

VERKEHRSWENDE FAIR GESTALTEN – THG-QUOTE FÜR E-AUTOS AUSWEITEN

NICHT NUR E-AUTOBESITZ SONDERN UMWELTVERTRÄGLICHE MOBILITÄT OHNE EIGENES AUTO FÖRDERN

Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind ein wichtiger Teil der Energiewende im Verkehr. Der Umstieg vom Verbrenner zum E-Auto wird deshalb vom Staat, also von allen Steuerzahler:innen richtigerweise finanziell angereizt. Besitzer:innen von Elektroautos profitieren von einer Vielzahl von Förderungen: E-Auto-Umwelbonus, Innovationsprämie, Befreiung bzw. Reduzierung der Kfz-Steuer, Förderung des Kaufs einer privaten Wallbox oder einer niedrigeren Dienstwagenbesteuerung. Ab dem 1. Januar 2022 kommt eine weitere Einnahmequelle hinzu. Besitzer:innen von reinen Batterieautos können dann eingesparte CO₂-Emissionen durch eine so genannte Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) bei Kraftstoffproduzierenden gutschreiben lassen und so einen Zuschuss von derzeit bis zu 250 Euro jährlich erhalten. Unternehmen, die Kraftstoffe produzieren und die geforderte CO₂-Reduktion nicht selber erfüllen können, können so Strafzahlungen entgehen.

Grundsätzlich begrüßt der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv), dass nicht nur Unternehmen, sondern auch Verbraucher:innen, die in lokal emissionsfreie Mobilität investieren, finanziell belohnt werden. Besonders positiv ist, dass im Gegensatz zu bestehenden Förderinstrumenten auch Besitzer:innen von (älteren) Gebrauchtfahrzeugen die THG-Quote nutzen können. Jedoch wird mit der THG-Quote ein weiterer Anreiz für den Besitz privater E-Fahrzeuge geschaffen. Vor dem Hintergrund der Senkung der negativen Auswirkungen von Verkehr stellt sich die Frage, warum diejenigen, die kein Auto besitzen, und somit gesundheits- und umweltfreundlicher unterwegs sind, außen vor bleiben. Verbraucher:innen, die öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad nutzen oder zu Fuß gehen, also wesentlich klimaverträglicher mobil sind, gehen leer aus und erhalten keinerlei staatliche Förderung. Statt immer neue Anreize für den Kauf beziehungsweise die Nutzung eines Autos zu schaffen, sollte CO₂-arme Mobilität ohne Auto stärker angereizt werden. In der Logik der Treibhausgasminderungsquote schlägt der vzbv vor:

- ❖ Für alle batteriebetriebenen Fahrzeuge der individuellen Mobilität (E-Bikes/Pedelecs, E-Tretroller, Elektroscooter und -motorräder) soll gleichermaßen eine pauschalierte THG-Quote geltend gemacht werden können. Da im Gegensatz zum E-Auto bei einigen Fahrzeugen kein jährlich zu überprüfender Zulassungsnachweis erbracht werden kann, sind für diese Fahrzeuge auch einmalige, an den Kauf und durchschnittliche Lebensnutzungsintensitäten pauschalierte THG-Quoten sinnvoll.
- ❖ Nutzer:innen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sollten entlastet werden, wenn Nahverkehrsunternehmen ihrerseits für ihre Elektroflotte die THG-Quote geltend machen. Das betrifft nicht nur die elektrischen Pkw im Fuhrpark der Unternehmen, sondern insbesondere die batterieelektrischen Nahverkehrsbusse. Der Gesetzgeber plant bereits die pauschalierte Anrech-

nung von E-Bussen für die THG-Quote. Um die Nutzer:innen profitieren zu lassen, die den Nahverkehr regelmäßig nutzen und somit in besonderem Maße treibhausgasarm unterwegs sind, könnte ein THG-Bonus auf den ÖPNV-Jahresaboppreis gewährt werden. Mit zunehmender Elektrifizierung der ÖPNV-Flotte würde ein zusätzlicher finanzieller Anreiz für den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel entstehen.

- ❖ Private Haushalte, die sich bewusst für die Abschaffung eines (konventionellen) Pkw und den Umstieg auf den Umweltverbund entscheiden, tragen in besonderem Maße zur CO₂-Reduktion bei. Eine Umstiegsprämie, die diesen Schritt finanziell unterstützt, kann einen zusätzlichen Anreiz darstellen. Die Umstiegsprämie kann zum Beispiel in Form eines ÖPNV-Jahrestickets gewährt werden, wenn man sein Auto mindestens ein Jahr abmeldet.¹

Die Antriebswende ist wichtig, reicht allein aber nicht aus. Vielmehr ist eine Verkehrs- und Mobilitätswende notwendig, die Umsteigewiderstände reduziert, klimaverträgliche Mobilitätsformen fördert sowie Mobilität für Verbraucher:innen nachhaltig sichert. Anreize zum Umstieg auf E-Autos kommen bisher vor allem einkommensstarken Bevölkerungsschichten zugute. Soziale Gerechtigkeit muss bei der Verkehrswende eine stärkere Rolle spielen. Die Ausweitung der THG-Quote sowie Anreize für Mobilität ohne eigenes Auto sind deshalb notwendig.

HINTERGRUND

Aufbauend auf der Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen („RED II“) und national umgesetzt in der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) sind Inverkehrbringer von Kraftstoffen verpflichtet, ihren Treibhausgasausstoß zu reduzieren. Gemäß BImSchV wird diese Treibhausgas-Quote (THG-Quote) von derzeit 6 auf 25 Prozent im Jahr 2030 angehoben. Um dieses Ziel zu erreichen, stehen den Kraftstoffproduzenten verschiedene Erfüllungsoptionen zur Verfügung. Eine ist die Berücksichtigung von elektrischem Strom, der bei der Nutzung von E-Autos verwendet wird.

Bereits seit längerem kann der an öffentlichen Ladepunkten abgegebene Strom den Kraftstoffproduzenten als anrechenbarer Beitrag zur Erfüllung der THG-Quote zur Verfügung gestellt werden. Ab 2022 können sich auch private Verbraucher:innen beteiligen, indem der Ladestrom von nicht-öffentlichem Laden ebenfalls anrechenbar gemacht wird. Besitzer:innen von reinen Batterieautos (Plug-in-Hybride werden nicht berücksichtigt) registrieren dafür ihr Fahrzeug bei ihrem Stromanbieter oder einem speziellen Unternehmen, welches die Anrechnung der THG-Quote abwickelt. Ein direkter Kontakt zwischen Verbraucher:innen und Kraftstoffproduzenten ist nicht vorgesehen. Für die Geltendmachung der THG-Quote reicht der Nachweis, dass ein batterieelektrisches Fahrzeug auf den Halter zugelassen ist. Dies ist durch die Vorlage der Zulassungsbescheinigung nachzuweisen, was gleichzeitig eine doppelte Registrierung verhindern soll. Das Umweltbundesamt (UBA) als zuständige Behörde überprüft die Anträge und zertifiziert diese. Anschließend werden die akkumulierten Nachweise an die Kraftstoffunternehmen

¹ https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2019/09/17/vzbv_20_forderungen_fuer_klima_und_verkehr.pdf

verkauft, die Erlöse fließen – in der Regel abzüglich einer Provision für die Dienstleister – an die Verbraucher:innen zurück.

Für die Berechnung der THG-Quote wird ein Schätzwert herangezogen, der vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) bekanntgegeben wird. Dieser beträgt derzeit 1.943 kWh/Jahr. Dieser ist für alle registrierten Fahrzeuge, unabhängig von der Größe, Fahrzeualter, Energieverbrauch oder Jahresfahrleistung, identisch. Ebenso spielt die Herkunft des für die Ladung genutzten Stroms keine Rolle.

Die Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes mit der Berücksichtigung von privaten E-Autobesitzern bei der Anrechnung der THG-Quote hat in kürzester Zeit zu einem Markt von Dienstleistern geführt, die Verbraucher:innen die Abwicklung anbieten. Dabei werden jährliche Erlöse zwischen 130 und 250 Euro pro E-Auto versprochen – jeweils in Abhängigkeit des im Verpflichtungsjahr zu erzielenden CO₂-Preises². Neben Dienstleistern, die eine jährliche Erlösauszahlung an ihre Kunden anbieten, gibt es auch Angebote, bei denen die Erlöse in zum Beispiel Umweltschutzprojekte reinvestiert werden.

Mit der Treibhausgasquote können Besitzer:innen von E-Autos Einnahmen generieren, was die Betriebskosten senkt. Jedoch ergeben sich mit der neuen Möglichkeit weitere Fragen; zum Beispiel, ob der pauschale Schätzwert ohne Berücksichtigung der Herkunft des Stromes in jedem Fall zu einer Treibhausgasreduktion führt oder ob nicht statt des einfachen Besitzes eines E-Autos vielmehr die tatsächliche Nutzung über die Höhe der THG-Quote entscheiden sollte.

Kontakt

*Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.*

*Team
Mobilität und Reisen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin*

mobilitaet@vzbv.de

² Der für die Berechnung der THG-Quote herangezogene CO₂-Preis ist nicht identisch mit dem zum 1.1.2021 eingeführten CO₂-Preis auf Kraftstoffe, der mit 25 Euro/Tonne CO₂ gestartet ist.