

# Referentenentwurf

## der Bundesregierung

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

#### A. Problem und Ziel

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 Treibhausgasminderungs-Quote, die am 1.1.2022 in Kraft getreten ist, 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.

#### B. Lösung

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.

#### 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 finanziell und stellenmäßig 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 Tausend Euro.

## **F. Weitere Kosten**

Keine.

## Referentenentwurf der Bundesregierung

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

Vom ...

Es verordnet auf Grund des § 37d Absatz 1 und 2 Satz 1 Nummer 11 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Gesetz vom 19.10.2022 (BGBl. I S. 1792) m.W.v. 26.10.2022 geändert worden ist, die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise:

#### Artikel 1

### Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen - 38. BImSchV

Die Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen vom 8. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3892), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 23. November 2021 (BGBl. I S. 4932) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Absatz 3 werden die Wörter „der Ladesäulenverordnung“ durch die Wörter „des Elektromobilitätsgesetzes“ 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 nur ein Dritter bestimmt werden. Bestimmt der Betreiber eines Ladepunktes unter Verstoß gegen Satz 2 mehrere Dritte, stellt die gemäß § 20 Absatz 1 zuständige Stelle die Bescheinigung nach § 8 Absatz 2 nur an den Dritten aus, der die Angaben nach § 8 Absatz 1 zuerst mitgeteilt hat. Die Vereinbarung nach Satz 1 wird auf Verlangen der nach § 20 Absatz 1 zuständigen Stelle vorgelegt. Die Bestimmung des Dritten erfolgt zum Zeitpunkt der Mitteilung nach § 8 Absatz 1.“

- b) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden die Absätze 3 und 4.
- c) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und wird wie folgt neu gefasst:

„(5) Zur Berechnung der Treibhausgasemissionen des elektrischen Stroms nach Absatz 2 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 nach § 2 Absatz 5 Nummer 1 und 2 eingesetzt wird und

2. der Strom nicht aus dem Netz nach § 3 Nummer 35 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes entnommen wird, sondern nachweislich direkt von einer Stromerzeugungsanlage hinter demselben Netzverknüpfungspunkt bezogen wird.

Als Nachweis gelten Messwerte des Messstellenbetreibers von Messeinrichtungen nach § 2 Satz 1 des Messstellenbetriebsgesetzes 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 nach § 20 Absatz 1 zuständigen Stelle 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 für den entsprechenden Anteil. Der Dritte nach Absatz 1 führt Aufzeichnungen über den Standort und die Art der Stromerzeugungsanlage und fügt die Aufzeichnung sowie den Nachweis nach Satz 2 der Mitteilung nach § 8 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) In Absatz 1 wird die Angabe „9“ durch die Angabe „5“ ersetzt und folgender Satz angefügt:

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

- b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

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

4. § 7 wird wie folgt geändert:

- a) In 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 Fahrzeugen gemäß § 3 Absatz 2 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, kann nur auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen angerechnet werden, wenn für die entsprechende Fahrzeugklasse ein eigener Schätzwert bekanntgegeben wurde.“

- b) In Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Die Anrechnung des Schätzwertes kann pro reinem Batterieelektrofahrzeug und pro Verpflichtungsjahr nur einmal erfolgen.“

- c) Absatz 5 wird wie folgt neu gefasst:

„(5) Wird in einem Verpflichtungsjahr ein reines Batterieelektrofahrzeug, für dessen Strommenge bereits eine Mitteilung nach § 8 erfolgte, auf eine andere Person zugelassen, informiert die Person, auf die das Fahrzeug bisher zugelassen war, die andere Person über diese Mitteilung. Eine Vereinbarung nach § 5 Absatz 2 Satz 1 enthält einen Hinweis auf die Informationspflicht nach Satz 1.“

5. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Der Dritte teilt der nach § 20 Absatz 1 zuständigen Stelle die energetischen Mengen des elektrischen Stroms, der nach § 6 zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb und nach § 7 zur Verwendung in reinen Batterieelektrofahrzeugen im jeweiligen Verpflichtungsjahr entnommen wurde,

1. in den Fällen des § 6 bis zum 28. Februar des Folgejahres und
2. in den Fällen des § 7 bis zum 31. Dezember des jeweiligen Verpflichtungsjahres

mit.“

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Erfolgt die Mitteilung nach Satz 1 nicht durch den Ladepunktbetreiber selbst, sondern durch eine vom Ladepunktbetreiber bestimmte Person, muss die Mitteilung mindestens 500 Megawattstunden umfassen, damit eine weitere Mitteilung einer energetischen Menge elektrischen Stroms für dasselbe Verpflichtungsjahr erfolgen kann.“

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 wird folgender Satz eingefügt:

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

c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Die Mitteilung von Strommengen nach § 6 enthält ausschließlich Strommengen, die aus öffentlich zugänglichen Ladepunkten entnommen wurden. Teilt ein Dritter unter Verstoß gegen Satz 1 Strommengen nach § 6 mit, die aus Ladepunkten entnommen wurden, die nicht öffentlich zugänglich sind, wird abweichend von Absatz 2 keine Bescheinigung ausgestellt.“

6. In § 14 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 und Satz 3 wird die Angabe „§ 14“ jeweils durch die Angabe „§ 8“ ersetzt.

## **Artikel 2**

### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag 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, die am 1.1.2022 in Kraft getreten ist, 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 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-, Dieselkraftstoffen 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**

Kein.

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Um die Umweltverträglichkeit von Biokraftstoffen zu gewährleisten, wurden im Rahmen der EU-Richtlinien 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) 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 Gesetzesentwurf 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 - 38. BImSchV)**

#### **Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 3)**

Folgeänderung aufgrund der Änderung der LSV. Es wird nunmehr direkt auf das Elektromobilitätsgesetz 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 andere Fälle regelt, in den für beide Anwendungsfälle anzuwendenden übergeordneten § 5 anzusiedeln. 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 bspw. einer Einspeisevergütung) zu vermeiden, sah die bisherige Regelung vor, dass die 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, was in der Praxis (siehe z.B. EEG) 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 UBA als Nachweis vorzulegen.

### **Zu Nummer 3 (§ 6)**

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

Folgeänderung durch die Änderung des LSV. Außerdem wird dem Umweltbundesamt die Möglichkeit eröffnet weitere Nachweise zu verlangen, um sicherzustellen, dass für die Fälle des § 6 ausschließlich Strom aus öffentlichen Ladepunkten angerechnet wird.

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

Um eine schnelle Überprüfung durch das Umweltbundesamt zu ermöglichen, muss der Ladepunktbetreiber einer Veröffentlichung des Ladepunktes, bspw. im Ladesäulenregister der BNetzA zugestimmt haben, 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 Leichtkraftfahrzeuge, Kleinkraftfahrzeuge oder Elektrokraftfahrzeuge 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 Fahrzeugarten 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 4)**

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

#### **Zu Buchstabe c (§ 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 28. Februar, wie in den Fällen des § 6, wo es sich um exakt gemessene Strommengen an öffentlichen Ladepunkten handelt, ist daher nicht erforderlich. Auch begünstigt und beschleunigt dies die Bearbeitung im Umweltbundesamt.

#### **Zu Doppelbuchstabe bb (§ 8 Absatz 1 neuer Satz 3)**

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 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 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)**

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, bspw. aus privaten Ladepunkten, da dieser über den Schätzwert nach § 7 bereits angerechnet werden. Enthält der Antrag entgegen dieser Vorgabe falsche Angaben, lehnt das Umweltbundesamt den gesamten Antrag ab.

## **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 Artikel 2 (Inkrafttreten)**

Das Gesetz tritt am Tag der Verkündung in Kraft. Die Regelungen betreffen somit Energieerzeugnisse bzw. Erfüllungsoptionen die im Kalenderjahr 2023 in Verkehr gebracht bzw. eingesetzt werden.