

Berlin, 24. April 2023

## **STELLUNGNAHME**

zum Entwurf

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

**Der Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. und die Mittelständische Energiewirtschaft e.V. bedanken sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu o.g. Verordnungsentwurf und nehmen diese wie folgt wahr.**

#### **1. Allgemeine Anmerkungen**

Der Verordnungsentwurf hat u.a. zum Ziel, den Vollzugsaufwand zu verringern. U. E. würde die Einführung eines digitalen Systems zur Antragsstellung und Antragsprüfung gerade bei der Anrechnung von Strom, der in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb verwendet wird, erhebliche Fortschritte mit sich bringen. Es erscheint nicht bedarfsgerecht, dass Anträge als Postsendung per USB-Stick oder sogar in Papier vorgenommen werden müssen. So wird Vollzugsaufwand aus unserer Sicht nicht verringert.

#### **2. Zu Art 1 Nr. 2 Buchstabe a): § 5 Absatz 2 – „First-Come, First-Serve“**

Die „First-Come, First-Serve“ Methode der „Verteilung“ der Energie bei mehrmaliger Anmeldung (z.B. ein und desselben E-Fahrzeuges) hat sich bewährt und hält den Vollzugsaufwand relativ gering. Auch die Regelung, dass ein Ladestellenbetreiber nur einen Dritten beauftragen darf, ist beim Umweltbundesamt (UBA) gelebte Praxis und nachvollziehbar. Sie sollte für die Beantragung nach § 7 (also Fahrzeuge) festgeschrieben werden. Allerdings ist die Anpassung so formuliert, dass sie auch für § 6 (Ladestrom aus öffentlichen Ladesäulen) gilt. Dies würde bedeuten, dass ein Ladesäulenbetreiber sich für seine gesamten Jahresenergie mengen für einen Dienstleister als Dritten entscheiden müsste. Warum sollte ein Ladesäulenbetreiber nicht die von Januar bis März geladenen kWh einem anderen Dienstleister als die von April bis Dezember geladenen zur Verfügung stellen?

**Forderung: Einschränkung nur für Fälle des § 7 vorsehen**

#### **3. Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe c): § 5 Absatz 5 (neu) – Aufgabe der Netzkoppelung**

Grundsätzlich ist die mit dem Entwurf verfolgte Absicht zu begrüßen. Jedoch behindert eine sehr strenge Auslegung des Netzanschlusspunktes zusätzliche Investitionen in Anlagen zur Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien.

Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V. | Georgenstraße 25 | 10117 Berlin  
MEW Mittelständischer Energiewirtschaft Deutschland e. V. | Georgenstraße 23 | 10117 Berlin

---

Um weitere Anreize für die Investition in mehr erneuerbare Energieanlagen für die E-Mobilität zu schaffen, ist mehr Flexibilität bei der Strombeschaffung erforderlich, um zwischen verschiedenen erneuerbaren Energiequellen mit hoher Vollaststundenzahl und Ladepunkten als Abnehmern zu optimieren. Müsste die Anlage direkt an der Ladestation stehen, würden die erreichbaren Vollaststunden nicht ausreichen, um den Bedarf zu decken, so dass eine zusätzliche Speicheranlage (Batterie) erforderlich wäre.

Die zeitliche und räumliche Korrelation sollte daher zumindest für eine Übergangszeit gelockert werden, z. B. mit einem monatlichen Abgleich/einer zeitlichen Korrelation bis Ende 2029. Die geografische Korrelation sollte als erfüllt angesehen werden, wenn sich die Ladestation und die Anlage zur Nutzung erneuerbarer Energiequellen in derselben Gebotszone befinden.

**Forderung: Zeitliche und räumliche Korrelation übergangsweise großzügiger gestalten**

#### **4. Zu Art 1 Nr. 4 Buchstabe a): § 7 Absatz 1 – Ausschluss von Leichtkraftfahrzeugen, E-LKW und anderen Fahrzeugen sowie Schätzwerte**

Der Entwurf sieht vor, alle Fahrzeugklassen, für die kein Schätzwert veröffentlicht worden ist, von der Quotennutzung auszuschließen. Eine zielführende Lösung wäre aus unserer Sicht, einen Schätzwert für alle Fahrzeugklassen zu veröffentlichen. Durch die jetzige Formulierung werden einige Fahrzeugklassen pauschal ausgeschlossen. Das wird sowohl Fahrzeugklassen treffen, die heute noch relativ neu in der Elektroflotte sind, z.B. E-LKW der Klassen N2 und N3, als auch alte Fahrzeugklassen, die z.B. der Klasse M1 (PKW) entsprechen, für die aber noch alte Bezeichnungen in den Fahrzeugscheinen stehen.

**Forderung: Geeignete Schätzwerte für alle Fahrzeugklassen veröffentlichen**

#### **5. Zu Art 1 Nr. 5 Buchstabe a) Doppelbuchstabe aa): § 8 Absatz 1 – Verkürzung der Frist bei § 7**

Der Entwurf sieht vor, die Frist zur Antragsstellung für § 7 (Fahrzeuge) auf den 31.12. (anstatt 28.02. des Folgejahres) zu verkürzen. Dies würde bedeuten, dass ein großer Teil der Fahrzeughalter, die eigentlich mit ihren Fahrzeugen am Quotenhandel teilnehmen könnten, nicht mehr rechtzeitig den Antrag beim UBA stellen können, weil die Frist bereits bei Zulassung der Fahrzeuge abgelaufen wäre, wenn ein Fahrzeug noch am 31.12. zugelassen wird, aber niemand mehr an diesem Tag einen Antrag beim UBA stellen kann oder wird. Da der Dezember historisch grundsätzlich der zulassungsstärkste Monat für Elektrofahrzeuge in Deutschland gewesen ist, wird eine große Anzahl von Fahrzeugen praktisch vom Quotenhandel für das Erstzulassungsjahr ausgeschlossen. Auch sorgen die unterschiedlichen Fris-

Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V. | Georgenstraße 25 | 10117 Berlin  
MEW Mittelständischer Energiewirtschaft Deutschland e. V. | Georgenstraße 23 | 10117 Berlin

---

ten für Aufwand bei den Fahrzeughaltern bzw. Dienstleistern, da sie diese erklären und während der Feiertage Anträge stellen müssen. Eine bessere Digitalisierung sollte hier zudem Abhilfe schaffen.

**Forderung: Absehen von der Fristverkürzung**

**6. Zu Art 1 Nr. 5 Buchstabe b): § 8 Absatz 2 – Fester und einzelner Inhaltsadressat**

Der Vorschlag, einen ganzen Antrag nach § 6 abzulehnen, wenn sich ein Ladepunkt (obwohl bei der BNetzA als öffentlich angezeigt) als nicht-öffentlich herausstellt, ist u.E. kritisch zu beurteilen, da er eine Art Kollektivbestrafung darstellt, die alle Ladepunktbetreiber inkl. deren beantragenden Dritten mit einem ablehnenden Antrag sanktioniert, wenn sich auch nur ein Ladepunkt im Nachhinein nicht als öffentlicher Ladepunkt herausstellen sollte. Eine neue Beantragung für die übrig gebliebenen Ladepunkte bzw. Ladepunktbetreiber ist dabei zwar rechtlich nicht ausgeschlossen, wird aber praktisch verhindert, da viele Dienstleister eine Rückmeldung zum Antrag vom UBA in einem Zeitraum bekommen werden, in dem die Antragsfrist 28.02. bereits abgelaufen ist. Wie auch bei Anträgen für Fahrzeuge nach § 7, bei denen bei Doppelanmeldung „teilabgelehnt“ wird, könnte auch bei Anträgen nach § 6 die Energie eines Ladepunktes, für den im Nachhinein nicht ausreichend Nachweise zur öffentlichen Zugänglichkeit beigebracht werden können, teilabgelehnt werden.

**Forderung: Teilablehnung wie bei § 7 vorsehen**

**7. Zu Art 2: Inkrafttreten**

Der Entwurfstext lautet: „Dieses Gesetz tritt am Tag der Verkündung in Kraft.“ Es handelt sich um eine Verordnung. Sollte das Inkrafttreten auch für sie am Tag nach der Verkündung vorgesehen sein, ist dies abzulehnen. Es hätte zur Folge, dass laufende Verträge für das Verpflichtungsjahr von Ladepunktbetreibern und Dritten als Dienstleistern überprüft und, falls überhaupt möglich, angepasst werden müssten. Als Beispiel sind Anträge nach § 7 zu nennen. Es erforderlich, dass Änderungen rund um die THG-Quote mit Wirkung frühestens für das folgende Verpflichtungsjahr vorgenommen werden.

**Forderung: Inkrafttreten für das auf die Verkündung folgende Verpflichtungsjahr vorsehen**