

Positionspapier

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen

Stellungnahme zum Referentenentwurf für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen (Änderung der 38. BImSchV)



Der VDIK

Der Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) vertritt seit 1952 die Interessen der internationalen Pkw- und Nutzfahrzeughersteller in Deutschland. Dazu gehören 40 Marken aus 13 verschiedenen Ländern. Sie verkaufen hierzulande jährlich über 1 Million Pkw. Das ist ein Marktanteil von rund 40 Prozent. Außerdem setzen die VDIK-Mitglieder rund 100.000 Nutzfahrzeuge ab.

Die internationalen Hersteller sind in Deutschland schon seit Jahrzehnten ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Sie arbeiten mit rund 11.000 Händler- und Servicestützpunkten zusammen. Dort und in ihren deutschen Vertriebszentralen beschäftigen sie über 100.000 Mitarbeiter. Die VDIK-Mitglieder investieren in Infrastruktur und errichten europäische Logistik-, Schulungs- und Entwicklungszentren. Die VDIK-Mitglieder haben frühzeitig Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf den Markt gebracht. Elektroautos sind heute für Kunden in Deutschland, auch dank des breiten Angebots der internationalen Marken, in großer Vielfalt verfügbar.

Einführung

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMU) hat am 30. März 2023 den Referentenentwurf für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen (Änderung der 38. BImSchV) vorgelegt. Die Verordnung dient der Umsetzung eines Teils der Maßnahme 21 des Masterplans Ladeinfrastruktur II, der im Oktober 2022 von der Bundesregierung beschlossen wurde. Weiterhin erfolgen Anpassungen zur Verbesserung des Vollzugs.

Stellungnahme des VDIK

Der VDIK begrüßt ausdrücklich das Ziel des BMU zum Hürdenabbau, damit Strom, der nachweislich direkt aus Wind- und PV-Anlagen für öffentliche Ladepunkte bezogen und in Elektrofahrzeugen genutzt wird, angerechnet werden kann. Neben dem Anreiz zur zusätzlichen, erneuerbaren Stromproduktion für die Elektromobilität wird auch die Akzeptanz der Nutzerinnen und Nutzer der Elektromobilität erhöht. Um jedoch alle Potentiale der Elektromobilität zu nutzen ist es notwendig auch bereits auf dem Markt und in Entwicklung befindliche Technologien einzubeziehen. Nur so kann das Potential der neuen Technologien, die nachweislich zu einer besseren Klimabilanz im Verkehr sorgen, genutzt werden.

Zu Artikel 1, Nummer 2, Buchstabe a (§ 5 neuer Absatz 2)

Gegen die Einordnung aus systematischen Gesichtspunkten des bisherigen § 7 Absatz 5 (Anrechnung in anderen Fällen) in § 5 ist nichts einzuwenden. Allerdings weisen wir daraufhin, dass die derzeitigen Ausführungen in diesem Paragraphen einer Technologieneutralität und einer optimalen Nutzung aller Potentiale für den Klimaschutz durch die Elektromobilität entgegenstehen. Batterien von Elektrofahrzeugen können in vielfältiger Art und Weise aufgeladen werden. Neue Technologien, wie das induktive Laden, z.B. über eine gewisse Strecke, mobile Ladestationen oder auch

Batteriewechselstationen werden jedoch benachteiligt, da sie zwar ebenfalls zu der Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen beitragen, aber nicht angerechnet werden können. Die Teilnahme am Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten ist nach den Vorgaben bestimmten Ladepunkten gemäß §2 LSV vorbehalten, wenngleich alternative Ladelösungen durch die Teilnahme am THG- Quotenhandel ebenfalls zum Erreichen der Ziele der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 beitragen.

Vor diesem Hintergrund ermuntern wir den Gesetzgeber, bei der Weiterentwicklung des Systems der Anrechnung von Strom für Elektrofahrzeuge innerhalb der THG-Quote den Beitrag von alternativen Ladelösungen zur Treibhausgasminde rung in jeglicher Hinsicht anzuerkennen und zur Teilnahme am Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten zu berechtigen. In anderen europäischen Mitgliedsstaaten wird durch eine technologieoffene Umsetzung der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (EU) 2018 /2001 das enorme Potential von alternativen Ladelösungen zur Erfüllung der Verpflichtungen zur Minderung der Treibhausgasemissionen bereits genutzt. Beispielsweise wird im Rahmen des niederländischen HBE-Systems die Anrechnung von Strom für Elektrofahrzeuge nicht auf bestimmte Ladepunkte begrenzt, so dass auch Strom, der auch mit alternativen Technologien zum Laden von Batterien für Elektrofahrzeuge genutzt wird, wie z.B. Batteriewechselstationen, angerechnet werden kann.

Zu Artikel 1, Nummer 4, Buchstabe a (§ 7 Absatz 1)

Lt. §7 Absatz 1 sollen zukünftig nur die Fahrzeugklassen in den Quotenhandel einbezogen werden, für die ein eigener Schätzwert bekanntgegeben wurde. Für schwere Nutzfahrzeuge ist allerdings kein Schätzwert vorgesehen. Dies erstaunt, da im Masterplan Ladeinfrastruktur II unter Punkt 21 die Anrechnung von Fahrstrom im Treibhausgas-Quotenhandel wie folgt vorgesehen ist:

„BMUV ermöglicht bis Q1/2023 die angemessene Berücksichtigung von schweren Nutzfahrzeugen durch die Veröffentlichung weiterer Schätzwerte i. S. d. § 7 der 38. BImSchV7.“

Der Markthochlauf batterieelektrischer schwerer Nfz ist eine Grundlage für das Erreichen der Klimaziele der Bundesregierung. Umso unverständlicher ist die Nichtbeachtung der Forderung aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur II und daraus resultierend die weitere Verzögerung zur Förderung eines nachhaltigeren Schwerlastverkehrs. Zur Förderung des Absatzes batterieelektrischer schwerer Nfz ist die Einbeziehung in den Quotenhandel von großer Bedeutung. Der VDIK sowie seine Mitglieder sind gerne bereit, Ideen und Vorschläge zur Festlegung geeigneter Schätzwerte mit dem BMUV zu diskutieren.

Auch für-Leichtfahrzeuge der Klasse L3e gibt es derzeit keinen Schätzwert und sollen damit zukünftig aus dem Quotenhandel fallen. Nach unserer Schätzung haben Fahrzeuge dieser Klasse einen Stromverbrauch von etwa knapp der Hälfte eines Pkw und sollten daher Berücksichtigung finden. Zur Förderung einer stärker elektrifizierten urbanen Mobilität würde eine finanzielle Unterstützung

zum Betrieb der Fahrzeuge einen nicht unwesentlichen Anteil leisten. Für diese Fahrzeuge sollte daher ein eigener Schätzwert ermittelt werden.

Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.

Berlin im April 2023

Ansprechpartner:

██████████, Referent Technik/Aftersales/Umwelt

██████████, Referatsleiter Wirtschaft/Statistik/Marketing/Messen

██████████, Leiter Repräsentanz Berlin