

Antrag

des Abg. Daniel Karrais u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Monetarisierung der Treibhausgasminderungs-Quote durch Besitzerinnen und Besitzer von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. inwiefern ihrer Ansicht nach durch die zusätzliche Anrechenbarkeit von elektrischem Strom der Wettbewerb um kosteneffiziente Treibhausgasminderungen für Energie im Verkehrssektor gefördert werden kann;
2. in welchem Umfang CO₂-Quotenanteile von Besitzerinnen und Besitzern von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb in Baden-Württemberg im Jahr 2022 weiterverkauft werden können, wenn das Umweltbundesamt für Deutschland für das Jahr 2022 von zwei MWh Ladestrom pro E-Auto (Stand Dezember 2021) und einer Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) von 1 028,16 kg CO₂-Äquivalent ausgeht;
3. inwiefern sie vorsieht, die THG-Quote des landeseigenen Fuhrparks an Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb zu monetarisieren;
4. sofern sie eine Monetarisierung der THG-Quote des landeseigenen Fuhrparks an Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieben vorsieht, welche Einnahmen sie sich hierdurch bis 2030 erwartet (bitte differenziert nach Jahren);
5. sofern sie eine Monetarisierung der THG-Quote des landeseigenen Fuhrparks an Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb vorsieht, inwiefern sie die Einnahmen hieraus in klima- und umweltschutzbezogenen Maßnahmen investieren wird (bitte differenziert nach Jahren und mit konkreter Schilderung der Maßnahme);

6. wie sie die Entwicklung des Marktes von Dienstleistern bewertet, die für private Besitzerinnen und Besitzer von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb die Anrechnung der THG-Quote abwickeln, seitdem diese von der THG-Quote profitieren können, insbesondere mit Blick auf die Seriosität dieser Anbieter vor dem Hintergrund Verbraucherschutzrelevanter Fragestellungen;
7. inwiefern diese Dienstleister ihrer Kenntnis nach die Erlöse in konkrete Klima- und Umweltschutzprojekte reinvestieren;
8. in welchem Umfang nach ihrer Erkenntnis quotenverpflichteten Unternehmen die Substitution von Rohöl durch regenerative Alternativen pro gemeldetem E-Auto erspart bleibt (bitte dargestellt in Litern nicht substituierter Kraftstoff pro E-Auto und welche CO₂-Ersparnis pro Liter dabei angenommen wird);
9. inwiefern ihrer Ansicht nach zu erwarten ist, dass private Besitzerinnen und Besitzer von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb, die Einnahmen, die sie durch die Monetarisierung der THG-Quote erhalten, tatsächlich in Klima- oder Umweltschutzprojekte oder klimafreundliche Technologien investieren werden;
10. inwiefern sie noch in dieser Legislaturperiode konkrete Maßnahmen vorsieht, um private Besitzerinnen und Besitzer von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb, die die THG-Quote selbst monetarisieren, zu motivieren, die Einnahmen aus der Monetarisierung der THG-Quote in Klima- oder Umweltschutzprojekte oder klimafreundliche Technologien zu investieren;
11. wann ihrer Kenntnis nach mit einer Ausführungsverordnung zu rechnen ist, nach welcher der Staat CO₂-Einsparungen, die von Besitzerinnen und Besitzern von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb nicht verkauft wurden, versteigert;
12. inwiefern sie außer einer zusätzlichen finanziellen Förderung der E-Mobilität durch die Anrechenbarkeit von Ladestrom einen Mechanismus erkennen kann, mit dem eine nachvollziehbare zusätzliche und tatsächliche CO₂-Einsparung erfolgt.

25.2.2022

Karrais, Haag, Haußmann, Bonath, Birnstock, Brauer, Fischer,
Heitlinger, Hoher, Dr. Jung, Dr. Schweickert, Trauschel FDP/DVP

Begründung

In Deutschland sind Inverkehrbringer von Kraftstoffen gesetzlich verpflichtet, den Ausstoß von Treibhausgasen durch die von ihnen in Verkehr gebrachten Kraftstoffe um einen bestimmten Prozentsatz zu mindern. Zur Umsetzung der Neufassung der Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen („RED II“) hat der Bundestag im Mai 2021 ein Gesetz verabschiedet, das diese Quote zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen schrittweise von aktuell sechs Prozent auf 25 Prozent im Jahr 2030 anhebt. Den Verpflichteten stehen dafür verschiedene Erfüllungsoptionen zur Verfügung, beispielsweise der Einsatz von Biokraftstoffen, grünem Wasserstoff oder Strom für Elektrofahrzeuge. Der Strom, der in Elektrofahrzeugen genutzt wird, wird mit dem Dreifachen seines Energiegehaltes für die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) angerechnet. Geregelt werden die Möglichkeiten der Stromanrechnung in der „Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen – 38. BImSchV“ (zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 12. November 2021 [BGBl. I S. 4932]). Elektrischer Strom, der zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb

dem Netz entnommen wurde oder direkt von einer Stromerzeugungsanlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz bezogen wird, kann zur Erfüllung der Treibhausgasquote genutzt werden. Unternehmen, die Kraftstoffe produzieren und die gesetzlich vorgegebene CO₂-Reduktion nicht selbst erfüllen können, können so Strafzahlungen entgehen. Sie kaufen eingespartes CO₂ und schaffen dadurch einen Ausgleich zu den von ihnen ausgestoßenen Klimagasen.

Seit dem 1. Januar 2022 können Besitzerinnen und Besitzer von reinen Batterieautos durch die THG-Quote einen Zuschuss von derzeit bis zu circa 350 Euro jährlich (Stand Januar 2022) für die eingesparten CO₂-Emissionen erhalten. Das gilt ebenso für E-Motorräder und E-Roller mit Zulassung.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 8. April 2022 Nr. VM4-0141.5-26/2/3 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. inwiefern ihrer Ansicht nach durch die zusätzliche Anrechenbarkeit von elektrischem Strom der Wettbewerb um kosteneffiziente Treibhausgasreduzierungen für Energie im Verkehrssektor gefördert werden kann;*

Die Anrechenbarkeit von elektrischem Strom als zusätzliche Erfüllungsoption bei der Treibhausgasreduzierungsquote fördert den Wettbewerb um kosteneffiziente Treibhausgasreduzierungen für Energie im Verkehrssektor und unterstützt den Hochlauf der Elektromobilität. Neben den Betreiber/-innen von öffentlich zugänglichen Ladepunkten können auch Halter/-innen von batterieelektrischen Fahrzeugen von den Erlösmöglichkeiten profitieren. Dadurch wird die Wettbewerbsposition der energieeffizienten Elektromobilität weiter erhöht. Bei Erlösen von 300 Euro pro Fahrzeug und Jahr entspricht dies 3 000 Euro über eine Haltungsdauer von zehn Jahren pro Fahrzeug.

- 2. in welchem Umfang CO₂-Quotenanteile von Besitzerinnen und Besitzern von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb in Baden-Württemberg im Jahr 2022 weiterverkauft werden können, wenn das Umweltbundesamt für Deutschland für das Jahr 2022 von zwei MWh Ladestrom pro E-Auto (Stand Dezember 2021) und einer Treibhausgasreduzierungs-Quote (THG-Quote) von 1 028,16 kg CO₂-Äquivalent ausgeht;*

Gemäß Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts beläuft sich der Bestand an batterieelektrisch betriebenen Personenkraftwagen in Baden-Württemberg zum 1. Januar 2022 auf 105 964 Fahrzeuge. Anhand der Entwicklungen der letzten Jahre wird geschätzt, dass zwischen 50 000 und 60 000 Neuzulassungen in 2022 hinzukommen könnten. Es kann daher von einem geschätzten Bestand von etwa 150 000 Fahrzeugen ausgegangen werden. Etwa 150 000 Tonnen CO₂-Äquivalente würden demnach in Baden-Württemberg eingespart und im Umfang von CO₂-Quotenanteilen weiterverkauft.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. *inwiefern sie vorsieht, die THG-Quote des landeseigenen Fuhrparks an Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb zu monetarisieren;*
4. *sofern sie eine Monetarisierung der THG-Quote des landeseigenen Fuhrparks an Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieben vorsieht, welche Einnahmen sie sich hierdurch bis 2030 erwartet (bitte differenziert nach Jahren);*
5. *sofern sie eine Monetarisierung der THG-Quote des landeseigenen Fuhrparks an Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb vorsieht, inwiefern sie die Einnahmen hieraus in klima- und umweltschutzbezogenen Maßnahmen investieren wird (bitte differenziert nach Jahren und mit konkreter Schilderung der Maßnahme);*

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund des inhaltlichen Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung hat noch keinen Entschluss zum Umgang mit der Monetarisierung der THG-Quote bei der Beschaffung von landeseigenen Fahrzeugen gefasst.

6. *wie sie die Entwicklung des Marktes von Dienstleistern bewertet, die für private Besitzerinnen und Besitzer von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb die Anrechnung der THG-Quote abwickeln, seitdem diese von der THG-Quote profitieren können, insbesondere mit Blick auf die Seriosität dieser Anbieter vor dem Hintergrund verbraucherrelevanter Fragestellungen;*

Hierzu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

7. *inwiefern diese Dienstleister ihrer Kenntnis nach die Erlöse in konkrete Klima- und Umweltschutzprojekte reinvestieren;*

Das Klimaschutzprojekt besteht nach dem Verständnis der Landesregierung darin, dass Erlöse den Halter/-innen von Elektroautos zufließen. Darüber hinaus liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

8. *in welchem Umfang nach ihrer Erkenntnis quotenverpflichteten Unternehmen die Substitution von Rohöl durch regenerative Alternativen pro gemeldetem E-Auto erspart bleibt (bitte dargestellt in Litern nicht substituierter Kraftstoff pro E-Auto und welche CO₂-Ersparnis pro Liter dabei angenommen wird);*

In Umsetzung der Neufassung der Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen („RED II“) sind in Deutschland nach der „Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgas-minderung bei Kraftstoffen – 38. BImSchV“ (zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 12. November 2021 [BGBl. I S. 4932]) die Inverkehrbringer von Kraftstoffen gesetzlich verpflichtet, den Ausstoß von Treibhausgasen durch die von ihnen in Verkehr gebrachten Kraftstoffe um einen bestimmten Prozentsatz zu mindern. Diese Quote zur Treibhausgas-minderung bei Kraftstoffen wird schrittweise von derzeit sechs Prozent auf 25 Prozent im Jahr 2030 angehoben.

Den Verpflichteten stehen verschiedene Erfüllungsoptionen zur Verfügung, beispielsweise der Einsatz von Biokraftstoffen, grünem Wasserstoff oder Strom für Elektrofahrzeuge. Um den Aufbau der Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu unterstützen, wird der Strom, der in Elektrofahrzeugen genutzt wird, mit dem dreifachen seines Energiegehaltes für die Erfüllung der Treibhausgas-minderungs-Quote (THG-Quote) angerechnet.

Das Umweltbundesamt (UBA) ist in diesem Zusammenhang zuständig für die Überprüfung der Anrechnungsvoraussetzungen von elektrischem Strom auf die THG-Quote und das Ausstellen entsprechender Bescheinigungen. Auf Grundlage der vom UBA ausgestellten Bescheinigungen kann eine Anrechnung auf die THG-Quote eines verpflichteten Unternehmens erfolgen. Hierfür ist das Hauptzollamt Frankfurt (Oder) zuständig.

Der Landesregierung ist in den einzelnen Verfahrensschritten zur Umsetzung der 38. BImSchV nicht beteiligt. Insofern liegen auch keine Erkenntnisse über die Umsetzung und Inanspruchnahme der Regelungen nach der 38. BImSchV vor.

9. inwiefern ihrer Ansicht nach zu erwarten ist, dass private Besitzerinnen und Besitzer von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb, die Einnahmen, die sie durch die Monetarisierung der THG-Quote erhalten, tatsächlich in Klima- oder Umweltschutzprojekte oder klimafreundliche Technologien investieren werden;

10. inwiefern sie noch in dieser Legislaturperiode konkrete Maßnahmen vorsieht, um private Besitzerinnen und Besitzer von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb, die die THG-Quote selbst monetarisieren, zu motivieren, die Einnahmen aus der Monetarisierung der THG-Quote in Klima- oder Umweltschutzprojekte oder klimafreundliche Technologien zu investieren;

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund des inhaltlichen Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Landesregierung liegen weder Kenntnisse über das Investitionsverhalten von Privatpersonen vor, noch beabsichtigt sie Maßnahmen, um darauf Einfluss zu nehmen. Hierbei ist zu bedenken, dass der Besitz eines Elektrofahrzeugs bereits eine Investition in eine klimafreundliche Anwendung darstellt.

11. wann ihrer Kenntnis nach mit einer Ausführungsverordnung zu rechnen ist, nach welcher der Staat CO₂-Einsparungen, die von Besitzerinnen und Besitzern von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb nicht verkauft wurden, versteigert;

Die Meldung nach der 38. BImSchV gegenüber dem Umweltbundesamt hat bis zum 28. Februar eines jeden Jahres zu erfolgen. Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, ob und bis wann die Bundesregierung eine Ausführungsverordnung erlässt, um von Besitzer/-innen von E-Kfz nicht in Anspruch genommene „CO₂-Minderungen“ zu veräußern.

12. inwiefern sie außer einer zusätzlichen finanziellen Förderung der E-Mobilität durch die Anrechenbarkeit von Ladestrom einen Mechanismus erkennen kann, mit dem eine nachvollziehbare zusätzliche und tatsächliche CO₂-Einsparung erfolgt.

Die Anrechenbarkeit von Ladestrom stellt für sich einen wirksamen Mechanismus dar, den Umstieg auf klimafreundliche Fahrzeuge zu beschleunigen. Es ist zudem auch davon auszugehen, dass dadurch der Aufbau von Ladeinfrastruktur beschleunigt wird.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor