



Ausschussdrucksache 20(16)343-A

(02.12.2024)

Stellungnahme

Martin Schmitz

(VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)

Öffentliche Anhörung

zum

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Möglichen Betrug mit gefälschten Klima-Zertifikaten lückenlos
aufklären –**

Zu Unrecht ausgestellte Zertifikate aberkennen

BT-Drucksache 20/13223

am 4. Dezember 2024

VDV-Stellungnahme im Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz am 04.12.2024

Öffentliche Anhörung in der BT-Drucksache 20/13223: Antrag der CDU/CSU-Bundestagsfraktion „Möglichen Betrug mit gefälschten Klima-Zertifikaten lückenlos aufklären – Zu Unrecht ausgestellte Zertifikate aberkennen“

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten ist massiv von dem Preisverfall der THG-Zertifikate, dem Wegfall der e-Bus-Förderung des Bundes und den gesetzlichen Verpflichtungen aus der Clean Vehicle Directive sowie der CO₂-Flottengrenzwerteverordnung mit den Verpflichtungen E-Stadtlinienbusse einsetzen zu müssen, betroffen. Durch den Betrug im THG-Zertifikathandel, sowie der Anrechnung der Quotenübererfüllung in das Folgejahr und dem dadurch entstandenen Preisverfall ist eine wichtige Finanzierungssäule der Mehrkosten bei der Umstellung auf E-Mobilität weggefallen.

Abschätzung des volkswirtschaftlichen Schadens durch den Preisverfall der THG-Zertifikate:

Im Jahr 2021 konnten Investitionen in einen E-Bus über den Zertifikathandel mit ca. 16.500 € pro Jahr, also hochgerechnet über die Nutzungsdauer von 12 Jahren pro Bus mit ca. 200.000 € kofinanziert werden. Aktuell (2024) betragen die Einnahmen ca. 4.000 € pro Jahr also hochgerechnet auf die Nutzungsdauer ca. 40.000 €. Die Mindereinnahmen i.H.v. 160.000 € pro Bus müssen nun durch die Länder bzw. Kommunen ausgeglichen werden. Bei einer Umstellung von 36.000 Stadtlinienbussen, von denen ca. 2.500 Busse schon elektrifiziert sind, ergeben sich finanzielle Mehrbelastungen für die Umstellung auf E-Mobilität für Verkehrsunternehmen und Kommunen von ca. 480 Mio. € bis zum Jahr 2035.

Eine Wiederherstellung der Finanzierungssäule des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist volkswirtschaftlich wertvoll.

Finanzierungsbedarf

Die Umstellung des ÖPNV auf E-Busse verursacht Kosten pro Fahrzeug (ca. 0,68Mio €) und Infrastruktur pro Fahrzeug (ca. 0,35Mio €). Hochgerechnet auf die zu elektrifizierenden 33.500 Stadt-Busse ergibt sich ein Finanzierungsbedarf von ca. 34Mrd €, welcher durch die Kommunen und Länder bis 2035 aufgebracht werden müsste. Dies entspräche einer jährlichen Finanzierung von ca. 3,4 Mrd. € für 3.350 Fahrzeuge.¹

Empfehlungen zur Wiederherstellung des THG-Zertifikate-Konzepts:

1. Vermeidung von Betrugsfällen:

Es ist unbedingt notwendig möglichst nur Zertifikate aus sicheren Quellen in den Handel einzubeziehen. Eine Kontrolle von Zertifikaten aus Nicht-EU-Ländern erscheint kaum bzw. nur mit

¹ In der Rechnung wurde nicht berücksichtigt, dass ca. 10% mehr E-Busse als Dieselbusse benötigt werden und der Ausbau des ÖV-Angebots um 20% zur Transformation des Verkehrs.

einem sehr hohen finanziellen und personellen Aufwand möglich.

Das Streichen der überjährigen Anrechenbarkeit war ein richtiger und wichtiger Schritt, um die Funktionalität des Konzeptes wieder herzustellen.

2. Einbeziehung des gesamten Verkehrssektor, insbesondere den ÖV & Schienengüterverkehr (SGV)

Der marktwirtschaftliche Ansatz des Konzeptes der THG-Zertifikate bedingt die Einbindung des gesamten Sektors Verkehr, insbesondere den Eisenbahnbereich (Personen- und Güterverkehr-SGV) und den gesamten ÖPNV-Bereich (Metro, Tram, E-Bus), als sicher nachweisbare weitere Quelle in den THG-Zertifikathandel. Dies könnte dann auch zu einer weiteren Finanzierungssäule des ÖPV und SGV führen. Eine Einführung wäre über die Faktorenberechnung gut und einfach umsetzbar. Faktor „3“ wird für innovative emissionsfreie in den Markt gebrachte Produkte angewendet. Dies entspricht dem heutigen Vorgehen im Straßenverkehr. Faktor „2“ würde dann für bestehende emissionsfreie Fahrzeuge im Eisenbahn- und ÖV-Bereich angesetzt.

3. Beschränkung der Teilnahme am THG-Handel von erneuerbaren Kraftstoffen:

- Mit dem Einbringen weiterer THG-Zertifikate-Geber durch die Einbeziehung des ÖV wird das Angebot an Zertifikaten erhöht. Um einen Preisanstieg der Zertifikate auf das Niveau von 2021 sicherzustellen, müssen die Einfuhren von regenerativen Kraftstoffen und UER Projekte aus Nicht-EU-Länder beschränkt werden.
- Agrokraftstoff mit negativer CO₂ Bilanz, wie beispielsweise Weizen ohne nachgewiesene Allokation, sowie Kraftstoffe, die indirekt klimaschädlich sind, etwa durch Abholzung für Palmöl, müssen einem konsequenten Einfuhrverbot unterliegen.
- Es muss eine stufenweise gesetzlich verpflichtende Quotenerfüllung bis zur Erreichung der Maximalwerte in RED III, jedoch ohne Einbeziehung in den ETS-II-Handel, gefordert werden.

Mit der Anrechnung der emissionsfreien Mobilität der Schiene und des ÖPNV würden diese Mobilitätsangebote zudem finanziell gestärkt, bzw. in den marktwirtschaftlichen Mechanismus zur Transformation eingebunden.

Empfehlungen zur Gestaltung von klimarelevanten Finanzierungssäulen:

BMDV:

- Einrichtung eines Transformationsbereichs im BMDV zur systematischen Umgestaltung des Verkehrssektors, mit Fokus auf Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -elektrifizierung sowie auf eine Reduktion des End- bzw. Primärenergieverbrauchs.

Klimatransformationsfond:

- Beendigung der Finanzierung von Projekten ohne Klimarelevanz.
- Eine stärkere Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch den KTF ist dringend erforderlich, da sich Maßnahmen zur Verkehrsverringern und -verlagerung in diesem Bereich besonders effektiv potenzieren lassen. Die Verkehrswende kann so gezielt vorangetrieben werden, insbesondere durch die Schaffung einer attraktiven und leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsinfrastruktur.
- Die Schaffung einer stabilen und planbaren Finanzierungs- & Förderlandschaft für die Beschaffung von E-Bussen und den Ausbau der Ladeinfrastruktur ab 2025 ist essenziell.

Bezahlbare Energie für den Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr:

- Ausweitung der Stromsteuerentlastung für Unternehmen auch auf Schienenbahn- und Busunternehmen, im Einklang mit dem EU-Mindeststeuersatz von 0,50 €/MWh, welcher europaweit bereits weitgehend umgesetzt wurde (siehe Jahresbericht VDV 2020, Steuern).

Kofinanzierung für den Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr über die THG-Quote:

- Einbeziehung des gesamten ÖV und SGV in den THG-Quotenhandel (ETS II) mit spezifischen Jahresbemessungswerten von Schienenbahnen (ÖPV, SPV, SGV) (analog zum E-Bus im BAnz AT 28.08.2023 B2)
- die Anpassung des Schätzwertes für den jährlichen Energieverbrauch eines E-Busses nach §7 Absatz 3 der 38. BImSchV im Bundesanzeiger (aktuell: BAnz AT 28.08.2023 B2) von 72 MWh auf 119 MWh.

Martin Schmitz
Geschäftsführer Technik