



Bundesamt
für Wirtschaft und
Ausfuhrkontrolle



Merkblatt für Schienenbahnen 2016

zu den gesetzlichen Regelungen nach §§ 63 ff.
Erneuerbare-Energien-Gesetz 2014

Inhaltsverzeichnis

I. Kreis der Antragsberechtigten	3
1. Begriff des Unternehmens (§ 5 Nr. 34 EEG 2014)	3
2. Begriff der Schienenbahn (§ 5 Nr. 28 EEG 2014)	3
3. Neugründungen	4
II. Anspruchsvoraussetzungen des § 65 Abs. 1 EEG 2014	4
1. Gesetzliche Grundlagen	4
2. Letztes abgeschlossenes Geschäftsjahr	7
2.1. Definition	7
2.2. Umstrukturierung / Umwandlung	7
3. Selbst verbrauchte (Fahr-)Strommenge	8
3.1. Abnahmestelle	8
3.2. Selbst verbrauchte Strommenge	8
3.3. Fahrstrom	9
3.4. Rückspeiseenergie	10
III. Antragsverfahren	11
1. Antragstellung	11
2. Nachweis der Tatbestandsvoraussetzungen des § 65 Abs. 1 EEG 2014	11
IV. Begrenzungsentscheidung	14
1. Umfang der Begrenzungsentscheidung auf die EEG-Umlage	14
2. Bekanntgabe der Entscheidung des BAFA	15
V. Sonderregelung des § 65 Abs. 3 und 4 EEG 2014	16
VI. Checkliste zur Antragstellung	19

I. Kreis der Antragsberechtigten

Gemäß § 63 Nr. 2 EEG 2014 begrenzt das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle auf Antrag für eine Abnahmestelle die EEG-Umlage für den Strom, der von Elektrizitätsversorgungsunternehmen an Letztverbraucher, die Schienenbahnen sind, geliefert wird oder von diesen selbst erzeugt und verbraucht wird, soweit hierdurch die Ziele des Gesetzes nicht gefährdet werden und die Begrenzung mit dem Interesse der Gesamtheit der Stromverbraucher vereinbar ist.

Im Folgenden wird der Kreis der Antragsberechtigten präzisiert.

1. Begriff des Unternehmens

Nach § 5 Nr. 34 EEG 2014 ist ein Unternehmen jede rechtsfähige Personenvereinigung oder juristische Person, die über einen nach Art und Umfang in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb verfügt, der unter Beteiligung am allgemeinen Wirtschaftsverkehr nachhaltig mit eigener Gewinnerzielungsabsicht betrieben wird. Der Begriff des Unternehmens ist unabhängig von der konkreten Rechtsform in der ein Unternehmen betrieben wird und umfasst juristische Personen und rechtsfähige Personengesellschaften ebenso wie kommunale Eigenbetriebe und Gesellschaftsformen, denen Rechtsfähigkeit zugesprochen wird, ohne dass ihnen der Status einer juristischen Person zugebilligt wird. Im Bereich von Konzernen ist auf die jeweils einzelne Konzerngesellschaft - und nicht auf die Konzerne oder Muttergesellschaften in ihrer Gesamtheit - abzustellen. So können beispielsweise zwei rechtlich selbstständige Schwestergesellschaften innerhalb eines Konzerns nicht als ein Unternehmen behandelt werden. Auch die Möglichkeit der Zusammenfassung mehrerer Rechtsträger über die Konstruktion einer „EEG-rechtlichen Organschaft“ ist ausgeschlossen.

2. Begriff der Schienenbahn

Mit dem EEG 2014 wurde der Begriff der Schienenbahn erstmals legaldefiniert (§ 5 Nr. 28 EEG 2014). Demnach ist unter einer Schienenbahn jedes **Unternehmen** zu verstehen, **das zum Zweck des Personen- oder Güterverkehrs Fahrzeuge** wie Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen, Straßenbahnen oder nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnliche Bahnen auf Schienen **oder** die für den Betrieb dieser Fahrzeuge erforderlichen **Infrastrukturanlagen betreibt**.

Das betreffende Unternehmen muss als Schienenbahnverkehrsunternehmen selbst tatsächlich Schienenfahrzeuge auf einer Eisenbahninfrastruktur betreiben. Maßgeblich ist die Schienengebundenheit des betriebenen Verkehrsmittels. Der Betrieb von Oberleitungsomnibussen und ähnlichen Fahrzeugen fällt daher nicht in den Anwendungsbereich der Besonderen Ausgleichsregelung. Erfasst sind aufgrund ihrer Schienengebundenheit Straßenbahnen, Magnetschwebebahnen und nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnliche Bahnen, Bergbahnen und sonstige Bahnen besonderer Bauart.

Die Definition umfasst auch Schienenbahninfrastrukturunternehmen, die Infrastrukturanlagen betreiben, die für die Zugbildung und Zugvorbereitung sowie für die Bereitstellung und Sicherung der Fahrtrasse benötigt werden und damit mittelbar zum Betrieb der Schienenfahrzeuge beitragen. Dabei ist zu beachten, dass sich die Besondere Ausgleichsregelung nur auf unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbrauchten Strom bezieht und nur für diese Strommengen eine Begrenzung der Umlage erfolgt.

Bei Schienenbahnen kann keine Begünstigung auf Basis selbstständiger Unternehmensteile beantragt werden.

3. Neugründungen

Unternehmen, die nach dem 30. Juni des Vorjahres neu gegründet wurden, können abweichend von § 65 Abs. 1 EEG 2014 nach § 65 Abs. 5 EEG 2014 i.V.m. § 64 Abs. 4 EEG 2014 im ersten Jahr nach der Neugründung Daten über ein Rumpfgeschäftsjahr übermitteln.

Neu gegründete Unternehmen sind nach § 64 Abs. 4 EEG 2014 nur solche, die unter Schaffung von im Wesentlichen neuem Betriebsvermögen ihre Tätigkeit erstmals aufnehmen; sie dürfen nicht durch Umwandlung entstanden sein. Neu geschaffenes Betriebsvermögen liegt vor, wenn über das Grund- und Stammkapital hinaus weitere Vermögensgegenstände des Anlage- oder Umlaufvermögens erworben, gepachtet oder geleast wurden. Es wird unwiderleglich vermutet, dass der Zeitpunkt der Neugründung der Zeitpunkt ist, an dem erstmals Strom zu Fahrbetriebszwecken verbraucht wird (§ 65 Abs. 5 und 7 EEG 2014).

II. Anspruchsvoraussetzungen des § 65 Abs. 1 EEG 2014

1. Gesetzliche Grundlagen

§ 63 EEG 2014 Grundsatz

Auf Antrag begrenzt das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle abnahmestellenbezogen

1. nach Maßgabe des § 64 die EEG-Umlage für Strom, der von stromkostenintensiven Unternehmen selbst verbraucht wird, um den Beitrag dieser Unternehmen zur EEG-Umlage in einem Maße zu halten, das mit ihrer internationalen Wettbewerbssituation vereinbar ist, und ihre Abwanderung in das Ausland zu verhindern, und
2. nach Maßgabe des § 65 die EEG-Umlage für Strom, der von Schienenbahnen selbst verbraucht wird, um die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Schienenbahnen zu erhalten,

soweit hierdurch die Ziele des Gesetzes nicht gefährdet werden und die Begrenzung mit dem Interesse der Gesamtheit der Stromverbraucher vereinbar ist.

§ 65 EEG 2014 Schienenbahnen

(1) Bei einer Schienenbahn erfolgt die Begrenzung der EEG-Umlage nur, sofern sie nachweist, dass und inwieweit im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr die an der betreffenden Abnahmestelle selbst verbrauchte Strommenge unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbraucht wurde und unter Ausschluss der rückgespeisten Energie mindestens 2 Gigawattstunden betrug.

(2) Für eine Schienenbahn wird die EEG-Umlage für die gesamte Strommenge, die das Unternehmen unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr selbst verbraucht, unter

Ausschluss der rückgespeisten Energie an der betreffenden Abnahmestelle auf 20 Prozent der nach § 60 Absatz 1 ermittelten EEG-Umlage begrenzt.

(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 Fahrbetriebzwecken.

§ 64 EEG 2014 Stromkostenintensive Unternehmen [Nachweise; auch für Schienenbahnen]

...
(3) Die Erfüllung der Voraussetzungen nach Absatz 1 [...], sind wie folgt nachzuweisen:

1. für die Voraussetzungen nach Absatz 1 Nummer 1 und 2 und die Begrenzungsgrundlage nach Absatz 2 durch

a) die Stromlieferungsverträge und die Stromrechnungen für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr,

...
c) die Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers, einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, eines vereidigten Buchprüfers oder einer Buchprüfungsgesellschaft auf Grundlage der geprüften Jahresabschlüsse nach den Vorgaben des Handelsgesetzbuches für die letzten drei abgeschlossenen Geschäftsjahre (**für Schienenbahnen nur letztes abgeschlossenes Geschäftsjahr**); die Bescheinigung muss die folgenden Angaben enthalten:

...
aa) Angaben zum Betriebszweck und zu der Betriebstätigkeit des Unternehmens,

bb) Angaben zu den Strommengen des Unternehmens, die von Elektrizitätsversorgungsunternehmen geliefert oder selbst erzeugt und selbst verbraucht wurden, einschließlich der Angabe, in welcher Höhe ohne Begrenzung für diese Strommengen die EEG-Umlage zu zahlen gewesen wäre, und

...
(4) Unternehmen, die nach dem 30. Juni des Vorjahres neu gegründet wurden, können abweichend von Absatz 3 Nummer 1 im ersten Jahr nach der Neugründung Daten über ein Rumpfgeschäftsjahr übermitteln,

...
Neu gegründete Unternehmen sind nur solche, die unter Schaffung von im Wesentlichen neuem Betriebsvermögen ihre Tätigkeit erstmals aufnehmen; sie dürfen nicht durch Umwandlung entstanden sein. Neu geschaffenes Betriebsvermögen liegt vor, wenn über das Grund- und Stammkapital hinaus weitere Vermögensgegenstände des Anlage- oder Umlaufvermögens erworben, gepachtet oder geleast wurden. Es wird unwiderleglich vermutet, dass der Zeitpunkt der Neugründung der Zeitpunkt ist, an dem erstmals Strom zu Produktionszwecken (**bei Schienenbahnen zu Fahrbetriebszwecken**) verbraucht wird.

§ 67 EEG 2014 Umwandlung von Unternehmen

(1) Wurde das antragstellende Unternehmen in seinen letzten drei abgeschlossenen Geschäftsjahren vor der Antragstellung oder in dem danach liegenden Zeitraum bis zum Ende der materiellen Ausschlussfrist umgewandelt, so kann das antragstellende Unternehmen für den Nachweis der Anspruchsvoraussetzungen auf die Daten des Unternehmens vor seiner Umwandlung nur zurückgreifen, wenn die wirtschaftliche und organisatorische Einheit dieses Unternehmens nach der Umwandlung nahezu vollständig in dem antragstellenden Unternehmen erhalten geblieben ist. Andernfalls ist § 64 Absatz 4 Satz 1 bis 4 entsprechend anzuwenden.

(2) Wird das antragstellende oder begünstigte Unternehmen umgewandelt, so hat es dies dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle unverzüglich schriftlich anzuzeigen.

(3) Geht durch die Umwandlung eines begünstigten Unternehmens dessen wirtschaftliche und organisatorische Einheit nahezu vollständig auf ein anderes Unternehmen über, so überträgt auf

Antrag des anderen Unternehmens das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle den Begrenzungsbescheid auf dieses. Die Pflicht des antragstellenden Unternehmens zur Zahlung der nach § 60 Absatz 1 ermittelten EEG-Umlage besteht nur dann, wenn das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle den Antrag auf Übertragung des Begrenzungsbescheides ablehnt. In diesem Fall beginnt die Zahlungspflicht der nach § 60 Absatz 1 ermittelten EEG-Umlage mit dem Wirksamwerden der Umwandlung.

(4) Die Absätze 1 und 3 sind auf selbständige Unternehmensteile und auf Schienenbahnen entsprechend anzuwenden.

2. Letztes abgeschlossenes Geschäftsjahr

2.1. Definition

Sämtliche Voraussetzungen sind in der Regel für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr der Schienenbahn vor deren Antragstellung nachzuweisen. Der Gesetzgeber wollte bei der Nachweisführung an feststehende Daten anknüpfen und dadurch eine Entscheidung aufgrund einer gesicherten Tatsachenbasis gewährleisten. Das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr ist regelmäßig das Kalenderjahr vor Antragstellung (z.B. 01.01.2015 bis 31.12.2015 für die Antragsstellung in 2016). Ist das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr der Schienenbahn nicht identisch mit dem Kalenderjahr, ist auf das vom Kalenderjahr abweichende letzte abgeschlossene Geschäftsjahr (z.B. 01.10.2014 bis 30.09.2015 für die Antragsstellung in 2016) abzustellen. Umfasst das letzte abgeschlossene handelsrechtliche Geschäftsjahr weniger als 12 Monate, so dass es sich um ein handelsrechtliches Rumpfgeschäftsjahr handelt, so ist dieser Zeitraum als ein Geschäftsjahr zu Grunde zu legen. Eine Hochrechnung der Daten eines Rumpfgeschäftsjahres auf ein rechnerisch zwölf Monate umfassendes Geschäftsjahr ist zum Nachweis der Antragsvoraussetzungen gemäß § 65 Abs. 1 EEG 2014 nicht zulässig. Eine Zusammenrechnung von Daten aus mehreren Rumpfgeschäftsjahren ist ebenfalls ausgeschlossen. Dies gilt auch dann, wenn ein zwölf Monate umfassendes Geschäftsjahr (z.B. infolge eines Gesellschafterwechsels oder einer Umstrukturierung) in zwei Rumpfgeschäftsjahre gegliedert wurde. Es ist in diesem Fall regelmäßig das letzte abgeschlossene Rumpfgeschäftsjahr maßgebend.

Schienenbahnen, die nach dem 30.06. des Vorjahres der Antragstellung neu gegründet wurden, können Daten über ein (vom regulären handelsrechtlichen Geschäftsjahr abweichendes) Rumpfgeschäftsjahr vorlegen. Dieses (gewillkürte) Rumpfgeschäftsjahr muss dabei eine Zeitspanne von der Gründung des Unternehmens - Aufnahme des Fahrbetriebs durch erstmaligen Verbrauch von Strom zu Fahrbetriebszwecken - bis zu einem frei wählbaren Abschlusszeitpunkt vor dem 30.09. des Antragsjahres umfassen. Die Antragsvoraussetzungen des § 65 Abs. 1 EEG 2014 müssen dann in diesem Zeitraum erfüllt worden sein. Näheres zu den Sonderregelungen des § 65 Abs. 3 und 4 EEG 2014 für Prognoserechnungen entnehmen Sie Abschnitt V.

2.2. Umstrukturierung / Umwandlung (§ 67 EEG 2014)

Umstrukturierungen stellen einen Einschnitt in das Unternehmensgefüge dar, bei dem zu prüfen ist, ob eine Vergleichbarkeit zwischen Antragsgegenstand und den Verhältnissen im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr gegeben ist. Es ist davon auszugehen, dass solche Umstrukturierungen Auswirkungen auf die Antragstellung, Nachweisführung und Entscheidung des BAFA haben.

Da gesellschaftsrechtliche Veränderungen sowohl im Nachweisjahr (letztes abgeschlossenes Geschäftsjahr), im Antragsjahr als auch im Begrenzungsjahr Auswirkungen auf die Entscheidung des

BAFA haben können, sind sämtliche für diese Zeiträume geplanten oder bereits durchgeführten Umstrukturierungen, Umwandlungen oder Umfirmierungen offen zu legen. Bei Schienenbahnen, die eine solche Maßnahme planen bzw. bereits durchgeführt haben, sollte vor der Antragstellung mit dem BAFA geklärt werden, auf welcher Unternehmensdatenbasis die Tatbestandsmerkmale des § 65 Abs. 1 EEG 2014 nachzuweisen sind und welche Auswirkungen dies auf die Begrenzungsentscheidung haben könnte. In diesen Fällen muss in der Anlage zur Wirtschaftsprüferbescheinigung die Vorher- und Nachher-Situation ausführlich dargelegt und mittels geeigneter Unterlagen (z.B. Handelsregisterauszüge, Kauf- und Übernahmeverträge, Vorstands- und Gesellschafterbeschlüsse usw.) belegt werden.

Bei Neugründungen und Umstrukturierungen empfiehlt es sich generell, möglichst frühzeitig mit dem BAFA Kontakt aufzunehmen.

Wegen weiterer Einzelheiten hierzu wird auf den Abschnitt V.2 des Merkblatts für stromkostenintensive Unternehmen 2016 verwiesen. Zu finden unter folgender Adresse: http://www.bafa.de/bafa/de/energie/besondere_ausgleichsregelung_eeg/merkblaetter/index.html

3. Selbst verbrauchte (Fahr-)Strommenge

Um eine Begrenzung der EEG-Umlage zu erhalten, ist es nach § 65 Abs. 1 EEG 2014 erforderlich, dass im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr die an der Abnahmestelle selbst verbrauchte Strommenge unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbraucht wurde und unter Ausschluss der rückgespeisten Energie mindestens 2 Gigawattstunden betrug.

3.1. Abnahmestelle

Die für den Fahrbetrieb selbst verbrauchte Strommenge muss **an der Abnahmestelle** unter Ausschluss der rückgespeisten Energie mindestens 2 Gigawattstunden im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr betragen haben. Aufgrund der fehlenden Ortsgebundenheit von Schienenbahnen wird als Abnahmestelle die **Summe aller Verbrauchsstellen für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr** der Schienenbahn gemäß § 65 Abs. 7 Nr. 1 EEG 2014 betrachtet.

3.2. Selbst verbrauchte Strommenge

Der Fahrstrom muss im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr **selbst verbraucht** worden sein. Ein Selbstverbrauch liegt nicht mehr vor, wenn Strom an ein rechtlich selbstständiges Unternehmen geliefert wurde (Weiterleitung), selbst wenn dieses demselben Konzern angehört wie das stromliefernde Unternehmen. Bei der Ermittlung der Stromverbrauchsmengen der Schienenbahn sind alle Strommengen abzuziehen, die diese an andere weitergegeben hat. Unbeachtlich ist, wer der Empfänger des weitergegebenen Stroms ist und zu welchem Zweck dieser weitergeleitet wurde. Die Schienenbahn hat sicherzustellen, dass eine genaue Unterscheidung zwischen selbst verbrauchtem und weitergegebenem Strom möglich ist. Zur Nachvollziehbarkeit sind ggfs. Zwischenmessungen durchzuführen. Zuwiderhandlungen können strafrechtliche Konsequenzen haben. Mit der EEG-Novelle 2014 sind selbst erzeugte Strommengen, die für den Fahrbetrieb selbst verbraucht wurden, bei der Ermittlung der Fahrstrommengen im Sinne des § 65 Abs. 1 EEG 2014 berücksichtigungsfähig.

3.3. Fahrstrom

Es sind nur diejenigen Strommengen zu berücksichtigen, die **unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbraucht** wurden, § 65 Abs. 1 EEG 2014.

Es handelt sich um Fahrstrom, wenn der Strom in Anlehnung an § 9 Abs. 2 StromStG einem ermäßigten Steuersatz unterliegt. Hierzu muss Strom für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr mit Ausnahme der betriebsinternen Werkverkehre und Bergbahnen entnommen werden. Die Steuerermäßigung erstreckt sich dabei nach § 13 StromStV auf den **zum Antrieb der Fahrzeuge** und den **zum Betrieb ihrer sonstigen elektrischen Anlagen** verbrauchten Strom sowie darüber hinaus im Verkehr mit Schienenbahnen auch auf den **für die Zugbildung und -vorbereitung** sowie den **für die Bereitstellung und Sicherung der Fahrtrassen und Fahrwege** verbrauchten Strom.

Ob es sich um Fahrstrom handelt, kann die nachstehende Zusammenstellung der begünstigten und nicht begünstigten Strommengen auf Grund der vielfältigen Verbrauchsmöglichkeiten von Strom und der fortschreitenden Technik in diesem Bereich nicht abschließend beurteilen. Die Zusammenstellung sollte jedoch die wesentlichen Verbrauchstatbestände und darüber hinaus Anhaltspunkte und Abgrenzungskriterien für die stromsteuerliche Beurteilung nicht geführter Strommengen enthalten.

Um Fahrstrom handelt es sich bei folgenden Strommengen die von der Steuerermäßigung nach § 9 Abs. 2 StromStG erfasst sind:

1. Verbrauch zum Antrieb der Fahrzeuge und zum Betrieb ihrer sonstigen elektrischen Anlagen
 - Fahr- bzw. Traktionsstrom (zum Beispiel auch für Rangier-, Reparatur-, Test- und Ausbildungsfahrten),
 - Zugbeleuchtung, Heizung, Klimatisierung, Bordküchen, Steckdosen für Fahrgäste, Zugfunk usw.,
 - soweit sich die Anlagen in den Fahrzeugen befinden.
2. Verbrauch für die Zugbildung und Zugvorbereitung
 - Betriebs- und Rangieranlagen für die Zugbildung (Drehscheiben, Schiebebühnen, Ablaufbremsen usw.),
 - Gleisfeldbeleuchtung im Rangierbereich,
 - Zugvorheizung.
3. Verbrauch für die Bereitstellung und Sicherheit der Fahrtrasse und Fahrwege
 - Betriebsleit- und Rangieranlagen,
 - Stellwerke,
 - Signalanlagen,
 - Sicherungseinrichtungen (Achszähler, Heißlaufüberwachung usw.),
 - Weichenbetrieb (Motor, Heizung, Verriegelung usw.)
 - Betriebs- und Zugfunk,
 - Tunnelbeleuchtung und -belüftung,
 - Bahnübergänge, Bahnübergangssicherung,
 - Bahnsteig- und Haltestellenbeleuchtung (unmittelbare Beleuchtung nur der Bahnsteige und Haltestellen).

Nicht um Fahrstrom handelt es sich, wenn die Voraussetzungen für eine Steuerermäßigung insbesondere bei den folgenden Strommengen nicht vorliegen:

- Werkstätten (Reparatur, Wartung, Instandhaltung usw.),
- Verwaltungs-/Bürobereich der Verkehrsunternehmen,
- Zugreinigungsanlagen,

- Betrieb von Bahnhöfen (allgemeine Bahnhofsb Beleuchtung, Geschäfte, Verkaufsstände, Kundenbüros, Serviceeinrichtungen, Fahrscheinautomaten, Werbebeleuchtungen usw.),
- Zugangsbereiche (Beleuchtung von Zugangswegen, Fußgängertunneln und Fußgängerbrücken, Rolltreppen usw.).

Für die Erfüllung der erforderlichen Fahrstrommenge gemäß § 65 Abs. 1 EEG 2014 sind sowohl die Fahrstrommengen, die der Regelverantwortung von Übertragungsnetzbetreibern unterliegen, als auch die nicht der Regelverantwortung von Übertragungsnetzbetreibern unterliegenden Fahrstrommengen aus eigens für die Versorgung von Schienenbahnen betriebenen Kraftwerken (Bahnkraftwerksstrom) anzusetzen.

3.4. Rückspeiseenergie

In § 65 Absatz 1 EEG 2014 legt der Gesetzgeber fest, dass die sogenannte rückgespeiste Energie – d.h. die vom Schienenfahrzeug insbesondere beim Bremsvorgang freigesetzte und wieder in das Bahnstromnetz eingespeiste Energie – bei der Ermittlung der selbst verbrauchten Fahrstrommenge im Sinne des § 65 Abs. 1 EEG 2014 von der bezogenen bzw. selbst erzeugten Fahrstrommenge abgezogen wird.

Beispiel A:

Schienenbahn A bezog im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr insgesamt 3 Gigawattstunden Strom. Der bezogene Strom wurde als Fahrstrom selbst verbraucht, jedoch wurden gemäß den Angaben in der Rechnung während des Betriebs 1,2 Gigawattstunden in das Bahnstromnetz rückgespeist.

- Die rückgespeiste Strommenge von 1,2 Gigawattstunden ist von der bezogenen Fahrstrommenge abzuziehen. Daher verbrauchte die Schienenbahn A insgesamt lediglich 1,8 Gigawattstunden Fahrstrom selbst. Folglich ist die Anspruchsvoraussetzung des § 65 Abs. 1 EEG 2014 (mindestens 2 Gigawattstunden selbst verbrauchter Fahrstrom) nicht erfüllt.

Beispiel B:

Schienenbahn B bezog im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr insgesamt 3 Gigawattstunden Strom. Der bezogene Strom wurde als Fahrstrom selbst verbraucht, jedoch wurden gemäß den Angaben in der Rechnung während des Betriebs 0,8 Gigawattstunden in das Bahnstromnetz rückgespeist.

- Die rückgespeiste Strommenge von 0,8 Gigawattstunden ist von der bezogenen Fahrstrommenge abzuziehen. Daher verbrauchte die Schienenbahn B insgesamt 2,2 Gigawattstunden Fahrstrom selbst. Folglich ist die Anspruchsvoraussetzung des § 65 Abs. 1 EEG 2014 (mindestens 2 Gigawattstunden selbst verbrauchter Fahrstrom) erfüllt.

Durch Bremsenergie erzeugter Strom, der im Netz der Schienenbahn verbleibt und so dessen Strombezug von seinem Elektrizitätsversorgungsunternehmen von vorne herein mindert, ist nicht als „rückgespeiste Energie“ abzuziehen.

Die antragstellende Schienenbahn hat neben dem Stromverbrauch für den Fahrbetrieb auch den gesamten bezogenen bzw. selbst erzeugten und davon selbst verbrauchten Strom (inklusive Nichtfahrstrommengen) anzugeben. Die Schienenbahn hat ferner dafür Sorge zu tragen, dass die im

Antrag benannten Fahrstrommengen nachweislich dem Fahrbetrieb zugerechnet werden können, und dies anhand geeigneter Unterlagen zu belegen.

III. Antragsverfahren

1. Antragstellung

Sämtliche Antragsunterlagen müssen in jedem Antragsjahr erneut vorgelegt werden. Dies gilt insbesondere auch für die bereits in Vorjahren eingereichten Stromlieferungsverträge und die das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr abdeckenden Stromrechnungen der Abnahmestelle / der Verbrauchsstellen der Schienenbahn. Ein Verweis auf Vorjahre ist zudem auch in der Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers nicht zulässig (z.B. Feststellungen des Wirtschaftsprüfers aus den Vorjahresbescheinigungen, Anlagen zu Berichten aus Vorjahren, usw.).

Den Antrag stellen Sie bitte elektronisch über das Online-Portal ELAN-K2. Bitte registrieren Sie sich unter http://www.bafa.de/bafa/de/energie/besondere_ausgleichsregelung_eeg/elan_k2/index.html für das elektronische Antragsverfahren. Hier finden Sie auch eine Anleitung zur Selbstregistrierung für ELAN-K2. Nach der Freigabe der aktivierten Registrierungen können Sie das elektronische Antragsverfahren nutzen. Eine Anleitung zur Anwendung im Online-Portal ELAN-K2 finden Sie ebenfalls unter der o.g. Internetadresse.

Sollten Sie bereits eine Registrierung (z.B. aus dem Vorjahr) haben, so loggen Sie sich zur Bearbeitung des neuen Antrages bitte wie gewohnt in das Online-Portal ein.

Ab dem Antragsjahr 2015 ist es **neuen** Schienenbahnen möglich, einen **Antrag gemäß § 65 Abs. 3 bzw. 4 EEG 2014** zu stellen, um im jeweils darauffolgenden Kalenderjahr eine Begrenzung zu erhalten. Dieser **Sonderantrag** ermöglicht eine Antragstellung ausschließlich für **neue** Schienenbahnen, die an öffentlichen Ausschreibungen für Beförderungsdienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr teilnehmen oder teilgenommen haben oder sich für die erstmalige Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonenfern- oder -güterverkehr bewerben, mit dem Ziel, den Markteintritt neuer Schienenbahnen zu erleichtern. Die Antragstellung erfolgt ebenfalls über das Online-Portal ELAN-K2. (vgl. unten Punkt V.)

2. Nachweis der Tatbestandsvoraussetzungen des § 65 Abs. 1 EEG 2014

§ 65 Abs. 1 EEG 2014 in Verbindung mit § 64 Abs. 3 Nr. 1 EEG 2014 verlangt den Nachweis, dass und inwieweit die selbst verbrauchte Strommenge unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbraucht wurde und unter Ausschluss der Rückspeiseenergie mindestens 2 Gigawattstunden betrug.

Folgende Unterlage ist nach § 66 Absatz 1 Satz 2 EEG 2014 bis zum Ablauf der Ausschlussfrist am 30.06. 2016 (nach § 66 Absatz 3 EEG 2014 bei Anträgen von Schienenbahnen nach § 65 Absatz 3 bis 5 EEG 2014 am 30.09. 2016) einzureichen:

- Prüfungsvermerk

Die an der beantragten Abnahmestelle selbst verbrauchte (Fahr-)Strommenge in kWh gehört zu den vom Wirtschaftsprüfer bei einer Prüfung nach § 64 Abs. 3 Nr. 1 Buchst. c zu prüfenden Angaben.

Der Prüfungsvermerk ist in Anlehnung an den IDW Prüfungsstandard zu erstellen:

Entwurf einer Neufassung des IDW Prüfungsstandards: Sonstige betriebswirtschaftliche Prüfungen und ähnliche Leistungen im Zusammenhang mit energierechtlichen Vorschriften (IDW EPS 970 n.F.) (Stand: 15.02.2016) in Verbindung mit dem IDW Prüfungshinweis: Besonderheiten der Prüfung im Zusammenhang mit der Antragstellung auf Besondere Ausgleichsregelung nach dem EEG 2014 im Antragsjahr 2016 (IDW PH 9.970.14), zu erstellen und muss die folgenden Angaben enthalten:

1.	die von Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder Dritten gelieferte Strommenge
2.	die davon an Dritte weitergeleitete Strommenge
3.	die selbst erzeugte und selbst verbrauchte Strommenge , sofern diese nach § 61 EEG 2014 umlagepflichtig ist
4.	die von Schienenfahrzeugen insbesondere beim Bremsvorgang wieder rückgespeiste Strommenge (" rückgespeiste Energie ")
5.	die insgesamt nach § 60 Abs. 1 EEG 2014 oder § 61 EEG 2014 umlagepflichtige und selbst verbrauchte Strommenge (Summe 1. und 3. abzüglich 2. und 4.) *
6.	die davon nicht unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr selbst verbrauchte Strommenge
7.	die an der Abnahmestelle nach § 65 Abs. 7 Nr. 1 EEG 2014 unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr selbst verbrauchte und nach § 60 Abs. 1 EEG 2014 oder § 61 EEG 2014 umlagepflichtige Strommenge (5. abzüglich 6.) **

* wird in ELAN-K2 als "gesamte umlagepflichtige Stromverbrauchsmenge" bezeichnet

** wird in ELAN-K2 als "umlagepflichtige Stromverbrauchsmenge für den Fahrbetrieb" bezeichnet

Der Prüfungsvermerk ist hinsichtlich Aufbau, Struktur, Inhalt und Form so zu erstellen, dass er einen Standard erreicht, der mit den Verlautbarungen des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW) vergleichbar ist (siehe IDW EPS 970 und IDW PH 9.970.14 des Instituts der Wirtschaftsprüfer¹) und damit auch den Gepflogenheiten des Berufsstands der Wirtschaftsprüfer in vollem Umfang gerecht wird. Prüfungsvermerke, die diese Anforderungen nicht oder nicht vollständig erfüllen, werden stets vom BAFA beanstandet.

Für den Sonderantrag nach § 65 Abs. 3 bzw. 4 EEG 2014 (vgl. unten Punkt V) muss ebenfalls ein Vermerk des Wirtschaftsprüfers, allerdings auf Basis von Prognosedaten, erstellt und fristgerecht eingereicht werden. Der Prüfungsvermerk muss sich auch auf die Leistungsbeschreibung des Vergabeverfahrens als Grundlage der Prognose beziehen. So soll der Prüfungsvermerk insbesondere die Anzahl der zu betreibenden elektrischen Schienenfahrzeuge und deren Mindestverbrauch pro gefahrenen Kilometer sowie die insgesamt zu fahrenden Zugkilometer gemäß Fahrplan der ausgeschriebenen Verkehrsdienstleistung enthalten.

Da es für den neu eingefügten **§ 65 Abs. 4 EEG 2014** meist keine Ausschreibungen 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 z.B. auch die Trassenanmeldungen und Infrastrukturnutzungsverträge zugrunde zu legen.

Dem Prüfungsvermerk, der nach § 65 Abs. 6 EEG 2014 ebenfalls erforderlich ist, kommt daher besondere Bedeutung zu. Der Wirtschaftsprüfer muss insbesondere die Berechnungsgrundlage der Schienenbahn zur voraussichtlichen Zahl der zu betreibenden elektrischen Schienenfahrzeuge und

¹ Entwurf einer Neufassung des IDW Prüfungsstandards: Sonstige betriebswirtschaftliche Prüfungen und ähnliche Leistungen im Zusammenhang mit energierechtlichen Vorschriften (IDW EPS 970 n.F.) (Stand: 15.02.2016) sowie der IDW Prüfungshinweis: Besonderheiten der Prüfung im Zusammenhang mit der Antragstellung auf Besondere Ausgleichsregelung nach dem EEG 2014 im Antragsjahr 2016 (IDW PH 9.970.14) nach seiner Veröffentlichung sind beim Institut der Wirtschaftsprüfer, Postfach 32 05 80, 40420 Düsseldorf oder www.idw.de erhältlich.

deren Mindestverbrauch pro gefahrenen Kilometer sowie die insgesamt zu fahrenden Zugkilometer gemäß der geplanten Verkehrsleistung überprüfen.

Im Rahmen der Auftragsvergabe an den Wirtschaftsprüfer oder vereidigten Buchprüfer ist zu berücksichtigen, dass nach § 66 Absatz 2 EEG 2014 der Antrag ab dem Antragsjahr 2015 grundsätzlich elektronisch über das vom BAFA eingerichtete Portal zu stellen ist. Daher sieht das BAFA das Einstellen einer vom Wirtschaftsprüfer autorisierten elektronischen Kopie des Prüfungsvermerks einschließlich der Anlagen von der zu prüfenden Schienenbahn in Form eines PDF-Dokuments in seine elektronische Hinterlegungsplattform (ELAN-K2) vor. Zur Autorisierung ist das PDF-Dokument vom Wirtschaftsprüfer mit einer qualifizierten elektronischen Signatur zu versehen. Dabei sind folgende Schritte zu beachten:

1. Die in Papierform erteilte Bescheinigung mit Unterschriften und Siegel einschließlich der Anlagen der zu prüfenden Schienenbahn sind als ein PDF-Dokument einzuscannen.
2. Das erzeugte PDF-Dokument ist dahingehend zu überprüfen, ob es der originalen Bescheinigung einschließlich der Anlagen vollständig entspricht.
3. Ist dies der Fall, versieht der Wirtschaftsprüfer oder eine hierfür bestimmte, vertretungsberechtigte Person der Prüfungsgesellschaft das PDF-Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur gemäß § 2 Signaturgesetz und leitet es an die Schienenbahn zur Einstellung in das Online-Portal ELAN-K2 („Upload“) weiter. Die Schienenbahn ist selbst für das ordnungsgemäße und rechtzeitige Hochladen des mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehenen Prüfungsvermerks verantwortlich.

Daher hat sich der Wirtschaftsprüfer rechtzeitig über die technischen und rechtlichen Anforderungen, die für die Authentifizierung des Prüfungsvermerks mit einer qualifizierten elektronischen Signatur gemäß § 2 Nr. 3 Signaturgesetz erforderlich sind, zu informieren und sicherzustellen, dass er sie erfüllen kann (einfache und fortgeschrittene Signaturen gemäß § 2 Nr. 1 und 2 Signaturgesetz genügen nicht den Anforderungen).

Aufgrund der Erfahrungen aus früheren Antragsverfahren gibt das BAFA folgende dringenden Empfehlungen zur Erstellung von qualifizierten elektronischen Signaturen:

1. Das BAFA empfiehlt, Prüfungsvermerke mit eingebetteten Signaturen (Dateiformate PDF bzw. P7M) zu verwenden.
2. Sofern nicht der Wirtschaftsprüfer, der den Prüfungsvermerk bzw. die Bescheinigung unterzeichnet hat, sondern eine hierfür bestimmte, vertretungsberechtigte Person der Prüfungsgesellschaft das PDF-Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versieht, sollte die Zugehörigkeit des Signaturautors zum Wirtschaftsprüfungsunternehmen in den Attributen der Signatur genannt sein. Dies vermeidet Rückfragen seitens des BAFA zu vertretungsberechtigten Personen.
3. Idealerweise sollte **eine** Signatur je Prüfungsvermerk angebracht werden. Werden in einem Prüfungsvermerk mehrere Signaturen (beispielsweise von zwei beteiligten Wirtschaftsprüfern/innen) angebracht, dann ist darauf zu achten, dass diese jeweils für das gesamte Dokument des Prüfungsvermerks (d.h. alle Seiten) gelten. Mehrfache Signaturen durch eine Person oder mehr als zwei Signaturen je Dokument sind zu vermeiden.
4. Es dürfen nur qualifizierte elektronische Signaturen in einem Prüfungsvermerk angebracht werden. Signaturen mit geringerem Signaturniveau (z.B. einfache oder fortgeschrittene Signaturen) werden durch das BAFA nicht akzeptiert.

5. Es sollten keine passwortgeschützten oder verschlüsselten Dokumente als Prüfungsvermerk hochgeladen werden.
6. Zur Erstellung von qualifizierten elektronischen Signaturen ist eine spezielle Software notwendig. Mit einer Software, die nur zum Lesen von PDF Dokumenten geeignet ist (d.h. reine PDF Reader), können keine qualifizierten elektronischen Signaturen erzeugt werden – auch nicht mit einer gültigen Signaturkarte.
7. Prüfen Sie nach Erstellung der elektronischen Signatur anhand des beim BAFA im Antragsportal ELAN-K2 hochgeladenen Dokuments mit einer geeigneten Software, ob die elektronische Signatur des Dokuments als valide ausgelesen wird und das richtige Signaturniveau hat.

Darüber hinaus sind mit der Antragstellung für den Normalfall nach § 65 Abs. 1 EEG 2014 noch folgende Unterlagen einzureichen, welche nicht der Ausschlussfrist unterliegen:

- Stromlieferverträge für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr:

Da bei Schienenbahnen die Summe aller Verbrauchsstellen, an denen Strom für Fahrzwecke selbst verbraucht wird, als eine Abnahmestelle zu qualifizieren sind, sind sämtliche Stromlieferverträge für die einzelnen Verbrauchsstellen einzureichen. Diese Verträge müssen den Zeitraum des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres abdecken.

- Stromrechnungen für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr:

Analog zu den Stromlieferverträgen sind sämtliche Stromrechnungen für alle Verbrauchsstellen, an denen Strom für Fahrzwecke selbst verbraucht wird, einzureichen.

Zur Vereinfachung des Antragsverfahrens für die Antragsteller und das Bundesamt reichen Sie idealerweise die Rechnungen in Form von Quartals- oder Jahresrechnungen ein, wenn darin die entsprechenden Informationen aus den Einzelrechnungen enthalten sind. Alternativ kann eine Zusammenstellung des Energieversorgungsunternehmens oder eine vom Energieversorger bestätigte Aufstellung des Unternehmens mit sämtlichen relevanten Angaben eingereicht werden.

Wie unter II.3.3. dargestellt, sind nur alle im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr selbst verbrauchten Fahrstrommengen (auch solche, die der Regelverantwortung von Übertragungsnetzbetreibern nicht unterlagen, z. B. Bahnkraftwerksstrom) berücksichtigungsfähig. Aus den Rechnungen müssen daher in der Regel sowohl die Fahrstromeigenschaft des selbst verbrauchten Stroms (ermäßigter Stromsteuersatz, vgl. II.3.3.) als auch die in das Bahnstromnetz rückgespeisten Strommengen hervorgehen.

IV. Begrenzungsentscheidung

1. Umfang der Begrenzungsentscheidung auf die EEG-Umlage

Gemäß § 63 Nr. 2 EEG 2014 begrenzt das BAFA auf Antrag abnahmestellenbezogen die EEG-Umlage für von Schienenbahnen selbst verbrauchten Fahrstrom, der selbst erzeugt wurde oder von einem Elektrizitätsversorgungsunternehmen an die Schienenbahn geliefert wurde. Nach § 65 Abs. 2 EEG 2014 wird für eine Schienenbahn die EEG-Umlage nur für die umlagepflichtige Strommenge begrenzt, die das Unternehmen an der betreffenden Abnahmestelle unmittelbar für den Fahrbetrieb

im Schienenbahnverkehr (nach Abzug der in das Bahnstromnetz rückgespeisten Strommengen) selbst verbraucht.

Die begrenzte EEG-Umlage beträgt 20 Prozent der nach § 60 Absatz 1 EEG 2014 ermittelten EEG-Umlage (ab der ersten verbrauchten Kilowattstunde).

2. Bekanntgabe der Entscheidung des BAFA

Die Begrenzungsentscheidung ist eine gebundene Entscheidung, bei der die Behörde kein Ermessen hat. Die Begrenzungsentscheidung ist ein Verwaltungsakt i.S.d. § 35 Satz 1 VwVfG und wurde bisher immer zu einem einheitlichen Termin Ende Dezember des Antragsjahres versandt. Wir bitten deshalb darum, von Sachstandsfragen vor Ablauf dieses Termins abzusehen.

Die Entscheidung des BAFA ergeht nach § 66 Abs. 4 EEG 2014 mit Wirkung gegenüber der Schienenbahn, dem Elektrizitätsversorgungsunternehmen und dem regelverantwortlichen Übertragungsnetzbetreiber. Sie wirkt jeweils für das dem Antragsjahr folgenden Kalenderjahr. Die begrenzte Schienenbahn erhält im Rahmen des Bescheidversands das Original und das Elektrizitätsversorgungsunternehmen und der Übertragungsnetzbetreiber jeweils eine Kopie des Begrenzungsbescheides. Das BAFA sendet dabei eine Kopie des Begrenzungsbescheides an das Elektrizitätsversorgungsunternehmen, das das Unternehmen im Regelungsjahr voraussichtlich mit Strom beliefern wird. Das gleiche gilt für den Übertragungsnetzbetreiber, der gemäß § 5 Nr. 31 EEG 2014 der regelverantwortliche Netzbetreiber der allgemeinen Versorgung von Hoch- und Höchstspannungsnetzen, die der überregionalen Übertragung von Elektrizität zu nachgeordneten Netzen dienen, ist. Hintergrund für diese Vorgehensweise ist, dass die Übertragungsnetzbetreiber gemäß § 66 Abs. 5 S. 2 EEG 2014 diese Begrenzungen im Rahmen von § 58 EEG 2014 zu berücksichtigen haben.

Dem BAFA ist im Antragsformular anzugeben, welches Elektrizitätsversorgungsunternehmen und welcher Übertragungsnetzbetreiber im Begrenzungszeitraum die Verbrauchsstellen der antragstellenden Schienenbahn mit Fahrstrom beliefern werden. Sofern dies nicht bereits im Rahmen der Antragstellung erfolgt ist, ist dies unverzüglich nachzuholen. Sollten sich nach der Antragstellung diesbezügliche Veränderungen ergeben, ist das Unternehmen verpflichtet, unverzüglich das BAFA davon in Kenntnis zu setzen, damit eventuelle Begrenzungsbescheide entsprechend bekannt gegeben werden können.

Das BAFA behält sich vor, die rechtmäßige Umsetzung der erteilten Begrenzungsbescheide zu prüfen. Bitte achten Sie darauf, dass der Begrenzungsbescheid tatsächlich auch nur für die begrenzte Schienenbahn und für die Strommengen, auf die sich die Begrenzung erstreckt, genutzt wird. **Die Begrenzung bezieht sich ausschließlich auf bezogene oder selbst erzeugte Strommengen, die unmittelbar für den Fahrbetrieb selbst verbraucht wurden und in den Ausgleichsmechanismus nach dem EEG einbezogen sind.** Von Ihrer Schienenbahn an Dritte weitergeleitete Strommengen sind von der Begrenzung ausgenommen. Zuwiderhandlungen können strafrechtliche Konsequenzen haben.

Die Begrenzungsentscheidung wird zum 01. Januar des Folgejahres mit einer Geltungsdauer von einem Jahr wirksam, § 66 Abs. 4 Satz 2 EEG 2014. Dies bedeutet, dass z. B. auf eine Antragstellung im Jahr 2016, welche auf Basis des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres der Schienenbahn (in der Regel das Kalenderjahr 2015) erfolgt, sich die Begrenzungswirkung auf den Zeitraum vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2017 erstreckt. Eine kürzere Geltungsdauer als die in § 66 Abs. 4 Satz 2 EEG 2014 genannte kann sich insbesondere dann ergeben, wenn das Unternehmen umstrukturiert wird oder seine Tätigkeit im Laufe des Begrenzungsjahres einstellt.

V. Sonderregelung

§ 65 Abs. 3 und 4 EEG 2014

Ab dem Antragsjahr 2015 wurde mit dem Gesetz zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes vom 22.12.2014 eine Antragstellung für **neue** Schienenbahnen auf Basis von prognostizierten Stromverbrauchsmengen ermöglicht, wenn eine 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. Abweichend von § 65 Abs. 1 ist damit eine Antragstellung nach Abs. 3 bzw. Abs. 4 EEG 2014 für vorgenannte **Sonderfälle** möglich. Die Abweichung von § 65 Abs. 1 EEG 2014 bezieht sich nur darauf, dass statt tatsächlicher Stromverbrauchsmengen prognostizierte Mengen zum Nachweis angegeben werden können. Die sonstigen Anforderungen des § 65 Abs. 1 EEG 2014 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 2 Gigawattstunden betragen werden.

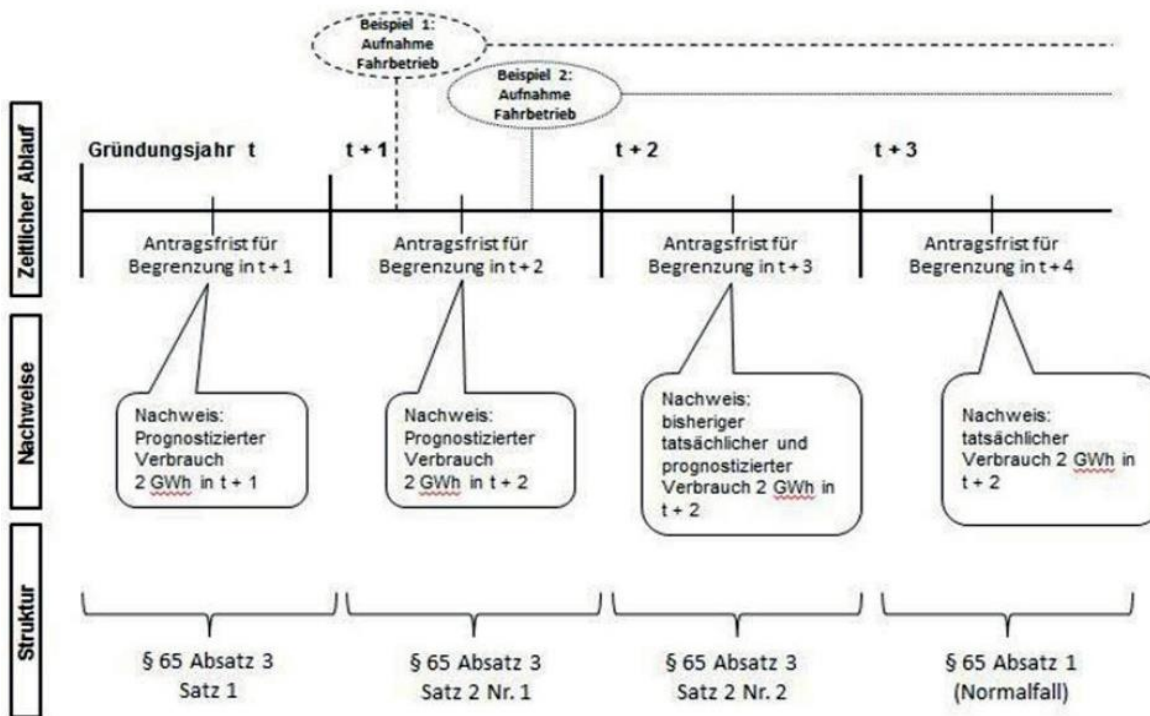
Für **§ 65 Abs. 3 EEG 2014** ist über § 65 Abs. 6 auch § 64 Abs. 3 Nr. 1 c) EEG 2014 in Bezug genommen. Die prognostizierten Stromverbrauchsmengen müssen daher bei den Antragstellungen nach § 65 Abs. 3 EEG 2014 jeweils mit einem entsprechenden Prüfungsvermerk nachgewiesen werden. Der Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers muss sich auch auf die **Leistungsbeschreibung des Vergabeverfahrens als Grundlage der Prognose** beziehen. So soll die Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers insbesondere die Anzahl der zu betreibenden elektrischen Schienenfahrzeuge und deren Mindestverbrauch pro gefahrenen Kilometer sowie die insgesamt zu fahrenden Zugkilometer gemäß Fahrplan der ausgeschriebenen Verkehrsdienstleistung enthalten.

Da es für den neu eingefügten **§ 65 Abs. 4 EEG 2014** meist keine Ausschreibungen 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 z.B. auch die Trassenanmeldungen und Infrastrukturnutzungsverträge zugrunde zu legen.

Der Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers, die nach § 65 Abs. 6 EEG 2014 ebenfalls erforderlich ist, kommt daher besondere Bedeutung zu. Der Wirtschaftsprüfer muss insbesondere die Berechnungsgrundlage der Schienenbahn zur voraussichtlichen Zahl der zu betreibenden elektrischen Schienenfahrzeuge und deren Mindestverbrauch pro gefahrenen Kilometer sowie die insgesamt zu fahrenden Zugkilometer gemäß der geplanten Verkehrsleistung überprüfen.

Da diese Prognose mit erheblich größeren Unsicherheiten behaftet ist als im Falle eines Vergabeverfahrens nach § 65 Abs. 3 EEG 2014, ergeht die Begrenzungsentscheidung in den Fällen des § 65 Abs. 4 EEG 2014 jeweils unter dem Vorbehalt einer späteren Nachprüfung. Sollte sich hierbei herausstellen, dass eine Schienenbahn im Nachhinein die Voraussetzungen der Begrenzung nicht erfüllt, so wird die Begrenzungsentscheidung aufgehoben.

Die Nachweismodalitäten für eine Antragstellung nach § 65 Abs. 3 bzw. 4 EEG 2014 werden nachfolgend schematisch skizziert und erläutert (s.a. BT Drucksache 18/ 3321 vom 26.11.2014):



Während § 65 Abs. 3 Satz 1 EEG 2014 die Nachweismodalitäten im Kalenderjahr vor der Aufnahme des Fahrbetriebs für diejenigen Schienenbahnen regelt, die an einem Vergabefahren für Schienenverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr teilgenommen haben oder teilnehmen werden, regelt § 65 Abs. 3 Satz 2 EEG 2014 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 obigen schematischen Darstellung des Ablaufs).

Um insoweit für alle Schienenbahnen eine einheitliche Nachweisführung zu regeln und im Gleichlauf mit der Regelung des § 65 Abs. 3 Satz 1 EEG 2014 ist daher in § 65 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 EEG 2014 vorgesehen, dass in dem betreffenden Antragsjahr prognostizierte Stromverbrauchsmengen für das folgende Kalenderjahr, also das erste Jahr 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 § 65 Abs. 3 Satz 2 Nr. 2 EEG 2014 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 § 65 Abs. 3 Satz 2 EEG 2014 sichergestellt, dass eine Schienenbahn, die nach § 65 Abs. 3 Satz 1 EEG 2014 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 § 65 Abs. 1 EEG 2014 abweichende Regelung erforderlich ist und der Normalfall vorliegt.

Bezüglich der Nachweismodalitäten gemäß § 65 Abs. 4 EEG 2014 wird auf die o.g. Ausführungen zu § 65 Abs. 3 EEG 2014 verwiesen.

Im ELAN K2-Portal bei Schritt „6. Abnahmestellen“ wird dem Antragsteller ein Wahlrecht gegeben, ob der Antrag auf Basis von Prognosewerten erstellt werden soll.

Für einen aus dieser Sonderregelung möglichen Teil der Antragstellung auf der Basis von Ist-Strommengen gelten die unter III. gemachten Ausführungen zu Anspruchsvoraussetzungen und Nachweisführung entsprechend.

VI. Checkliste

zur Antragstellung nach §§ 65 Abs. 1 oder i.V.m. 65 Abs. 3 und 4 EEG 2014 für Schienenbahnen.

Wichtig: Der Antrag muss bis zum 30.06. des Antragsjahres (bei Anträgen von Schienenbahnen nach § 65 Absatz 3 bis 5 EEG 2014 der 30.09.) mit den nachbezeichneten ausschlussfristrelevanten Unterlagen und allen erforderlichen Angaben beim BAFA eingegangen sein. Es handelt sich um eine im Gesetz festgelegte materielle Ausschlussfrist, bei deren Versäumung ein Antrag ohne weitere inhaltliche Prüfung regelmäßig abgelehnt wird.

Die Anspruchsvoraussetzungen lauten:

- Vorliegen einer Schienenbahn gemäß § 5 Nr. 28 EEG 2014 (siehe I.2. im Merkblatt)
- Mindestens 2 Gigawattstunden für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr selbst verbrauchter Strom (unter Ausschluss der rückgespeisten Energie) im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr (siehe II.1., 2. und 3. im Merkblatt) bzw. für das Prognosejahr (siehe V im Merkblatt); hierbei ist es unerheblich, ob die selbst verbrauchte Fahrstrommenge der Regelverantwortung von Übertragungsnetzbetreibern unterlag oder nicht

Bis zum Ablauf der Ausschlussfrist am 30.06.2016, 24 Uhr (bei Anträgen von Schienenbahnen nach § 65 Absatz 3 bis 5 EEG 2014 der 30.09.2016), muss jeder Antrag nebst folgender Unterlage mit allen Angaben vollständig vorliegen:

- Vollständig ausgefüllter und über das ELAN-K2-Portal abgesendeter Antrag
- Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers oder vereidigten Buchprüfers über die im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr an der betreffenden Abnahmestelle selbst verbrauchte Fahrstrommenge (§ 65 Abs. 1 EEG 2014) bzw. Prognosemenge (§ 65 Abs. 3 bzw. 4 EEG 2014) bzw. eventuell Mischformen (jeweils die der Regelverantwortung von Übertragungsnetzbetreibern unterliegenden und nicht unterliegenden Fahrstrommengen). Zusätzlich muss aus der Bescheinigung die bezogene bzw. selbst erzeugte Gesamtstrommenge und die rückgespeisten bzw. weitergeleiteten Strommengen hervorgehen (siehe III.2. im Merkblatt)

Im Rahmen der Auftragsvergabe an den Wirtschaftsprüfer oder vereidigten Buchprüfer ist zu berücksichtigen, dass nach § 66 Absatz 2 EEG 2014 der Antrag ab dem Antragsjahr 2015 grundsätzlich elektronisch über das vom BAFA eingerichtete Portal zu stellen ist. Daher sieht das BAFA das Einstellen einer vom Wirtschaftsprüfer autorisierten elektronischen Kopie des Prüfungsvermerks einschließlich der Anlagen von der zu prüfenden Schienenbahn in Form eines PDF-Dokuments in seine elektronische Hinterlegungsplattform (ELAN-K2) vor. Zur Autorisierung ist das PDF-Dokument vom Wirtschaftsprüfer mit einer qualifizierten elektronischen Signatur zu versehen. Dabei sind folgende Schritte zu beachten:

- Die in Papierform erteilte Bescheinigung mit Unterschriften und Siegel einschließlich der Anlagen der zu prüfenden Schienenbahn sind als ein PDF-Dokument einzuscannen.
- Das erzeugte PDF-Dokument ist dahingehend zu überprüfen, ob es der originalen Bescheinigung einschließlich der Anlagen vollständig entspricht.

- Ist dies der Fall, versieht der Wirtschaftsprüfer oder eine hierfür bestimmte, vertretungsberechtigte Person der Prüfungsgesellschaft das PDF-Dokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur gemäß § 2 Signaturgesetz und leitet es an die Schienenbahn zur Einstellung in das Online-Portal ELAN-K2 („Upload“) weiter. Die Schienenbahn ist selbst für das ordnungsgemäße und rechtzeitige Hochladen des mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehenen Prüfungsvermerks verantwortlich.

Daher hat sich der Wirtschaftsprüfer rechtzeitig über die technischen und rechtlichen Anforderungen, die für die Authentifizierung des Prüfungsvermerks mit einer qualifizierten elektronischen Signatur gemäß § 2 Nr. 3 Signaturgesetz erforderlich sind, zu informieren und sicherzustellen, dass er sie erfüllen kann (einfache und fortgeschrittene Signaturen gemäß § 2 Nr. 1 und 2 Signaturgesetz genügen nicht den Anforderungen).

Zusätzlich sind zu jedem Antrag für die Prüfung der Ist-Strommengen einzureichen:

- **Sämtliche Stromlieferverträge für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr (für alle an der Abnahmestelle / an den Verbrauchsstellen bezogenen und selbst verbrauchten Fahrstrommengen; siehe III.2. im Merkblatt)**
- **Die Stromrechnungen für das letzte abgeschlossene Geschäftsjahr für alle an der Abnahmestelle / an den Verbrauchsstellen bezogenen und selbst verbrauchten Fahrstrommengen. Aus den Rechnungen müssen die Fahrstrommenge des bezogenen und selbst verbrauchten Stroms (z.B. ermäßigter Stromsteuersatz) und evtl. rückgespeiste Strommengen hervorgehen (siehe III.2. im Merkblatt)**

Hinweis:

Diese Checkliste stellt nur eine Gedankenstütze für die einzureichenden Unterlagen dar. Wir empfehlen grundsätzlich das komplette Merkblatt zu lesen.

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
Leitungsstab Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Frankfurter Str. 29 - 35
65760 Eschborn

<http://www.bafa.de/>

Referat: 524

E-Mail: eeg.ausgleich@bafa.bund.de

Tel.: +49(0)6196 908-1666

Fax: +49(0)6196 908-1550

Stand

09.05.2016

Bildnachweis



Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle ist mit dem audit berufundfamilie für seine familienfreundliche Personalpolitik ausgezeichnet worden. Das Zertifikat wird von der berufundfamilie GmbH, einer Initiative der Gemeinnützigen Hertie-Stiftung, verliehen.