

# Verordnung

## der Bundesregierung

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

#### A. Problem und Ziel

Mit der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) nach §§ 37a ff. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792) geändert worden ist (BImSchG) werden Kraftstoffanbieter verpflichtet, die Treibhausgasemissionen ihrer Kraftstoffe zu senken. Neben Biokraftstoffen und strombasierten Kraftstoffen auf Basis von grünem Wasserstoff kann auch der direkte Einsatz von Strom in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb auf die Erfüllung der THG-Quote angerechnet werden.

Auf diese Weise beteiligt sich die Mineralölwirtschaft am notwendigen Ausbau der Ladeinfrastruktur, deren Ausbau für den Erfolg und die Akzeptanz der Elektromobilität von entscheidender Bedeutung ist. Neben Strom, der aus öffentlichen Ladepunkten bezogen wird, ist auch Strom anrechenbar, der zum Betrieb von Elektrofahrzeugen an anderen Stellen aus dem Stromnetz entnommen wird. Dadurch wird auch die private Ladeinfrastruktur gefördert, was dem Betrieb von elektrischen Busflotten im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Nutzfahrzeugen in Unternehmen und auch von E-Pkw im privaten Bereich zu Gute kommt.

Die Möglichkeiten der Anrechnung von Strom auf die THG-Quote wurde mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen durch die Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote, in der Fassung vom 1. Januar 2022, verbessert. Das System zur Anrechnung von Strom auf die THG-Quote soll nun weiterentwickelt werden, um auch die Anrechnung von erneuerbarem Strom, der direkt an öffentlichen Ladesäulen erzeugt wird, in der Praxis zu ermöglichen. Damit soll ein Anreiz geschaffen werden, zusätzliche Anlagen zur Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien direkt an öffentlichen Ladepunkten zu errichten. Auch sollten aufgrund von Erfahrungen, die die zuständige Stelle aus dem Vollzug der Verordnung im Jahr 2022 gemacht hat, weitere Klarstellungen und Anpassungen vorgenommen werden.

#### B. Lösung

Es werden zusätzliche Nachweismethoden eingeführt und Einschränkungen abgebaut, damit in der Praxis Strom angerechnet werden kann, der nachweislich direkt aus Wind- oder Photovoltaik-Anlagen für öffentliche Ladepunkte bezogen und in Elektrofahrzeugen genutzt wird. Damit wird ein Anreiz zur zusätzlichen Stromproduktion aus erneuerbaren Energien für die Elektromobilität geschaffen. Weiterhin werden Klarstellungen in Bezug auf die Nachweisführung vorgenommen, um unzulässige Meldungen von Strommengen zu vermeiden und um den Vollzugaufwand zu verringern.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Finanzielle Auswirkungen ohne Erfüllungsaufwand sind nicht zu erwarten. Insbesondere ist nicht damit zu rechnen, dass sich die Einnahmen aus den Abgaben bei Nichterfüllung der Quoten infolge der Gesetzesänderung verändern. Etwaige Mehrbedarfe an Sach- und Personalmitteln im Bundeshaushalt sollen im jeweiligen Einzelplan eingespart werden.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht aus den Gesetzesänderungen des vorliegenden Entwurfs kein Erfüllungsaufwand.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Da sich das Ambitionsniveau der THG-Quote nicht ändert, sondern lediglich Anpassungen im Vollzug erfolgen, entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 149 000 Euro.

## **F. Weitere Kosten**

Keine.

## **Verordnung der Bundesregierung**

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

Vom ...

Auf Grund des § 37d Absatz 1 und 2 Satz 1 Nummer 11 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, von denen § 37d Absatz 2 Satz 1 Nummer 11 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe hh des Gesetzes vom 24. September 2021 (BGBl. I S. 4458) und § 37d Absatz 1 zuletzt durch Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe a des Gesetzes vom 26. Juli 2016 (BGBl. I S. 1839) geändert worden ist, verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise:

### **Artikel 1**

#### **Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen**

Die Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen vom 8. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3892), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 12. November 2021 (BGBl. I S. 4932) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 2 werden die Wörter „Artikel 1 der Verordnung vom 2. November 2021 (BGBl. I S. 4788)“ durch die Wörter „Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Mai 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 133)“ ersetzt.
  - b) In Absatz 3 werden die Wörter „der Ladesäulenverordnung“ durch die Wörter „des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 34 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) geändert worden ist“ ersetzt.
2. § 5 wird wie folgt geändert:
  - a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Die Bestimmung der Person als Dritter, die nicht der Betreiber des Ladepunktes ist, erfolgt durch eine Vereinbarung in Textform. In jedem Verpflichtungsjahr kann von jedem Betreiber nur ein einziger Dritter bestimmt werden. Bestimmt der Betreiber eines Ladepunktes entgegen Satz 2 mehrere Dritte, stellt die zuständige Stelle nach § 20 Absatz 1 die Bescheinigung nach § 8 Absatz 2 Satz 1 nur an denjenigen Dritten aus, der die Angaben zu den energetischen Mengen des elektrischen Stroms nach § 8 Absatz 1 Satz 1 im jeweiligen Verpflichtungsjahr zuerst mitgeteilt hat. Die zuständige Stelle nach § 20 Absatz 1 kann die Vorlage der Vereinbarung nach Satz 1 verlangen. Eine Änderung des Dritten ist nach dem Zeitpunkt der Mitteilung nach § 8 Absatz 1 Satz 1 ausgeschlossen.“
  - b) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden die Absätze 3 und 4.
  - c) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und wie folgt gefasst:

„(5) Zur Berechnung der Treibhausgasemissionen des elektrischen Stroms nach Absatz 3 wird ab dem Verpflichtungsjahr 2024 der Wert der durchschnittlichen Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit Strom der jeweiligen erneuerbaren Energie in Deutschland verwendet, wenn im Fall des § 6

1. ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien in Form von Wind oder Sonne (§ 2 Absatz 5 Nummer 1 oder 2) eingesetzt wird und
2. der Strom nicht aus dem Netz im Sinne des § 3 Nummer 35 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes entnommen wird, sondern nachweislich direkt von einer Stromerzeugungsanlage hinter demselben Netzverknüpfungspunkt bezogen wird.

Als Nachweis nach Satz 1 Nummer 2 gelten Messwerte des Messstellenbetreibers von Messeinrichtungen nach § 2 Satz 1 Nummer 10, 12 und 14 des Messstellenbetriebsgesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2034), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Mai 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 133) geändert worden ist, des zeitgleichen Verbrauchs bezogen auf jedes 15-Minuten-Intervall. Die Werte der durchschnittlichen Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit Strom der erneuerbaren Energien in Deutschland werden von der zuständigen Stelle nach § 20 Absatz 1 jährlich auf Basis geeigneter internationaler Normen ermittelt und bis zum Ablauf des 31. Oktober für das darauffolgende Verpflichtungsjahr im Bundesanzeiger bekannt gegeben. Für Strommengen, die nur anteilig die Voraussetzungen nach Satz 1 erfüllen, gilt Satz 1 nur für den entsprechenden Anteil. Der Dritte im Sinne des Absatz 1 Satz 2 führt Aufzeichnungen über den Standort und die Art der Stromerzeugungsanlage und fügt die Aufzeichnungen sowie den Nachweis nach Satz 2 der Mitteilung der energetischen Menge nach § 8 Absatz 1 Satz 1 bei. Wird der Nachweis nach Satz 2 nicht oder nicht vollständig erbracht, wird zur Berechnung der Treibhausgasemissionen der Wert nach Absatz 4 verwendet.“

3. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Angabe „Nummer 9“ wird durch die Angabe „Nummer 5“ ersetzt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Die zuständige Stelle nach § 20 Absatz 1 kann im Bundesanzeiger bekanntgeben, welche weitere Angaben den Aufzeichnungen beizufügen sind, um nachzuweisen, dass es sich um einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt im Sinne des § 2 Nummer 5 der Ladesäulenverordnung handelt.“

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Die Anrechnung von Strom, der über einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt entnommen wurde, auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen ist nur dann möglich, wenn die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen den angezeigten Ladepunkt veröffentlicht hat oder der Dritte der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen die Zustimmung zur Veröffentlichung erteilt hat.“

4. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 werden folgende Sätze angefügt:

„Ladepunktbetreiber ist in diesen Fällen die Person, auf die nachweislich das reine Batterieelektrofahrzeug zugelassen ist. Elektrischer Strom zur Verwendung in zulassungsfreien Fahrzeugen gemäß § 3 Absatz 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom (BGBl. 2023 I Nr. [...]) kann nur auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet werden, wenn für die entsprechende Fahrzeugklasse ein eigener Schätzwert nach Absatz 3 bekanntgegeben wurde.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach den Wörtern „auf die nachweislich ein reines Batterieelektrofahrzeug“ die Wörter „für das eine Zulassungspflicht nach § 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung besteht,“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „§ 11 Absatz 1 Satz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist,“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung“ ersetzt.

cc) Nach Satz 4 wird folgender Satz eingefügt:

„Für Fahrzeuge nach § 3 Absatz 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung gilt als Nachweis die Übereinstimmungsbescheinigung im Sinne des § 2 Satz 1 Nummer 7 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung.“

c) Dem Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Die Anrechnung der dem jeweiligen Schätzwert entsprechenden Strommenge kann pro reinem Batterieelektrofahrzeug und pro Verpflichtungsjahr nur einmal erfolgen.“

d) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Wird in einem Verpflichtungsjahr ein reines Batterieelektrofahrzeug, für dessen Strommenge bereits eine Mitteilung über die energetische Menge des elektrischen Stroms nach § 8 Absatz 1 Satz 1 erfolgte, auf eine andere Person zugelassen, hat die Person, auf die das Fahrzeug bisher zugelassen war, die andere Person über diese Mitteilung zu informieren. Ein Hinweis auf diese Informationspflicht ist in die Vereinbarung nach § 5 Absatz 2 Satz 1 aufzunehmen.“

5. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Der Dritte teilt der zuständigen Stelle nach § 20 Absatz 1 die energetischen Mengen des elektrischen Stroms mit, die

1. nach § 6 zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb im jeweiligen Verpflichtungsjahr entnommen wurde, bis zum Ablauf des 28. Februar des Folgejahres oder
2. nach § 7 zur Verwendung in reinen Batterieelektrofahrzeugen im jeweiligen Verpflichtungsjahr entnommen wurde, bis zum Ablauf des 15. November des jeweiligen Verpflichtungsjahres.“

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Erfolgt die Mitteilung nach Satz 1 Nummer 2 nicht durch den Ladepunktbetreiber selbst, sondern durch eine vom Ladepunktbetreiber bestimmte Person, dürfen mehrere Mitteilungen einer energetischen Menge des elektrischen Stroms in einem Verpflichtungsjahr nur abgegeben werden, wenn die jeweils vorhergehende Mitteilung mindestens 500 Megawattstunden umfasst hat.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 wird die Angabe „§ 5 Absatz 2“ durch die Angabe „§ 5 Absatz 3“ ersetzt.

bb) Nach Satz 3 werden folgende Sätze eingefügt:

„Alle Teilbescheinigungen werden nur an den Dritten ausgestellt, der die Mitteilung nach Absatz 1 Satz 1 vornimmt.“

c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Die Mitteilung von Strommengen nach § 6 darf ausschließlich Strommengen enthalten, die aus öffentlich zugänglichen Ladepunkten entnommen wurden.“

6. In § 14 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 und Satz 3 wird die Angabe „§ 14“ jeweils durch die Angabe „§ 8“ ersetzt.
7. In § 20 Absatz 1 Nummer 1 wird die Angabe „3 und 4“ durch die Angabe „4 und 5“ ersetzt.
8. In Anlage 3 wird in der Überschrift die Angabe „§ 5 Absatz 2“ durch die Angabe „§ 5 Absatz 3“ ersetzt.

## **Artikel 2**

### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Mit der THG-Quote des BImSchG werden Kraftstoffanbieter verpflichtet, die Treibhausgasemissionen ihrer Kraftstoffe zu senken. Neben Biokraftstoffen und strombasierten Kraftstoffen auf Basis von grünem Wasserstoff kann auch der direkte Einsatz von Strom in Elektroautos auf die Erfüllung der THG-Quote angerechnet werden.

Auf diese Weise beteiligt sich die Mineralölwirtschaft am notwendigen Ausbau der Ladeinfrastruktur, deren Ausbau für den Erfolg und die Akzeptanz der Elektromobilität von entscheidender Bedeutung ist. Neben den öffentlichen Ladepunkten ist auch Strom anrechenbar, der anderweitig zum Betrieb von Elektrofahrzeugen aus dem Stromnetz entnommen wurde. Dadurch wird auch die private Ladeinfrastruktur gefördert, was dem Betrieb von elektrischen Busflotten im ÖPNV, Nutzfahrzeugen in Unternehmen und auch von E-Pkw im privaten Bereich zu Gute kommt.

Die Anrechnung von Strom innerhalb der THG-Quote wurde mit der Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 mit der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasemissionsminderungs-Quote in der Fassung vom 1.1.2022 verbessert. Das System soll nun weiterentwickelt werden, um auch die Anrechnung von erneuerbarem Strom, der direkt an öffentlichen Ladesäulen erzeugt wird, in der Praxis zu ermöglichen. Damit soll ein Anreiz geschaffen werden, zusätzliche erneuerbare Stromerzeugungsanlagen direkt an öffentlichen Ladepunkten zu errichten. Auch sollten aufgrund von Erfahrungen der zuständigen Stelle aus dem Vollzug im Jahr 2022 weitere Klarstellungen und Anpassungen vorgenommen werden.

#### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Es werden zusätzliche Nachweismethoden eingeführt und Hürden abgebaut, damit in der Praxis Strom, der nachweislich direkt aus Wind- und PV-Anlagen für öffentliche Ladepunkte bezogen und in Elektrofahrzeugen genutzt wird, angerechnet werden kann. Damit wird ein Anreiz zur zusätzlichen, erneuerbaren Stromproduktion für die Elektromobilität geschaffen. Weiterhin werden Klarstellungen in Bezug auf die Nachweisführung vorgenommen, um unzulässige Meldungen von Strommengen zu vermeiden und den Vollzugsaufwand zu verringern.

#### **III. Alternativen**

Keine.

#### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Regelung von Anforderungen zur Minderung der Treibhausgasemissionen von in Verkehr gebrachten Otto-, Dieselmotorkraftstoffen und Energieerzeugnissen beruht auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes (Luftreinhaltung). Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Regelungen über das Inverkehrbringen von Otto-, Dieselmotorkraftstoffen oder weiteren Energieerzeugnissen ergibt

sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes (Recht der Wirtschaft).

Eine bundesgesetzliche Regelung ist zur Wahrung der Wirtschaftseinheit erforderlich, weil die Neuregelungen im BImSchG das Inverkehrbringen von Kraftstoffen betreffen, die ganz überwiegend nicht nur in einzelnen Bundesländern, sondern im ganzen Bundesgebiet, häufig darüber hinaus auch europa- und weltweit vermarktet werden. Unterschiedliche Landesregelungen im Zusammenhang mit dem Inverkehrbringen von Otto-, Dieselmotorkraftstoffen oder Energieerzeugnissen, deren Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit um einen bestimmten Prozentsatz gemindert sind, hätten eine erhebliche Behinderung des bundesweiten Vertriebs dieser Erzeugnisse sowie beträchtliche Wettbewerbsverzerrungen zur Folge. Angesichts der mit solchen Auswirkungen verbundenen schwerwiegenden Hindernisse für den wirtschaftlichen Verkehr im Bundesgebiet dienen bundesgesetzliche Regelungen in diesem Bereich der Vermeidung erheblicher Nachteile für die Gesamtwirtschaft.

## **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar.

## **VI. Gesetzesfolgen**

Der Entwurf sieht Anpassungen der bereits bestehenden gesetzlich geregelten Treibhausgasminderungs-Quote vor. Mitteilungspflichten werden nicht geändert.

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Keine.

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Um die Umweltverträglichkeit von Biokraftstoffen zu gewährleisten, wurden im Rahmen der EU-Richtlinie zur Förderung der Nutzung erneuerbarer Energien (EU) 2018/2001 verbindliche Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe festgelegt und durch die Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung vom 2. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5126, 5143) umgesetzt. Danach gelten Biokraftstoffe nur dann als nachhaltig hergestellt, wenn sie – unter Einbeziehung der gesamten Herstellungs- und Lieferkette – eine bestimmte Mindestmenge an Treibhausgasen gegenüber fossilen Kraftstoffen einsparen sowie beim Anbau der Pflanzen für die Biokraftstoffherstellung keine Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand oder Flächen mit hohem Naturschutzwert zerstört werden. Nur Biokraftstoffe, die diese Bedingungen erfüllen, können auf die Treibhausgasquote angerechnet werden. Weiterhin werden durch diesen Verordnungsentwurf negative Effekte wie indirekte Landnutzungsänderung, die zur Rodung von Wäldern und Trockenlegung von Mooren mit Folge hoher Treibhausgasemissionen und dem Verlust von Biodiversität führen, reduziert.

### **3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

### **4. Erfüllungsaufwand**

Da keine Änderungen im Zusammenhang mit der Vorgabe zur Minderung von Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr vorgenommen werden, ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft nicht.

Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 149 Tausend Euro.

## **5. Weitere Kosten**

Keine.

## **6. Weitere Gesetzesfolgen**

Keine.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Eine Befristung ist nicht vorgesehen.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 2)**

##### **Zu Buchstabe a (§ 2 Absatz 2)**

Der Verweis wurde an die aktuelle Fassung der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Mai 2023 (BGBl. 2023 I S. 20) geändert worden ist, angepasst.

##### **Zu Buchstabe b (§ 2 Absatz 3)**

Folgeänderung aufgrund der Änderung der Ladesäulenverordnung. Es wird nunmehr direkt auf das Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 34 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) geändert worden ist verwiesen.

#### **Zu Nummer 2 (§ 5)**

##### **Zu Buchstabe a (§ 5 neuer Absatz 2)**

Aus systematischen Gesichtspunkten ist die Regelung des bisherigen § 7 Absatz 5 (Anrechnung in anderen Fällen), die die Bestimmung des Dritten sowohl für öffentliche Ladepunkte als auch für andere Fälle regelt, in dem beide Anwendungsfälle regelnden allgemeineren § 5 zu verorten. Ein neuer Satz am Ende des Absatzes verhindert unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand, der durch nachträgliche Änderung des Dritten entsteht.

##### **Zu Buchstabe b (§ 5 Absätze 3 und 4)**

Redaktionelle Folgeänderung.

##### **Zu Buchstabe c (§ 5 neuer Absatz 5)**

Um eine Doppelförderung gleicher erneuerbarer Strommengen (durch Anrechnung auf die THG-Quote und beispielsweise eines EEG-Zahlungsanspruchs) zu vermeiden, sah die bisherige Regelung vor, dass die Erneuerbare-Energien-Erzeugungsanlage (EE-Erzeugungsanlage) nicht mit dem Netz verbunden sein darf. Dies stellte sich in der Praxis als zu hohe Hürde für den Aufbau zusätzlicher Anlagen zur Erzeugung erneuerbaren Stroms an Ladepunkten heraus. Die Vorgabe, dass es sich um eine netzentkoppelte Anlage handelt, wird daher aufgehoben und durch die Vorgabe ersetzt, dass die Strommengen, die von der EE-

Anlage erzeugt, in das Netz eingespeist und aus dem Netz entnommen werden messtechnisch gesichert erfasst und vom Verbrauch des Ladepunktes abgegrenzt werden. Dabei muss Zeitgleichheit im energiewirtschaftsrechtlichen Sinne, was in der Praxis einem 15-Minuten-Intervall entspricht, sichergestellt werden, damit nur Strommengen, die tatsächlich in einem Elektrofahrzeug genutzt wurden, angerechnet werden. Dadurch soll eine bilanzielle Anrechnung von Strommengen, die lokal anderweitig verbraucht wurden oder ins Netz eingespeist wurden, ausgeschlossen werden. Die Messdaten des Messstellenbetreibers sind dem Umweltbundesamt (UBA) als Nachweis vorzulegen.

### **Zu Nummer 3 (§ 6)**

#### **Zu Buchstabe a (§ 6 Absatz 1)**

#### **Zu Doppelbuchstabe aa (§ 6 Absatz 1 Satz 1)**

Folgeänderung durch die Änderung des LSV.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb (§ 6 Absatz 1 neuer Satz 2)**

Außerdem wird dem Umweltbundesamt, als die nach § 20 Absatz 1 zuständige Stelle, die Möglichkeit eröffnet weitere Nachweise zu verlangen, um sicherzustellen, dass für die Fälle des § 6 ausschließlich Strom aus öffentlich zugänglichen Ladepunkten angerechnet wird.

#### **Zu Buchstabe b (§ 6 neuer Absatz 3)**

Um eine schnelle Überprüfung durch das Umweltbundesamt zu ermöglichen und als weiterer Nachweis, dass es sich um einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt handelt, muss der Ladepunkt durch die Bundesnetzagentur (BNetzA), beispielsweise im Ladesäulenregister, veröffentlicht worden sein. Falls eine Veröffentlichung durch die BNetzA noch nicht erfolgt ist, genügt es auch, dass einer Veröffentlichung bereits zugestimmt worden ist, damit die Strommengen vom Umweltbundesamt bescheinigt werden können.

### **Zu Nummer 4 (§ 7)**

#### **Zu Buchstabe a (§ 7 Absatz 1)**

Als Nachweis zur Anrechnung von Strommengen in den Fällen des § 7 ist eine Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I vorzulegen. Es wird hiermit klargestellt, dass die Person, auf die das Fahrzeug zugelassen ist, der Ladepunktbetreiber und somit antragsberechtigt ist.

Da die Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I als Nachweis vorzulegen ist, wurden dadurch bisher nur indirekt zulassungsfreie Fahrzeuge ausgeschlossen. Der Ausschluss wird hiermit klargestellt. Insbesondere zulassungsfreie elektrische Leichtkrafträder, Kleinkrafträder oder Elektrokleinstfahrzeuge benötigen im Jahr nur sehr geringe Strommengen. Der Vollzugsaufwand für die sich daraus ergebenden niedrigen Einnahmen im Quotenhandel wäre unverhältnismäßig hoch. Gleichwohl soll die Anrechnung von Strom aus bestimmten zulassungsfreien Fahrzeugenarten ermöglicht werden, falls sich bei steigender Anzahl in der Flotte der durchschnittliche Stromverbrauch für eine bestimmte Fahrzeugklasse ermitteln lässt und diese eine signifikante Strommenge aufweisen, die den Aufwand rechtfertigt.

#### **Zu Buchstabe b (§ 7 Absatz 2)**

#### **Zu Doppelbuchstabe aa (§ 7 Absatz 2 Satz 1)**

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neufassung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung.

### **Zu Doppelbuchstabe bb (§ 7 Absatz 2 Satz 2)**

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neufassung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung.

### **Zu Doppelbuchstabe cc (§ 7 Absatz 2 Satz 4)**

Redaktionelle Änderung aufgrund der Neufassung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung. Sofern ein Schätzwert für ein zulassungsfreies Fahrzeug bekanntgegeben wird, sind die Strommengen anrechenbar (siehe Begründung zu § 7 Absatz 1). Als Nachweis gilt dann die Übereinstimmungsbescheinigung.

### **Zu Buchstabe c (§ 7 Absatz 4 neuer Satz 2)**

Hiermit wird klargestellt, dass die Strommengen eines reinen Batterieelektrofahrzeuges jeweils nur einmal in einem Jahr bescheinigt werden kann.

### **Zu Buchstabe d (§ 7 Absatz 5)**

Die bisherige Regelung erfolgt aus systematischen Gründen in § 5 neuer Absatz 2.

Mitteilungen über die Strommenge, die in einem Elektrofahrzeug genutzt werden, können dem Umweltbundesamt auch unterjährig mitgeteilt werden. Dies ist sowohl für den Verbraucher als auch die Marktteilnehmer von Vorteil, da somit Bescheinigungen im laufenden Jahr an die Quotenverpflichteten veräußert werden können.

Sollte eine unterjährige Mitteilung vorgenommen und das Fahrzeug anschließend verkauft worden sein, kann der neue Besitzer die Strommengen für das laufende Jahr nicht geltend machen, da die Strommengen für ein Fahrzeug nur einmal in einem Jahr gemeldet werden können. Im Sinne des Verbraucherschutzes soll daher der Verkäufer des Fahrzeuges dem Käufer mitteilen, ob die Strommengen bereits angemeldet wurden. Unternehmen, die Strommengen einzelner Autobesitzer aggregieren und an die Mineralölwirtschaft veräußern, sollen dabei ihre Kunden darüber informieren, dass diese Informationspflicht besteht, wenn sie ihr Auto unterjährig veräußern.

### **Zu Nummer 5 (§ 8)**

#### **Zu Buchstabe a (§ 8 Absatz 1)**

#### **Zu Doppelbuchstabe aa (§ 8 Absatz 1 Satz 1)**

Da für die Strommengen in den Fällen des § 7 für reine Elektrofahrzeuge Schätzwerte herangezogen werden, kann eine Mitteilung beim Umweltbundesamt unterjährig erfolgen. Eine Frist bis zum Ablauf des 28. Februar des Folgejahres, wie in den Fällen des § 6, wo es sich um exakt gemessene Strommengen an öffentlich zugänglichen Ladepunkten handelt, ist daher nicht erforderlich. Auch begünstigt und beschleunigt dies die Bearbeitung im Umweltbundesamt.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb (§ 8 Absatz 1 neuer Satz 4)**

Aus Sicht des Vollzugs, insbesondere mit Augenmerk darauf, diesen sachgerecht und mit angemessenen Bearbeitungszeiten durchführen zu können, ist es angezeigt, die absolute Zahl eingehender Anträge nach § 7 zu begrenzen. Poolende Dienstleister sollen durch diese Regelung dazu verpflichtet werden, ihre Mengen über größere Zeiträume zu bündeln und von in kurzen Zeitabständen wiederkehrenden kleinteiligen Mitteilungen abzusehen.

Da grundsätzlich der Ladepunktbetreiber selbst (und damit auch Einzelpersonen, auf die reine E-Fahrzeuge zugelassen sind) als Dritter gilt, und dieser Grundsatz nicht durch eine generell geltende Mindestmenge unterlaufen werden soll, gibt es die Einschränkung, dass

die Mindestmenge nur erreicht sein muss, wenn der Antrag von einer dazu bestimmten Person (also dem Dienstleister) gestellt wird.

Kleineren Dienstleistern, die die Mindestmenge nicht erreichen, soll es möglich sein, für das jeweilige Jahr zumindest eine Mitteilung der bereits gepoolten Menge zu machen (beispielsweise zum Jahresende).

**Zu Buchstabe b (§ 8 Absatz 2)**

**Zu Doppelbuchstabe aa (§ 8 Absatz 2 Satz 2)**

Redaktionelle Folgeänderung.

**Zu Doppelbuchstabe bb (§ 8 Absatz 2 neuer Satz 4 und 5)**

Um unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, erfolgt die Ausstellung aller Teilbescheinigungen nur an den Antragsteller.

**Zu Buchstabe c (§ 8 neuer Absatz 4)**

Es wird klargestellt, dass die Mitteilung von Strommengen in den Fällen des § 6 (aus öffentlichen Ladepunkten) keine Strommengen enthalten darf, die aus Ladepunkten entnommen wurden, die nicht öffentlich zugänglich sind, beispielsweise aus privaten Ladepunkten, da diese über den Schätzwert nach § 7 bereits angerechnet werden.

**Zu Nummer 6 (§ 14 Absatz 5)**

Folgeänderung durch die Neufassung der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung. Die Regelung des § 14 der alten Verordnung sind nunmehr in § 8 der Neufassung.

**Zu Nummer 7 (§ 20 Absatz 1)**

Redaktionelle Folgeänderung.

**Zu Nummer 8 (Anlage 3)**

Redaktionelle Folgeänderung.

**Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)**

Die Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Die Regelungen betreffen somit Energieerzeugnisse beziehungsweise Erfüllungsoptionen die im Kalenderjahr 2023 in Verkehr gebracht beziehungsweise eingesetzt werden.