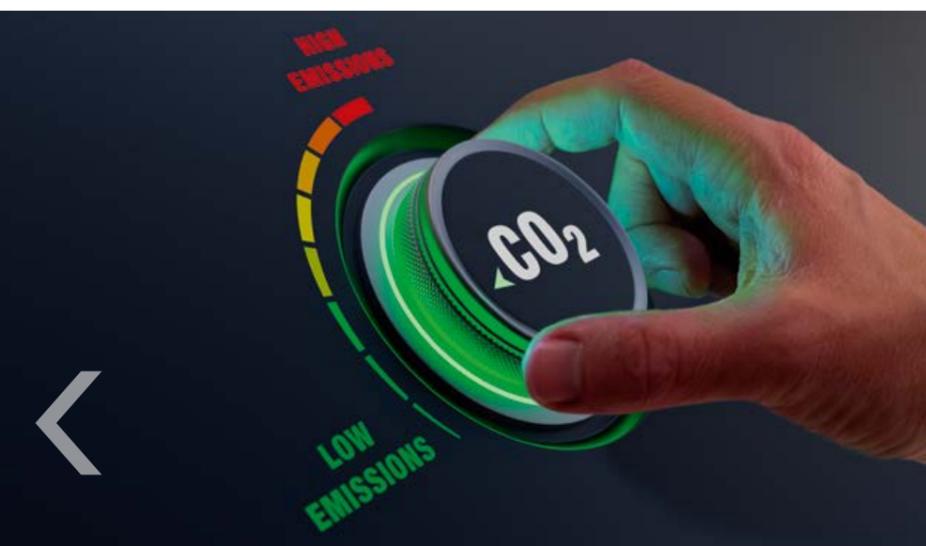


Die THG-Quote aus rechtlicher Sicht

Die Pflicht zur Erfüllung der Treibhausgasemissions-Quote kann auch mit Strom erfüllt werden, der zur Beladung von Elektrofahrzeugen verwendet wird. Mit der aktuellen Änderung der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung werden weitere Anreize zur Treibhausgasemissionsminderung durch die Elektromobilität geschaffen – und indirekt die Ladeinfrastruktur gefördert.

Von Dr. Karla Klasen und Dr. Alexander Dlouhy



Unternehmen, die fossile Kraftstoffe in Deutschland in Verkehr bringen, sind gesetzlich verpflichtet, die mit den Kraftstoffen verbundenen Treibhausgasemissionen um einen bestimmten Prozentsatz, die THG-Quote, zu senken. Dabei handelt es sich um eine Pflicht, die für das jeweilige Kalenderjahr, in dem die Kraftstoffe in Verkehr gebracht werden (dem sogenannten Verpflichtungsjahr), erfüllt werden muss. Um festzustellen, ob die THG-Quote eingehalten wird, werden die Treibhausgasemissionen des Unternehmens mit einem Referenzwert verglichen.

Um die Verpflichtung zur Treibhausgasemissionsminderung zu erfüllen, stehen den sogenannten „verpflichteten Unternehmen“ verschiedene Erfüllungsoptionen zur Verfügung. So kann auch der für das Beladen von reinen Batterie-Elektrofahrzeugen und von außen aufladbaren Hybrid-Elektro-

fahrzeugen verwendete Strom auf die Erfüllung der THG-Quote angerechnet werden. Die Erfüllung dieser Verpflichtung kann von den verpflichteten Unternehmen auch auf Dritte übertragen werden – wenn und soweit sie die Verpflichtung nicht selbst erfüllen können (Quotenhandel).

Die anwendbaren Regelungen unterscheiden sich im Detail abhängig davon, ob der Strom aus öffentlich oder nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkten entnommen wird.

Öffentlich zugängliche Ladepunkte

Ladepunkte sind Einrichtungen, die zum Aufladen (und eventuellen Entladen) von Elektrofahrzeugen geeignet und bestimmt sind. Das heißt, der Hauptzweck des Ladepunktes muss das Laden von Elektrofahrzeugen sein. Ladepunkte gelten grundsätzlich als öffentlich zugänglich, wenn die Gruppe der Personen, die den zugehörigen

Parkplatz nutzen kann, nicht von vornherein feststeht. Das beste Beispiel sind Parkplätze von Einkaufszentren, die allen möglichen Kunden offenstehen.

In diesem Fall wird für die Zwecke der Treibhausgasemissionsminderung auf die tatsächliche Abgabe von Strom an Elektrofahrzeuge abgestellt. Dafür müssen Aufzeichnungen über den jeweiligen Ladepunkt geführt werden, namentlich über den Standort, über die am Ladepunkt abgegebene Menge Strom in Megawattstunden sowie über den Zeitraum der Stromentnahme, wenn er nicht das gesamte jeweilige Kalenderjahr umfasst. Zu den erforderlichen Aufzeichnungen gehört auch die Anzeige des Ladepunktbetreibers gegenüber der Bundesnetzagentur. Für die Berechnung der Treibhausgasemissionen des elektrischen Stroms wird auf die durchschnittlichen Emissionen von Strom in Deutschland abgestellt.

Für öffentlich zugängliche Ladepunkte kann allerdings gegebenenfalls an Stelle des deutschlandweiten Durchschnitts der Treibhausgasemissionen auf die durchschnittlichen Emissionen der jeweils eingesetzten erneuerbaren Energie abgestellt werden. Das ist dann der Fall, wenn in der Ladeinfrastruktur ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien eingesetzt wird und der Strom nicht aus dem Netz der allgemeinen Versorgung entnommen wird, sondern direkt aus einer Stromerzeugungsanlage des Betreibers bezogen wird. Diese Anlage darf weder unmittelbar noch mittelbar an ein Netz der allgemeinen Versorgung angeschlossen sein. Sie muss also eine so-

genannte „Inselanlage“ sein, die vollständig vom Netz entkoppelt ist. Werden diese Voraussetzungen nur anteilig erfüllt, so gilt das Vorstehende für diesen Anteil der Strommengen.

Da Inselanlagen äußerst selten sind, läuft diese Privilegierung allerdings nahezu ins Leere. Aus Umweltschutzgründen lässt sich nicht ohne Weiteres nachvollziehen, warum das Gesetz für die vorgenannte Privilegierung nur auf grünen Strom aus Inselanlagen verweist, nicht aber auch auf den von den Elektrofahrzeugen geladenen Strom, der vor Ort in einer Erneuerbaren-Energien-Anlage erzeugt wird, die allerdings an das Netz angeschlossen ist.

Nicht-öffentlich zugängliche Ladepunkte

Die Anrechnung von Strom aus nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkten ist nur möglich, wenn der Strom in einem reinen Batterie-Elektrofahrzeug verwendet wird. Insoweit bedarf es entsprechender Aufzeichnungen über die Personen, auf die ein reines Batterie-Elektrofahrzeug zugelassen ist, sowie Kopien der Fahrzeugscheine (Zulassungsbescheinigung Teil I), die drei Jahre lang aufbewahrt werden müssen. Von Hybrid-Elektrofahrzeugen geladener Strom kann nicht berücksichtigt werden.

Die geladenen Strommengen müssen dabei nicht erfasst werden. Insoweit gilt ein pauschaler, vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit bekanntgegebener Schätzwert.

Verfahren für die Anrechnung

Als Grundlage für den Quotenhandel stellt das Umweltbundesamt auf Antrag des Dritten entsprechende Bescheinigungen über die anrechenbaren Strommengen aus Lade-

punkten und Treibhausgasemissionen aus. Die Antragstellung muss bis zum 28. Februar des auf das Verpflichtungsjahr folgenden Jahres erfolgen. Damit die Strommengen über den Quotenhandel für die Zwecke der Erfüllung der THG-Quote angerechnet werden können, müssen dem insoweit zuständigen Hauptzollamt Frankfurt (Oder) die entsprechenden Informationen bis zum 15. April des auf das Verpflichtungsjahr folgenden Jahres mitgeteilt werden.

Quotenhandel

Mithilfe des Quotenhandels können zur Treibhausgasemissionsminderung verpflichtete Unternehmen, die ihre THG-Quote nicht selbst erreichen können oder wollen, Dritten die (teilweise) Erfüllung ihrer Quotenverpflichtung übertragen. Dazu müssen das verpflichtete Unternehmen und der Dritte einen entsprechenden Vertrag schließen, dessen Mindestinhalt gesetzlich geregelt ist.

Die Erlöse aus dem Quotenhandel hängen von verschiedenen Faktoren ab. Hier ist neben dem Marktpreis im Quotenhandel zum Beispiel die Frage entscheidend, inwieweit der vom Dritten eingesetzte Strom bzw. (Bio-)Kraftstoff des Dritten zur THG-Min-

derung beiträgt. Je mehr Quotenmengen ein Dritter anbieten kann, desto höhere Preise lassen sich mit dem Verpflichteten aushandeln. Deshalb ist es für kleinere und mittelgroße Marktteilnehmer ratsam, die Quotenmengen an einen Dienstleister zu verkaufen, der diese Mengen bündelt.

Die Erlöse aus dem Quotenhandel sollen demjenigen zugutekommen, der die Investitionen in die Infrastruktur trägt, das heißt, dem Betreiber der Ladepunkte. Das können neben gewerblichen Betreibern öffentlicher Ladepunkte auch Privatpersonen sein, die über einen Ladepunkt am privaten Stellplatz verfügen. Es kommen auch Arbeitgeber, die Ladepunkte aus betrieblichen Gründen oder zur Versorgung der Mitarbeiter betreiben, oder auch Unternehmen infrage, die Privatgrundstücke oder Gebäude mit Ladepunkten ausstatten. Über die Mechanismen des Quotenhandels können – unter Einschaltung von Dienstleistern – beispielsweise Privatpersonen je Fahrzeug ein jährliches Entgelt von 200 bis 400 Euro erzielen. <<

Unsere Autoren sind Rechtsanwälte der Kanzlei Osborne Clarke in Köln.

Kontakt:

Dr. Alexander Dlouhy, LL.M. (McGeorge, USA)
Rechtsanwalt/Partner

Telefon: +49 221 51084289
E-Mail: alexander.dlouhy@osborneclarke.com

Dr. Karla Klasen
Rechtsanwältin/Associate

Telefon: +49 221 51084289
E-Mail: karla.klasen@osborneclarke.com