

Stellungnahme zum  
Gesetzesentwurf zur Anpassung  
des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes an die Änderung  
der Richtlinie  
2003/87/EG (TEHG-Europarechtsanpassung 2024)



Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) setzt sich für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die individuelle Straßenmobilität und nachhaltige Entwicklung miteinander verbindet. Das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe ist ein wesentlicher Garant für die technische Sicherheit im Straßenverkehr in Deutschland. Umfangreiche Service- und Reparaturleistungen sind unser tägliches Handwerk und unerlässlich für den sicheren und umweltfreundlichen Betrieb von **70 Millionen** zugelassenen Kraftfahrzeugen und Anhängern. Mit ca. **470.000 Arbeitsplätzen** sind unsere nahezu **40.000 Betriebe** des Kfz- und Karosseriehandwerks ein entscheidender Wirtschaftsfaktor.

## Umsetzung

Die Novelle des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes sieht die nationale Umsetzung der von der Europäischen Union im Rahmen von „Fit for 55“ beschlossenen Änderung am europäischen Emissionshandel (EU-ETS) vor. Neben den neuen Regelungen für den Luft- und Seeverkehr im ETS I enthält der Entwurf auch Änderungen zum Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) und zum Übergang der Sektoren Verkehr und Gebäude in einen zweiten europäischen Emissionshandel (ETS II). Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) begrüßt die Bestrebungen der Bundesregierung, mit dem nun vorgelegten Entwurf zur Anpassung des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes an die Änderung der Richtlinie 2003/87/EG einen wesentlichen Beitrag zur Treibhausgasreduzierung in der Bundesrepublik zu leisten. Die darin enthaltenen Vorschläge sind jedoch nach einer ersten Einschätzung nicht weitgehend und detailliert genug, sodass man die Auswirkungen für insbesondere die Endverbraucher nicht absehen kann.

## BEHG-Einführung in ETS II ab 2028 und finanzielle Verbraucherentlastung

Das Kfz-Gewerbe befürwortet die von der Bundesregierung vorgesehene abweichende Frist zur Einreichung des Überwachungsplans gegenüber den Vorgaben der EU-Monitoring-Verordnung, um der Verzögerung im Gesetzgebungsverfahren auf nationaler Ebene gerecht zu werden. Dem zufolge soll der nationale Brennstoffemissionshandel nicht wie ursprünglich geplant 2027, sondern 2028 in den ETS II überführt werden. Noch ist generell fraglich, wie die für die Verbraucher anstehenden preislichen Belastungen abgefedert werden sollen. Selbst, wenn das ehrgeizige Ziel der Regierung bis zum Jahr 2030 15 Millionen BEV auf Deutschlands Straßen zu bringen erreicht werden sollte, wird die Bestandsflotte rund 35 Millionen Kraftfahrzeuge mit konventionellen Verbrennungsmotoren ausmachen. Die derzeitigen Kosten der CO<sub>2</sub>-Abgabe für einen Liter Dieselmotorkraftstoff liegen durch das BEHG bei 14,7 Cent brutto pro Liter und können durch ETS II schnell auf den doppelten Wert von rund 28,6 Cent brutto pro Liter ansteigen (bei einem Preis von 90 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>). Das würde die Kosten für die motorisierte individuelle Mobilität erheblich verteuern. Millionen Deutsche wären davon betroffen. Über 60% der Bevölkerung sind auf das Auto angewiesen, besonders in ländlichen Gebieten. Zwar sollen die Implikationen des EU-ETS 2 auf die privaten Haushalte über einen Sozialen Klimafonds und die Verwendung der nationalen Versteigerungseinnahmen für Klimaschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zum sozialen Ausgleich aktiv flankiert

werden, detaillierte Angabe zu diesen Flankierungen und der Umsetzung auf nationaler Ebene fehlen jedoch. Der ZDK fordert hier klare Maßnahmen zur Preisdämpfung, um für mehr Planungssicherheit bei den anstehenden Preisschwankungen bei der Überführung vom BEHG ins ETS II (dessen Preise sich anders als bei BEHG am Markt bilden) zu sorgen.

Der ZDK fordert angesichts des THG-Anstiegs auf mindestens 25 Prozent bis 2030 und die damit verbundene Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen eine hohe Bandbreite an erneuerbaren Kraftstoffen an Tankstellen. Darüber hinaus sollte jetzt schon die Energiesteuer auf CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe gesenkt werden, um einen Anreiz für die Verbraucher für erneuerbare Kraftstoffe zu schaffen und so gleichzeitig für regulative Gleichberechtigung aller alternativen Antriebsarten zu sorgen.

### **Einführung eines Grenzausgleichsmechanismus (CBAM)**

Zum Schutz vor Carbon Leakage, also der Verlagerung industrieller Produktion und damit verbundener Emissionen ins Ausland, führt die EU einen CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) ein. Dieser belegt energieintensive Importe mit demselben CO<sub>2</sub>-Preis wie in der EU. Im Gegenzug werden die bisherigen Schutzmaßnahmen, insbesondere die kostenlose Zuteilung, schrittweise beendet. Ab Oktober 2023 müssen Importeure die Emissionen ihrer CBAM-Produkte berichten. Ab 2026 sind Zertifikate zum Preis von EU-Berechtigungen für diese Emissionen erforderlich.

Das Vorhaben, die Verlagerung hiesiger industrieller Produktion ins Ausland einzudämmen unterstützt der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, damit der Wirtschaftsstandort Deutschland nicht weiter geschwächt wird. Für den ZDK ist allerdings fraglich, welche Kontrollmechanismen für die Einführung von CBAM greifen sollen, wie die Kontrolle künftig stattfinden soll und auf welche Ressourcen hierfür zugegriffen werden kann. Besonders, da eine künftige Erweiterung der von CBAM betroffenen Industrien in Aussicht steht und aktuell noch nicht absehbar ist, welche Auswirkungen die Einführung von CBAM auf den internationalen Handel haben wird.

### **Unnötigen Bürokratieaufwand bei Umsetzung vermeiden**

Auch 2024 wird die unternehmerische Handlungsfähigkeit durch aufwendige Planungs- und Genehmigungsverfahren beeinträchtigt. Dies verzögert ohnehin dringend benötigte Investitionen im Kfz-Gewerbe, das sich in Richtung Elektromobilität bzw. alternativer Antriebstechnologien wandelt. Zusätzlich erschwert die Bürokratie den Einsatz von Kapazitäten in Verkaufsräumen und Werkstätten, besonders in Zeiten extremer Personalknappheit. Die Belastungsgrenze der Unternehmen ist längst erreicht. Auch wenn Kfz-Werkstätten und Autohäuser bislang von der Anpassung des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes an die Änderung der Richtlinie 2003/87/EG

(TEHG-Europarechtsanpassung 2024) auf nationale Ebene nicht direkt betroffen sind, sollten künftig daraus resultierende Bürokratieaufwände vermieden werden. Beispielsweise wenn es um die Gestaltung der Antragsstellungen für die Ausschüttung des Klimasozialfonds u.a. geht.

Resümierend fordert der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe:

- Konkrete Maßnahmen zur Abfederung der steigenden CO<sub>2</sub>-Preise für die Verbraucher
- Genaue Ausgestaltung des Sozialen Klimafonds und dessen Ausschüttung
- Eine Senkung der Energiesteuer auf CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe
- Eine politische, regulative Gleichberechtigung aller Antriebsarten
- Spezifische Regelungen für die Umsetzung und die möglichen Auswirkungen von CBAM
- Weitere Bürokratieaufwände für die Verbraucher und das Gewerbe grundsätzlich vermeiden

## Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht in Bonn und über das Hauptstadtbüro in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Behörden, Politikern sowie Entscheidungsträgern wichtiger Verbände und Institutionen. Er ist Mitglied im Zentralverband des Deutschen Handwerks und vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein Büro in Brüssel und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland: 40.000 Betriebe des Kfz- und Karosseriehandwerks mit ca. 470.000 Beschäftigten. Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 90.000 Azubis aus und machen einen Umsatz von 185 Millionen Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der in Mobilität in Deutschland.

### Kontakt:

Annina Brinkmann  
Referentin für Nachhaltigkeit

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.  
Zentralverband (ZDK)  
Franz-Lohe-Straße 21  
53129 Bonn

Telefon: +49 (0) 228 9127 227  
E-Mail: [brinkmann@kfgewerbe.de](mailto:brinkmann@kfgewerbe.de)  
Internet: [www.kfgewerbe.de](http://www.kfgewerbe.de)

