



Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare  
Sicherheit und Verbraucherschutz  
Referat CI 6 Technische Verkehrsfragen und Kraftstoffe  
Robert-Schuman-Platz 3  
53175 Bonn

**Abteilung:** Hauptstadtbüro  
**E-Mail:** zdk-berlin@kfzgewerbe.de  
**Datum:** 24.04.2023

## Stellungnahme des ZDK zur Änderung der 38. BImSchV

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) e.V. begrüßt grundlegend die Bestrebung der Bundesregierung, mit dem nun vorgelegten Entwurf zur Änderung der 38. BImSchV das System der THG-Quote weiterzuentwickeln und unter anderem Anreize für erneuerbare Stromerzeugungsanlagen an öffentlichen Ladepunkten zu schaffen. Dies steht vollkommen im Einklang mit dem täglichen Einsatz des überwiegend mittelständisch geprägten Kraftfahrzeuggewerbes zum Hochlauf der Elektromobilität in der Bundesrepublik. Unsere Branche trägt bereits heute entschieden zur Minderung der Treibhausgasemissionen in unserem Land bei und leistet verantwortungsbewusst aktiven Klimaschutz.

Das Modell des THG-Handels hat sich aus Sicht des ZDK in der Vergangenheit bewährt und als Anreizinstrument spürbaren Einfluss auf den Ausbau der Elektromobilität genommen. Der zu kommentierende Referentenentwurf birgt bei aller Zustimmung jedoch auch kritische Aspekte, die einer reibungslosen wie unbürokratischeren Fortführung des THG-Handels entgegenstehen.

Im Einzelnen betrifft dies:

- **Art 1. §7 (1)**

Durch die gefasste Formulierung werden Fahrzeugklassen ohne Schätzwert pauschal von der Quotennutzung ausgeschlossen. Dies berührt unter anderem aufkommende Fahrzeugklassen, wie e-LKW der Klassen N2 und N3, als auch Fahrzeuge bestehender Fahrzeugklassen mit einer alten und damit nicht der Systematik entsprechenden Bezeichnung in den Fahrzeugscheinen. Der ZDK schlägt in diesem Zusammenhang vor, diesen Missstand durch eine Überarbeitung der betreffenden Passage zu beseitigen und möchte gleichzeitig dazu anregen, künftig den Vollzugsaufwand durch eine Veröffentlichung der Schätzwerte für alle Fahrzeugklassen zu minimieren.

- **Art 1. §8 (1)**

Die gefasste Formulierung stellt aus unserer Sicht eine empfindliche Verkürzung der Antragsfrist dar, durch deren Umsetzung im Praxisbetrieb eine große Anzahl an Fahrzeugen vom Quotenhandel für das Erstzulassungsjahr ausgeschlossen werden. Dies ergibt sich aus der Tatsache heraus, dass der Dezember für E-Fahrzeuge sowohl im Privatkundenbereich als auch bei Quotenpoolern der zulassungstärkste Monat darstellt und für viele, der zwischen den Feiertagen rund um den Jahreswechsel erworbenen Fahrzeuge nun nicht mehr wie bisher fristgerecht Anträge beim Umweltbundesamt gestellt werden können. Hier lag der Stichtag bislang beim 28. Februar des Folgejahres. Zudem ergibt sich ein erhöhter wirtschaftlicher wie verwaltungstechnischer Aufwand für das Kraftfahrzeuggewerbe, da nun voraussichtlich zwischen und auch an den Feiertagen Anträge vorbereitet werden müssen. Der ZDK schlägt hier die Beibehaltung einer generellen Antragsfrist für den 28. Februar des Folgejahres vor.

- **Art 1. § 8 (4)**

Die Ablehnung eines ganzen Antrags nach §6 für den Fall, dass sich bereits ein Ladepunkt bei einer nachträglichen Überprüfung als nicht-öffentlich herausstellt, stößt auf Unverständnis des ZDK. Dies käme einer Kollektivbestrafung gleich und hätte überdies zur Folge, dass eine Neubeantragung durch das in vielen Fällen zu erwartende Verstreichen des Stichtags der Antragsfrist (28. Februar) nicht mehr möglich wäre. Unserer Meinung nach steht eine derartige Vorgehensweise im Konflikt mit den eigentlichen Zielen der Verordnung. Stattdessen schlagen wir für Anträge nach §6, ähnlich der Lösung für die Antragsstellung bei §7, eine Teilablehnung vor. Dadurch könnte die Energie eines einzelnen Ladepunktes, für den im Nachhinein nicht ausreichend Nachweise zur öffentlichen Zugänglichkeit erbracht werden können, teilabgelehnt werden, ohne gleichzeitig negative Folgen für die Bewilligung angeschlossener bestimmungsgemäßer Anträge zu haben.