiger Optionen

Ausgangslage

Die dringende Notwendigkeit, CO₂-Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren, hat zur Einführung der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) geführt. Diese THG-Quote zielt darauf ab, die landesweiten Emissionen im Verkehrsbereich zu verringern und den Anteil erneuerbarer Energien in der Mobilität zu erhöhen. Im Rahmen der Umsetzung der RED II, sowie nun der RED III und des Gesetzes zur Weiterentwicklung der THG-Quote liegt der Schwerpunkt auf der Förderung der Elektromobilität sowie dem Aufbau von Produktionskapazitäten für grüne Energieträger wie fortschrittliche Biokraftstoffe und Wasserstoff. Betreiber von Ladeinfrastrukturen sowie weitere Quotenakteure unterstützen den marktbasieren THG-Quotenhandel, der nachhaltige Erfüllungsoptionen vorantreibt. Dadurch wird der Ausbau und Betrieb von Ladeinfrastrukturen durch die Monetarisierung von THG-Quoten des Fahrstroms gefördert, ohne auf öffentliche Fördermittel angewiesen zu sein.

Die THG-Quote hat sich als sehr erfolgreiches Instrument zur Senkung der Emissionen im Verkehr erwiesen. Dabei haben in den letzten zwei Jahren einzelne Effekte zu Marktverzerrungen und einem Preisverfall der THG-Quote geführt – und damit zu einer Beeinträchtigung ihrer Wirksamkeit.

Zur Stabilisierung der THG-Quotenpreise auf dem Niveau von 2022 wird eine Ursachenanalyse der Preisentwicklung vorgenommen und Empfehlungen zur Stabilisierung und Wiederherstellung der Klimaeffekte der THG-Quote gegeben.

Analyse der Marktgeschehnisse & Ursachenanalyse: Marktverzerrungen und Preisverfall der THG-Quote

Der THG-Quotenmarkt umfasst eine Vielzahl von Erfüllungsoptionen, die alle zur Reduktion der Treibhausgasemissionen beitragen. Marktdaten der letzten Jahre zeigen, dass Veränderungen bei einzelnen Erfüllungsoptionen und auch die politische Handhabe von bestimmten Themen (z.B. UER-Skandal) den gesamten THG-Quotenmarkt erheblich beeinflussen können.

Insbesondere führte auch ein Überangebot an fortschrittlichen Biokraftstoffen, welche doppelt angerechnet werden, zu einem Preisverfall der THG-Quoten seit Ende 2022 und beeinträchtigte den Hochlauf erneuerbarer Energien im Verkehrsbereich.

Marktverzerrung durch Überangebot an doppelt anrechenbaren fortschrittlichen Biokraftstoffen

Mit der Novelle der THG-Quoten-Gesetzgebung haben sich die Geschäftsmodelle für bestimmte Biokraftstoffe auf Basis von Abfällen wie gebrauchte Speiseöle (UCO) wegen der Möglichkeit zur doppelten Anrechnung auf die THG-Quote verändert.

Die Beimischungskosten für jede Biokraftstofffüllungsoption variieren, liegen jedoch aufgrund der doppelten Anrechenbarkeit unter der tatsächlich erzielbaren THG-Quote. Dies führt dazu, dass der effektiv doppelt erzielbare THG-Quotenpreis die Profitabilität der Beimischung fortschrittlicher Kraftstoffe (z. B. fortschrittlicher HVO) beeinflusst, deren Beimischungskosten zwischen 100 und 200 €/tCO₂eq schwanken.

Diese Verschiebung der Rentabilitätsschwelle hat in den letzten 18 Monaten zu erheblichen Verlagerungen globaler Rohstoffströme nach Deutschland geführt, die im Ursprungsland nur mangelhaft, bis gar nicht überprüft wurden – und andere Erfüllungsoptionen wie die E-Mobilität, Wasserstoff oder nachhaltiges Biomethan unattraktiver machte. Insbesondere der massive Zustrom von als fortschrittlich deklarierten Biokraftstoffen, vor allem aus China, hat ein Überangebot auf dem deutschen Markt verursacht. Auch in den Medien wurden die Herkunft und Validität dieser Biokraftstoffe stark hinterfragt. Der jährliche Import nach Europa liegt inzwischen im Millionen-Tonnen-Bereich, was unter anderem zu dem Preisverfall der THG-Quote geführt hat.



Umsetzung

- **Der Großteil der empfohlenen Maßnahmen sollte unverzüglich, in jedem Fall jedoch zum Quotenjahr 2025 umgesetzt werden. In Anbetracht der aktuellen, oben beschriebenen, Lage auf dem Quotenmarkt besteht dringender Handlungsbedarf.**

Politische Forderungen zur Stabilisierung der THG-Quote

- **Dynamische Erhöhung der Quotenziele („Quoten-Ratsche“):** Übersteigen die gemeldeten Mengen an elektrischem Fahrstrom jährliche Grenzwerte, wird eine Erhöhung der Gesamt-THG-Quote in Deutschland im Folgejahr durch den § 37h ermöglicht. Dieser Mechanismus der dynamischen Anpassung der Verpflichtungsziele bei Überschreitung der Menge elektrischen Fahrstroms sollte auf alle anderen Erfüllungsoptionen gesamthaft erweitert werden. Das THG-Quotensystem wird durch die Quoten-Ratsche selbstresilient, indem sie den gesamten THG-Markt in die Lage versetzt, kurzfristig auf unvorhersehbare Entwicklungen bei einzelnen Erfüllungsoptionen zu reagieren. Durch die Quoten-Ratsche entsteht ein positiver Wettbewerbsdruck für alle Verpflichtete. Die übererfüllenden Verpflichteten werden durch Erhöhung des Erfüllungsdrucks auf ihre Marktbegleiter indirekt belohnt.
- **Reduktion der Doppelanrechnung:** Beimischungen für fortschrittliche Kraftstoffe und Altspeiseöle sind aktuell bei THG-Quotenpreisen von 100-200 €/tCO₂eq bereits kostendeckend (s. o. Beispiel fortschrittliches HVO). Die Doppelanrechnung von fortschrittlichen Kraftstoffen sollte zurückgenommen werden, da diese Biokraftstoffe bereits kostendeckend ohne doppelte Anrechnung sind. So kann die Reduzierung der THG-Emissionen im Verkehr transparenter, effizienter und effektiver gestaltet und der Wettbewerb zwischen den Antriebsalternativen gestärkt werden. Die gewünschte Skalierung würde weiterhin erzielt, wenn die Quoten-Ratsche eingeführt und die nachhaltigen Quotenpreise (mindestens 300€/tCO₂eq) wiederhergestellt würden (s.o.).
- **Gleichbehandlung von Strom für Elektromobilität und strombasierten Kraftstoffen:** Die Förderung von Elektromobilität und strombasierten Kraftstoffen aus Wasserstoff spielt eine entscheidende Rolle bei der Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor. Beide Technologien nutzen erneuerbare Energien effizient und haben das Potenzial, die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen drastisch zu reduzieren. In der aktuellen Gesetzgebung gibt es jedoch Unterschiede in der Behandlung von Fahrstrom für Elektrofahrzeuge und strombasiertem Wasserstoff. Eine Gleichbehandlung dieser beiden nachhaltigen Optionen ist notwendig, um die Energiewende im Verkehrssektor voranzutreiben. Die derzeitige Regelung sieht vor:
 - Fahrstrom für Elektrofahrzeuge: Der Einsatz von Fahrstrom in Elektrofahrzeugen wird derzeit nur dann besonders gefördert, wenn der Strom direkt hinter dem Netzverknüpfungspunkt erzeugt und verbraucht wird (38. BImSchV §5 (5)). Dies bedeutet, dass nur lokal erzeugter und verbrauchter Strom ohne Zwischenspeicherung oder Transport in das öffentliche Netz als besonders nachhaltig anerkannt wird.

- **Strombasiertem Wasserstoff:** Strombasiertem Wasserstoff wird hingegen eine flexible Nutzung von erneuerbaren Energien zugestanden. Der erzeugte Wasserstoff kann als erneuerbar anerkannt werden, solange die zur Herstellung verwendete Strommenge entweder durch Eigenerzeugung oder durch Stromabnahmeverträge mit Betreibern von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien gedeckt wird.

Die unterschiedliche Behandlung von Fahrstrom und strombasiertem Wasserstoff führt zu einer Benachteiligung der Elektromobilität. Dabei ist der direkte Einsatz von Strom im Verkehr eine besonders effiziente und skalierbare Lösung zur Reduktion von Treibhausgasemissionen. Daher sollte Fahrstrom dieselben Möglichkeiten zur Nutzung erneuerbarer Energien erhalten wie strombasierter Wasserstoff. Strom aus erneuerbaren Energien sollte nicht nur als Insellösung zu einer Verbesserung der Emissionen führen, sondern es sollte möglich sein, überall im Stromnetz erneuerbaren Strom entsprechend einzusetzen.

Dieses Gleichstellungsprinzip sollte ebenso Anwendung finden bei Quoten, die mittels erneuerbaren Fahrstrom im nicht-öffentlichen Bereich durch eine privat genutzte PV-Anlage entstehen. Falls der BEV-Eigentümer durch das Marktstammdatenregister den Betrieb einer PV-Anlage nachweisen kann, sollte für den BEV-Eigentümer der Schätzwert im Sinne des § 7 Absatz 3 der 38. BImSchV von 2MWh auf 4MWh angehoben werden.

- **Vierfachanrechnung von Fahrstrom zur Unterstützung des Hochlaufs der E-Mobilität:** Die direkte Nutzung von Strom im Verkehr sollte stärker gefördert werden. Ein Anrechnungsfaktor von vier, wie ursprünglich vorgesehen, würde den Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Elektromobilität unterstützen. Österreich sieht diesen Mechanismus beispielsweise bereits vor.
- **Annullierung der unrechtmäßigen UER-Nachweise:** Die falsch ausgestellten Nachweise müssen rückwirkend aus dem Markt entfernt werden.
- **Nachholen von durch Betrug nicht realisierten Emissionsminderungen:** Für bereits aufgedeckte Betrugsfälle darf es keine Amnestie geben: Wegen Betrugs aberkannte Nachweise müssen mit anderen Optionen zur Erreichung der THG-Quote ausgeglichen werden (z.B. durch Wasserstoff, Biomethan, Elektromobilität oder Biokraftstoffe). Nur so kann die Verkehrswende gelingen und gestoppte Investitionen in erneuerbare Energien erneut angeregt werden.
- **Angemessene Audits:** Die Anerkennung jeglicher Quotenerfüllungsoption (bspw. fortschrittliche Biokraftstoffe, UER, UCO, eFuels) sollte nur dann erfolgen, wenn direkte, umfassende, unangekündigte und uneingeschränkte Prüfungen der BLE durchgeführt wurden. Dies stellt sicher, dass die Nachhaltigkeitskriterien eingehalten und Missbrauch vermieden werden.
- **Niederländisches Modell der getrennten Straßen-, Wasser- und Luftverkehrsquoten übernehmen:** In den Niederlanden sollen Erfüllungsaufgaben und -ziele für den Straßen-, See-, und Luftverkehr voneinander getrennt werden, um die verschiedenen, real zur Verfügung stehenden Erfüllungsoptionen in den jeweiligen Bereichen bestmöglich einzusetzen. Zugleich besteht dort eine Halbdurchlässigkeit: Es besteht in den Niederlanden die Möglichkeit, Quotenerfüllung aus dem Straßenverkehrsbereich in den

anderen beiden Bereichen anzurechnen, nicht aber aus See-, und Luftverkehr in den Straßenverkehr. So soll Quotenpreisdumping vermieden werden. Eine Spiegelung dieses Systems in Deutschland ist sehr sinnvoll, um den sich abzeichnenden unterschiedlichen Hochlaufgeschwindigkeiten für Erfüllungsoptionen der verschiedenen Bereiche Rechnung zu tragen.

- **Weiterführung der THG-Quote über 2030 hinaus:** Es braucht zeitnah eine Perspektive wie die THG-Quote nach dem Jahr 2030 funktioniert. Nur dann können Investitionen langfristig geplant und auch finanziert werden.

Schlussfolgerung

Nach der letzten großen Revision der THG-Quote haben sich die gesetzlichen Vorgaben in Marktdynamiken widergespiegelt. Der Preisverfall seit 2022 hat die beabsichtigte Unterstützung nachhaltiger Erfüllungsoptionen erheblich beeinträchtigt. Angesichts der aktuellen Herausforderungen und Marktverzerrungen besteht dringender Handlungsbedarf, die THG-Quote weiterzuentwickeln, um ihre Wirksamkeit und Stabilität langfristig zu sichern.

Dazu zählen die Einführung einer „Quoten-Ratsche“ zur dynamischen Anpassung der Verpflichtungsziele, die Reduktion der Doppelanrechnung von Biokraftstoffen, sowie die Gleichbehandlung von Strom für Elektromobilität und strombasierten Kraftstoffen. Auch die stärkere Förderung der Elektromobilität durch eine Vierfachanrechnung von Fahrstrom, die Annullierung unrechtmäßiger UER-Nachweise, die Durchführung angemessener Audits und die Einführung der Quotenanrechnung für verschiedene Verkehrsträger nach niederländischem Modell sind essenziell. Schließlich ist eine langfristige Perspektive für die THG-Quote über 2030 hinaus erforderlich, um Investitionen zu sichern und die Verkehrswende erfolgreich voranzutreiben. Diese Maßnahmen sollen sicherstellen, dass die THG-Quote auch in Zukunft effektiv zur Erreichung der Emissionsziele beitragen und eine nachhaltige Mobilitätswende unterstützen.

Kontakt für Rückfragen:

Bundesverband THG Quote e.V.

Arbeitskreis Recht

Linienstr. 144

10115 Berlin

E-Mail info@b-thg.de

Telefon +49 (0)30 7543 7837