

Betreff: EV-NeWWWs EXTRA II => Verkauf von EV-THG-Quote kein Ablasshandel ...

Von: erken@web.de

Datum: 29.09.2021, 14:09

An: emobil-news <emobil-news@directbox.com>

.. weil das Thema gerade so extrem "die Runde macht" und noch einige Fragen offen sind/waren ...

<https://teslamag.de/news/extra-einnahme-elektroauto-fahrer-verkauf-thg-quote-kein-ablasshandel-41533>

Extra-Einnahme mit privatem Elektroauto: „Verkauf von THG-Quote kein Ablasshandel“

Der Markt für den Handel mit den so genannten THG-Quoten, die private Elektroauto-Besitzer durch Laden statt Tanken erwerben und ab 2022 an Mineralöl-Firmen verkaufen können, kommt in Schwung...

Das mit 162 Euro pro Elektroauto höchste Angebot scheint aktuell fairnergy zu machen.

Aber wie funktioniert dieses neue Geschäft eigentlich und unterstützt man damit womöglich indirekt den Ausstoß von mehr Treibhausgasen? Diese Fragen hat Yannic Neubauer von smartificate uns per E-Mail beantwortet.

Alle Elektroautos zählen gleich – noch

Bei den Angeboten für THG-Quoten fällt auf, dass keiner der Anbieter einen festen Wert für die Einnahme zu nennen scheint. Wird der letzte Preis erst beim Verkauf im Großhandel festgelegt?

Der Verkaufspreis ist ein reiner Marktpreis. Dieser schwankt das Jahr über signifikant. Darüber hinaus wollen quotenverpflichtete Unternehmen in möglichst wenig Transaktionen ihre Quoten erfüllen, ohne mit vielen kleinen Playern Verträge schließen zu müssen. Der genaue Preis ist extrem schwer vorherzusagen, da sich zum Jahreswechsel auch einiges daran ändert, wodurch Quoten generiert werden, und auch wieviel THG-Quote die Unternehmen kaufen müssen. Generell hängt der Preis von Angebot und Nachfrage ab, wobei wir davon ausgehen, dass der Quotenpreis in Zukunft eher steigen wird, da die quotenverpflichteten Unternehmen eine steigende Menge an THG-Quoten am Markt kaufen müssen.

Gibt es unterschiedliche Preise für unterschiedliche Autos (wir haben es bei smartificate mit Tesla und Ford probiert, und die waren gleich)?

Aktuell erzeugen alle reinen Elektrofahrzeuge genau gleich viel Quote, da vom Gesetzgeber ein Pauschalwert festgelegt wurde. Dies wird sich aber wohl in absehbarer Zeit ändern, sodass wir bereits jetzt die Marke abfragen. Die Abfrage des Zulassungsjahres ist hingegen relevant für die Berechnung der Quote, sofern diese im aktuellen Jahr stattgefunden hat. Dann bekommen wir vom Umweltbundesamt nämlich nur anteilig für die Zeit der Zulassung auf den Halter ein Zertifikat ausgestellt.

Restliche Quoten verkauft der Staat

Wenn man sich anmeldet, ist man dann automatisch für mehrere Jahre dabei oder erstmals nur für eines?

Im letzten Abschnitt unserer Registrierung kann der Nutzer frei entscheiden ob er sich für ein, zwei oder drei Jahre anmeldet. Wir zahlen natürlich einen Bonus, wenn man sich für mehrere Jahre entscheidet. Bei zwei Jahren sind es 10 Euro mehr pro Jahr, bei drei Jahren 20 Euro mehr pro Jahr.

Manche Elektroauto-Fahrer befürchten, dass sie das fossile System unterstützen, wenn sie Mineralöl-Firmen ihr Treibhaus-Guthaben verkaufen. Betreiben Sie eine Art Ablasshandel?

Nein, der Gesetzgeber sieht vor, dass jede Quote, die von den privaten Haltern nicht angemeldet wird, von der Bundesregierung verkauft werden kann. Somit kann man durch das Nicht-Registrieren seines Autos nicht „die Ölkonzerne schädigen“. Wir setzen uns lieber dafür ein, dass dieses Geld direkt bei Teilnehmern der Elektromobilität ankommt.

... hier die diversen Fragen/Ueberlegungen - auf denen der obige Artikel aufbaut ...

<https://tff-forum.de/t/thg-quote-2-0-treiber-fuer-die-elektromobilitaet/128423>

<https://tff-forum.de/t/smartificate-zahlt-e-auto-fahrern-geld/138940>

<https://www.goingelectric.de/forum/viewtopic.php?f=68&t=71640&start=90>

[Über Treibhausgasminderungsquote \(THG-Quote\) bis zu 100€ pro Jahr, weil man elektrisch fährt?](#)

Mittlerweile sind es bereits bis zu 130 EUR pro Jahr..

Die 38. BImSchV koppelt die Anrechenbarkeit von elektrischem Strom an die Voraussetzung, dass dieser zur Verwendung in „Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb“ aus dem Netz entnommen wurde. Welche Fahrzeuge fallen darunter?

Gemäß § 2 Abs. 2 der 38. BImSchV fallen unter „Straßenfahrzeuge mit Elektroantrieb“ reine

Batterieelektrofahrzeuge sowie von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge. Für eine nähere Definition dieser Begriffe verweist die genannte Vorschrift auf § 2 Nr. 1 Ladesäulenverordnung. Aufgrund dieses Verweises entfaltet die dort vorgenommene Eingrenzung auch für die 38. BImSchV Wirkung. Umfasst sind danach Fahrzeuge der EG-Fahrzeugklassen M1, N1 und N2 (soweit sie im Inland mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden dürfen).

- <https://www.greentrax.de/foerderung>
- <https://geld-fuer-eauto.de/>
- [https://equota.de/thg-quote-treibhausga ... ungsquote/](https://equota.de/thg-quote-treibhausga...ungsquote/)
- <https://emobia.de/>

[geld-für-eAuto.de](https://geld-fuer-eauto.de) Der „Gründer“ aus dem Impressum arbeitet für BP

Beim Zoll gibt es viel Material zur THG-Quote. [https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steue ... _node.html](https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steue..._node.html)

Gesetzliche Grundlage scheint das hier zu sein: [http://www.gesetze-im-internet.de/bimsc ... 7/...5.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bimsc...7/...5.html)

Hier hat das UBA die aktuellen Bekanntmachungen verlinkt: [https://www.umweltbundesamt.de/themen/v ... agstellung](https://www.umweltbundesamt.de/themen/v...agstellung)

GREENTAX:

Tatsächlich werden öffentliche Ladestationen und privates Laden komplett unabhängig voneinander betrachtet. Viele Stromanbieter handeln bereits mit ihren Strommengen im Rahmen der THG-Quote. Dem Gesetzgeber ist diese Doppelanrechnung bewusst, deswegen wurde der anrechenbare Pauschalwert für private E-Fahrzeuge nur auf 80% des Durchschnittsverbrauchs gesetzt, um das am Ende bilanziell im Markt auszugleichen. Im Einzelfall kommt es also durchaus zu mehr oder weniger Doppelanrechnung. Das ist aber kein Problem, eine Teilnahme ist trotzdem möglich.

Der bürokratische Aufwand ist immens und die Firmen, die das abrechnen bekommen auch noch Geld dafür. Genauso gut könnte der Staat für jedes eAuto eine Pauschale direkt auszahlen - quasi eine negative Kfz-Steuer. ...und ... Überspitzt formuliert subventioniert man mit dem Verkauf die CO2 Erzeuger! ???

<https://www.goingelectric.de/forum/viewtopic.php?p=1687617#p1687617>

Hallo zusammen, ich bin Benedikt, einer der Gründer von GreenTrax/fairnergy.

Ich wollte gerne bezüglich des sehr intransparenten Themas THG-Quote etwas Licht ins Dunkel bringen. Zunächst einmal freue ich mich sehr über alle eure kritischen Stimmen. Das zeigt auf jeden Fall, dass ihr nicht ohne Hinterfragen einfach das Geld einsteckt und ohne euch Gedanken über die Umweltauswirkungen zu machen. Mir ging das tatsächlich am Anfang genauso, als ich angefangen habe, mich mit dem Thema zu beschäftigen.

Das Thema THG-Quote ist leider nach wie vor sehr intransparent, obwohl wir schon seit zwei Jahren versuchen, mehr Transparenz reinzubringen. Zudem gibt es auch noch viele Probleme mit der THG-Quote, insbesondere aus Umweltsicht. Um das größte Missverständnis aus dem Weg zu räumen: die Treibhausgas-Minderungsquote dient nicht primär der Reduktion von THG-Emissionen (wie es der Name vermuten lässt), sondern der Erhöhung des EE-Anteils im Verkehr und der Umverteilung von Geldern von fossilen zu erneuerbaren Kraftstoffen. Das wird klarer, wenn man den Hintergrund betrachtet: die THG-Quote ist eine Umsetzung der EU Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) und soll den entsprechenden EE-Zielwert im Verkehr in Deutschland erreichen. Für die Reduktion der Emissionen gibt es die Instrumente nationaler Emissionshandel (nEHS/BEHG - kraftstoffseitig) und CO2-Flottengrenzwerte (fahrzeugseitig). Die THG-Quote gibt den versch. Kraftstoffen über die THG-Emissionen nur einen Wert, dementsprechend sie "gefördert" werden.

Die Umverteilung der Gelder über den Quotenhandel macht Sinn, um die Mineralölwirtschaft beispielsweise am Ausbau von Ladeinfrastruktur und Erneuerbaren zu beteiligen, wenn sie es schon nicht freiwillig selbst tun.

Die kritischsten Punkte sind unserer Auffassung nach

1. Die Nicht-Berücksichtigung des wirklich geladenen Strommixes (Kohlestrom wird genauso gefördert wie 100% echter Grünstrom, dazu haben wir als GreenTrax vor einigen Monaten auch einen offenen Brief veröffentlicht)
2. Die anderen möglichen Erfüllungsoptionen im Rahmen der THG-Quote, z.B. Biodiesel aus Palmöl aus Indonesien oder anderen Nahrungspflanzen, die Flächen wären als Moore & Wälder sinnvoller genutzt
3. Die Verwendung der erlösten Gelder

Ich verstehe einerseits, dass man nicht teilnehmen möchte und das "dreckige" Geld nehmen, gleichzeitig sind die Alternativen nicht besser. Zum Beispiel hält sich die BuReg vor, nicht "geclaimte" Strommengen zu versteigern, die Gelder wären niedriger und nicht zweckgebunden.

Also was tun? Unserer Meinung nach ist es am sinnvollsten (und deswegen haben wir die fairnergy-Community ins Leben gerufen, wo wir das genau so machen), möglichst viel Geld umzuverteilen von fossiler Mineralölwirtschaft zu Elektromobilität und dem EE-Ausbau. Wir machen das mit einer Impact-Prämie, die direkt sinnvoll verwendet wird. Alternativ kann man das Geld natürlich auch von einem der anderen Anbieter nehmen und es selbst direkt in sinnvolle Lade- und EE-Projekte stecken. Die erlösten und weitergegeben Beträge unterscheiden sich jeweils je nach Anbieter.

Ich freue mich sehr über einen regen Austausch zu diesen Themen, am liebsten über unsere LinkedIn-Gruppe oder unseren Discord-Server. Wir werden aber auch hier regelmäßig reinschauen und versuchen eure Fragen ...

<https://teslamag.de/news/extra-einnahme-elektroauto-fahrer-verkauf-thg-quote-kein-ablasshandel-41533>

[...]Der Gesetzgeber sieht vor, dass jede Quote, die von den privaten Haltern nicht angemeldet wird, von der Bundesregierung verkauft werden kann.

Somit kann man durch das Nicht-Registrieren seines Autos nicht „die Ölkonzerne schädigen“.

Wir setzen uns lieber dafür ein, dass dieses Geld direkt bei Teilnehmern der Elektromobilität ankommt.

Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Glaeserne_Gesetze/19_Lp/thg_quote/Entwurf/_thg_quote_refe_bf.pdf

„c) die erzeugten Treibhausgasminderungsmengen der energetischen Menge elektrischen Stroms, die nicht von Dritten der zuständigen Stelle mitgeteilt werden, zu versteigern und das erforderliche Verfahren zu regeln,“.

... und dann noch ...

<https://equota.de/loesungen-fuer/stadtwerke-und-energieversorgungsunternehmen/>

zB. E-Auto bis 300 Euro jährlich
oder 1 KG Wasserstoff bis 8 Euro. ... **WTF?**

Quotengenerierung für alle Energieträger

In Zukunft gibt es viele verschiedene Optionen der Quotengenerierung und damit auch der Erfüllung von Quoten-Verpflichtungen. eQuota hat ein tiefes Verständnis der Regulatorik, der betriebswirtschaftlichen Parameter und den Zugang zu Erzeugern von Quoten auf Basis aller unterschiedlichen Energieträger. Dadurch haben wir eine einzigartige Übersicht der Zusammenhänge im Markt für THG-Quoten und können auch Kunden mit einem diversifizierten Portfolio an Energieträgern unterstützen. [Mehr erfahren >](#)