

XX. Verordnung zur Änderung der sechsendreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. dankt für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum Referentenentwurf der Bundesregierung der Verordnung zur Änderung der sechsendreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Bearbeitungsstand 21.02.2024) und nimmt wie folgt Stellung:

Der vorgelegte Referentenentwurf aus dem BMUV macht Vorschläge zur veränderten Anrechnung von raffinerievorgelagerten Emissionsminderungen ("Upstream-Emissions-Reductions", UER) auf die THG-Quote. UER-Quoten sind derzeit bis max. 1,2 % (Quotendeckel) auf die THG-Quote eines Inverkehrbringers anrechenbar. Weiterhin regelt der Referentenentwurf die sich aus § 37h BImSchG ergebene Anhebung der THG-Quote aufgrund des steigenden Anteils von Fahrstrom in der THG-Quote.

Der ADAC vertritt in dem Thema zum einen als anerkannte Verbraucherschutzorganisation die Sichtweise seiner Mitglieder, welche über die THG-Quote zu einem effektiven Klimaschutz im Verkehrssektor beitragen können. Zum anderen ist der ADAC für Mitglieder und andere Quoteninhaber Marktakteur als Mittler von (pauschalierten) THG-Quoten im Bereich Elektromobilität tätig.

Der ADAC begrüßt die Steigerung der Anreize zur THG-Minderung, die sich aus Artikel 1 des Referentenentwurfs mit der geplanten Anhebung der THG-Quote um jeweils 0,1 % ab dem Jahr 2024ff ergeben. Sie stellt die aufgrund des hohen Anteils von Fahrstrom innerhalb der Quote durch einen hohen Anteil erneuerbaren Stroms 2022 nötig gewordene Nachjustierung der THG-Quote gemäß §37h BImSchG dar. Die Anhebung im Vergleich zur geltenden Quote (2024: 9,25 %) ist allerdings viel zu gering, denn sie berücksichtigt nicht die durch Marktverzerrungen aufgelaufenen Überhänge im Quotenmarkt. So bleibt auch in den nächsten Jahren zu wenig Raum für (korrekt zertifizierte) nachhaltige Biokraftstoffe, welche einen nachweislichen Beitrag zur Verminderung des CO₂-Fußabdrucks der an den Zapfsäulen vertriebenen Kraftstoffe leisten.

Der ADAC beurteilt das in Artikel 2 (Nummern 3, 4 und 6b) des Referentenentwurfs skizzierte Auslaufen der Erfüllungsoption UER zum Ende des laufenden Jahres positiv. Angesichts der in den vergangenen Monaten zugenommenen Zweifel an der Ordnungsmäßigkeit einzelner UER-Projekte außerhalb der EU sowie der Zuverlässigkeit der Zertifizierungsmechanismen insgesamt ist dies ein wichtiger Schritt, um das Vertrauen in die THG-Quote als Klimaschutzinstrument wieder zu stärken.

In der Rolle als einer der deutschlandweit größten Mittler von (pauschalieren) THG-Quoten im Bereich Elektromobilität nimmt der ADAC auch eine marktliche Perspektive ein. Der seit Mitte 2023 eingesetzte drastische Rückgang der Quotenpreise ist nach Einschätzungen aus Branchenkreisen maßgeblich auf teils nur unzureichend nachvollziehbare Quotenzertifikate verschiedener THG-Erfüllungsoptionen zurückzuführen, aus denen sich durch eine bereits existierende und weiter aufbauende massive überjährige Vorratsbildung an THG-Quoten bei den Quotenverpflichteten auch in der Zukunft mehrjährig noch erhebliche Marktpreisverzerrungen ergeben. Die mittelbare Förderwirkung, die von (realistischen) Quotenpreisen (bspw. im Jahr 2022) für die Elektromobilität ausging, hat damit ihre Wirkung größtenteils verloren. Hinsichtlich planbarer und verlässlicher Anreizstrukturen ist die Verringerung der THG-Prämien innerhalb von zwei Jahren um mehr als zwei Drittel für die Verbraucher und alle beteiligten Marktakteure unbefriedigend. Nachdem nun schon die Neufahrzeugförderung für BEV-Pkw eingestellt wurde, rückt der THG-Bonus für E-Fahrzeuginteressierte als verbleibendes Förderinstrument in den Vordergrund.

Die im Referentenentwurf in Artikel 2 vorgelegten Änderungen im Vollzug der Anmeldung und in der Anrechnung von UER sieht der ADAC daher nicht als ausreichend an. Wesentliche Elemente der Überwachung des UER-Marktes (bspw. Vor-Ort-Inspektionen), die der Referentenentwurf vorschlägt, sind schon bisher in der geltenden UER-Verordnung zu finden. Vielmehr müssen aus Sicht des ADAC die Ermessensspielräume der am Vollzug beteiligten deutschen Behörden verändert werden. Die Vorlage von Verdachtsfällen einzelner UER-Projekte hinsichtlich der Ordnungsmäßigkeit der Anrechnung auf die THG-Quote muss eine verpflichtende Prüfung dieser Projekte durch die deutschen Behörden auslösen. Die Prüfung hat den gleichen Anforderungen zu genügen, die auch für Projekte in der EU und Deutschland gelten (bspw. Vor-Ort-Prüfungen). Können die Prüfungen im erforderlichen Umfang nicht durchgeführt werden oder fehlen hinreichende Belege für die Nachhaltigkeit, muss dies zudem eine Streichung der Nachhaltigkeitszertifikate in der behördlichen Datenbank „Nabisy“ – auch rückwirkend - zur Folge haben.

Auch wenn durch den vorgelegten Referentenentwurf die Anrechnung von UER-Quoten auf das laufende Verpflichtungsjahr beschränkt ist und durch den Quotendeckel insgesamt nur einen kleinen Anteil am Quotengeschäft darstellt, so können die für diese Erfüllungsoption geforderten Verbesserungen in der Zertifizierung als Blaupause für alle übrigen Erfüllungsoptionen dienen. Dies betrifft die genannten Vor-Ort-Prüfungen durch deutsche Behörden im Rahmen von sogenannten „Witness Audits“, die Abschaffung des „Vertrauensschutzes“ (§ 17 Biokraft-NachV) wie auch die konsequentere Löschung nicht hinreichend validierter Quoten (via PoS in Nabisy).

Nur durch ein verbessertes Zertifizierungs- und Überprüfungsregime aller Erfüllungsoptionen innerhalb der THG-Quote können die entstandenen Zweifel an der Belastbarkeit von Zertifikaten und damit an der Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen ausgeräumt werden. Es ist notwendig, nachhaltig erzeugte Biokraftstoffe für den Klimaschutz im Verkehrssektor zu nutzen, denn auf diese kann angesichts ambitionierter Vorgaben des Klimaschutzgesetzes nicht verzichtet werden.

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: [REDACTED]