

Stellungnahme zum Referentenentwurf des
Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare
Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)

Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen

Berlin, September 2024

I. Allgemein

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint etwa 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote. Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Als Automobilindustrie bekennen wir uns ausdrücklich zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Im Einklang mit den Zielen des europäischen Green Deals unterstützt die Automobilindustrie somit das Ziel, den Verkehr in Europa bis spätestens 2050 klimaneutral zu gestalten. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt. Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Der VDA bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme hinsichtlich der Verordnung zur Änderung der sechsunddreißigsten Verordnung zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und wird im Folgenden auf für den Verband und seine Mitgliedsunternehmen wesentliche Aspekte der geplanten Novellierung eingehen. Zur o.g. Thematik nimmt der VDA wie folgt Stellung:

II. Aussetzung der Übertragung über Übererfüllungen in der THG-Quote auf Folgejahre

Der VDA begrüßt ausdrücklich die Aussetzung der Möglichkeit, übererfüllte Mengen erneuerbarer Energieträger in der THG-Quote auf die Folgejahre zu übertragen. Die Möglichkeit zur Übertragung ist ein Hemmnis für erneuerbare Energieträger im Verkehrssektor, da die vorhandenen Ziele bereits mit Energiemengen aus dem Vorjahr erfüllt sind. Die im Referentenentwurf (S. 1) beschriebene Übererfüllung von 24 Prozent im Verpflichtungsjahr 2022 steht exemplarisch dafür.

Das Aussetzen der Übertragungen von THG-Quoten ist positiv zu bewerten, da sie den Anteil erneuerbarer Energieträger im Verkehrssektor insgesamt steigen lassen. Aus VDA-Sicht stellt sich jedoch die Frage, warum die Möglichkeit zur Übertragung von Übererfüllungen lediglich für die Verpflichtungsjahre 2024 und 2025 ausgesetzt wird, ab 2027 jedoch wieder möglich sein soll. Im Sinne des Klimaschutzes regt der VDA an, die Übertragungsmöglichkeit dauerhaft zu streichen, damit der reale Anteil erneuerbarer Energieträger dauerhaft und langfristig ansteigt. Darüber hinaus stellt die Aussetzung der Übertragungsmöglichkeit von THG-Quoten drei Monate vor Ende eines Verpflichtungsjahres einen erheblichen Eingriff in die Planungssicherheit beteiligter Akteure dar.

Bei einer sich abzeichnenden Übererfüllung der THG-Quote scheint es sinnvoller, nach einem festgelegten Mechanismus die THG-Quote nach oben dynamisch auszugestalten (analog § 11 36. BlmSchV i. V. m. § 37h Abs. 2 BlmSchG für den Einsatz von Ladestrom). Dem Argument, dass die tatsächliche Quotenerfüllung erst im Folgejahr veröffentlicht wird und eine Dynamisierung deshalb nicht darstellbar ist, kann durch den o. g. Verweis auf den Mechanismus der 36. BlmSchV und die Möglichkeit bei Ladestrom begegnet werden.

Darüber hinaus macht die 2023 novellierte EU-Lastenteilungsverordnung¹ (ESR) den EU-Mitgliedstaaten für nicht vom ETS erfasste Sektoren konkrete CO₂-Einsparungsvorgaben. Anhang I ESR schreibt vor, dass Deutschland seine CO₂-Emissionen im Verkehrssektor im Jahr 2030 um 50 Prozent im Vergleich zu 2005 senken muss. Werden die Ziele nicht eingehalten, müsste Deutschland Emissionszuweisungen bei anderen EU-Mitgliedstaaten erwerben, sofern diese vorhanden sind. Das dauerhafte Aussetzen der Übertragungsmöglichkeit und ein grundsätzlich höhere Ambitionsniveau bei der THG-Quote senken insofern auch die Risiken für den Bundeshaushalt. Der VDA regt deshalb eine THG-Quote von mindestens 35 Prozent im Jahr 2030 an.

In diesem Kontext stellt sich die grundsätzliche Frage nach einer ambitionierten und anreizsetzenden Ausgestaltung der THG-Quote. Der VDA hat in einem Positionspapier ([RED III \(vda.de\)](#)) Vorschläge für eine Anpassung der THG-Quote im Zuge der RED III-Umsetzung skizziert.

Die RED III sowie die Gesetze und Verordnungen der nationalen Umsetzung (v. a. BlmSchG, BlmSchV) adressieren den Hochlauf erneuerbarer Energieträger für den Verkehrssektor. Die Regulatorik unterscheidet dabei nicht zwischen Neu- und Bestandsfahrzeugen. Im Sinne des Klimaschutzgesetzes und der gesetzlich verankerten Netto-Treibhausgasneutralität 2045 müssen sämtliche Antriebsenergien im Verkehrssektor defossilisiert werden. Damit dies gelingt, müssen die Mengen erneuerbarer Energieträger jährlich steigen und Investitionsanreize aufrechterhalten werden. Die Übertragung von Übererfüllungen aus dem Vorjahr läuft diesem Ziel zuwider.

¹ Verordnung (EU) 2023/857

Ansprechpartner:

Andreas Rade

Geschäftsführer Bereich Politik & Gesellschaft

Götz Schneider

Abteilungsleiter Verkehr & Transport; Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

goetz.schneider@vda.de

Eric Woydte

Referent Klimapolitik, Wasserstoff, Kraftstoffe

eric.woydte@vda.de

Registrierter Interessenvertreter - R001243