

Berlin, 25. April 2023

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

Reinhardtstraße 32  
10117 Berlin

[www.bdeu.de](http://www.bdeu.de)

## Stellungnahme

# zur Zweiten Verordnung zur Änderung der Ver- ordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminde- rung bei Kraftstoffen (38. BImSchV)

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.

Der BDEW ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung sowie im europäischen Transparenzregister für die Interessenvertretung gegenüber den EU-Institutionen eingetragen. Bei der Interessenvertretung legt er neben dem anerkannten Verhaltenskodex nach § 5 Absatz 3 Satz 1 LobbyRG, dem Verhaltenskodex nach dem Register der Interessenvertreter (europa.eu) auch zusätzlich die BDEW-interne Compliance Richtlinie im Sinne einer professionellen und transparenten Tätigkeit zugrunde. Registereintrag national: R000888. Registereintrag europäisch: 20457441380-38

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Kernforderungen des BDEW .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Änderungsvorschläge des BDEW .....</b>	<b>5</b>
3.1	Allgemeine Hinweise zur Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischem Strom .....	5
3.2	Zu § 5 Absatz 2 – Bestimmung des Dritten bei der Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischem Strom .....	6
3.3	Zu § 5 Absatz 5 - Berechnung der Treibhausgasemissionen bei EE-Strombezug.....	7
3.4	Zu § 6 - Energetische Menge des elektrischen Stroms aus öffentlich zugänglichen Ladepunkten .....	8
3.5	Zu § 7 Absatz 3 – Bekanntmachung von Schätzwerten für Elektrofahrzeuge .....	9
3.6	Zu § 8 Absatz 1 – Fristenregelung für Antragstellung .....	10
3.7	Zu § 8 Absatz 4 – Mitteilung der energetischen Menge .....	10

## 1 Einleitung

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) hat am 30. März 2023 den Referentenentwurf für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen (**Änderung der 38. BImSchV**) vorgelegt.

Mit der THG-Quote des BImSchG werden Kraftstoffanbieter verpflichtet, die Treibhausgasemissionen ihrer Kraftstoffe zu senken. Neben Biokraftstoffen und strombasierten Kraftstoffen kann auch der direkte Einsatz von Strom in Elektrofahrzeugen auf die Erfüllung der THG-Quote angerechnet werden. Die Details zur Anrechnung werden in der 38. BImSchV geregelt.

Der nun vorgelegte Referentenentwurf zielt darauf ab, zusätzliche Nachweismethoden einzuführen und Hürden abzubauen, damit in der Praxis Strom, der nachweislich direkt aus Erneuerbare-Energien-Anlagen für öffentliche Ladepunkte bezogen und in Elektrofahrzeugen genutzt wird, im Rahmen des THG-Quotenhandels angerechnet werden kann. Damit soll ein Anreiz zur zusätzlichen erneuerbaren Stromproduktion für die Elektromobilität geschaffen werden. Weiterhin werden Klarstellungen in Bezug auf die Nachweisführung vorgenommen, um unzulässige Meldungen von Strommengen zu vermeiden und Vollzugsaufwand zu verringern.

Der Entwurf enthält keine Festlegungen oder Änderungen für andere Erfüllungsoptionen. In diesem Zusammenhang ist zu bemängeln, dass insbesondere noch immer kein Referentenentwurf zur **Änderung der 37. BImSchV** vorgelegt wurde. Diese legt wesentliche Voraussetzungen für den Quotenhandel in Bezug auf die Erfüllungsoptionen Wasserstoff und andere strombasierte Kraftstoffe sowie mitverarbeitete biogene Öle und künftig auch biogenen Wasserstoff fest und bedarf vor dem Hintergrund der RED II und des Delegierten Rechtsaktes zu den Bezugskriterien von erneuerbarem Wasserstoff dringend der Anpassung. Sobald das Verfahren zur Verabschiedung des Delegierten Rechtsaktes abgeschlossen ist, sollte die Bundesregierung Arbeitsentwürfe zur Umsetzung der Bestimmungen vorlegen.

Der **Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft – BDEW e.V.** vertritt die Interessen einer Vielzahl von Unternehmen der Energiewirtschaft, die Fahrstrom für den Straßenverkehr, klimaneutrale Kraftstoffe, Wasserstoff für Brennstoffzellenfahrzeuge sowie Biomethan und 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 Biokraftstoffquotenhandel teil und erbringen weitere Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Treibhausgasquotenhandel.

## 2 Zusammenfassung der Kernforderungen des BDEW

Der BDEW unterstützt nachdrücklich das im Referentenentwurf zum Ausdruck gebrachte Ziel einer Erhöhung der im Straßenverkehr genutzten Strommengen aus Erneuerbaren Energien und schlägt im Folgenden eine Reihe von Änderungen vor, die darauf abzielen, die Anreizwirkung und die Praxistauglichkeit der Regelungen noch weiter zu erhöhen.

- › **§ 5 Absatz 2:** Die Regelung, dass bei der Abrechnung in den Fällen des § 7 die Bestimmung mehrerer Dritter auszuschließen ist, um eine Doppelabrechnung von Zulassungsbescheinigungen zu vermeiden, sollte nicht für die Fälle nach § 6 (öffentliche Ladepunkte) angewendet werden, bei denen eine Abrechnung der tatsächlich über einen bestimmten Zeitraum gelieferten Energiemengen erfolgen kann.
- › **§ 5 Absatz 5:** Die Regeln bezüglich der Anwendung des CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktors für erneuerbaren Strombezug sollten schon für das Verpflichtungsjahr 2023 und nicht erst ab 2024 angewendet werden dürfen.

Um frühzeitig Anreize für die Investition in Anlagen zur Erzeugung von Strom aus Erneuerbare Energien für die Verwendung im Straßenverkehr zu setzen, sollte die enge zeitliche und räumliche Korrelation des Strombezuges für einen mehrjährigen Übergangszeitraum gelockert werden. Die Anforderung an die Gleichzeitigkeit darf zudem die Nutzung eines an die EE-Stromerzeugungsanlage gekoppelten Batteriespeichers nicht benachteiligen.

- › **§ 6:** Die Abrechnung tatsächlich verwendeter energetischer Mengen an Fahrstrom im Quotenhandel sollte auch für nicht-öffentlich zugängliche Ladepunkte zugelassen werden, sofern die Anforderungen an die Nachweisführung in analoger Weise erfüllt werden und keine Doppelabrechnung über die Vorlage von Zulassungsbescheiden erfolgt.

Die im Referentenentwurf vorgesehene Anrechenbarkeit von direktem EE-Strombezug sollte gleichermaßen grundsätzlich auch für Betreiber nicht-öffentlicher Ladepunkte eingeräumt werden, sofern gleichwertige Nachweise im Hinblick auf die tatsächlich in einem Elektrofahrzeug genutzten und auf die THG-Quote anzurechnenden EE-Strommengen unter Vermeidung von Doppelvermarktung der EE-Eigenschaft erbracht werden können.

- › **§ 7 Absatz 3:** Das BMUV sollte so schnell wie möglich angemessene Schätzwerte für den jährlichen Stromverbrauch von für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Batterieelektrofahrzeuge der Klassen N2 und N3 sowie für Zugmaschinen bekannt machen.

In den Fällen des § 7 sollte die Frist für die Mitteilung der energetischen Menge nicht auf den 31. Dezember des Verpflichtungsjahres, sondern auf den 31. Januar des Folgejahres gelegt werden, um allen Quotenansprüchen in einem Verpflichtungsjahr gerecht werden zu können.

### **3 Änderungsvorschläge des BDEW**

#### **3.1 Allgemeine Hinweise zur Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischem Strom**

Die Anrechnung von Strom innerhalb der THG-Quote soll dazu beitragen, den notwendigen Ausbau öffentlicher und nicht-öffentlicher Ladeeinrichtungen zu fördern. Die betroffenen Verantwortlichen und andere Marktteilnehmer, einschließlich beauftragter Dritter, bedürfen dringend ein höheres Maß an Planungs- und Investitionssicherheit über den Zeitraum bis 2030 und ggf. auch darüber hinaus im Hinblick auf die Anrechenbarkeit von Fahrstrom und anderen Erfüllungsoptionen im THG-Quotenhandel.

Insbesondere im Hinblick auf die anstehende Umsetzung der RED III<sup>1</sup> bedarf es umfangreicher und frühzeitiger strategischer Festlegungen und Leitplanken für die Ausgestaltung der mittel- bis langfristigen Rahmenbedingungen für den THG-Quotenhandel ab dem Verpflichtungsjahr 2025. Dies umfasst insbesondere die frühzeitige Klärung der Ausgestaltung hinsichtlich:

- Zielwerte für THG-Minderung und/oder EE-Anteile im Verkehr bis 2030;
- Einordnung in den klimapolitischen Instrumentenkasten: erwarteter Beitrag des Instrumentes zum Erreichen der Sektorziele im Verkehr;
- Anwendungsbereich, Verantwortliche, Erfüllungsoptionen, Pönalen;
- Mehrfachanrechnung und Effizienzfaktoren, Obergrenzen und Mindestanteile für verschiedene Erfüllungsoptionen;
- Nachhaltigkeitsanforderungen und Bezugskriterien für Biokraftstoffe, Wasserstoff und Fahrstrom;
- Weitergehende Berichts- und Nachweispflichten für Verantwortliche und Dritte.

---

<sup>1</sup> Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Verordnung (EU) 2018/1999 und der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652

### 3.2 Zu § 5 Absatz 2 – Bestimmung des Dritten bei der Anrechnung von in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutztem elektrischem Strom

Der Referentenentwurf sieht unter rechtssystematischen Gesichtspunkten vor, 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 Absatz 2 anzusiedeln.

Die Regelung zielt u. a. darauf ab, bei der Abrechnung in den Fällen des § 7 die Bestimmung mehrerer Dritter auszuschließen, um eine Doppelabrechnung von Zulassungsbescheinigungen zu vermeiden. Es bedarf der Klarstellung in der Verordnungsbegründung, dass sich die Beschränkung auf einen Dritten nur auf die Antragstellung beim Umweltbundesamt bezieht. Der vom Ladepunktbetreiber einmalig bestimmte Dritte muss seine erworbenen Quotenrechte im Rahmen des Quotenhandels weiterhin beliebig an von ihm gewählte Dritte oder Quotenverpflichtete abtreten dürfen.

Diese Einschränkung der Bestimmung eines Dritten sollte jedoch nicht für die Fälle nach § 6 angewendet werden, bei denen eine Abrechnung der tatsächlich über einen bestimmten Zeitraum gelieferten Energiemengen erfolgt und demzufolge ein unterjähriger Wechsel des Dritten weiterhin zulässig sein sollte, sofern die Strommengen entsprechend messtechnisch zugewiesen werden.

Der BDEW schlägt vor, Absatz 2 wie folgt zu fassen:

*„Die Bestimmung der Person als Dritter, die nicht der Betreiber des Ladepunktes ist, erfolgt durch eine Vereinbarung in Textform. **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.** In jedem Verpflichtungsjahr kann **in den Fällen des § 7** nur ein Dritter bestimmt werden. Bestimmt der Betreiber eines Ladepunktes unter Verstoß gegen Satz ~~2~~ **4** 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.~~“*

### **3.3 Zu § 5 Absatz 5 - Berechnung der Treibhausgasemissionen bei EE-Strombezug**

Absatz 5 sieht vor, dass die neuen Regeln bezüglich der Anwendung des CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktors für erneuerbaren Strombezug erst ab dem Verpflichtungsjahr 2024 in Kraft treten sollen. Da die bestehende Abrechnungsregelung aber schon mit Inkrafttreten der Ordnungsänderung überschrieben wird, können Strombezüge aus Inselbetrieb, bei denen die derzeit noch geltenden Anforderungen an die Anrechnung nach § 5 Abs. 4 der 38. BImSchV 2021 eingehalten werden, für das laufende Verpflichtungsjahr 2023 nicht mehr angerechnet werden. Andererseits ist es aus klimapolitischer Sicht nicht nachvollziehbar, warum die neuen Abrechnungsregeln nicht schon für das Verpflichtungsjahr 2023 angewendet werden dürfen, um frühzeitige Anreize für den Direktstrombezug aus Erneuerbaren Energien zu setzen.

Der BDEW schlägt als Abhilfe vor, in Satz 1 die Wörter „*ab dem Verpflichtungsjahr 2024*“ zu streichen und die Nachweisführung nach Satz 2 auf Fälle, bei denen Strom aus dem Netz nach § 3 Nummer 35 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes entnommen wird, zu beschränken. Damit würde für „Inselanlagen“ die geltende Abrechnungsregel beibehalten werden.

Um frühzeitig Anreize für die Investition in Anlagen zur Erzeugung von Strom aus Erneuerbare Energien für die Verwendung im Straßenverkehr zu setzen, sollte zudem die gemäß Satz 2 geforderte enge zeitliche und räumliche Korrelation für einen mehrjährigen Übergangszeitraum gelockert werden. So könnte beispielsweise in den Anfangsjahren ein monatlicher Abgleich als ausreichend gesetzt werden und die räumliche Korrelation als erfüllt angesehen werden, wenn sich die Ladestation und die Stromerzeugungsanlage in derselben Gebotszone im Sinne von Artikel 2 Nr. 65 der EU-Verordnung 2019/943 über den Elektrizitätsbinnenmarkt befinden, entsprechende Strombezugsverträge abgeschlossen und im Übrigen keine Netzengpässe zu befürchten sind.

Darüber hinaus weist der BDEW darauf hin, dass die in § 5 Abs 5 gesetzte Anforderung an die Gleichzeitigkeit (bezogen auf jedes 15-Minuten Intervall) die Nutzung eines an die EE-Stromerzeugungsanlage gekoppelten Batteriespeichers benachteiligt. Solche Pufferspeicherung wird bereits heute zur Reduktion der benötigten Anschlussleistung beim Netzbetreiber und damit zur Entlastung des Netzes genutzt. Mit abnehmender freier Netzkapazität ist davon auszugehen, dass Speicher neben Ladevorrichtungen zur Norm werden. Die Verordnung sollte dementsprechend auch die Möglichkeit der Anrechnung zwischengespeicherter Strommengen ermöglichen.

Es sollte demzufolge ein [monatlicher] Saldierungsmechanismus und die Möglichkeit der Verrechnung notwendiger Messwerte aus erneuerbaren und netzseitigen Stromwerten gegeben sein: Dabei müssen EE-Anlage, Speicher und Ladeinfrastruktur miteinander verrechnet werden und [monatlich] saldiert werden.

Hierfür sollte ein zusätzlicher Absatz 6 in § 5 aufgenommen werden:

*„(6) Sofern bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen des elektrischen Stroms auch ein Batteriespeicher berücksichtigt werden soll, ist nur diejenige Strommenge des zwischengespeicherten Stroms heranzuziehen, die in einer erneuerbaren Energienanlage erzeugt worden ist. Hierfür ist der in den anderen Anlagenteilen erzeugte Strom von Strom, der zum Zwecke der Zwischenspeicherung aus dem Netz in den Speicher eingespeist wurde, abzugrenzen. Diese Abgrenzung muss entweder durch mess- und eichrechtskonforme Messeinrichtungen oder, sofern dies technisch unmöglich oder mit unvertretbarem Aufwand verbunden ist, auf der Grundlage eines Messkonzeptes rechnerisch erfolgen. Bei der rechnerischen Abgrenzung ist sicherzustellen, dass keine dem Netz zur Zwischenspeicherung entnommenen Strommengen der Ermittlung der THG-fähigen Strommenge zugrunde gelegt werden. Werden die vorgenannten Abgrenzungsvoraussetzungen eingehalten, steht die Zwischenspeicherung von dem Netz entnommenem Strom einem Anspruch nach Absatz 5 für die in den anderen Anlagen erzeugten Strom nicht entgegen.“*

### **3.4 Zu § 6 - Energetische Menge des elektrischen Stroms aus öffentlich zugänglichen Ladepunkten**

Das System der Anrechenbarkeit von über öffentliche Ladepunkte gelieferte Fahrstrommengen soll 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 und so einen Anreiz zur zusätzlichen erneuerbaren Stromproduktion für die Elektromobilität zu schaffen.

Der BDEW unterstützt diese Zielsetzung ausdrücklich. Es ist zu begrüßen, dass die Vorgabe, dass es sich um eine netzentkoppelte EE-Erzeugungsanlage handeln muss, aufgehoben werden soll. Als neue Vorgabe soll in sachgerechter Weise gefordert werden, dass die Strommengen, die von der EE-Anlage erzeugt, in das Netz eingespeist und aus dem Netz entnommen werden, messtechnisch erfasst und vom Verbrauch des Ladepunktes abgegrenzt werden. Der BDEW schlägt weiterhin vor, dass eine Ausnahmeregelung bei der Zeitgleichheit und der damit verbundenen 15-Minuten-Intervall-Regelung für Ladeinfrastruktur-Projekte mit Strombezugsmengen beispielsweise kleiner 100.000 kWh eingeführt werden sollte. Für kleine Projekte – zum Beispiel PV-Carports mit wenigen LIS-Stellplätzen – sollte der direkt verbrauchte PV-Strom in den Ladepunkten auch auf Jahresbasis bilanziert werden können. Damit können die Kosten durch Umsetzung des Messkonzeptes auf Basis von SLP-Messungen deutlich reduziert



werden. Der Betreiber muss den ausschließlichen Verbrauch des PV-Stroms in den Ladepunkten hinter dem Netzverknüpfungspunkt sicherstellen.

Aus Sicht des BDEW sollte die Abrechnung tatsächlich verwendeter energetischer Mengen an Fahrstrom im Quotenhandel auch für **nicht-öffentlich zugängliche Ladepunkte zugelassen werden**, sofern die Anforderungen an die Nachweisführung in analoger Weise erfüllt werden und keine Doppelabrechnung über die Vorlage von Zulassungsbescheiden erfolgt (Level-Playing-Field; Gleichbehandlung). Es ist davon auszugehen, dass im ÖPNV, bei kommunalen und gewerblichen Fahrzeugflotten und in zunehmendem Maße auch bei Einzelfahrzeugen an privaten Ladepunkten eine entsprechende Abrechnung oder Auslesung mit verhältnismäßigem Aufwand erfolgen kann. Die eichrechtskonforme Auslesung und Abrechnung von tatsächlich verwendeten Fahrstrommengen wird perspektivisch für immer mehr Anwendungsfälle mit verhältnismäßigem Aufwand möglich werden.

Die im Referentenentwurf vorgesehene Anrechenbarkeit von direktem EE-Strombezug sollte gleichermaßen grundsätzlich auch für Betreiber nicht-öffentlicher Ladepunkte eingeräumt werden, sofern gleichwertige Nachweise im Hinblick auf die tatsächlich in einem Elektrofahrzeug genutzten und auf die THG-Quote anzurechnenden EE-Strommengen unter Vermeidung von Doppelvermarktung der EE-Eigenschaft erbracht werden können.

Der technische Fortschritt im Bereich der Messtechnik lässt schon in naher Zukunft eine belastbare und genaue Messung des von einer PV-Anlage zur Ladung eines Elektrofahrzeuges genutzten Stroms zu. Die energetische Menge des PV-Stroms kann dann messtechnisch vom Netzstrom abgetrennt werden. Damit werden die genauen energetischen Mengen des PV-Stroms (mit Speicherung) und des Netzstroms bestimmbar, die jährlich zur Ladung eines Elektrofahrzeuges verwendet werden.

### **3.5 Zu § 7 Absatz 3 – Bekanntmachung von Schätzwerten für Elektrofahrzeuge**

Solange am System der Abrechnung über Fahrzeugzulassungen noch festgehalten wird, sollte im Rahmen der 38. BImSchV eine weitere Ausdifferenzierung des **typischen Stromverbrauchs verschiedener Fahrzeugarten** vorgesehen werden.

Die bis dato vom BMUV bekanntgemachten Schätzwerte der anrechenbaren energetischen Menge elektrischen Stroms für reine Batterieelektrofahrzeuge differenzieren derzeit in einen allgemeinen Schätzwert für Elektrofahrzeuge sowie differenzierte Schätzwerte für Fahrzeuge der Klasse N1 (leichte Nutzfahrzeuge) sowie für Fahrzeuge der Klasse M3 (Busse).

Die Maßnahme 21 aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur (MPL) 2.0 enthält die Festlegung, dass das BMUV im ersten Quartal 2023 die angemessene Berücksichtigung von schweren

Nutzfahrzeugen durch die Veröffentlichung weiterer Schätzwerte i. S. d. § 7 der 38. BImSchV ermöglichen soll.

Der BDEW schlägt vor, dass mit Wirkung ab dem Verpflichtungsjahr 2024 weitere Schätzwerte hinsichtlich für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Batterieelektrofahrzeuge der Klassen N2 (zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 12 Tonnen) und N3 (zulässige Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen) sowie für Zugmaschinen bekanntgemacht werden sollten, damit auch für diese schweren Nutzfahrzeuge eine angemessene Anrechnung auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen erfolgen kann.

### **3.6 Zu § 8 Absatz 1 – Fristenregelung für Antragstellung**

Der Referentenentwurf sieht eine erhebliche Fristverkürzung für die Antragstellung in den Fällen des § 7 vom 28. Februar des Folgejahres auf den 31. Dezember des jeweiligen Verpflichtungsjahres vor. Die Notwendigkeit für diese drastische Verkürzung der Abgabefrist ist nicht erkennbar. Es steht jedem Antragsteller schon heute frei, auch schon vor dem derzeit geltenden Fristablauf einen Antrag in den Fällen des § 7 zu stellen, um so ggf. eine zügige Bearbeitung durch die zuständige Behörde zu erreichen. Durch die Fristverkürzung auf Jahresende würde insbesondere die Abrechnung von im letzten Quartal des jeweiligen Verpflichtungsjahres zugelassenen Fahrzeugen erheblich erschwert bzw. nahezu unmöglich.

Die zuständige Behörde kann von sich aus die Antragsteller ermutigen, frühzeitig Anträge mit der Aussicht auf schnellere Bearbeitung zu stellen, ohne dass es einer neuen (Ausschluss)Fristenregelung in der Verordnung bedarf.

Der BDEW schlägt vor, in den Fällen des § 7 die Mitteilung der energetischen Menge auf den 31. Januar des Folgejahres zu befristen, um allen Quotenansprüchen in einem Verpflichtungsjahr gerecht werden zu können.

### **3.7 Zu § 8 Absatz 4 – Mitteilung der energetischen Menge**

Der Referentenentwurf sieht vor, dass ein Antrag nach § 6 in Gänze abzulehnen ist, wenn sich ein (einzelner) Ladepunkt als nicht-öffentlich herausstellt. Eine solche Regelung erscheint unverhältnismäßig und droht die Anzahl der Anträge drastisch zu erhöhen, wenn beispielsweise Antragsteller für jeden einzelnen Ladepunkt einen gesonderten Antrag stellen würden, um mehr Rechtssicherheit zu erhalten. In vielen Fällen wäre zudem ein neuer korrigierter Antrag, ohne die betroffenen Ladepunkte aller Voraussicht nach nicht mehr fristgerecht einzureichen.

Wie für Abrechnungsprozesse nach § 7 auch, sollte bei fehlerhaften Angaben im Antrag nach § 6 nur eine „Teilablehnung“ erfolgen.

Der BDEW schlägt vor, Absatz 4 wie folgt zu ergänzen:

*„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 **für diese Ladepunkte** keine Bescheinigung ausgestellt.“*