

Landkreistag NRW · Kavalleriestraße 8 · 40213 Düsseldorf

Kavalleriestraße 8
40213 Düsseldorf

Herrn [REDACTED]
Deutscher Landkreistag
Ulrich-von-Hassell-Haus
Lennéstraße 11
10785 Berlin

Ansprechpartner:
Hauptreferent [REDACTED]

Zentrale: +49 211 300491-0

Direkt: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Datum: 13.10.2020

Aktenz.: 61.60.10 MF/Wi

Vorab per E-Mail:
[REDACTED]

In Kopie per E-Mail:
[REDACTED]

Gesetz- und Verordnungsentwurf zur Umsetzung der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 im Verkehrssektor

Hier: DLT-Rundschreiben Nr. 861/2020 vom 28.09.2020

Sehr geehrter Herr [REDACTED],

auf das DLT-Rundschreiben Nr. 861/2020 vom 28.09.2020 möchten wir gerne antworten.

Zunächst möchten wir vorab darauf hinweisen, dass es zu der o.g. Materie bislang keinen Gremienbeschluss des Landkreistages NRW gibt; vor diesem Hintergrund und der Kürze der Stellungnahmefrist möchten wir uns vorbehalten, zu einem späteren Zeitpunkt ggf. ergänzend zu der Sache vorzutragen.

Nach einer hausinternen Recherche und einer Abfrage bei anderen, mit dieser Thematik berührten Verbänden gehen wir davon aus, dass der mittels des o. g. Rundschreibens übersandte Gesetz- und Verordnungsentwurf grundsätzlich nur die in Inverkehrbringer von Kraftstoffen unmittelbar verpflichtet. Dies wird in erster Linie Mineralölkonzerne (Shell, BP etc.) betreffen. Deshalb gehen wir davon aus, dass der von Ihnen übersandte Gesetz- und Verordnungsentwurf die kommunale Ebene und hier insb. die kommunalen Verkehrsunternehmen im Wesentlichen nur als Verbraucher von Kraftstoffen berührt. Folge wäre in erster Linie die Verteuerung von Kraftstoffen. Dies könnte insbesondere die Verkehrsunternehmen im kreisangehörigen Raum mit ihrem häufig hohen oder sogar ausschließlichen Anteil an Busverkehren besonders betreffen. Daher sollten diese Mehrkosten in Zukunft bei entsprechenden Zuwendungsregelungen auf Bundesebene, insb. bei dem Regionalisierungsgesetz, mitberücksichtigt werden.

Darüber hinaus sieht der vorgelegte Verordnungsentwurf vor, dass die energetische Menge des Stroms, der in Elektrofahrzeugen genutzt wird, mit dem Vierfachen seines Energiegehaltes auf die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote angerechnet wird. Dem kann grundsätzlich für den Bereich kommunaler Fahrzeugparke und der kommunalen Verkehrsunternehmen zugestimmt werden. Insbesondere bei Letzteren ergibt sich hierdurch auch eine weitere Möglichkeit, die Mehrkosten für die Verwendung von elektrischer Energie als Energieträger in Bussen zumindest teilweise zu kompensieren. Wichtig wäre aus Sicht des Landkreistages NRW jedoch, dass diese Anrechenbarkeit (die unserem Verständnis von der Gesetzes- und Verordnungssystematik nach zwischen Energielieferanten respektive Verkehrsunternehmen einerseits und Inverkehrbringer von Kraftstoffen andererseits abgewickelt werden müsste) möglichst bürokratiearm und einfach umsetzbar auszugestalten. Möglicherweise wäre es hierfür auch sinnvoll, entsprechende Marktplattformen aufzubauen. Auch sollte dafür Sorge getragen werden, dass eine solche Anrechenbarkeit nicht durch steuerrechtliche, insb. umsatzsteuerrechtliche, Regeln unangemessen erschwert würde.

Darüber hinaus möchten wir in die Diskussion einfließen lassen, dass es auch sinnvoll sein könnte, die in Fahrzeugen/Bussen von Kommunen und kommunalen Verkehrsunternehmen eingesetzte Menge an Wasserstoff, LNG oder Erdgas als verkehrlichen Energieträger ebenfalls mit ihrem energetischen Gehalt auf die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote anzurechnen. Auch bei diesen Energieträgern handelt es sich um ökologisch sinnvolle Alternativen zu konventionellen Kraftstoffen, die durch eine Anrechenbarkeit ebenfalls mit ihrem energetischen Gehalt auf die Erfüllung der Treibhausgasminderungs-Quote gefördert werden sollten.

Für Nachfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

