

>STELLUNGNAHME

zum Referentenentwurf der Bundesregierung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminde- rungs-Quote

Berlin, 12.10.2020

Der Verband kommunaler Unternehmen (VKU) vertritt rund 1.500 Stadtwerke und kommunalwirtschaftliche Unternehmen in den Bereichen Energie, Wasser/Abwasser, Abfallwirtschaft sowie Telekommunikation. Mit mehr als 275.000 Beschäftigten wurden 2018 Umsatzerlöse von rund 119 Milliarden Euro erwirtschaftet und mehr als 12 Milliarden Euro investiert. Im Endkundensegment haben die VKU-Mitgliedsunternehmen große Marktanteile in zentralen Ver- und Entsorgungsbereichen: Strom 62 Prozent, Erdgas 67 Prozent, Trinkwasser 90 Prozent, Wärme 74 Prozent, Abwasser 44 Prozent. Sie entsorgen jeden Tag 31.500 Tonnen Abfall und tragen durch getrennte Sammlung entscheidend dazu bei, dass Deutschland mit 67 Prozent die höchste Recyclingquote in der Europäischen Union hat. Immer mehr kommunale Unternehmen engagieren sich im Breitbandausbau. 190 Unternehmen investieren pro Jahr über 450 Mio. EUR. Sie steigern jährlich ihre Investitionen um rund 30 Prozent. Beim Breitbandausbau setzen 93 Prozent der Unternehmen auf Glasfaser bis mindestens ins Gebäude.

Verband kommunaler Unternehmen e.V. · Invalidenstraße 91 · 10115 Berlin
Fon +49 30 58580-0 · Fax +49 30 58580-100 · info@vku.de · www.vku.de

Einleitung

Der VKU dankt für die Möglichkeit, zu dem vorgelegten Verordnungsentwurf Stellung nehmen zu können und begrüßt die damit vorgelegten Umsetzungsvorschläge zur Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (RED II).

Die kommunalen Unternehmen setzen in den im VKU vertretenen Sparten zunehmend auf erneuerbare Energien und auf die sinnvolle Verwertung des Energiegehalts von Abfall- und Reststoffen. Vor allem die kommunalen Energieversorger beteiligen sich auch an Aufbau und Betrieb öffentlich zugänglicher und nichtöffentlicher Ladepunkte für elektrisch betriebene Fahrzeuge und unterstützen die Kommunen und kommunalen Unternehmen, von der Abfallwirtschaft, über den ÖPNV bis hin zur Wasserversorgung, bei der Umstellung ihrer Flotten auf emissionsfreie Antriebe. Deshalb wollen wir zu einigen, für die Arbeit der kommunalen Unternehmen relevanten Regelungsvorschlägen im vorliegenden Verordnungsentwurf Stellung nehmen:

zu Artikel 1 Nr. 2 und 3 zu §§ 1, 2 der 38. BImSchV

Definition der Kategorie „wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe“ und Gleichstellung dieser Kraftstoffe sowie von Strom aus denselben Quellen mit den erneuerbaren Energien

Die RED II kennt den Begriff „wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe“, der dort in Art. 2 Nr. 35 definiert wird als

„flüssige und gasförmige Kraftstoffe, die aus flüssigen oder festen Abfallströmen nicht erneuerbaren Ursprungs, die für eine stoffliche Verwertung gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2008/98/EG nicht geeignet sind, hergestellt werden, sowie aus Gas aus der Abfallverarbeitung und Abgas nicht erneuerbaren Ursprungs, die zwangsläufig und unbeabsichtigt infolge der Produktionsprozesse in Industrieanlagen entstehen“.

Die RED II eröffnet in Art. 25 Abs. 1 Unterabsatz 3 Buchstabe b) die Möglichkeit der Anerkennung von „wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen“ in Bezug auf die Erfüllung des Mindestanteils der erneuerbaren Energien im Verkehrssektor.

Alle treibhausgasneutralen Energieträger, insbesondere unvermeidbare Abwärme, Energie aus Abfällen und deren Umwandlungsprodukte, sollten aufgrund ihres klimafreundlichen Charakters den erneuerbaren Energien gleichgestellt sein.

Die bei der thermischen Abfallbehandlung freiwerdende Wärme ist als solche sowohl unvermeidbare Abwärme als auch aus Abfällen stammend, da sie unvermeidbar bei der zwingend notwendigen Verbrennung der nicht hochwertig recycelbaren Abfälle entsteht. Um die Abfallentsorgung gleichzeitig so nachhaltig wie möglich zu gestalten, wird diese Abwärme zur Bereitstellung von Dampf, Wärme/Kälte oder Strom bis hin zur Sektorkopplung durch Wasserstoffproduktion genutzt (energetische Verwertung). Je nach Zusammensetzung der Abfälle ist diese Energie teils erneuerbar, bei Siedlungsabfällen zu 40 – 50 %, teils zumindest eben klimafreundlich.

Die Umsetzung und Anerkennung der Kategorie „wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe“ in das deutsche Recht fehlte bisher. Zudem muss Strom aus denselben kohlenstoffhaltigen Quellen mit diesen Kraftstoffen gleichgestellt werden. Zugleich bietet die Ermächtigung nach § 37d Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a) der Bundesregierung die Möglichkeit, „auch in Abweichung von § 37b Absatz 1 bis 6 Energieerzeugnisse als Biokraftstoffe zu bestimmen“.

Der VKU fordert deshalb, den Begriff „wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe“ aus Art. 2 Nr. 35 RED II in das deutsche Recht zu übernehmen, Strom aus denselben kohlenstoffhaltigen Quellen gleichermaßen aufzunehmen und diese „wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffe“ sowie diese Elektrizität bei der Berechnung der Treibhausgasminderungsquote im Verkehrssektor durchgehend den erneuerbaren Energien gleichzustellen, insbesondere auch in § 1 Absatz 2 Satz 2 Nr. 2 der 38. BImSchV aufzunehmen:

Änderung von § 1 Absatz 2 Satz 2 Nr. 2 der 38. BImSchV durch Änderung von Artikel 1 Nr. 2 der vorliegenden Verordnung:

2. § 1 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

... 2. Bei der Berechnung des Zählers wird zur Berechnung der Menge der im Verkehrssektor verbrauchten erneuerbaren Energie ... Elektrizität, **sowie wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen** sowie **Elektrizität aus der energetischen Verwertung von Abfallströmen nicht erneuerbaren Ursprungs gemäß § 6 KrWG** berücksichtigt. ...

Änderung von § 2 Abs. 5 Nr. 6 der 38. BImSchV durch Änderung von Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe c) und d) (neu) der vorliegenden Verordnung:

3. § 2 wird wie folgt geändert:

c) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„Wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe sind flüssige und gasförmige Kraftstoffe, die aus flüssigen oder festen Abfallströmen nicht erneuerbaren Ursprungs, die für eine stoffliche Verwertung gemäß § 6 des Kreislaufwirtschaftsge-

setzes nicht geeignet sind, hergestellt werden, sowie aus Gas aus der Abfallverarbeitung und Abgas nicht erneuerbaren Ursprungs, die zwangsläufig und unbeabsichtigt infolge der Produktionsprozesse in Industrieanlagen entstehen.“

d) Die Absätze 7 bis 9 werden aufgehoben.

zu Artikel 1 Nr. 4 – 6 zu den §§ 5 ff. der 38. BImSchV

Wir begrüßen die verbesserten Anrechnungsmöglichkeiten für Strom zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb. Als besonders wichtig erachten wir die vorgesehene Berücksichtigung auch anderer Fahrzeugklassen für die Ermittlung des Stromverbrauchs an nichtöffentlichen Ladepunkten, wie sie in Nr. 6 Buchstabe b angelegt ist.

Der Verordnungsbegründung ist zu entnehmen, dass die Regelung auch anderen Fahrzeugklassen, insbesondere schweren Nutzfahrzeugen gerecht werden soll, was die bestehende Regelung mit dem alleinigen Fokus auf die Jahresverbräuche von PKW noch nicht leistet. Das Bundesumweltministerium beabsichtige vor dem Hintergrund, für bestimmte Arten von Fahrzeugen weitere spezifische Schätzwerte zu verkünden.

Wir möchten darauf hinweisen, dass sich im kommunalen Kontext die Fahrleistungen einzelner Fahrzeuge innerhalb einer bestimmten Fahrzeugklasse stark unterscheiden können. So kommen Fahrzeuge mit langen Umläufen im ländlichen Raum beispielsweise auf höhere Jahresfahrleistungen als gleichartige Fahrzeuge im Stadtverkehr. Die Spreizungen können so groß sein, dass ein Schätzwert im Einzelfall deutlich zu gering oder deutlich zu hoch ausfallen könnte. Das Resultat wäre eine Übervorteilung oder Besserstellung eines Unternehmens gegenüber einem anderen, dessen Stromversorgungskunden gleichartige Fahrzeuge unter anderen Bedingungen betreiben. Sollte der Ansatz der **Ermittlung fahrzeuggruppenspezifischer Schätzwerte** verfolgt werden, muss deren Ermittlung sehr **sorgfältig** und unter Berücksichtigung der genannten Umstände erfolgen.

Als **Alternative** bietet sich an, für gewerblich genutzte Fahrzeuge oder Fahrzeuge, die von Körperschaften des öffentlichen Rechts genutzt werden und die an nichtöffentlichen Ladepunkten geladen werden, auf **gemessene Verbräuche** zurückzugreifen. Im Fall der öffentlich zugänglichen Ladepunkte wird das bereits so gehandhabt. Dies ist möglich, da für innerbetriebliche und steuerrechtliche Abrechnungszwecke ohnehin in den meisten Fällen die realen Verbräuche gemessen werden und die Datensätze damit vorhanden sind. Wir regen an, diese Möglichkeit zu prüfen und gegen den Aufwand der Ermittlung sachgerechter Schätzwerte abzuwägen.