

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT 38436 WOLFSBURG DEUTSCHLAND

Stellungnahme der Volkswagen AG zum Referentenentwurf „Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote und Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“

IHRE ZEICHEN
IHRE NACHRICHT
UNSERE ZEICHEN
DURCHWAHL
TELEFAX
E-MAIL

DATUM

Mit dem vorliegenden Referentenentwurf folgt das Bundesumweltministerium beim verpflichtenden Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors der EU-Vorgabe von 14% für 2030. Es wird im Rahmen der anstehenden nationalen Umsetzung nicht beabsichtigt, die Quote für 2030 bereits jetzt signifikant zu erhöhen. Aus Sicht des Volkswagen Konzerns stellt der Gesetzentwurf des BMU insgesamt einen vernünftigen Schritt zur Umsetzung europäischer Vorgaben in nationales Recht dar, mit dem spätere Anpassungen nicht ausgeschlossen werden.

So ist im Entwurf des BMU vorgesehen, im Jahr 2026 eine Prüfung vorzunehmen, ob für das Jahr 2030 ambitioniertere und zugleich realisierbare Vorgaben erforderlich werden könnten. Damit schlägt das BMU im vorliegenden Entwurf eine grundsätzlich pragmatische Lösung vor. Allerdings sollte überlegt werden, die vorgesehene Prüfung bereits zum Ende der nächsten Legislaturperiode 2025 vorzusehen, um Anpassungen noch vor der Bundestagswahl 2025 vornehmen zu können.

Auch weitere Aspekte des Gesetzentwurfs sind durchaus positiv zu würdigen: Zur Förderung von strombasierten Kraftstoffen und zur Umsetzung der Vorgaben aus der RED II wird die Anrechnung von ausschließlich mit erneuerbaren Energien hergestellten flüssigen Kraftstoffen und Wasserstoff (sogenannter „grüner Wasserstoff“) sowohl im Straßenverkehr als auch zur Produktion konventioneller Kraftstoffe prinzipiell ermöglicht. Allerdings werden die sogenannten Potenziale dieser Alternativen beim flüssigen Kraftstoff im allgemeinen massiv überschätzt. Mit der batterieelektrischen Mobilität steht für den PKW-Bereich und für die weit überwiegenden Nutzungsanforderungen auch bei LKW schon jetzt eine wirksame, effiziente, kostengünstige Technologie zur Verfügung, um die Klimaziele der Zukunft zu erreichen. Die Herstellung synthetischer Kraftstoffe aus überschüssigen erneuerbaren Energien ist aufwändig, kostenintensiv, wenig klimateffizient und mit geringem Wirkungsgrad. Für unsinnig hält der Volkswagen Konzern Überlegungen, sogenannten „grünen Wasserstoff“, der viel zu kostbar ist, in Fahrzeugen zur Aufrechterhaltung der individuellen Mobilität einzusetzen. „Grüner Wasserstoff“ wird dringend benötigt zur Dekarbonisierung industrieller Prozesse zum Beispiel bei Stahl, Chemie oder Zement. Und synthetische Kraftstoffe werden im nächsten Jahrzehnt im Flug- und Schiffsverkehr eine unverzichtbare Rolle spielen, denn auch diese Bereiche werden sich allenfalls partiell elektrifizieren lassen. Vor diesem Hintergrund setzt der BMU-Entwurf zur nationalen Umsetzung von REDII genau die richtigen Akzente, denn absolute Priorität muss der konsequente

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT
38436 WOLFSBURG
DEUTSCHLAND
TELEFON +49 5361 9-0
TELEFAX +49 5361 9-28282
VW@VOLKSWAGEN.DE

VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATS:
HANS DIETER PÖTSCH

VORSTAND:
HERBERT DIESS –
VORSITZENDER

OLIVER BLUME
MARKUS DUESMANN
GUNNAR KILIAN
HILTRUD D. WERNER
FRANK WITTER

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT
SITZ: WOLFSBURG
AMTSGERICHT BRAUNSCHWEIG
HRB 100484

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Seite 2

Hochlauf der Elektromobilität haben, ohne die alle Klimaziele im Verkehrssektor nicht erreicht werden können.

Erfreuliche Ansätze enthält der BMU-Entwurf auch zum Thema Biokraftstoffe, die ganz oder teilweise aus tierischen Fetten hergestellt wurden und bislang nicht auf die Verpflichtung zur Treibhausgasreduzierung bei Otto- und Dieselmotoren anrechenbar gewesen sind. Ihr Einsatz im Verkehr wird jetzt gefördert. Tierische Fette werden bereits seit einigen Jahren zu Biokraftstoffen verarbeitet und in anderen Mitgliedsstaaten eingesetzt. Ihrem Einsatz in Deutschland zur Treibhausgasreduzierung im Verkehr stehen nun keine sachlichen Gründe mehr entgegen. Auch das ist ein positives Element in der nationalen Umsetzung. Im weiteren Gesetzgebungsverfahren sollte geprüft werden, ob die Möglichkeiten und Potenziale bei fortschrittlichen Biokraftstoffen mit Blick auf künftige Beimischungsquoten bereits ausgeschöpft oder noch gesteigert werden können.

Unsere insgesamt positive Bewertung des BMU-Entwurfs resultiert aber noch aus einem anderen Schwerpunkt:

Der Entwurf ist ein wertvoller Beitrag zur Förderung des Markthochlaufs der Elektromobilität in Deutschland. Dieser kann nur erfolgreich sein, wenn der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Batteriefahrzeuge Schritt halten kann mit den signifikant steigenden Zulassungszahlen. Deshalb ist es umso wichtiger den klaren Fokus auf Elektromobilität, nicht durch die Anrechenbarkeit weiterer – derzeit nicht marktfähiger – Alternativen zu verwässern. Insbesondere die vierfache Wertung von Ladestrom ist somit essentiell. Um eine Wirksamkeit des THG-Minderungsmechanismus und die gewünschte Regelungswirkung sicherzustellen, empfehlen wir folgende Änderungen:

1. Der Entwurf sollte bei der THG Minderung im Kraftstoffbereich ambitionierter ausgestaltet werden. Eine Erhöhung der prozentualen Treibhausgasreduzierung (§37a) auf 30% bis 2030 ist als Mindestziel anzusehen, trotz eingeschränkter Erfüllungsoptionen. Dieses Ziel muss über eine lineare Steigerung ab 2022 umgesetzt werden. Ein funktionierendes Marktsystem kann nur mit einem ambitionierten Reduktionsziel zu einer angemessenen Nachfrage führen.
2. Bezüglich der Rolle Dritter im Sinne des §37a BImSchG sollte ein vereinfachtes Verfahren favorisiert werden, da nicht davon auszugehen ist, dass der Privatkunde als Betreiber (Eigentümer) eines Ladepunkts alle Rechten und Pflichten eines Quotenberechtigten ausüben wird. Darüber hinaus besteht die Gefahr einer Doppel- bzw. Mehrfachvermarktung der Quoten bei Haushaltskunden: Dem Privatkunden ist nicht bewusst, dass er beim Kauf eines E-Autos – sogar ohne Kauf einer Wallbox – zum Dritten gem. 37a BImSchG wird. Folglich ist ihm auch nicht zuzumuten, entsprechende Sorgfaltspflichten wahrzunehmen, wie etwa die Erfüllung seiner Pflichten aus der Quotenübertra-

gung. Gleichzeitig kann nicht vorausgesetzt werden, dass er umfassend die rechtlichen Implikationen versteht. Daraus folgt die Gefahr der Doppelvermarktung, da eine Prüfung der Rechtmäßigkeit der Quotenabtretung von Privatkunden an Pooling-Anbieter nur ex post geprüft werden kann. Bei Privatkunden mit nicht-öffentlichen Ladepunkten muss die Doppelvermarktung durch Privatkunden ausgeschlossen werden. Beim nicht-öffentlichen Laden im privaten Bereich sollte lediglich ein Akteur Quotenberechtigter (Dritter im Sinne §37a BImSchG) sein.

3. Im Entwurf werden für eine Reihe an Erfüllungsoptionen höhere Anforderungen (Beispiel §13 BImSchG) ab 2022 gesetzt, um das System noch nachhaltiger auszugestalten. Das ist zu begrüßen. Problematisch ist jedoch die Übertragungsoption von 2021 in das Jahr 2022 (§ 37a Absatz 6). Somit wird die Verschärfung der Nachhaltigkeitskriterien deutlich entkräftet. Wir erwarten daraufhin ein hohes Angebot von THG-Minderungsquoten in 2022. In der Folge werden die Preise für THG-Minderungsquoten deutlich sinken, was auch zu einer Verschiebung in die Folgejahre bis 2025 führen wird. Der Quotenpreis wird mit der Übertragungsoption spürbar entwertet, was die notwendigen Investitionen durch Marktakteure verhindern wird. Es sollte daher keine Übertragungsmöglichkeit von Quoten aus dem Jahr 2021 nach 2022 geben.
4. Die Möglichkeit der Versteigerung gem. §37d Absatz 2 Nummer 11 c von nicht eingereichten THG-Minderungsquoten aus der Elektromobilität ist ein Markteingriff, der die Marktteilnahme von kleinen und mittelgroßen Unternehmen sowie Privatkunden, die über Poolingdienstleister am Mechanismus teilhaben, beeinträchtigt. Mit der Versteigerung wird dem Markt ein Angebot kommuniziert, welches mit dem weiteren Anstieg der Elektromobilität preisreduzierend wirkt und somit den Investitionsanreiz schwächt. Ebenfalls werden mit dieser Regelung die Erlösströme vom Investor zur Bundesregierung (zuständige Stelle gem. §37d Absatz 2 Nummer 11 c) umgeleitet und dem Mechanismus entzogen. §37d Absatz 2 Nummer 11 c sollte gestrichen werden.
5. Das Marktumfeld um die Treibhausgasminderungsquote ist komplex und kann zukünftig auch durch externe Effekte stark beeinflusst werden. Zur Sicherung des Bestehens und der Wirksamkeit des Treibhausminderungsmechanismus empfehlen wir die Aufnahme eines Mindestpreises für die Erfüllungsoptionen in Höhe von 300 €/t.