

VDMA Stellungnahme

„Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote und Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“ sowie

„Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“

Angesichts des anspruchsvollen, aber notwendigen Ziels der Klimaneutralität setzt sich der VDMA für einen ambitionierten Markthochlauf für Wasserstoff und daraus abgeleiteten Produkten („Power-to-X“) in allen Verbrauchssektoren ein. Die EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie (REDII) ist aktuell das einzige Instrument, um einen Markthochlauf von strombasierten erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehr anzureizen.

Der Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt (BMU) zur Umsetzung der RED II ignoriert vollständig die Ziele Bundesregierung und der EU in Bezug auf die Nutzung von Wasserstoff und deren Folgeprodukte im Verkehr. Noch im Sommer wurde gemäß der Maßnahme 5 der Nationalen Wasserstoffstrategie das Folgende politisch verabredet: „Eine zeitnahe und ambitionierte Umsetzung der EU-Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) soll den Einsatz von grünem Wasserstoff bei der Kraftstoffherstellung und als Alternative zu konventionellen Kraftstoffen verankern“. Die Bundesregierung möchte so die klima- und industriepolitischen Potenziale nutzen, die sich aus dem Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft ergeben. Eine ambitionierte Umsetzung ist auch im nationalen Interesse, um ein kurzfristiges Nachsteuern für den Fall einer Erhöhung der THG-Reduktion bis 2030 zu vermeiden.

Der vorliegende Vorschlag des BMU soll die Umsetzung der EU-Vorgaben und zur Erreichung der EU-Ziele von Artikel 25 bis 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001 (Erneuerbare-Energien-Richtlinie, „RED II“) gewährleisten. Der Referentenentwurf des BMU ist aber genau das Gegenteil einer weitsichtigen und damit investitionssicheren regulatorischen Gestaltung. Er würgt vielmehr die Wasserstoffwirtschaft und Brennstoffzellen- und Elektrolyseindustrie, die durch die Nationale Wasserstoffstrategie (NWS) einen Schub bekommen sollte, schon von Beginn an ab. Die von der Bundesregierung ausgerufenen industriepolitischen Ziele werden konterkariert. So schlägt das BMU vor, den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor lediglich auf 14 Prozent zu erhöhen und bleibt damit genau auf dem von der EU festgeschriebenen Minimum. Dies entspricht eben nicht der politischen Vereinbarung aus der von der Bundesregierung verabschiedeten NWS (hier Maßnahme 5). Daraus ergibt sich kein Anreiz für die Defossilisierung von Kraftstoffen. Insbesondere der derzeitige Fahrzeugbestand kann ohne einen Hochlauf synthetischer Kraftstoffe keinen Beitrag zur

THG-Emissionsminderung leisten. Durch das Vorgehen des BMU rückt das Erreichen der Klimaziele im Verkehr in weite Ferne. Dies hat auch volkswirtschaftliche Folgen, denn im Rahmen der europäischen Lastenverteilung drohen Strafzahlungen, wenn die Klimaziele nicht erreicht werden.

Ebenfalls verhindert der Entwurf aufgrund des kurzen Planungshorizontes bis 2026 strategische Entscheidungen und Investitionen in innovative Technologien wie z.B. Elektrolyse - dafür fehlt eine entsprechende Planungssicherheit für Investoren und Unternehmen über 2026 hinaus. Schon jetzt ist vorhersehbar, dass zur Jahrzehntmitte massiv nachgesteuert werden muss. Dies wird dann allerdings zu kurzfristig sein, um den Verkehrssektor auf den Zielepfad zu bringen.

Insgesamt hält der VDMA ein derartiges Vorgehen in Bezug auf den Klimaschutz und einer nachhaltigen Wirtschafts- und Industriepolitik für nicht akzeptabel. Wir fordern das BMU deshalb auf, den vorliegenden Referentenentwurf zur nationalen Umsetzung der RED II grundlegend zu überarbeiten und die in Verbindung mit dem Referentenentwurf stehenden Verordnungen in einem neuen Konsultationsprozess den Verbänden zur Stellungnahme vorzulegen. Ebenso muss der Entwurf den industriellen Marktteilnehmern realistische Möglichkeiten eröffnen, die für die Erreichung der Klimaziele erforderlichen Investitionsentscheidungen rechtzeitig treffen zu können. Dieses betrifft insbesondere die frühzeitige Festlegung eines Fahrplans für die Treibhausgasreduzierungsziele durch den ambitionierten Einsatz von strombasierten erneuerbaren Kraftstoffen im Straßenverkehr sowie die technologieneutrale Einführung von Brennstoffzellen- und batterieelektrischen Fahrzeugen bis 2030. Die gesetzliche Regelung muss sicherstellen, dass dadurch für grünen Wasserstoff und deren Folgeprodukte, in all seinen möglichen Anwendungen im Verkehr, eine marktwirtschaftliche nachhaltige industrielle Nachfrage generiert wird. Nur so wird das BMU der Industrie ausreichende Optionen zur Erreichung der verpflichtenden Klimaziele im Verkehr zur Verfügung stellen.

Eine abschließende Stellungnahme ist zu diesem Zeitpunkt nicht möglich, da wesentliche Verordnungen, auf die sich der Referentenentwurf direkt und indirekt bezieht, nicht vorliegen. Nachfolgend möchten wir dennoch auf einige konkrete Punkte des Referentenentwurfs eingehen, die nach unserer Auffassung unbedingt angepasst und korrigiert werden müssen. Insgesamt empfehlen wir jedoch den Referentenentwurf vollständig, unter der Berücksichtigung aller möglichen Optionen zukunftsweisend neu zu verfassen. Dabei müssen neben den Klimazielen jedoch ebenso von der Wirtschaft erfüllbare Anforderungen Berücksichtigung finden.

Treibhausgasreduzierungsziel (zu § 37a Absatz 4 bb Satz 2 BImSchG sowie § 1 Absatz 2 38. BImSchV)

Die im Referentenentwurf vorgeschlagenen Treibhausgasreduzierungsziele (THG-Ziele) stehen nicht im Einklang mit den deutschen und europäischen aktuellen Klimazielen und den in der NWS angekündigten ambitionierteren nationalen Zielen. Das BMU dokumentiert vielmehr in seinem Entwurf zur Änderung der Verordnung unter Ziffer 2., dass bis 2030 gerade mal der von der EU vorgeschriebene Anteil erneuerbarer Energien von 14 Prozent erreicht werden soll. Anschließend wird jedoch eine überprüfbare und verpflichtende Regulierung für die Marktteilnehmer nicht eingeführt. Vielmehr erhofft man sich, dass durch Mehrfachanrechnungen das Ziel erreicht wird. Wir lehnen diese unzureichende konkrete und wenig ambitionierte Zielsetzung grundsätzlich ab.

Die Unternehmen sind darauf angewiesen, Investitionsentscheidungen für mindestens die nächsten 10 Jahre jetzt einzuleiten. Daher ist es erforderlich, dass das BMU bereits mit diesem Entwurf zur Umsetzung der RED II in nationales Recht einen verbindlichen Fahrplan bis mindestens 2030 vorgibt.

Der VDMA fordert das BMU daher auf, einen Fahrplan bis 2030 vorzulegen, der ein ambitioniertes Ziel zur Treibhausgasreduzierung durch erneuerbare Kraftstoffe von mindestens 20 % in § 37a Abs. 4bb Satz 2 BImSchG sowie in § 1 Abs. 2 38. BImSchV vorgibt.

Mehrfachanrechnung für BEV (zu § 5 Abs. 1 38. BImSchV) sowie für EE-Strom (zu § 1 Abs. 2 Ziffer 5 und 6 38. BImSchV)

Mit den Mehrfachanrechnungen sollen direktelektrische Lösungen in besonderem Maße angereizt werden, beispielsweise die Markteinführung von BEV und öffentlichen Ladesäulen unterstützt werden. Diese Mehrfachanrechnungen sind entgegen der Leitlinien der Bundesregierung nicht technologieneutral. Sie relativieren noch einmal mehr das geringe Ambitionsniveau bei der Erhöhung des Erneuerbaren-Energien-Anteils im Verkehr. Wenn für die Markteinführung von Technologien finanzielle Unterstützungen erforderlich sind, dann sollten diese transparent und technologieoffen, wie von der Bundesregierung immer wieder betont, zugeteilt werden.

Wir lehnen daher einseitige-technologische Mehrfachanrechnungen ab. Sollten jedoch weiterhin Mehrfachanrechnungen für direktelektrische Anwendungen, wie batterieelektrische Fahrzeuge sowie für die Nutzung erneuerbarer Elektrizität für die Nutzung in Schienenverkehr oder Luft- und Seeverkehr vorgesehen werden, ist - im Sinne der Technologieoffenheit – zwingend der gleiche Faktor für die indirekte Nutzung der Elektrizität in Brennstoffzellen-Fahrzeugen gesetzlich festzulegen.

Verweis auf die Verordnungsermächtigung in § 37d Absatz 2 Satz 1 Nr. 13 BImSchG

Im Gegensatz zum bevorzugten Strombezug zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb wird mit dem Referentenentwurf die Regelung für den Strombezug für die Produktion von Wasserstoff mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen zur Verwendung in nicht elektrischen Fahrzeugen auf zukünftige Regulierungen verschoben, ohne dabei weder eine verbindliche zeitliche Indikation noch eine Aussicht auf die zu erwartende Regelung zu benennen.

Faktisch wird damit, wie bereits dargestellt, jeglicher Investitionsanreiz konterkariert.

Der VDMA fordert das BMU nachdrücklich auf, einen verlässlichen regulatorischen wirtschaftlichen Anreiz für den Strombezug über das öffentliche Stromnetz zur Produktion von Wasserstoff und deren Folgeprodukte für deren Verwendung bei der konventionellen Kraftstoffproduktion oder der Beimischung von Folgeprodukten mit dem überarbeiteten Entwurf vorzulegen. Sofern dieses nach den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen der EU für nicht möglich erachtet wird, fordert der VDMA das BMU auf, eine entsprechende Übergangsregelung festzulegen.

Der VDMA, Verband Deutscher Maschinen und -anlagenbau, ist der größte europäische Industrieverband. Der VDMA vertritt die Interessen von mehr als 3000 Mitgliedsunternehmen aus nahezu allen Branchen der Investitionsgüterindustrie. Im VDMA sind die wesentlichen Player einer Power-to-X Wertschöpfungskette bereits organisiert: von der Erzeugung erneuerbarer Energie über die Anlagenbauer bis hin zu den Abnehmern künstlicher Kraftstoffe. Die Arbeitsgemeinschaft „Power-to-X for Applications“ (AG P2X4A) bindet alle weiteren wichtigen Stakeholder – wie zum Beispiel die Automobilindustrie und die Mineralölwirtschaft – ein und bietet dieser heterogenen Community eine übergreifende Plattform zur Zusammenarbeit. Weitere Informationen über den VDMA sind unter www.vdma.org abrufbar.

Ihre Ansprechpartner

██████████
Telefon ██████████
E-Mail ██████████

██████████
Telefon ██████████
E-Mail ██████████