

Stellungnahme zum Referentenentwurf des
Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare
Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)

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

Berlin, März 2024

I. Allgemein

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint etwa 650 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote. Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Als Automobilindustrie bekennen wir uns ausdrücklich zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens. Im Einklang mit den Zielen des europäischen Green Deals unterstützt die Automobilindustrie somit das Ziel, den Verkehr in Europa bis spätestens 2050 klimaneutral zu gestalten. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt. Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Der VDA bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme hinsichtlich der Verordnung zur Änderung der sechsendreißigsten Verordnung zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und wird im Folgenden auf für den Verband und seine Mitgliedsunternehmen wesentliche Aspekte der geplanten Novellierung eingehen. Zur o.g. Thematik nimmt der VDA wie folgt Stellung:

II. Abschaffung UER als Anrechnungsoption auf die THG-Quote

Der VDA ist von den Anrechnungsoptionen von UER nicht betroffen. Doch die Einführung 2018 mit Anrechnungsperspektive bis 2026 und die vorgezogene Abschaffung der Anrechnungsmöglichkeit ab 2025 spiegeln die Dynamik von Quoten und Vorgaben in der Regulatorik insgesamt wider. Diese Dynamik aus wiederkehrenden Anpassungen und Veränderungen bei Quoten und Vorgaben ist ein wesentliches Investitionshemmnis, da Stakeholdern eine Planungsperspektive fehlt. Der Gesetzgeber sollte deshalb langfristige Zielpfade vorgeben, um Investitionen in bestimmte Technologien anzureizen.

III. Anhebung der THG-Quote um 0,1 Prozent p.a. ab 2024

Der VDA begrüßt grundsätzlich die geplante Anhebung der THG-Quote durch den neu eingefügten § 11. Dies ist ein wichtiges Signal für den Klimaschutz und setzt zusätzliche Investitionsanreize in klimafreundliche Antriebsenergien für den Verkehrssektor.

Der Gesetzgeber hätte jedoch im Rahmen des § 37h Abs. 2 BImSchG einen größeren Spielraum zur Anhebung der THG-Quote. Dort wird folgende Vorgabe gemacht:

„Die Erhöhung hat der halben bis eineinhalbfachen Treibhausgasminderung durch die Menge [Anm.: der THG-Minderung] an elektrischem Strom, die die Menge nach Satz 1 übersteigt, gegenüber der Summe der Referenzwerte aller Verpflichteten zu entsprechen.“ (§ 37h Abs. 2 BImSchG)“

Demzufolge wäre bei vollständiger Ausreizung der gesetzlichen Möglichkeiten eine Anhebung der THG-Quote um 0,15 Prozent (0,1 Prozent THG-Minderung durch übersteigende Strommenge * 1,5 maximal möglicher Multiplikator gem. § 37h Abs. 2 BImSchG = 0,15 Prozent anstieg THG-Quote) möglich. **Der VDA regt an, diesen gesetzlichen Spielraum zu nutzen und die THG-Quote um 0,15 Prozent p.a. zu erhöhen.**

Unabhängig von der Anhebung der THG-Quote über die 36. BImSchV regt der VDA an, die THG-Quote im Zuge der RED III-Umsetzung in nationales Recht substanziell zu erhöhen – der VDA setzt sich für eine THG-Quote von mindestens 30 Prozent im Jahr 2030 ein.

IV. Bessere Nachverfolgbarkeit von Zahlen gewährleisten

Die Berechnungen auf Grundlage der Gesetzesbegründung (S. 41 RefE) ergeben eine Übererfüllung der THG-Quote für 2022 von 0,09 Prozent. Um auf die geplante THG-Reduktion von 0,1 Prozent zu kommen, wurden die berechneten 0,09 Prozent aufgerundet. Im Sinne einer besseren Nachvollziehbarkeit empfiehlt der VDA zukünftig eine Erläuterung derartiger Rechenschritte in einem kurzen Halbsatz.

Ansprechpartner:

[REDACTED]

Geschäftsführer Bereich Politik & Gesellschaft

[REDACTED]

Abteilungsleiter Verkehr & Transport; Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

[REDACTED]

[REDACTED]

Referent Klimapolitik, Wasserstoff, Kraftstoffe

[REDACTED]

Registrierter Interessenvertreter - R001243