

**Bericht**  
**des Landes Sachsen-Anhalt**  
**zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter**  
**der Länder (GKVS) am 10./11. September 2014 in Berlin**  
**und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 1./2. Oktober 2014 in Kiel**

**TOP 5.9 /**  
**TOP 5.4**      **Chancengleichheit für Neubewerber im SPNV**

Das behördliche Verfahren zur Begrenzung der EEG – Umlage für energieintensive Unternehmen und Schienenbahnen nach §§ 63 ff. EEG war bislang so ausgestaltet, dass eine Begrenzung immer nur auf der Basis von tatsächlichen Vorjahresstromverbräuchen für das Kalenderjahr nach dem Jahr der Antragstellung erfolgen kann. Hieran hat auch das EEG nichts geändert. So kann ein Schienenverkehrsunternehmen, das im Dezember 2014 den Betrieb aufnimmt, erstmalig im Jahr 2015 einen Antrag stellen, der dann frühestens ab dem 01.01.2016 zu einer Begrenzung der EEG – Umlage führen kann, da zum Zeitpunkt der möglichen Antragstellung im Jahr 2014 (lt. § 66 Abs. 3 S. 1 EEG 2014 ist dies der 30.09.) noch keine Daten für ein Rumpfgeschäftsjahr vorliegen.

Für ein neu gegründetes Schienenverkehrsunternehmen, welches im Zusammenhang mit seinem Markteintritt erstmalig eine Begrenzung der EEG – Umlage beantragt, zieht dies eine Verzögerung von bis zu zwei Jahren nach sich, in dem dieses – im Gegensatz zu bereits tätigen Wettbewerbern – immer die volle EEG Umlage entrichten muss. Diese Eintrittshürde für neu gegründete Unternehmen wurde bislang hingenommen und über die Sonderregelung für neu gegründete Unternehmen nach § 64 Abs. 4 EEG auch nicht beseitigt. Dies führt zu einer Wettbewerbsverzerrung, die den europarechtlichen Vorgaben wie der Dienst- und Niederlassungsfreiheit widersprechen dürfte.

Eine europarechtskonforme Auslegung der Regelung würde bedeuten, dass nun nicht mehr Ist-Daten mit zeitlichem Versatz auf der Basis tatsächlicher Vorjahreswerte zugelassen, sondern für neue Unternehmen die Begrenzung auf der Grundlage von Prognosewerten ermöglicht würde. Dies gilt insbesondere für Schienenbahnen, da aufgrund feststehender Fahrpläne und Fahrzeuge die Strommenge und damit die wesentlichen Voraussetzungen für die Begrenzungsentscheidung bereits vorab hinreichend genau prognostiziert werden kann.