

Gemeinsame Stellungnahme

der

Volkswagen Group Charging GmbH und der

GT Emission Solutions GmbH

zum

Referentenentwurf für die zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasreduzierung bei Kraftstoffen (Änderung der 38. BImSchV) vom 28.03.2023

I. Einleitung und Zusammenfassung der Kernforderungen

Das Bundesumweltministerium hat am 28.03. den Referentenentwurf für die zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasreduzierung bei Kraftstoffen (Änderung der 38. BImSchV) veröffentlicht und anschließend um Stellungnahme der beteiligten Kreise gebeten. Dieser Bitte kommen wir gerne nach und möchten insbesondere unsere mehrjährige Erfahrung aus der Verwaltungs- und Umsetzungspraxis einbringen, die wir als Dienstleister für die Zertifizierung und Vermarktung sogenannter THG-Quoten gesammelt haben.

Wir begrüßen grundsätzlich die weitere geplante Anpassung der Verordnung, die die Erfahrung aus der Verwaltungspraxis widerspiegelt und eine praxisnahe Berücksichtigung der im Verkehr abgesetzten Strommengen ermöglichen soll. Das Instrument der Treibhausgas-Minderungsquote hat insbesondere im Jahr 2022 erheblich die finanzielle Attraktivität für Investitionen in Ladeinfrastruktur gesteigert, aber auch Privatpersonen die Möglichkeit gegeben, die finanzielle Mehrbelastung für Inverkehrbringer fossiler Kraftstoffe in eigene gewünschte Nachhaltigkeits- und Energiewende-Initiativen zu investieren. Durch diese gezielte Nutzung der Erlöse aus der THG-Quote kann das Instrument seine ganze Kraft entfalten und gezielt den Klimawandel bekämpfen.

Nachfolgend möchten wir unsere **wichtigsten Kernforderungen** unserer Stellungnahme herausgreifen. Eine detaillierte Analyse der einzelnen Gesetzesbestandteile finden Sie im zweiten Teil:

- Wir fordern eine Klarstellung zur Anpassung des §5 Absatz 2: Ladepunktbetreiber öffentlich zugänglicher Einrichtungen sollten auch weiterhin mehrere Dritte in einem Verpflichtungsjahr bestimmen können, sofern es sich hierbei um noch nicht beantragte Strommengen eines Jahres gem. der Mitteilung nach §8 handelt. Eine Gleichsetzung öffentlicher Ladeinfrastruktur mit Elektrofahrzeugen wäre unangemessen, da nur in letzterem Fall über Pauschalwerte angerechnet wird und diese selbstverständlich je Verpflichtungsjahr durch nur **einen** Dritten mitgeteilt werden dürfen.
- Wir unterstützen zudem den Abbau regulatorischer Hemmnisse bei der Anerkennung von Grünstrom im Rahmen der THG-Minderungsquote. Im Rahmen der praktischen Umsetzung empfehlen wir eine Anpassung der Verordnung dahingehend, dass auch solche Ladesäulen die den Strom aus erneuerbaren Energien zunächst in einem Speicher zwischenspeichern anerkannt werden, sowie dass die Anrechnung des Grünstroms bereits rückwirkend für das Jahr 2023 erfolgen darf.

- Unseres Erachtens nach ist eine weitere Verschärfung beim Umgang mit öffentlichen Ladepunkten nicht notwendig, wie es insb. der neue §8 Absatz 4 vorschlägt. Demnach würde die Mitteilung auch nur **eines** irrtümlich als öffentlich eingeschätzten Ladepunktes bereits ausreichen, um den gesamten Antrag abschlägig zu bescheiden. Eine solch drastische Vorgehensweise halten wir für unverhältnismäßig. Hierdurch würde sich das Geschäftsrisiko und die Unsicherheit auch für alle beteiligten Parteien erheblich steigern, die keine irrtümlich als öffentlich deklarierten Ladepunkte in einer gemeinsamen Mitteilung nach §8 eingebracht haben.

II. Stellungnahme zur Änderung der 38. BImSchV

Zu §5 Absatz 2

Die aus systematischen Gesichtspunkten erfolgte Aufnahme der Regelungen zur Bestimmung eines Dritten des bisherigen §7 Absatz 5 in den neuen §5 Absatz 2 wird von uns grundsätzlich begrüßt. Somit gilt auch für die Anwendung des §6, dass ein Ladepunktbetreiber öffentlicher Ladeeinrichtungen für jedes Verpflichtungsjahr nur einen Dritten bestimmen kann. Im Kontext des §7 ist eine solche Formulierung zwingend, da je Fahrzeug nur Jahres-Schätzwerte berücksichtigt werden.

Im Kontext öffentlicher Ladeeinrichtungen kann eine solche Formulierung auch dahingehend interpretiert werden, dass ein Ladepunktbetreiber je Verpflichtungsjahr für seine *gesamte* zur Verwendung in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb abgegebene Strommenge eines Jahres ein und denselben Dritten bestimmen muss. Hierdurch würde unverhältnismäßig in die Vertragsfreiheit der Ladepunktbetreiber eingegriffen werden, da in der täglichen Geschäftspraxis ebenfalls nur Teilmengen der Strommengen über (verschiedene) Dienstleister vermarktet werden, um somit die unterjährig teils starken Preisschwankungen auszugleichen. Auch der Umgang mit Neuinstallationen von Ladepunkten oder der Zukauf bestehender – noch nicht im Rahmen der THG-Quote berücksichtigter – Ladeinfrastruktur wäre ungewiss und würde in der Praxis zu erheblichen Unsicherheiten in privatvertraglichen Vereinbarungen führen.

Maßgeblich für die Anerkennung als Dritter ist gem. §5 Absatz 2 Satz 3, derjenige, der die Angaben nach § 8 Absatz 1 zuerst mitgeteilt hat. Somit wäre es Ladepunktbetreibern weiterhin möglich, mehrere Dritte für *verschiedene* Lademengen zu bestimmen. Wir schlagen daher vor, §5 Absatz 2 zu konkretisieren, um auch künftig für den beschriebenen Anwendungsfall die Rechtssicherheit zu gewährleisten.

Die Ergänzung um den Satz „*Die Bestimmung des Dritten erfolgt zum Zeitpunkt der Mitteilung nach § 8 Absatz 1*“ wird von uns ausdrücklich begrüßt, da hierdurch der Verwaltungsaufwand für alle Beteiligten deutlich reduziert wird.

Zu §5 Absatz 3

Der derzeitige Absatz 2 (gem. Entwurf Absatz 3) beinhaltet den Faktor 3 für die mehrfache Anrechnung von elektrischem Strom. Laut Artikel 2 des Referentenentwurfs der Bundesregierung (Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) vom 13.01.2023 ist eine Anpassung dieses Mehrfachfaktors von 3 auf 4 vorgesehen. Die vorgesehene Aufnahme des Faktors 4 in §37a halten wir aus systematischen Gesichtspunkten für sinnvoll und die entsprechende Anpassung des neuen

Absatzes 3 daher für notwendig. Hierdurch wird der dringend benötigte Ausbau der Ladeeinrichtungen für die Elektromobilität durch langfristig attraktive Einnahmen über den Quotenhandel beschleunigt und zu einer Reduktion der THG-Emissionen im Verkehr beitragen.

Zu §5 Absatz 5

Wir unterstützen den Abbau regulatorischer Hemmnisse bei der Anerkennung von Grünstrom im Rahmen der THG-Minderungsquote. Daher halten wir es für richtig, Satz 1 Nr. 2 anzupassen und den bisherigen Verweis auf § 61a Nummer 2 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes zu streichen. Hierdurch ermöglicht die Verordnung die anteilige Anrechnung von Netzstrom und (*mittelbar*) mit dem Netz verbundene Stromerzeugungsanlagen auch in der Praxis und entspricht somit der Absicht des bisherigen §5 Absatz 4.

Wir weisen darauf hin, dass eine zunehmende Anzahl von öffentlichen Ladepunkten mit einem Speicher gemeinsam installiert werden. Hintergrund sind Engpässe beim Netzausbau. Aufgrund der Speicherpufferlösungen kann ein besseres und schnelleres Ladeerlebnis geboten werden, ohne das Netz übermäßig zu belasten. Aufgrund der jetzt geltenden Anforderung des zeitgleichen Verbrauchs wären diese kombinierten Lösungen aus Ladepunkt und Speicher jedoch davon ausgeschlossen. Eine Lösung wäre eine monatliche Saldierung und die Möglichkeit der Verrechnung der Messwerte aus erneuerbaren und netzseitigen Werten.

Entgegen der Formulierung schlagen wir vor, Grünstrom bereits mit Inkrafttreten der angepassten Verordnung rückwirkend für das Jahr 2023 anzuerkennen und nicht erst ab dem Jahr 2024, da Installationen mit Grünstrom-Erzeugungsanlagen möglichst frühzeitig finanziell entlastet werden sollten.

Zu §6 Absatz 1 und Absatz 3

Die bisherigen rechtlichen Bestimmungen zu Schätzwerten für Fahrzeuge sollen explizit denjenigen Ladeanteil berücksichtigen, der nicht über öffentliche Ladepunkte bezogen wird. Hiermit soll der Tatsache entsprochen werden, dass der größte Anteil an Ladevorgängen an nicht-öffentlichen gewerblichen und privaten Ladeeinrichtungen stattfindet. Mögliche Doppelanrechnungen von Lademengen über Schätzwerte und privat betriebenen *vermeintlich* öffentlich zugänglichen Ladepunkten sollten in der Praxis effektiv verhindert werden.

Wir begrüßen daher ausdrücklich sowohl die Ergänzung des Absatzes 1 und die Einfügung eines neuen Absatzes 3. Der Gebrauch des Absatzes 1 sollte jedoch stets so gestaltet werden, dass in der Praxis keine unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwände für die beteiligten Parteien entstehen. Die Notwendigkeit einer Veröffentlichung der Ladepunkte durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) im Ladesäulenregister gem. Absatz 3 ist unserer Einschätzung nach grundsätzlich eine nutzerfreundliche Möglichkeit, eine missbräuchliche Anrechnung von nicht-öffentlichen Ladeeinrichtungen zu verhindern. Hierbei sollte jedoch sichergestellt werden, dass Ladepunktbetreiber, die der Veröffentlichung bei der Anzeige gegenüber der BNetzA zunächst widersprochen haben, die Veröffentlichung nachträglich einfordern können.

Die BNetzA entspricht dieser neuen Anforderung in der Praxis teilweise schon jetzt, indem lediglich für veröffentlichte Ladepunkte Betreibernummern an die Ladepunktbetreiber vergeben werden.

Im Grundsatz besteht jedoch weiterhin das Problem, dass einzelne Ladepunkte über die Datenbestände bei der BNetzA nicht eindeutig bestimmbar sind. Eine solche eindeutige Identifizierung

wäre beispielsweise über die verpflichtende Angabe von ladepunktscharfen Kennungen möglich, beispielsweise durch die EVSE-IDs. Dies würde auch die Anerkennung der Lademengen durch das Umweltbundesamt (UBA) und einen Abgleich mit den Daten der BNetzA vereinfachen.

Zu §6 Absatz 2

Ein Ladepunktbetreiber ist grundsätzlich verpflichtet, seine öffentlich zugänglichen Ladepunkte bei der BNetzA anzuzeigen. Für diese Anzeige stellt die BNetzA jedoch kein offizielles Dokument aus, das im Sinne des §8 Absatz 1 als Nachweis zur Prüfung vom UBA auf Verlangen vorgelegt werden kann. Es wäre daher wünschenswert, diese Rechtsunsicherheit für die beteiligten Parteien zu beseitigen, indem die erforderlichen Unterlagen konkretisiert werden, oder der entsprechende Absatz ersatzlos gestrichen wird.

Zu §7 Absatz 1

Fahrzeuge sollen laut Anpassung von Absatz 1 künftig nur dann anerkannt werden, falls Schätzwerte für die entsprechende Fahrzeugklasse vorliegen. Somit entfielen eine pauschale Anerkennung von sonstigen Fahrzeugen mit Fahrzeugschein mit einem Wert von aktuell 2.000 kWh.

Wir halten eine Ausweitung der Schätzwerte für bestimmte Fahrzeugklassen für geboten, da somit insbesondere Nutzfahrzeuge gebührend berücksichtigt werden können. Wir schlagen jedoch vor, weiterhin alle zugelassenen Batterieelektro-Fahrzeuge, für die kein eigener Schätzwert bekannt gegeben wurde, über einen (reduzierten) Schätzwert unter Sonstige anzuerkennen. Die Einschätzung der Verhältnismäßigkeit zwischen Einnahmen durch den Quotenhandel über einen reduzierten Schätzwert und dem Vollzugsaufwand könnten dann durch die unmittelbar beteiligten Parteien getroffen werden.

Sollten – wie bisher im Entwurf vorgesehen – lediglich Fahrzeuge mit eigenem Schätzwert anerkannt werden, so weisen wir vorsorglich darauf hin, dass noch vor Inkrafttreten der angepassten Verordnung zwingend die neuen Schätzwerte bekanntgemacht sein müssen. Andernfalls käme es zu einer temporären Rechtsunsicherheit bei Anerkennung sämtlicher Fahrzeugklassen mit Ausnahme der Klassen N1 und M3. Insbesondere E-PKW der Klasse M1 müssten in dieser Zeit durch das UBA abgelehnt werden. Im Sinne einer Gleichbehandlung der Fahrzeughalter, empfehlen wir eine Änderung der Anerkennung über Schätzwerte zu Beginn des Jahres 2024.

Hierbei ist auch gemäß Maßnahme 21 aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur 21 dafür zu sorgen, dass auch für schwere Nutzfahrzeuge weitere Schätzwerte veröffentlicht werden. Es sollten daher unbedingt zeitnah Schätzwerte für die Klassen N2 (zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 12 Tonnen) und N3 (zulässige Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen) bekanntgemacht werden.

Zu §7 Absatz 5 und §8 Absatz 1 Satz 1

Die Neufassung des Absatzes 5 mit der Einführung einer Informationspflicht des ehemaligen Fahrzeughalters gegenüber dem neuen Fahrzeughalter im Falle einer bereits erfolgten Mitteilung nach §8 stärkt die Akzeptanz aller beteiligten Parteien des THG-Quotensystems und vereinfacht die finanzielle Berücksichtigung möglicher Quotenerlöse beim Halterwechsel.

Es ist richtig, dass für die Strommengen in den Fällen des § 7 für reine Elektrofahrzeuge eine Mitteilung beim Umweltbundesamt unterjährig erfolgen kann. Allerdings würden hierdurch zahlreiche erst gegen

Ende des Jahres zugelassene Elektrofahrzeuge benachteiligt werden, da gerade bei größeren Flotten oftmals mehrere Wochen vergehen, bis die Kopien der Zulassungsbescheinigung Teil I dem Halter vorliegen. Zudem bevorzugen größere Unternehmen zur operativen Vereinfachung eine jährliche Sammelmeldung ihrer E-Flotten (und ggf. auch Ladestrommengen) zu Beginn des Folgejahres, da so alle Fahrzeuge in einem Schritt übermittelt werden können. Zusätzlich würde eine Berücksichtigung der Widerrufsfrist von 2 Wochen für erst in den letzten Dezemberwochen zugelassene Fahrzeuge diese faktisch für die THG-Quote ausschließen. In den Fällen des § 7 muss daher unbedingt die Frist bis zum 28. Februar des Folgejahres beibehalten werden.

Zu §8 Absatz 4

Die vorgeschlagenen Ergänzungen in §6 Absatz 1 machen bereits deutlich und unmissverständlich klar, dass weiterhin ausschließlich öffentlich zugängliche Ladepunkte unter §6 berücksichtigt werden können. Unseres Erachtens nach ist eine weitere Verschärfung beim Umgang mit öffentlichen Ladepunkten nicht notwendig, wie es insb. der neue §8 Absatz 4 vorschlägt. Demnach würde die Mitteilung auch nur **eines** irrtümlich als öffentlich eingeschätzten Ladepunktes bereits ausreichen, um den gesamten Antrag abschlägig zu bescheiden. Wir empfehlen, dass die beteiligten Verwaltungen andere und zielgerichtetere Maßnahmen bei konkreten Anlässen ergreifen, um mögliche systematische Versuche, Ladepunkte rechtsmissbräuchlich als öffentlich anerkennen zu lassen, effektiv verhindern zu können. Daher schlagen wir vor, den Absatz 4 ersatzlos zu streichen und – wie bereits im Umgang mit der Anrechnung von Fahrzeugen üblich – entsprechenden Anträgen nur teilweise stattzugeben und die bemängelten Strommengen zum Abzug zu bringen.

Verfasst und eingereicht wird diese konsolidierte Stellungnahme durch



Volkswagen Group Charging GmbH



GT Emission Solutions GmbH