

**15.10.2020**

---

## **Stellungnahme von EFET Deutschland zum Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote und Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote**

---

EFET Deutschland bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und möchte folgende Anmerkungen zum Referentenentwurf zur Umsetzung der RED II Art. 25 bis 28 machen:

### **1. Allgemeines**

Aus Sicht von EFET sind die beiden zur Konsultation stehenden Gesetze nicht dazu geeignet, langfristige Impulse für eine Reduzierung der Treibhausgasausstoßes im Verkehr zu setzen. Der in den Entwürfen genannte Zeithorizont ist der Zeitraum bis 2026, allenfalls also ein mittelfristiger Horizont. Die Fokussierung auf die Verwendung bestimmter Technologien erscheint demgegenüber als vorschnell und birgt die Gefahr, technologische Entwicklungssprünge durch eine vorzeitige Festlegung zu mindern oder zu unterdrücken.

Die Entwürfe sind gekennzeichnet von einer fehlenden Technologieoffenheit, da vor allem strombasierte erneuerbare Kraftstoffe in ausgewählten Bereichen im Fokus sind (z.B. Vorgabe im Flugverkehr). Andere Bereiche, in denen ein strombasierter Transport langfristig ebenfalls eine große Rolle spielen könnte (Schwerlastverkehr), werden überhaupt nicht berücksichtigt. EFET fordert deshalb eine Erweiterung auf alle Technologien auf Basis der CO<sub>2</sub>-Emissionen inkl. Vorketten. Ebenso sollte die Verwendung von Biokraftstoffen weiterhin ambitioniert unterstützt werden, um dem CO<sub>2</sub>-Preissignal eine möglichst breite Basis an preissetzenden Technologien zu bieten. An dieser Stelle möchten wir im Übrigen anmerken, dass eine Änderung des Begriffs „Biokraftstoff“ in „Erfüllungsoption“ aus Marktsicht begrüßt wird.

Kritisch sehen wir die nicht erfolgte Berücksichtigung des neu eingeführten Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG).

### **2. Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes**

EFET erkennt in dem Referentenentwurf ein nicht zu unterschätzendes Potenzial, den Strommarkt und perspektivisch auch dem Europäischen Emissionszertifikatehandel langfristig zu stören. Insbesondere die Vierfach-Anrechnung der Quote für E-Mobilität (§ 5 Abs. 1 Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen) ist ein solches Risiko. Dies unterbindet eine kosteneffiziente, marktbasierende Förderung der erfolgversprechendsten

Technologien und führt in Verbindung mit dem Handel von Emissionsberechtigungen auf der Basis von jährlichen Zielwerten zu Verwirrung.

Für weitere Fragen und Anregungen stehen wir gerne jederzeit zur Verfügung.

**EFET Deutschland**

Tel.: [REDACTED]  
[REDACTED]