

Gesetzentwurf

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes

A. Problem und Ziel

Die Europäische Kommission hat am 23. Juli 2014 das novellierte Erneuerbare-Energien-Gesetz („EEG 2014“) genehmigt. Von dieser Genehmigung ausgenommen wurde die Besondere Ausgleichsregelung für Schienenbahnen (§ 65 EEG 2014). Die Bundesregierung hat diese Regelung auf Bitten der Kommission in einem eigenständigen Verfahren im Mai 2014 notifiziert, weil nach Auffassung der Kommission bei dieser Regelung verstärkt die Auswirkungen auf den Verkehrssektor untersucht werden müssten. In der anschließenden Prüfung hat die Kommission – auch auf zwischenzeitliche Hinweise der Verkehrsminister der Länder – Bedenken an der künftigen Vereinbarkeit der Besonderen Ausgleichsregelung für Schienenbahnen mit dem europäischen Wettbewerbsrecht geäußert: Die Besondere Ausgleichsregelung könne zukünftig eine Markteintrittsbarriere für neue Schienenbahnen bei der Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen für Beförderungsdienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr oder der erstmaligen Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonenfern- oder -güterverkehr darstellen.

Um diese Bedenken der Kommission auszuräumen, wird das EEG 2014 kurzfristig geändert, um den Markteintritt neuer Schienenbahnen zu erleichtern. Nur mit dieser Änderung konnte der erfolgreiche Abschluss des Notifizierungsverfahrens sichergestellt werden; die Kommission hat am 25. November 2014 die Besondere Ausgleichsregelung für Schienenbahnen nur unter Berücksichtigung dieser Änderung genehmigt. Andernfalls hätte das Risiko bestanden, dass die Schienenbahnen ab dem 1. Januar 2015 nicht mehr in der Besonderen Ausgleichsregelung hätten privilegiert werden können; dies hätte massive Auswirkungen auf die Höhe der Fahrpreise im Schienenverkehr und auf den Wettbewerb im Verkehrssektor.

Vor diesem Hintergrund wird mit diesem Gesetz die Besondere Ausgleichsregelung für Schienenbahnen geändert: Ab dem Antragsjahr 2015 wird eine Antragstellung für neue Schienenbahnen auf Basis von prognostizierten Stromverbrauchsmengen ermöglicht, wenn eine neue Schienenbahn einen ausgeschriebenen Beförderungsdienstleistungsauftrag im Schienenpersonennahverkehr erhalten hat oder vorhat, sich an einer entsprechenden Ausschreibung zu beteiligen bzw. erstmalig eine Schienenverkehrsdienstleistung im Schienenpersonenfern- oder -güterverkehr erbringen wird. Die Begrenzung erfolgt nur für die Schienenbahn, die das Ausschreibungsverfahren gewinnt. Wenn keine Ausschreibung stattfindet, erfolgt die Begrenzung nur unter Widerrufsvorbehalt.

B. Lösung

Änderung der Besonderen Ausgleichsregelung für Schienenbahnen im EEG 2014, damit auch neue Schienenbahnen für die Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen oder der erstmaligen Erbringung von Schienenverkehrsdienstleistungen in der Besonderen Ausgleichsregelung begünstigt werden können.

C. Alternativen

Keine. Die Änderung dient dem Abschluss des Notifizierungsverfahrens zur Besonderen Ausgleichsregelung für Schienenbahnen. Ohne diesen Abschluss müssten die Schienenbahnen ab dem 1. Januar 2015 die EEG-Umlage in voller Höhe zahlen; dies hätte massive Auswirkungen auf die Höhe der Fahrpreise im Schienenverkehr und auf den Wettbewerb im gesamten Verkehrssektor.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Durch dieses Gesetz entsteht für öffentliche Haushalte, die Allgemeinheit oder Unternehmen gegenüber der Rechtslage ab dem 1. August 2014 kein Mehraufwand. Die Auswirkungen von eventuellen Begrenzungen für zusätzliche Schienenbahnen sind vernachlässigbar, da sich durch dieses Gesetz die Anzahl der privilegierten Schienenbahnen höchstens minimal erhöhen wird.

E. Erfüllungsaufwand

Ebenso führt die eventuell erhöhte Antragszahl beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zu allenfalls äußerst geringfügigem Mehraufwand. Der Verwaltungsaufwand dort wird grundsätzlich durch die Erhebung von Gebühren und Auslagen nach der Besondere-Ausgleichsregelung-Gebührenverordnung gedeckt.

F. Weitere Kosten

Mit der Regelung wird die bestehende Vergünstigung von der EEG-Umlage für Schienenbahnen geringfügig erweitert. Dies kann zu einer Belastung der nicht-begünstigten Stromverbraucher zugunsten der Bahnkunden in geringem Umfang führen. Sollte die neu in den Markt eintretende Schienenbahn direkt die Verkehrsleistung einer im Markt agierenden bereits begünstigten Schienenbahn ersetzen, tritt gegenüber der bestehenden Regelung keine zusätzliche Belastung der nicht-begünstigten Stromverbraucher ein.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Vom ...

Artikel 1

Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes

Das Erneuerbare-Energien-Gesetz vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Juli 2014 (BGBl. I S. 1218) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 65 Absatz 3 wird durch die folgenden Absätze 3 bis 7 ersetzt:

„(3) Abweichend von Absatz 1 können Schienenbahnen, wenn und soweit sie an einem Vergabeverfahren für Schienenverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr teilgenommen haben oder teilnehmen werden, im Kalenderjahr vor der Aufnahme des Fahrbetriebs die prognostizierten Stromverbrauchsmengen für das Kalenderjahr, in dem der Fahrbetrieb aufgenommen werden wird, auf Grund der Vorgaben des Vergabeverfahrens nachweisen; die Begrenzung nach Absatz 2 erfolgt nur für die Schienenbahn, die in dem Vergabeverfahren den Zuschlag erhalten hat. Die Schienenbahn, die den Zuschlag erhalten hat, kann nachweisen

1. im Kalenderjahr der Aufnahme des Fahrbetriebs die prognostizierten Stromverbrauchsmengen für das folgende Kalenderjahr auf Grund der Vorgaben des Vergabeverfahrens und
2. im ersten Kalenderjahr nach der Aufnahme des Fahrbetriebs die Summe der tatsächlichen Stromverbrauchsmengen für das bisherige laufende Kalenderjahr und der prognostizierten Stromverbrauchsmengen für das übrige laufende Kalenderjahr; die Prognose muss auf Grund der Vorgaben des Vergabeverfahrens und des bisherigen tatsächlichen Stromverbrauchs erfolgen.

(4) Abweichend von Absatz 1 können Schienenbahnen, die erstmals eine Schienenverkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr oder im Schienengüterverkehr erbringen werden, nachweisen

1. im Kalenderjahr vor der Aufnahme des Fahrbetriebs die prognostizierten Stromverbrauchsmengen für das Kalenderjahr, in dem der Fahrbetrieb aufgenommen werden wird,
2. im Kalenderjahr der Aufnahme des Fahrbetriebs die prognostizierten Stromverbrauchsmengen für das folgende Kalenderjahr und
3. im ersten Kalenderjahr nach der Aufnahme des Fahrbetriebs die Summe der tatsächlichen Stromverbrauchsmengen für das bisherige laufende Kalenderjahr und der prognostizierten Stromverbrauchsmengen für das übrige laufende Kalenderjahr.

Die Begrenzungsentscheidung ergeht unter Vorbehalt der Nachprüfung. Sie kann auf Grundlage einer Nachprüfung aufgehoben oder geändert werden. Die nachträgliche Überprüfung der Antragsvoraussetzungen und des Begrenzungsumfangs erfolgt nach Vollendung des Kalenderjahrs, für das die Begrenzungsentscheidung wirkt, durch das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle anhand der Daten des abgeschlossenen Kalenderjahres.

(5) Unbeschadet der Absätze 3 und 4 ist § 64 Absatz 4 entsprechend anzuwenden. Es wird unwiderleglich vermutet, dass der Zeitpunkt der Aufnahme des Fahrbetriebs der Zeitpunkt der Neugründung ist.

(6) § 64 Absatz 3 Nummer 1 Buchstabe a bis c ist entsprechend anzuwenden.

(7) Im Sinne dieses Paragraphen ist

1. „Abnahmestelle“ die Summe der Verbrauchsstellen für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr des Unternehmens und
2. „Aufnahme des Fahrbetriebs“ der erstmalige Verbrauch von Strom zu Fahrbetriebszwecken.⁶

2. § 66 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Abweichend von Absatz 1 Satz 1 können Anträge von neu gegründeten Unternehmen nach § 64 Absatz 4 und Anträge von Schienenbahnen nach § 65 Absatz 3 bis 5 bis zum 30. September eines Jahres für das folgende Kalenderjahr gestellt werden.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Berlin, den 25. November 2014

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Thomas Oppermann und Fraktion

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung, Notwendigkeit und wesentliche Änderungen

Die Europäische Kommission hat am 23. Juli 2014 das novellierte Erneuerbare-Energien-Gesetz („EEG 2014“) genehmigt. Von dieser Genehmigung ausgenommen wurde die Besondere Ausgleichsregelung für Schienenbahnen (§ 65 EEG 2014). Die Bundesregierung hat diese Regelung auf Bitten der Kommission in einem eigenständigen Verfahren im Mai 2014 notifiziert, weil nach Auffassung der Kommission bei dieser Regelung verstärkt die Auswirkungen auf den Verkehrssektor untersucht werden müssten. In der anschließenden Prüfung hat die Kommission – auch auf zwischenzeitliche Hinweise der Verkehrsminister der Länder – Bedenken an der künftigen Vereinbarkeit der Besonderen Ausgleichsregelung für Schienenbahnen mit dem europäischen Wettbewerbsrecht geäußert: Die Besondere Ausgleichsregelung könne zukünftig eine Markteintrittsbarriere für neue Schienenbahnen bei der Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen für Beförderungsdienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr oder der erstmaligen Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonenfernverkehr oder Schienengüterverkehr darstellen.

Um diese Bedenken der Kommission auszuräumen, wird das EEG 2014 kurzfristig geändert, um den Markteintritt neuer Schienenbahnen zu erleichtern. Nur mit dieser Änderung konnte der erfolgreiche Abschluss des Notifizierungsverfahrens sichergestellt werden; die Kommission hat am 25. November 2014 die Besondere Ausgleichsregelung für Schienenbahnen nur unter Berücksichtigung dieser Änderung genehmigt. Andernfalls hätte das Risiko bestanden, dass die Schienenbahnen ab 1. Januar 2015 nicht mehr in der Besonderen Ausgleichsregelung hätten privilegiert werden können; dies hätte massive Auswirkungen auf die Höhe der Fahrpreise im Schienenverkehr und auf den Wettbewerb im Verkehrssektor.

Vor diesem Hintergrund wird mit diesem Gesetz die Besondere Ausgleichsregelung für Schienenbahnen angesichts der Spezifika des Marktzugangs insbesondere durch Vergabeverfahren geändert: Ab dem Antragsjahr 2015 wird eine Antragstellung für neue Schienenbahnen auf Basis von prognostizierten Stromverbrauchsmengen ermöglicht, wenn eine neue Schienenbahn einen ausgeschriebenen Beförderungsdienstleistungsauftrag im Schienenpersonennahverkehr erhalten hat oder vorhat, sich an einer entsprechenden Ausschreibung zu beteiligen bzw. erstmalig eine Schienenverkehrsdienstleistung im Schienenpersonenfernverkehr oder Schienengüterverkehr erbringen wird. Die Begrenzung erfolgt nur für die Schienenbahn, die das Ausschreibungsverfahren gewinnt. Wenn keine Ausschreibung stattfindet, erfolgt die Begrenzung nur unter Widerrufsvorbehalt.

II. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Besondere Ausgleichsregelung für Schienenbahnen ist ein zentraler Bestandteil des Erneuerbare-Energien-Gesetzes. Infolgedessen leitet sich die Gesetzgebungskompetenz für das vorliegende Gesetz aufgrund des Sachzusammenhangs unmittelbar aus derselben Kompetenz ab, aufgrund derer der Bund auch zum Erlass des gesamten Erneuerbare-Energien-Gesetzes befugt ist, nämlich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes. Im Übrigen wird auf die Darstellung der Gesetzgebungskompetenz im Rahmen der vergangenen Novellierungen des Erneuerbare-Energien-Gesetzes verwiesen.

III. Alternativen

Keine. Die Änderung dient dem erfolgreichen Abschluss des Notifizierungsverfahrens zur Besonderen Ausgleichsregelung für Schienenbahnen. Ohne diesen Abschluss müssten die Schienenbahnen ab dem 1. Januar 2015 die EEG-Umlage in voller Höhe zahlen; dies hätte massive Auswirkungen auf die Höhe der Fahrpreise im Schienenverkehr und auf den Wettbewerb im gesamten Verkehrssektor.

IV. Gesetzesfolgen

1. Allgemeine Gesetzesfolgen und Entwicklung der Kosten

Die Besondere Ausgleichsregelung für Schienenbahnen hat grundsätzlich Auswirkungen auf die Höhe der EEG-Umlage. Mit der Regelung wird die bestehende Vergünstigung von der EEG-Umlage für Schienenbahnen geringfügig erweitert: Die vorliegende Änderung der Antragsberechtigung aufgrund prognostizierter Stromverbrauchsmengen kann die Begünstigung zusätzlicher Schienenbahnen bzw. die Begünstigung in zusätzlichen Jahren zur Folge haben. Dies kann zu einer Belastung der nicht-begünstigten Stromverbraucher zugunsten der Bahnkunden in geringem Umfang führen. Sollte die neu in den Markt eintretende Schienenbahn direkt die Verkehrsleistung einer im Markt agierenden bereits begünstigten Schienenbahn ersetzen, tritt gegenüber der bestehenden Regelung keine zusätzliche Belastung ein. In jedem Fall sind die möglichen Auswirkungen auf die EEG-Umlage jedoch minimal und die bisherige Folgenabschätzung der Besonderen Ausgleichsregelung für Schienenbahnen umfasst ohnehin eine Bandbreite, auf die die geringen Veränderungen durch dieses Gesetz keinen Einfluss haben.

2. Erfüllungsaufwand

Die eventuell erhöhte Antragszahl führt beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zu allenfalls äußerst geringfügigem Mehraufwand. Der Verwaltungsaufwand dort wird grundsätzlich durch die Erhebung von Gebühren und Auslagen nach der Besondere-Ausgleichsregelung-Gebührenverordnung gedeckt.

Im Übrigen entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

3. Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie

Bei der Erarbeitung des Gesetzes wurden die Ziele und Managementregeln der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie berücksichtigt. Nach Überprüfung der zehn Managementregeln der Nachhaltigkeit und der 21 Schlüsselindikatoren für eine nachhaltige Entwicklung erweist sich das Gesetz als vereinbar mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

V. Zeitliche Geltung

Eine Befristung dieses Gesetzes ist geprüft und abgelehnt worden, da auch eine Befristung des EEG 2014 nicht vorgesehen ist.

VI. Vereinbarkeit mit höherrangigem Recht

1. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Dieses Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Insbesondere wird mit dem Gesetz einer Forderung Rechnung getragen, die die Kommission im Notifizierungsverfahren gestellt hat.

2. Vereinbarkeit mit nationalem Verfassungsrecht

Das Gesetz ist mit dem nationalen Verfassungsrecht vereinbar.

VII. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Möglichkeiten der Rechts- und Verwaltungsvereinfachung wurden geprüft und – soweit dies möglich war (z. B. durch die Überführung von Teilsätzen in eigene Absätze und die übersichtlichere Gestaltung von Begriffsbestimmungen) – umgesetzt. Im Übrigen sind durch die Änderung bei der Besonderen Ausgleichsregelung für Schienenbahnen aufgrund der europarechtlichen Vorgaben keine weiteren Maßnahmen zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung möglich gewesen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes)

Zu Nummer 1

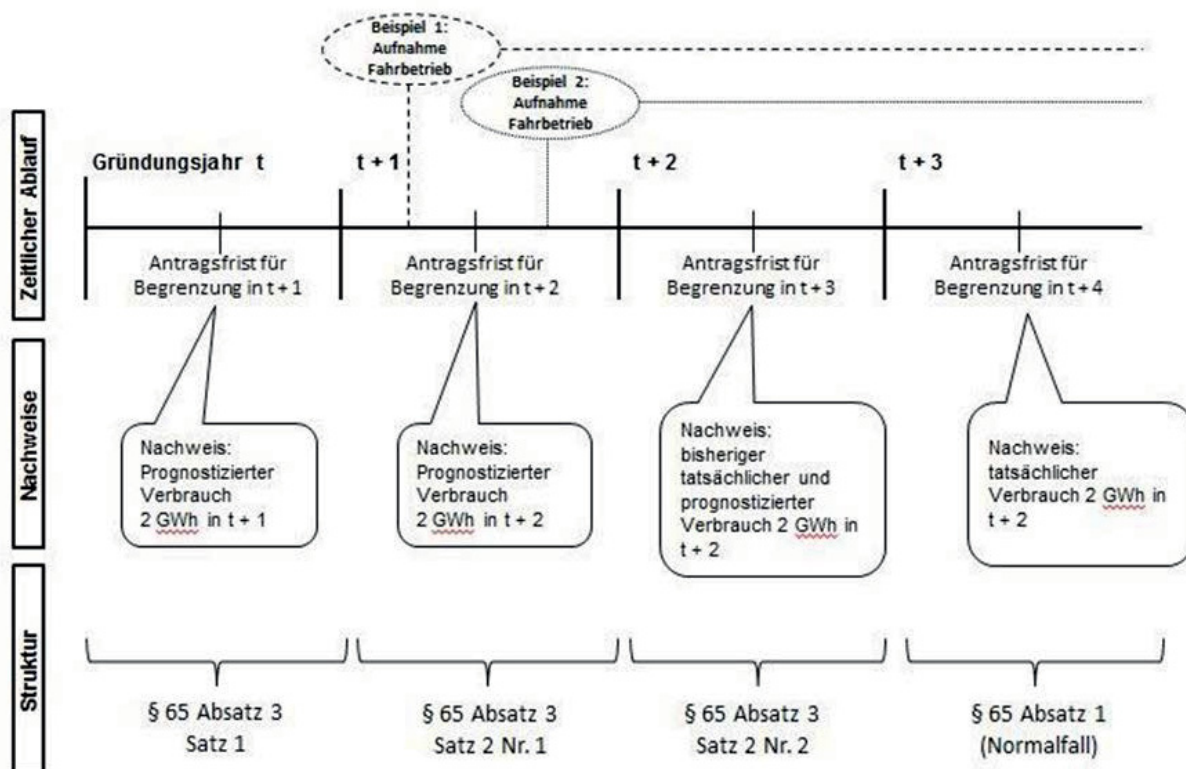
Der neu eingefügte § 65 Absatz 3 EEG 2014 enthält die von der EU-Kommission geforderte Anpassung der Antragstellung und Begrenzung auf Grundlage prognostizierter Stromverbrauchsmengen bei neu in den Markt eintretenden Schienenbahnen im Schienenpersonennahverkehr. Die Kommission befürchtete, dass die bisherige Regelung, wonach nur Ist-Daten eines Rumpfgeschäftsjahres vorgelegt werden können, künftig eine potentielle Markteintrittsbarriere darstellen könnte. Dies gilt aufgrund seiner besonderen Charakteristika nur für den Schienenverkehrssektor. Sie unterscheiden sich grundlegend von denen des industriellen Sektors, weswegen die Einschätzung der Kommission sich ausschließlich auf die Besondere Ausgleichregelung für Schienenbahnen bezieht und keinerlei Aussage zur Besonderen Ausgleichsregelung für stromkostenintensive Unternehmen enthält. Absatz 3 Satz 1 ermöglicht daher Schienenbahnen – abweichend von Absatz 1 – die Antragstellung schon bevor sie tatsächliche Stromverbrauchsmengen vorweisen können, also vor Aufnahme des Fahrbetriebs. Die Antragstellung erfolgt auf Basis prognostizierter Stromverbrauchsmengen für das Jahr der Aufnahme des Fahrbetriebs. Die Prognose der Stromverbrauchsmenge wird auf der Grundlage der Angaben wie etwa zu den zu fahrenden Zugkilometern in der Leistungsbeschreibung des Vergabeverfahrens errechnet. Die Abweichung von Absatz 1 bezieht sich nur darauf, dass statt tatsächlicher Stromverbrauchsmengen prognostizierte nachgewiesen werden können. Die sonstigen Anforderungen des Absatzes 1 bleiben unberührt. Folglich müssen die Schienenbahnen nachweisen, dass die an der betreffenden Abnahmestelle selbst verbrauchten Strommengen unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenverkehr verbraucht werden und unter Ausschluss der rückgespeisten Energie mehr als zwei Gigawattstunden betragen werden.

Im Schienenpersonennahverkehr werden Verkehrsleistungen üblicherweise über Ausschreibungen meist öffentlich-rechtlicher Verkehrsträger vergeben. Zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember nimmt die Schienenbahn, der der Verkehrsdienstleistungsauftrag zugeschlagen wurde, den Fahrbetrieb auf der betreffenden Strecke auf. Nach der schon bisher bestehenden Regelung für neugegründete Schienenbahnen kann sie dann erst im folgenden Jahr bis zum 30. September einen Antrag auf Begrenzung stellen – auf Grundlage der bis dahin tatsächlich verbrauchten Stromverbrauchsmengen des Rumpfgeschäftsjahres – und die Begrenzung ab dem 1. Januar des auf die Antragstellung folgenden Jahres erhalten. Sie muss also für gut zwölf Monate die EEG-Umlage in voller Höhe bezahlen. Dies ist bei der Angebotserstellung für das Vergabeverfahren einzukalkulieren, so dass eine Schienenbahn, die bisher keine Verkehrsdienstleistungen erbringt und sich erstmals um eine Strecke bewirbt, ein entsprechend teureres Angebot abgeben würde als eine Schienenbahn, die bereits Verkehrsdienstleistungen erbringt und aufgrund der dabei verbrauchten Strommengen über eine Begrenzungsentscheidung verfügt, die sie ab Aufnahme des Fahrbetriebs sofort auch für die ausgeschriebene Verkehrsleistung nutzen kann. Um hier Wettbewerbsgleichheit im Rahmen des Vergabeverfahrens sicherzustellen, kann mit der neu aufgenommenen Regelung eine Schienenbahn bis spätestens zum 30. September (die verlängerte Antragsfrist wird mit der Änderung des § 66 Absatz 3 umgesetzt) des Jahres vor Aufnahme des Fahrbetriebs einen Antrag stellen und so für das Jahr, in dem sie den Fahrbetrieb aufnimmt, eine Begrenzungsentscheidung erhalten, wenn der prognostizierte Stromverbrauch für dieses Jahr über zwei Gigawattstunden liegt. In der Regel wird jedoch nur die Schienenbahn einen Antrag stellen, die den Zuschlag im Vergabeverfahren erhalten hat, weil die Zuschlagserteilung mit Vorlauf erfolgt und bei Fristablauf für die Antragstellung bereits feststehen dürfte. Sollte die zeitliche Abfolge aber so sein, dass die Zuschlagserteilung erst nach Fristablauf erfolgt, können alle Schienenbahnen, die sich im Vergabeverfahren beworben haben oder noch bewerben werden, bis Fristablauf einen Antrag mit prognostizierten Stromverbrauchsmengen stellen. Sobald der Zuschlag erteilt ist, muss dies dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) mitgeteilt und anhand geeigneter Unterlagen nachgewiesen werden. Dies wird vom BAFA in der laufenden Antragsbearbeitung berücksichtigt: Wenn das BAFA – üblicherweise zum Ende des Antragsjahres – die Begrenzungsbescheide erlässt, erfolgt die Begrenzung nur für die Schienenbahn, die mittlerweile nachweislich den Zuschlag erhalten hat. Denn nur sie wird im Folgejahr den Fahrbetrieb gemäß der Ausschreibung aufnehmen und tatsächlich Bedarf für eine Begrenzung haben. Die anderen Anträge werden abgelehnt. Das BAFA wird sein in der Besondere-Ausgleichsregelung-Gebührenverordnung vorgesehenes Ermessen grundsätzlich so ausüben, dass

in der Regel keine Gebühr erhoben wird für Schienenbahnen, deren Anträge abgelehnt werden, weil sie den Zuschlag nicht erhalten.

Absatz 3 Satz 2 regelt die Nachweismodalitäten für die Schienenbahn, die den Zuschlag in einem Vergabeverfahren erhalten hat, für das Antragsjahr, in dem die Schienenbahn den Fahrbetrieb für die vergebene Schienenverkehrsleistung aufnimmt und für das darauf folgende Antragsjahr. Ob die Schienenbahn im Antragsjahr, in dem sie den Fahrbetrieb aufnimmt, bei der fristgemäßen Antragstellung schon tatsächliche Stromverbrauchsmengen vorlegen kann, hängt davon ab, ob die Aufnahme des Fahrbetriebs vor oder nach Ende der Antragsfrist erfolgt (vgl. Beispiel 1 und Beispiel 2 in der untenstehenden schematischen Darstellung des Ablaufs). Um insoweit für alle Schienenbahnen eine einheitliche Nachweisführung zu regeln und im Gleichlauf mit der Regelung des Satzes 1 ist daher in Satz 2 Nummer 1 vorgesehen, dass in dem betreffenden Antragsjahr prognostizierte Stromverbrauchsmengen für das folgende Kalenderjahr, also das erste Begrenzungsjahr nach der Aufnahme des Fahrbetriebs, nachgewiesen werden können. Bei der Antragstellung im Jahr nach der Aufnahme des Fahrbetriebs kann die Schienenbahn in jedem Fall schon tatsächliche Stromverbrauchsmengen für das bisherige laufende Kalenderjahr vorlegen. Möglicherweise ist damit die Schwelle von zwei Gigawattstunden aber noch nicht überschritten, sondern dies wird erst nach dem vollen Kalenderjahr (und damit nach Ablauf der Antragsfrist) der Fall sein. Nach Absatz 3 Satz 2 Nummer 2 kann die Schienenbahn bei der Antragstellung deshalb zusätzlich auf prognostizierte Stromverbrauchsmengen für das übrige laufende Kalenderjahr zurückgreifen. Die Prognose erfolgt hier sowohl auf Grundlage der Ausschreibungsunterlagen als auch der bisherigen tatsächlichen Stromverbrauchsmengen. So wird mit Satz 2 sichergestellt, dass eine Schienenbahn, die nach Satz 1 auf Basis von Prognosedaten einen Begrenzungsbescheid für das Jahr, in dem der Fahrbetrieb aufgenommen wird, erhalten hat, kontinuierlich einen Begrenzungsbescheid für die Folgejahre erhalten kann. Ab dem zweiten Antragsjahr nach Aufnahme des Fahrbetriebs verfügt die Schienenbahn über tatsächliche Stromverbrauchsmengen des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres, so dass ab dann keine von Absatz 1 abweichende Regelung erforderlich ist.

Schematisch stellt sich der Ablauf der Antragstellungen für eine neue Schienenbahn, die den Zuschlag in einer Ausschreibung erhält, folgendermaßen dar:



Für § 65 Absatz 3 ist über § 65 Absatz 6 auch § 64 Absatz 3 Nummer 1 Buchstabe c in Bezug genommen. Die prognostizierten Stromverbrauchsmengen müssen daher bei den Antragstellungen nach Absatz 3 jeweils mit einer

entsprechenden Wirtschaftsprüferbescheinigung nachgewiesen werden. Die Wirtschaftsprüferbescheinigung muss sich auch auf die Leistungsbeschreibung des Vergabeverfahrens als Grundlage der Prognose beziehen. So soll die Wirtschaftsprüferbescheinigung insbesondere die Anzahl der zu betreibenden elektrischen Schienenfahrzeuge und deren Mindestverbrauch pro gefahrenem Kilometer sowie die insgesamt zu fahrenden Zugkilometer gemäß Fahrplan der ausgeschriebenen Verkehrsdienstleistung enthalten.

Der neu eingefügte § 65 Absatz 4 EEG 2014 enthält die ebenfalls von der EU-Kommission geforderte Anpassung der Antragstellung und Begrenzung auf Grundlage prognostizierter Stromverbrauchsmengen bei neu in den Markt eintretenden Schienenbahnen im Schienenpersonenfernverkehr und im Schienengüterverkehr. Auch hier befürchtete die Kommission, dass die bisherige Regelung, wonach nur Ist-Daten eines Rumpfgeschäftsjahres vorgelegt werden können, künftig eine potenzielle Markteintrittsbarriere darstellen könnte. Insoweit wird auf die Ausführungen zu Absatz 3 verwiesen.

Anders als im Schienenpersonennahverkehr erfolgt in den Bereichen Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr meist keine Ausschreibung der Verkehrsdienstleistung. Dennoch gibt es auch hier bei neu in den Markt eintretenden Schienenbahnen unter Umständen das Bedürfnis für eine Begrenzung schon ab der Aufnahme des Fahrbetriebs, um die Wettbewerbsgleichheit mit schon im Markt agierenden Schienenbahnen zu erhöhen. Entsprechend zu Absatz 3 werden hierfür in Absatz 4 die Antrags- und Begrenzungsmodalitäten geregelt.

Da es keine Ausschreibung gibt, deren Leistungsbeschreibung und sonstige Vorgaben für die Plausibilisierung der Prognose herangezogen werden können, muss die Schienenbahn den Nachweis aufgrund eigener Berechnungen und Abschätzungen zur künftigen Verkehrsleistung erbringen. Hierbei sind zum Beispiel auch die Trassenanmeldungen und Infrastrukturnutzungsverträge zugrunde zu legen. Der Wirtschaftsprüferbescheinigung, die nach Absatz 6 ebenfalls erforderlich ist, kommt daher besondere Bedeutung zu. Sie muss auch die Berechnungsgrundlage der Schienenbahn zur voraussichtlichen Zahl der zu betreibenden elektrischen Schienenfahrzeuge und deren Mindestverbrauch pro gefahrenem Kilometer sowie die insgesamt zu fahrenden Zugkilometer gemäß der geplanten Verkehrsleistung überprüfen.

Da die Prognose der Stromverbrauchsmengen nach Absatz 4 mit erheblich größeren Unsicherheiten behaftet ist als im Falle eines Vergabeverfahrens nach Absatz 3, ergeht die Begrenzungsentscheidung in den Fällen des Absatzes 4 jeweils unter dem Vorbehalt einer späteren Nachprüfung. Nach Vollendung des jeweiligen Begrenzungsjahres erfolgt eine nachträgliche Überprüfung der Antragsvoraussetzungen und des Begrenzungsumfangs durch das BAFA anhand der Daten des abgeschlossenen Kalenderjahres. Wenn sich dabei herausstellt, dass im betreffenden Begrenzungsjahr tatsächlich weniger als zwei Gigawattstunden Strom verbraucht wurden, wird die Begrenzungsentscheidung vom BAFA aufgehoben. So wird sichergestellt, dass eine Schienenbahn, die im Nachhinein die Voraussetzungen der Begrenzung nicht erfüllt, nicht von einer Begrenzung Gebrauch machen kann und damit keinen ungerechtfertigten Vorteil gegenüber Schienenbahnen erlangt, die die Voraussetzungen von vornherein nicht erfüllen. Die Regelung ist an § 64 Absatz 4 EEG 2014 angelehnt.

§ 65 Absatz 5 EEG 2014 enthält teilweise den bisherigen § 65 Absatz 3 Satz 2. Zur besseren Übersichtlichkeit wurde der Teil in einen eigenen Absatz überführt. Er enthält in Satz 1 den Verweis für neu gegründete Schienenbahnen auf die Regelungen zur Antragstellung für neu gegründete Unternehmen in § 64 Absatz 4. Für neu gegründete Schienenbahnen, die nicht an einer Ausschreibung teilnehmen oder aus anderen Gründen keinen Antrag auf Grundlage prognostizierter Stromverbräuche nach Absatz 3 oder 4 stellen können oder wollen, bleibt es weiterhin bei der Regelung, dass sie im ersten Jahr nach der Neugründung Daten über ein Rumpfgeschäftsjahr übermitteln können. Dabei wird, wie schon bisher, unwiderleglich vermutet, dass der Zeitpunkt der Neugründung der Zeitpunkt ist, zu dem erstmals Strom zu Fahrbetriebszwecken verbraucht wird (Satz 2 in Verbindung mit Absatz 7 Nummer 2).

Der neue § 65 Absatz 6 EEG 2014 enthält teilweise den bisherigen § 65 Absatz 3 Satz 2. Zur besseren Übersichtlichkeit wurde der Teil in einen eigenen Absatz überführt. Er erstreckt sich auf den gesamten Paragraphen. Mithin ist für alle genannten Nachweise von Antragsvoraussetzungen eine entsprechende Wirtschaftsprüferbescheinigung erforderlich, sei es für prognostizierte oder tatsächliche Stromverbräuche.

Soweit die Wirtschaftsprüferbescheinigungen auch die prognostizierten Stromverbrauchsmengen betreffen, ergeben sich jedoch Besonderheiten, die daraus resultieren, dass für die erforderlichen Stromverbrauchsmengen keine tatsächlichen Daten vorliegen und daher auch diese Bescheinigungen notwendigerweise auf prognostischen Annahmen beruhen müssen: Für den Nachweis der prognostizierten Stromverbrauchsmenge nach § 65 Absatz 3 oder 4 reicht es daher aus, wenn die pflichtgemäß eingeholten Nachweise hinreichende Anhaltspunkte dafür liefern, dass die zugrundeliegenden Annahmen eine geeignete Grundlage für die Prognose der Stromverbrauchsmenge

sind. Ferner ist zu beurteilen, ob die prognostizierte Stromverbrauchsmenge auf der Grundlage der getroffenen Annahmen angemessen ermittelt wurde. Diese Einschränkung des Prüfungsmaßstabes wird im Gesetzestext dadurch ermöglicht, dass die Regelungen nur entsprechend Anwendung finden. Unter prognostizierten Stromverbrauchsmengen sind auch solche zu verstehen, die nicht auf der Hochrechnung von historischen Stromverbräuchen, sondern auf Annahmen für die Zukunft beruhen (Projektionen). Zum weiteren Inhalt der Bescheinigung wird auf die Begründung zu den Absätzen 3 und 4 verwiesen.

§ 65 Absatz 7 Nummer 1 EEG 2014 überführt in Nummer 1 die Definition der Abnahmestelle aus dem bisherigen § 65 Absatz 3 Satz 1 in einen eigenen Absatz. Inhaltlich sind hiermit keine Änderungen verbunden. Nummer 2 definiert den Zeitpunkt der Aufnahme des Fahrbetriebs als den Zeitpunkt des erstmaligen Stromverbrauchs zu Fahrbetriebszwecken. Dies nimmt den bisherigen Zeitpunkt der Neugründung nach dem bisherigen § 65 Absatz 3 Satz 2 auf und beinhaltet insofern keine inhaltliche Änderung.

Zu Nummer 2

Mit der Ergänzung in § 66 Absatz 4 EEG 2014 wird die verlängerte Antragsfrist zum 30. September des jeweiligen Antragsjahres auch für die Antragstellungen von Schienenbahnen nach dem neuen § 65 Absatz 3 oder 4 vorgesehen, im Gleichlauf mit der Regelung für neu gegründete Schienenbahnen.

Üblicherweise wird ein Vergabeverfahren bzw. der Vertragsabschluss zur erstmaligen Erbringung einer Verkehrsdienstleistung mit so viel Vorlauf zur Aufnahme des Fahrbetriebs erfolgen, dass für die verlängerte Frist kein Bedürfnis besteht. Es sind aber Konstellationen denkbar, in denen das Vergabeverfahren für eine Verkehrsdienstleistung erst nach der eigentlichen Antragsfrist (30. Juni) eines Jahres beginnt und der Fahrbetrieb schon im folgenden Jahr aufgenommen werden soll, so dass für dieses Folgejahr bereits Bedarf für eine Begrenzung bestehen kann. Durch die verlängerte Frist wird hierfür eine Antragsmöglichkeit geschaffen. Die Begrenzung erfolgt dann nach Abschluss des Vergabeverfahrens nur für die Schienenbahn, die den Zuschlag erhält und dies mit geeigneten Unterlagen beim BAFA nachweist. Die Zuschlagserteilung und der Nachweis darüber beim BAFA kann auch erst nach Ablauf der Antragsfrist erfolgen.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Es tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

