

Berlin, 4. Juni 2021

**BDEW Bundesverband
der Energie- und
Wasserwirtschaft e.V.**

Reinhardtstraße 32
10117 Berlin

[## Stellungnahme](http://www.bde.de</p></div><div data-bbox=)

Referentenentwurf der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote (Stand 25. Mai 2021)

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten über 1.900 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 90 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Konkrete Änderungsvorschläge des BDEW	4
2.1	Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nummer 3 a): Änderung § 2 Absatz 2 38. BlmSchV	4
2.2	Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nummer 3 b): Änderung § 2 Absatz 4 38. BlmSchV	5
2.3	Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nummer 5: Änderung § 6 der 38. BlmSchV	6
2.4	Ergänzender Hinweis zu Artikel 1 Nummer 6: Änderung § 7 der 38. BlmSchV	7

1 Einleitung

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) hat am 25. Mai 2021 den Referentenentwurf für eine zweite Anhörung der Verbände zur „Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“ vorgelegt. Die Artikelverordnung dient der Umsetzung der EU-Vorgaben und Erreichung der EU-Ziele von Artikel 25 bis 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001 (Erneuerbare-Energien-Richtlinie, „RED II“) sowie der Verordnung (EU) 2018/1999 („Governance-Verordnung“).

Artikel 1 und 2 enthalten Änderungen der 38. und 36. BImSchV. Artikel 3 enthält Änderungen im Hinblick auf die Verordnung zur Anrechnung von Upstream-Emissionsminderungen auf die Treibhausgasquote (UER-Verordnung). Die 38. BImSchV regelt insbesondere die Voraussetzungen zur Teilnahme am Treibhausgasquotenhandel und betrifft neben Biokraftstoffen auch andere alternative Kraftstoffe und Antriebe (u. a. Fahrstrom).

Der **Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft – BDEW e.V.** vertritt die Interessen einer Vielzahl von Unternehmen der Energiewirtschaft, die Strom für den Verkehr, klimaneutrale Kraftstoffe sowie Biomethan und zukünftig auch verflüssigtes Biomethan (Bio-LNG) für Erdgasfahrzeuge erzeugen und für den Endverbrauch bereitstellen. Die vom BDEW vertretenen Unternehmen nehmen regelmäßig als Dritte und in einigen Fällen auch als Verpflichtete am Treibhausgasquotenhandel teil.

Der BDEW hat bereits eine [Stellungnahme zur ersten Verbändeanhörung](#) im Oktober 2020 sowie eine Stellungnahme zum Gesetzesentwurf zur Weiterentwicklung der Treibhausgasquote im April 2021 vorgelegt.

Der nun vorgelegte Referentenentwurf greift eine Reihe der Forderungen des BDEW auf, bleibt aber bei einigen wesentlichen Punkten – insbesondere im Hinblick auf die Anrechnung von tatsächlich gelieferten Fahrstrommengen – hinter den Vorschlägen des BDEW zurück.

- Die **Abrechnung der tatsächlich verwendeten energetischen Mengen an Fahrstrom** im Quotenhandel sollte nicht nur für öffentlich zugängliche, sondern auch für nicht-öffentlich zugängliche Ladepunkte ermöglicht werden.
- Der Referentenentwurf enthält in Artikel 1, § 2 **zwei Ungenauigkeiten bei den Begriffsbestimmungen**, die unbedingt noch geändert werden müssen.
- Es ist zu bemängeln, dass immer noch kein Referentenentwurf zur **Änderung der 37. BImSchV** vorgelegt wurde. Diese legt wesentliche Voraussetzungen für den Quotenhandel in Bezug auf die Erfüllungsoptionen Wasserstoff, strombasierte Kraftstoffe nicht erneuerbaren Ursprungs sowie mitverarbeitete biogene Öle fest und bedarf vor dem Hintergrund der RED II und der Beschlüsse des Bundestags zur Weiterentwicklung des Treibhausgasquotenhandels der Anpassung. Die vorliegende Stellungnahme steht deshalb unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, weitere Änderungswünsche zur 38. BImSchV vor dem Hintergrund der Vorschläge zur 37. BImSchV zu einem späteren Zeitpunkt vorzutragen.

2 Konkrete Änderungsvorschläge des BDEW

2.1 Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nummer 3 a): Änderung § 2 Absatz 2 38. BImSchV

Die Begriffsbestimmung von Straßenfahrzeugen (Elektromobile) im Treibhausgasquotenhandel stellt auf die entsprechenden Regelungen der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 ab, die derzeit geändert wird. Das Bundeskabinett hat am 12. Mai 2021 den Referentenentwurf beschlossen. Nach Möglichkeit sollte Artikel 1 auf die neue Begriffsbestimmung der Ladesäulenverordnung 2021 abstellen. Falls diese nicht mehr rechtzeitig im Bundesanzeiger veröffentlicht wird, sollte in Artikel 1 die derzeit geltende Begriffsbestimmung der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 vollständig übernommen werden.

Änderungsvorschlag zu Nummer 3 a):

„§ 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„Ein Straßenfahrzeug mit Elektroantrieb ist

1. ein reines Batterieelektrofahrzeug oder

2. ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug ~~der Klassen M 1 und N 1~~ im Sinne des § 2 Nummer 1 der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.“

Falls die vorgeschlagene Streichung nicht erfolgt, muss zumindest folgender Satz 2 in § 2 Absatz 2 Nummer 2 ergänzt werden, um eine vollständige Übernahme der Begriffsbestimmung der derzeit noch gültigen Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 vorzunehmen:

„Fahrzeuge der Klasse N2 sind umfasst, soweit sie im Inland mit der Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden dürfen.“

Insbesondere berechtigt die Fahrerlaubnis der Klasse B, sofern der Inhaber diese seit mindestens zwei Jahren besitzt, auch zum Führen von Fahrzeugen, die ganz oder teilweise mit Strom angetrieben werden, wenn diese eine Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg jedoch nicht mehr als 4.250 kg aufweisen und für die Güterbeförderung und ohne Anhänger geführt werden. Die überschreitende Masse muss hierbei ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des Antriebssystems geschuldet sein.

2.2 Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nummer 3 b): Änderung § 2 Absatz 4 38. BImSchV

Die Begriffsbestimmung zu Nahrungs- und Futtermittelpflanzen setzt Artikel 2 Nr. 40 der RED II nicht richtig um. Zu beachten ist, dass die deutsche Übersetzung der RED II gegenüber der maßgeblichen englischen Sprachfassung offensichtlich einen entscheidenden Kommafehler enthält:

Englische Fassung Artikel 2 Nr. 40: kein Komma vor „and intermediate crops“:

“(40) ‘food and feed crops’ means starch-rich crops, sugar crops or oil crops produced on agricultural land as a main crop excluding residues, waste or ligno-cellulosic material and intermediate crops, such as catch crops and cover crops, provided that the use of such intermediate crops does not trigger demand for additional land;”

Deutsche Fassung Artikel 2 Nr. 40: mit fälschlichem Komma vor „und Zwischenfrüchte“:

„40. „Nahrungs- und Futtermittelpflanzen“ Kulturpflanzen mit hohem Stärkegehalt, Zuckerpflanzen oder Ölpflanzen, die als Hauptkulturen auf landwirtschaftlichen Flächen produziert werden, ausgenommen Reststoffe, Abfälle und lignozellulosehaltiges Material, und Zwischenfrüchte wie Zweitfrüchte und Deckpflanzen, es sei denn, die Verwendung solcher Zwischenfrüchte führt zu einer zusätzlichen Nachfrage nach Land;“

Durch den in den Referentenentwurf übernommenen Kommafehler der deutschen Sprachfassung der RED II entsteht die absurde Situation, dass solche Zwischenfrüchte, die zu einer zusätzlichen Nachfrage nach Land führen, **nicht** als Nahrungs- und Futtermittelpflanzen eingestuft werden sollen, während im Umkehrschluss Zwischenfrüchte, die **nicht** zu einer zusätzlichen Nachfrage nach Land führen als Nahrungs- und Futtermittel eingestuft und damit unter die entsprechende Obergrenze nach § 13 fallen würden. Eine solche Regelung würde die ursprüngliche Intention der RED II, die zusätzliche Nachfrage nach Land zu verringern, offensichtlich auf den Kopf stellen. Der BDEW schlägt vor, der maßgeblichen englischen Sprachfassung zu folgen und die Struktur des Vorschlags im Sinne einer Klarstellung des Gewollten wie folgt anzupassen:

Änderungsvorschlag zu Nummer 3 b):

„Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

~~3)~~ (4) *„Nahrungs- und Futtermittelpflanzen sind*

~~1.~~ *Kulturpflanzen mit hohem Stärkegehalt, Zuckerpflanzen oder Ölpflanzen, die als Hauptkulturen auf landwirtschaftlichen Flächen produziert werden, ausgenommen*

1. *Reststoffe, Abfälle und lignozellulosehaltiges Material, und*

2. *Zwischenfrüchte, wie Zweitfrüchte und Deckpflanzen, es sei denn, die Verwendung solcher Zwischenfrüchte führt zu einer zusätzlichen Nachfrage nach Land.“*

2.3 Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Nummer 5: Änderung § 6 der 38. BImSchV

Der BDEW hält an seinem Vorschlag aus der ersten Verbändeanhörung fest, die Abrechnung der tatsächlich verwendeten energetischen Mengen an Fahrstrom im Quotenhandel auch für nicht-öffentlich zugängliche Ladepunkte unter bestimmten Voraussetzungen für den gewerblichen oder privaten Ladepunktbetreiber zu ermöglichen.

Diese Energiemengen sollten dem regulären Quotenhandel von Strommengen aus öffentlich zugänglichen Ladepunkten durch eine Ergänzung in § 6 gleichgestellt werden, sofern die Anforderungen an die Nachweisführung in analoger Weise erfüllt und an andere Erfüllungsoptionen angeglichen werden (Level-Playing-Field). Es ist davon auszugehen, dass im ÖPNV, bei kommunalen und gewerblichen Fahrzeugflotten und in zunehmendem Maße auch bei Einzelfahrzeugen eine entsprechende Abrechnung oder Auslesung mit verhältnismäßigem Aufwand erfolgen kann. Auch bei privaten Ladepunkten sollte die exakte Abrechnung zugelassen werden, sofern die Strommengen eindeutig dem Fahrstrom zugeordnet werden können und die Ladepunkte eichrechtskonform abgerechnet werden.

Für den Hochlauf des elektrifizierten Schwerlastverkehrs ist dieser Punkt von besonderer Bedeutung. Elektrifizierter Schwerlastverkehr wird wegen noch fehlender geeigneter öffentlicher Ladeinfrastruktur (MW-Ladepunkte) zunächst von Depots (nicht-öffentlich) aus beliefert. Geeignete Abrechnungsmechanismen ermöglichen hier passende Refinanzierungseffekte für hohe Kosten zur Anschaffung und Betrieb der Infrastruktur.

Darüber hinaus besteht auch Klärungsbedarf im Hinblick auf die Anrechenbarkeit von Fahrstrommengen, die an Oberleitungs-Hybrid-LKWs geliefert werden. Solche Anwendungsfälle umfassen schwere Nutzfahrzeuge, die außerhalb der mit Oberleitungen ausgestatteten Wegstrecken entweder mit einem zusätzlichen Verbrennungsmotor oder als Batteriefahrzeug betrieben werden. Auch für diese Anwendungsfälle sollte die Abrechnung der tatsächlich verwendeten Strommengen nach § 6 zugelassen werden.

Um Doppelzahlungen mit Abrechnungen nach § 7 zu vermeiden, sollten Betreiber nicht-öffentlich zugänglicher Ladepunkte, die eine Abrechnung der tatsächlich verwendeten Strommengen durchführen, Aufzeichnungen über die regelmäßig am betreffenden nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkt geladenen Fahrzeuge führen und eine Erklärung abgeben, dass für diese Fahrzeuge im jeweiligen Berichtsjahr keine Abrechnung nach § 7 erfolgt. Die Nachweisführung könnte in Anlehnung an § 7 Absatz 2 erfolgen, mit dem Unterschied, dass zusätzlich auch die Strommengen für nicht rein elektrisch betriebene Fahrzeuge zur Anrechnung gebracht werden können. Als weiterer Anreiz für die genaue Abrechnung sollte für Betreiber nicht-öffentlich zugänglicher Ladepunkte auch die Möglichkeit der Abrechnung mit dem Emissionsfaktor für direkt bezogene Strommengen aus Erneuerbaren Energien bei Erfüllung der entsprechenden Voraussetzungen eingeräumt werden.

2.4 Ergänzender Hinweis zu Artikel 1 Nummer 6: Änderung § 7 der 38. BImSchV

In § 7 Absatz 3 der 38. BImSchV werden die Wörter *„den Schätzwert der anrechenbaren energetischen Menge elektrischen Stroms für ein reines Batterieelektrofahrzeug“* durch die Wörter *„die Schätzwerte der anrechenbaren energetischen Mengen elektrischen Stroms für reine Batterieelektrofahrzeuge“* ersetzt.

Das Bundesumweltministerium beabsichtigt vor diesem Hintergrund weitere für bestimmte Arten von Fahrzeugen spezifische Schätzwerte zu veröffentlichen, um etwa dem höheren Verbrauch durch diese Fahrzeuge Rechnung zu tragen und somit vor allem den Stromverbrauch schwererer Fahrzeuge mit höherer Jahreslaufleistung sachgerecht abzubilden.

Der BDEW begrüßt, dass damit eine stärkere Ausdifferenzierung des typischen Stromverbrauchs verschiedener Fahrzeugarten ermöglicht wird. Der BDEW regt in diesem Zusammenhang an, neben verschiedenen Nutzfahrzeugklassen insbesondere auch die Besonderheiten des ÖPNV und weiterer kommunaler Anwendungen (z. B. Müllsammlung) durch angemessene Schätzwerte differenziert abzubilden.