

1

CO₂-Preis

Inhaltsverzeichnis

I. Vorbemerkung: Die Notwendigkeit eines CO ₂ -Preises	44
II. Status Quo: Warum die bisherigen CO ₂ -Bepreisungsinstrumente nicht ausreichen	45
III. Grundsatzentscheidungen	46
1. An bestehende Bepreisungssysteme anknüpfen	46
2. Grundmechanismus: Mischung aus Steuer und Zertifikatehandel	46
IV. Fortentwicklung des BEHG	49
1. Transformation zu einem echten Emissionshandel	49
2. Emissionshandel an der 1,5-Grad-Grenze des Pariser Klimaabkommens ausrichten	50
3. Mindestpreis über Energie- und Stromsteuerreform einführen	61
4. Ausweitung des sachlichen Anwendungsbereichs	102
5. Ausweitung des räumlichen Anwendungsbereichs	104
V. Ein eigener Zertifikathandel für die Landwirtschaft	107
VI. Fortentwicklung des ETS	107
1. Zertifikatsmenge auf ein 1,5-Grad-kompatibles Maß reduzieren	107
2. Kostenlose Zuteilung von Zertifikaten abschaffen	110
3. Mindestpreissystems über eine Reform der Energiesteuerrichtlinie einführen	111
4. Einbezug von CCSU reformieren	111
5. Getrennter Zertifikatehandel für die Luftfahrt	121
VII. Getrennter Zertifikatehandel für die Schifffahrt	133
VIII. Grenzausgleich/Wettbewerbsfähigkeit	143
IX. Soziale Ausgleichsmaßnahmen	167
Literaturverzeichnis	173

I. Vorbemerkung: Die Notwendigkeit eines CO₂-Preises

Der Ausstoß von Treibhausgasen braucht einen Preis. Das fordern Klimaexpert:innen schon seit Jahrzehnten und an diesem Punkt sind sich mittlerweile auch nahezu alle deutschen Parteien einig. Auch unter Ökonom:innen wächst weltweit die Unterstützung für eine CO₂-Bepreisung. So haben sich nicht nur die Weltbank und der Internationale Währungsfonds klar dafür ausgesprochen, auch mehr als 3.500 US-Ökonom:innen haben in einem Aufruf eine CO₂-Steuer gefordert – darunter alle vier noch lebenden Ex-Präsident:innen der US-Notenbank und 27 Wirtschaftsnobelpreisträger:innen.¹ 2018 gab es laut einer Studie der Weltbank bereits in 26 Ländern eine CO₂-Steuer und insgesamt 20 Emissionshandelssysteme.²

Der Gedanke einer umfassenden CO₂-Bepreisung ist deshalb so attraktiv, weil in einem Idealmodell damit allen klimaschädlichen Aktivitäten mit ihren „wahren Kosten“ belegt und dadurch marktwirtschaftliche Anreize gesetzt würden, diese kosteneffizient zu reduzieren (Internalisierung von externen Kosten). Neben der Anreizwirkung sorgt der CO₂-Preis zudem für staatliche Mehreinnahmen, die wiederum in Klimaschutzmaßnahmen investiert werden können.³ Zugleich wirkt der CO₂-Preis auch auf die Sektorkopplung hin, wenn in allen Sektoren gleichzeitig Anreize für Emissionsminderungen gesetzt werden.⁴ So wird beispielsweise im Verkehrssektor der Verbrennungsmotor unattraktiver, während im Stromsektor die erneuerbaren Energien Zulauf erhalten, was der Förderung der Elektromobilität dienlich sein kann.⁵ Theoretisch kann der CO₂-Preis so sogar einzelne Sektorziele überflüssig machen.⁶ In der Praxis sollte ein CO₂-Preis allerdings immer durch Begleitmaßnahmen flankiert werden,⁷ weil er

1. nie alle Emissionen und Emittent:innen erfassen wird,
2. nicht in jedem Bereich – und vor allem im Rahmen des uns verbleibenden THG-Restbudgets zur Einhaltung der 1,5-Grad-Grenze auch nicht schnell genug – die notwendigen Anreizwirkungen erzeugen kann⁸ und
3. je nach Höhe und Ausgestaltung erhebliche soziale und wirtschaftliche Auswirkungen hat, die ausgeglichen werden sollten.

¹ UBA (2019), CO₂-Bepreisung in Deutschland, S.1 m.w.N..

² World Bank Group (2018), State and Trends of Carbon Pricing 2018.

³ Dieser Effekt ist insbesondere in Deutschland als einem Land mit einer alternden Gesellschaft und einem in diesem Zuge sinkenden BIP interessant, vgl. Coady/Parry/Shang, Energy Price Reform: Lessons for Policymakers, Review of Environmental Economics and Policy, 2018, 12(2), 197 (197).

⁴ Vgl. nur Edenhofer/Schmidt, Eckpunkte einer CO₂-Preisreform, S. 5.

⁵ Ebenda.

⁶ PIK/MCC (2018), Eckpunkte einer CO₂-Preis-Reform in Deutschland, S. 5.

⁷ Beispielhaft Carbon Pricing Leadership Coalition (2017), Report of the High-Level Commission on Carbon Prices, S. 46.

⁸ DIW (2019), CO₂-Bepreisung im Wärme- und Verkehrssektor: Diskussion von Wirkungen und alternativen Entlastungsoptionen, S. 33.

II. Der Status Quo: Warum reichen die bisherigen CO₂-Bepreisungsinstrumente nicht aus?

Mit dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG)⁹ und dem EU-Emissionshandel (EU-ETS)¹⁰ existieren in Deutschland und Europa bereits zwei CO₂-Bepreisungsregime als primäre Instrumente zur Kosteninternalisierung. Diese konnten bislang jedoch keine effektive Lenkungswirkung entfalten und somit auch nicht verhindern, dass Deutschland seine Klimaziele wiederholt verfehlt hat, vor allem aus folgenden Gründen:

- **Lückenhafter Anwendungsbereich**

Der EU-ETS ist auf die Stromerzeugung, die Anlagen energieintensiver Industrien und den innereuropäischen Luftverkehr begrenzt.¹¹ Das BEHG erfasst einige Brennstoffe und betrifft damit vor allem die Bereiche Verkehr und Wärme (vgl. § 1 und Anlage 2 BEHG). Nach wie vor fallen aber die Schifffahrt, die Abfallwirtschaft und ein Großteil der Landwirtschaft aus dem Anwendungsbereich beider Bepreisungsregime.

- **Unzureichender Preisdruck**

Der Preis für EU-ETS-Zertifikate war aufgrund eines **fehlenden echten Caps** in der Vergangenheit sehr niedrig und volatil.¹² Die **Ausgabe kostenloser Zertifikate**, vor allem an Industrie- und Luftfahrtunternehmen, schwächt seine Wirkung zusätzlich. Im Jahr 2019 haben deutsche EU-ETS-Anlagen rund 363 Mio. Tonnen CO₂ emittiert.¹³ Im Umfang von 141 Mio. Tonnen wurden kostenlose Zertifikate zugeteilt.¹⁴ Im nationalen BEHG ist der erst seit 2021 wirkende Preis pro Zertifikat – zumindest bis 2026 – sogar durch Fixpreise und Preiskorridore begrenzt.¹⁵

- **Fehlende Zielvorgaben**

Zwar wurde der lineare Kürzungsfaktor für die Reduktion der EU-ETS-Zertifikatmenge für die vierte Handelsperiode ab 2021 auf 2,2 % erhöht, aber selbst mit diesem Faktor ist nicht einmal das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 erreichbar.¹⁶ Für das BEHG sollen jährliche Emissionsmengen im Einklang mit der EU-Klimaschutz-VO festgelegt werden (vgl. § 4 BEHG). Während der Einführungsphase des BEHG kann jedoch nach § 5 BEHG vom Flexibilitätsmechanismus der EU-Klimaschutz-VO Gebrauch gemacht werden, sodass kein echtes Cap besteht.¹⁷ Damit fehlt es sowohl im BEHG als auch im EU-ETS an einer

⁹ Vgl. https://www.dehst.de/DE/Nationaler-Emissionshandel/nationaler-emissionshandel_node.html (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹⁰ Vgl. https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_de (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹¹ UBA, „Der Europäische Emissionshandel“ (16.11.2020), <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/der-europaeische-emissionshandel#teilnehmer-prinzip-und-umsetzung-des-europaischen-emissionshandels> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹² Zu den Gründen etwa Karner, Rechtsfragen des Handels mit Emissionszertifikaten, S. 28 ff., <https://epub.jku.at/obvulihs/content/titleinfo/4494276/full.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹³ Metschke/Woltering, „Das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) – Einführung eines nationalen Emissionshandels“ (06.01.2020), S. 5, https://www.heuking.de/fileadmin/DATEN/Dokumente/Veroeffentlichungen/2021/03_BEHG_Deutsch.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹⁴ Ebenda.

¹⁵ Wendl-Damerius, Einführung in das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), S. 6, <https://www.dehst.de/SharedDocs/downloads/DE/presentationen/neh3-infoveranstaltung-2.pdf> (zuletzt aufgerufen am 31.05.2021).

¹⁶ UBA (2020), EU ETS up to 2030: Adjusting the Cap in light of the IPCC1.5°C Special Report and the Paris Agreement, S. 26.

¹⁷ Vgl. dazu IKEM (2019), Verfassungsmäßigkeit des Entwurfs zum Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG-E), S. 9.

mengenmäßigen Beschränkung der Emissionsrechte, die sich an dem Deutschland bzw. Europa verbleibenden Restbudget zur Einhaltung der 1,5-Grad-Grenze orientiert.

Die im Folgenden beschriebene Reform zeigt auf, wie die CO₂-Bepreisungsregime auf nationaler und europäischer Ebene fortentwickelt werden müssen, um einen wesentlichen Baustein dafür zu leisten, dass Deutschland bis 2035 klimaneutral wird. Neben der Ausweitung des Anwendungsbereichs und einer festen Deckelung der ausgegebenen Zertifikatsmenge steht ein klarer Reduktionspfad mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2035 im Vordergrund. Nur so kann Deutschland seinen Beitrag zur Einhaltung der 1,5-Grad-Grenze leisten.

III. Grundsatzentscheidungen

1. An bestehende Bepreisungssysteme anknüpfen

Der Vorschlag beruht auf einer Anknüpfung an die existierenden CO₂-Bepreisungssysteme auf nationaler und europäischer Ebene und deren Fortentwicklung. Die Alternative, ein vollständig neues System zu entwerfen, würde die bisherigen Bemühungen und Fortschritte ignorieren und damit politischen Widerstand hervorrufen. Dafür bleibt angesichts der drängenden Klimakrise keine Zeit.

Das bedeutet auch, an der Mischung aus up- und downstream-Systemen festzuhalten (das BEHG bepreist das Inverkehrbringen von Brennstoffen, während die Zahlungsverpflichtung i. R. d. EU-ETS an den THG-Ausstoß anknüpft). Dies ist grundsätzlich unproblematisch, da für die kleine Gruppe der faktisch Doppelbelasteten im Industriesektor eine Fortführung der Ausgleichsmechanismen vorgesehen wird.¹⁸

2. Grundmechanismus: Mischung aus Steuer und Zertifikatehandel

Die Frage, ob eine CO₂-Bepreisung als Steuer oder als Zertifikatehandel ausgestaltet werden soll, hat in den letzten Jahren zu hitzigen und zugleich die Fortschritte lähmenden Grundsatzdebatten geführt.¹⁹ Dies hat auch die Ausgestaltung des BEHG beeinflusst: Obwohl als Emissionshandel deklariert, funktioniert es durch die Preisbindung – zumindest bis 2026 – de facto als Steuer.²⁰ Zu beachten ist in diesem Zusammenhang aber, dass dem Bund aufgrund des in Art. 106 GG verankerten Numerus clausus der Steuerarten eine Gesetzgebungskompetenz für eine direkte CO₂-Steuer fehlt.²¹ In diesem Zusammenhang wird auch die Verfassungsmäßigkeit des BEHG angezweifelt.²² Entsprechende Vorschläge zur Verfassungsänderung²³ sind bislang nicht umgesetzt

¹⁸ Vgl. dazu Metschke/Woltering, „Das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) – Einführung eines nationalen Emissionshandels“ (06.01.2020), S. 8, https://www.heuking.de/fileadmin/DATEN/Dokumente/Veroeffentlichungen/2021/03_BEHG_Deutsch.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021). Um eine wirkliche Doppelbelastung ausschließen zu können müssen die Unternehmen danach eine transparente Lieferkette aufzeigen.

¹⁹ Vgl. exemplarisch die Metastudie des vbw (2019), Instrumente zur CO₂-Bepreisung im Vergleich.

²⁰ Dazu etwa IKEM (2019), Verfassungsmäßigkeit des Entwurfs zum Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG-E), S. 13.

²¹ Exemplarisch Öko-Institut (2017), Rechtliche Fragen zum Klimaschutzplan – Erweiterungen des steuer- und abgabenrechtlichen Gestaltungsspielraums für Klimaschutzinstrumente im Grundgesetz, S. 6, 10 f..

²² Vgl. beispielsweise IKEM (2019), Verfassungsmäßigkeit des Entwurfs zum Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG-E), S. 5.

²³ Ebenda, S. 18 ff..

worden und können in einer Langzeitperspektive angestrebt werden, dienen daher aber nicht als Ausgangspunkt für diesen Reformvorschlag. Die Möglichkeit der indirekten CO₂-Besteuerung, bei welcher die CO₂-Emissionen zur Bemessungsgrundlage der Steuer werden bleibt davon allerdings unberührt.²⁴ Auf europäischer und auf Bundesebene wurden bereits Zertifikathandelssysteme etabliert. Da insoweit bereits Kapazitäten in die Implementierung von Zertifikathandelssystemen geflossen sind, ist das Argument des erhöhten Aufwands zur Etablierung dieser Systeme – im Vergleich zu einer rein steuerrechtlichen Lösung – teilweise hinfällig²⁵.

Die Vorteile eines Zertifikathandels liegen bei richtiger Implementierung vor allem darin, dass über ein festes Cap die Emissionsmengen exakt gesteuert werden können.²⁶ Dieser Effekt kann über eine Steuer nur mittelbar und nicht in gleichem Maße dadurch erreicht werden, dass die Steuerhöhe entsprechend den Emissionsminderungen regelmäßig angepasst wird.²⁷ Dafür kann eine Steuer langfristige, stabile Preissignale gewährleisten, während innerhalb eines Zertifikathandelssystems teils starke Preisschwankungen eintreten können – insbesondere in Abhängigkeit zu den allgemeinen Wirtschaftsverhältnissen.²⁸ Preisschwankungen sind vor allem für Bereiche mit geringer Preiselastizität und – im Vergleich zu anderen Sektoren – hohen Vermeidungskosten, wie dem Gebäude- und Verkehrssektor problematisch.²⁹ **Die Vorteile beider Systeme können kombiniert werden, indem der Zertifikathandel durch eine (indirekte) CO₂-Steuer ergänzt wird, die damit als Mindestpreis für die Zertifikate fungiert.**³⁰

Ein Mindestpreis hat eine sofortige, unbürokratische³¹ Wirkung und erhöht die Planungssicherheit für die vom Zertifikathandel betroffenen Unternehmen.³² Außerdem ermöglicht ein Mindestpreis mittelfristig die Kopplung getrennter Zertifikathandelssysteme,³³ denn dadurch kann sichergestellt werden, dass sich die Preise zumindest im Hinblick auf eine Untergrenze annähern. Aus der Perspektive Deutschlands geht es dabei vor allem um die künftige Integration des nationalen Zertifikathandels in einen separaten europäischen Zertifikathandel für Wärme und Verkehr bzw. um eine Verknüpfung mit den Bepreisungssystemen.³⁴ Ein Mindestpreissystem kann auf nationaler

²⁴ Vgl. am Beispiel der Energiesteuer Öko-Institut (2019), Zur verfassungsrechtlichen Zulässigkeit eines CO₂-Zuschlags zur Energiesteuer, S. 15 ff..

²⁵ Die derzeitige stufenweise Implementierung des nationalen Zertifikatehandelssystems zeigt allerdings den Mehraufwand eines Zertifikatehandelssystems. Nach dem hier vorliegenden Konzeptvorschlag werden die bestehenden Systeme auch noch erweitert, was mit einem weiteren Verwaltungsaufwand einhergehen dürfte.

²⁶ Etwa DIW (2019), CO₂-Bepreisung im Wärme- und Verkehrssektor: Diskussion von Wirkungen und alternativen Entlastungsoptionen, S. 108.

²⁷ Ebenda, S. 118.

²⁸ Ebenda, S. 114.

²⁹ Ebenda, S. 110.

³⁰ Darauf verweist etwa Agora Energiewende (2018), Klimaneutrale Industrie – Juristische Kurzbewertung der Politikoptionen, S. 7.

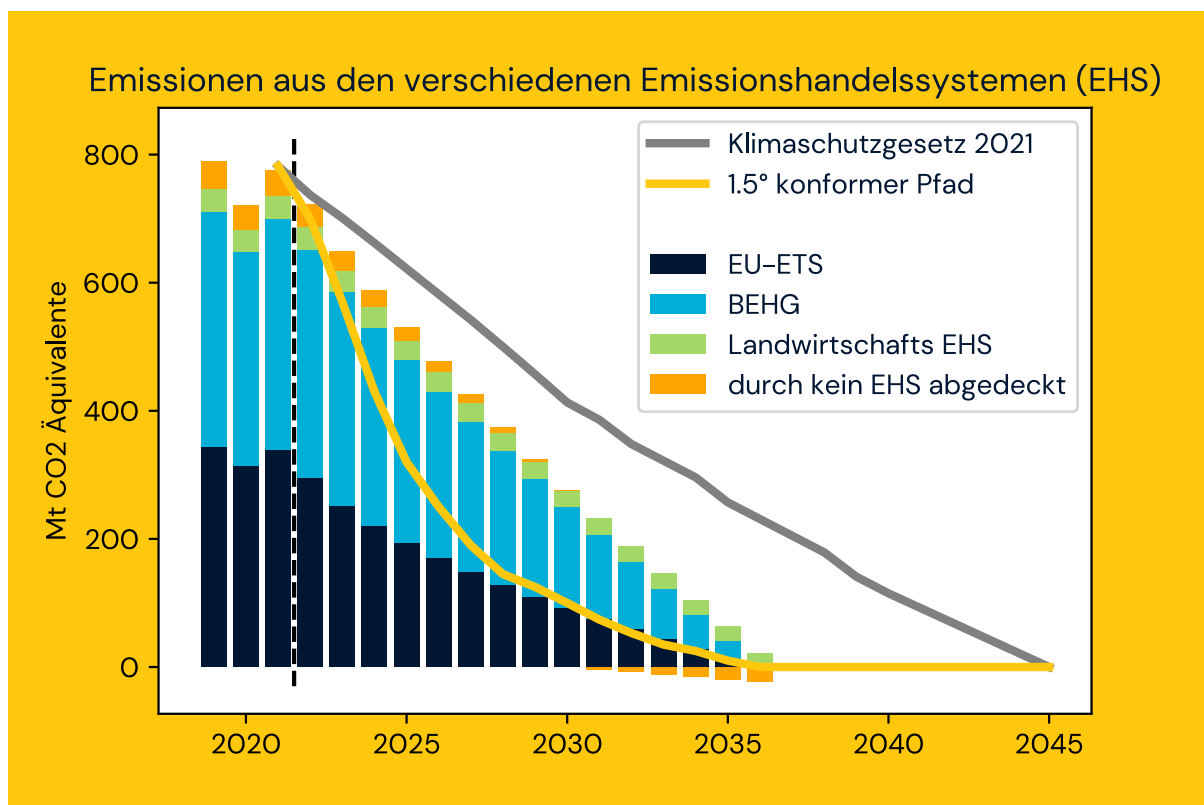
³¹ Dazu etwa CO₂-Abgabe e.V. (2017), Welchen Preis haben und brauchen Treibhausgase? – Für mehr Klimaschutz, weniger Bürokratie und sozial gerechtere Energiepreise, S. 9.

³² In diese Richtung DIW (2019), CO₂-Bepreisung im Wärme- und Verkehrssektor: Diskussion von Wirkungen und alternativen Entlastungsoptionen, S. 114.

³³ E&E Consult Gbr/FÖS, Umsetzung einer wirtschaftsverträglichen CO₂-Bepreisung in Deutschland für den ETS- und den Nicht-ETS-Bereich, S. 10 ff; zur Notwendigkeit einer mittelfristigen Verknüpfung der verschiedenen Bepreisungssysteme s.a. Carbon Pricing Leadership Coalition, Report of the High-Level Commission on Carbon Prices, 2017, S. 23.

³⁴ Hierfür werden immer wieder Großbritannien und die Niederlande, wie Frankreich als potenzielle Partnerländer genannt, vgl. exemplarisch Agora Energiewende, Eine Neuordnung der Abgaben und Umlagen auf Strom, Wärme, Verkehr – Optionen für eine aufkommensneutrale CO₂-Bepreisung von Energieerzeugung und Energieverbrauch, S. 25 sowie Edenhofer/Schmidt, Eckpunkte einer CO₂-Preisreform, S. 3 f..

Ebene über die breit geforderte Reform der Energie- und Stromsteuer erreicht werden.³⁵ Auf europäischer Ebene wäre die Einführung eines faktischen Mindestpreises über eine Reform der Energiesteuerrichtlinie möglich.³⁶ Einen Maximalpreis³⁷ lehnt GermanZero aufgrund der Möglichkeiten der Einnahmenrückverteilung hinsichtlich einer entsprechenden CO₂-Bepreisung ab. Damit ergibt sich durch die Emissionshandelssysteme eine Möglichkeit zur optimalen Kopplung mit dem von GermanZero verfolgten Budgetansatz. Denn auf diese Weise kann genau bemessen werden, welcher vom Emissionshandel umfasste Sektor noch wie viele Emissionen ausstoßen darf.³⁸ Um den deutschen Beitrag zur Begrenzung der globalen Erderwärmung auf 1,5 Grad zu leisten, muss Deutschland bis 2035 klimaneutral werden. Der Reduktionspfad muss daher in allen Systemen so ausgestaltet werden, dass ab 2035 nicht mehr Treibhausgase emittiert werden als gebunden werden können. Dies kann mit den Emissionshandelssystemen sichergestellt werden. Weil die Implementierung bzw. Reform dieser Systeme jedoch einige Zeit in Anspruch nehmen kann, werden zugleich über Steuerreformen faktische Mindestpreise implementiert, um eine sofortige, unbürokratische Preiswirkung zu erzielen.



biologischen Speichern gebundene Menge CO₂ von den restlichen Emissionen abgezogen. Insgesamt ist daher nur eine sehr kleine Menge an Emissionen durch kein Emissionshandelssystem abgedeckt und perspektivisch wird diese Menge sogar in Zukunft negativ.

³⁵ Dazu etwa CO₂-Abgabe e.V. (2017), Welchen Preis haben und brauchen Treibhausgase? – Für mehr Klimaschutz, weniger Bürokratie und sozial gerechtere Energiepreise, S. 39.

³⁶ So wie sie derzeit von der Europäischen Kommission diskutiert wird, vgl. Europäische Kommission (2020), Zusammenfassender Bericht – Öffentliche Konsultation zur Reform der Energiesteuerrichtlinie, S. 7.

³⁷ Vgl. zu einem Maximalpreis etwa Stiftung Klimaneutralität/Agora Energiewende/Agora Verkehrswende (2021), Politikinstrumente für ein klimaneutrales Deutschland – 50 Empfehlungen für die 21. Legislaturperiode (2021 – 2025), S. 11.

³⁸ So auch BMWi (2019), Energiepreise und effiziente Klimapolitik Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, S. 7 f..

IV. Fortentwicklung des BEHG

1. Transformation zu einem echten Emissionshandel → **NORMIERT** 52

In Deutschland wirkt seit dem Beginn des Jahres 2021 mit dem BEHG ein nationaler Zertifikathandel für die Bereiche Wärme- und Verkehr.³⁹ Dieser setzt an den Steuertatbeständen der bestehenden Energiesteuer an (Upstream⁴⁰) und wird bis zum Jahr 2026 über mehrere Phasen implementiert.⁴¹ In der ersten Phase (2021 bis 2025) werden die Zertifikate zu Fixpreisen von 25 EUR (2021) bis 55 EUR (2025) in Abhängigkeit zur bestehenden Nachfrage⁴² ausgegeben.⁴³ In der zweiten Phase (2026 bis 2030) können die Zertifikate ab dem Jahr 2026 in einer Preisspanne von 55 EUR bis 66 EUR gehandelt werden.⁴⁴ Im Jahr 2025 soll entschieden werden, ob nach 2026 ein von der Preisbindung unabhängiger Zertifikathandel möglich sein soll.⁴⁵ Dadurch gleicht der nationale Zertifikathandel zumindest für die kommenden fünf Jahre eher einer Steuer.⁴⁶ Außerdem ist die Zertifikatsmenge derzeit nicht mit einem Cap versehen.⁴⁷ Dadurch fehlt dem Zertifikathandel nicht nur der maßgebliche Vorteil der ökologischen Treffsicherheit; aufgrund der fehlenden Knappheitswirkung bei den Zertifikaten wird auch die Verfassungsmäßigkeit der Einführungsphase in Frage gestellt.⁴⁸

Notwendige Änderung

- Das BEHG muss zunächst – und insbesondere zur Herstellung eines verfassungsgemäßen Zustandes – zu einem echten Zertifikathandel weiterentwickelt werden. Dies erfordert die umgehende Aufhebung der Fixpreise und Preiskorridore.⁴⁹

³⁹ Vgl. https://www.dehst.de/DE/Nationaler-Emissionshandel/nationaler-emissionshandel_node.html (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

⁴⁰ Demnach sind nicht die Emittent:innen zertifikathandelspflichtig, sondern die Inverkehrbringer:innen von Brennstoffen. Dies steht im Gegensatz zum europäischen Zertifikatehandel, der mit dem Downstreamansatz grundsätzlich die Emittent:innen für zertifikathandelspflichtig erklärt.

⁴¹ Vgl. Wendl-Damerius, Einführung in das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), S. 6, abrufbar unter <https://www.dehst.de/SharedDocs/downloads/DE/presentationen/nehs-infoveranstaltung-2.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

⁴² Grds. besteht eine Deckelung der Zertifikate im Hinblick auf die Verpflichtungen gegenüber der Klimaschutzverordnung der Europäischen Union (§ 4 BEHG). Diese kann gem. § 5 BEHG aber unter Verwendung des Flexibilisierungsmechanismus im Rahmen der Europäischen Klimaschutzverordnung angehoben werden.

⁴³ Vgl. Wendl-Damerius, Einführung in das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), S. 6, abrufbar unter <https://www.dehst.de/SharedDocs/downloads/DE/presentationen/nehs-infoveranstaltung-2.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

⁴⁴ Ebenda.

⁴⁵ Ebenda.

⁴⁶ IKEM (2019), Verfassungsmäßigkeit des Entwurfs zum Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG-E), S. 21.

⁴⁷ Ebenda, S. 9

⁴⁸ Beispielhaft Öko-Institut (2019), Zur finanzverfassungsrechtlichen Zulässigkeit eines nationalen Zertifikatehandels für CO₂-Emissionen aus Kraft- und Heizstoffen, S. 17. Dagegen wird allerdings eingewandt, dass der Zertifikatehandel in seiner Gesamtperspektive zu betrachten sei, sodass die fehlende Knappheitswirkung aus der Gesamtperspektive nicht ins Gewicht fallen würde, vgl. zu diesem Argument IKEM (2019), Verfassungsmäßigkeit des Entwurfs zum Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG-E), S. 15.

⁴⁹ In diese Richtung auch IKEM (2019), Verfassungsmäßigkeit des Entwurfs zum Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG-E), S. 13, dass als eine Option von einer Verkürzung der Einführungsphase spricht.

- Die Zertifikatsmenge muss zudem mit einem echten Cap versehen werden, um eine Knappheit und damit einen höheren Preisdruck zu erzeugen.
- Pauschale Ausnahmen für das BEHG werden abgeschafft und durch eine individuelle Förderung ersetzt (vgl. **Abschnitt VIII. Grenzausgleich/Wettbewerbsfähigkeit**).
- Langfristig sollte das BEHG in einem separaten europäischen Zertifikathandel für die Bereiche Wärme und Verkehr aufgehen (vgl. den Abschnitt IV.5).⁵⁰ Hierbei muss geregelt werden, dass die Bereiche Wärme und Verkehr auch weiterhin von der EU-Klimaschutz-VO umfasst sind um klarzustellen, dass der CO₂-Preis nicht das alleinige, sondern nur eines von vielen Mitteln zur Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 ist.

2. Emissionshandel an 1,5-Grad-Grenze

des Pariser Klimaabkommens ausrichten → **NORMIERT** 52

Nur wenn Deutschland das verbleibende Restbudget von 3 Gigatonnen THG einhält und auf diesem Weg bis spätestens 2035 klimaneutral wird, können wir unseren nationalen Beitrag zur Einhaltung der 1,5-Grad-Grenze noch leisten. Daher müssen auch das Cap auf die Zertifikate sowie der Reduktionspfad an diesem Ziel ausgerichtet werden. Es ist jedoch faktisch ausgeschlossen, dass Deutschland sein Budget an Treibhausgasen, das für die 1,5-Grad-Grenze notwendig wäre, einhält. In dem Wissen, das Überschüsse aufwendig im Ausland ausgeglichen werden müssen, sollte die Zertifikatsmenge daher annähernd linear bis 2035 auf Null reduziert werden (siehe Grafik 1). Dabei erfolgt die Reduktion im BEHG etwas langsamer als der nachher erwähnte Reduktionspfad im ETS, weil die sozialen Auswirkungen eines Brennstoffemissionshandels direkter bei Bürgern ankommen und somit eine größere soziale Relevanz haben.

Notwendige Änderungen

- Alle Zertifikate müssen spätestens bis zum Jahr 2035 schrittweise aus dem Verkehr gezogen werden. Alle Emissionen aus der Verbrennung von Kraftstoffen sind vermeidbar. Klimaneutralität kann anders nicht erreicht werden.
- Auch der Reduktionspfad für die Zertifikate muss sich an dem Restbudget für Brennstoffemissionen orientieren, das Deutschland zur Einhaltung der 1,5-Grad-Grenze noch ausstoßen darf. Eine Reduktion der Zertifikatsmenge, die das Budget für 1,5-Grad einhält, würde die Nutzung von fossilen Brennstoffen in Deutschland faktisch sofort verbieten. Als Kompromiss sollte daher ab 2022 eine im Vergleich zu einer linearen Reduktion etwas langsamere Reduktion – wie in Tab. 1 dargestellt – vorgenommen werden.

Tab. 1: Reduktionspfad BEHG	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
absolute Emissionsmenge in Mio. t CO₂e	367	335	362	357	333	309	285	260	235
im Verhältnis zu 2019	100	91 %	99 %	97 %	91 %	84 %	78 %	71 %	64 %
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
absolute Emissionsmenge in Mio. t CO₂e	209	184	158	132	106	79	53	27	0
im Verhältnis zu 2019	57 %	50 %	43 %	36 %	29 %	22 %	14 %	7 %	0 %

⁵⁰ VDazu umfassend Agora Energiewende (2019), Ein Emissionshandelssystem für die nicht vom EU ETS erfassten Bereiche Praktische Umsetzungsthemen und zeitliche Erfordernisse.

- Die bestehenden Zahlungspflichten im BEHG bei Nicht-Einhaltung der Abgabepflichten (vgl. § 21 BEHG) sind zusätzlich mit einer Verpflichtung zum Nachweis negativer Emissionen in gleicher Höhe zu ergänzen, soweit die überschüssigen Emissionsmengen nicht mehr durch eine Reduktion der künftig zu vergebenden Emissionsmengen ausgeglichen werden kann. Ist absehbar, dass eine zertifikatspflichtige Stelle die ihr zustehenden Emissionsmengen auch zukünftig überschreiten wird, ist eine Verletzung der Abgabepflicht nicht nur mit einer Zahlungspflicht zu belegen, da Emissionen ohne den Nachweis der Bindung durch biologische oder technische Sequestrierung schlicht unzulässig sind. Die Emissionsquellen sind dann zu schließen.
- Aus Klarstellungsgründen ist insoweit ein Verweis auf die Emissionsbudgets im Klimaschutzgesetz vorzunehmen.⁵¹

⁵¹ Beispielhaft Klinski, Stellungnahme Zum Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Gesetzes über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (Brennstoffemissionshandelsgesetz –BEHG), S. 7, <https://www.bundestag.de/resource/blob/665998/ec4cc21e220eac9b32469fe7046e5f33/19-16-293-A-Klinski-data.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Gesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (Brennstoffemissionshandelsgesetz – BEHG)

Abschnitt 1 Allgemeine Vorschriften

§ 1 Zweck des Gesetzes

¹Zweck dieses Gesetzes ist es, die Grundlagen für den Handel mit Zertifikaten für Emissionen aus Brennstoffen zu schaffen und für eine Bepreisung dieser Emissionen zu sorgen, soweit diese Emissionen nicht vom EU-Emissionshandel erfasst sind, um damit zur Erreichung der nationalen Klimaziele, einschließlich des langfristigen Ziels der Treibhausgasneutralität bis ~~2050~~**2035, der Ziele des Klimaschutzgesetzes (KSG)** und zur Erreichung der Minderungsziele nach der EU-Klimaschutzverordnung sowie zur Verbesserung der Energieeffizienz beizutragen. ²Zweck des nationalen Emissionshandelssystems ist die Bepreisung fossiler Treibhausgasemissionen.

§ 2 Anwendungsbereich

- (1) Dieses Gesetz gilt für die Emission von Treibhausgasen aus den in Anlage 1 genannten Brennstoffen, die gemäß Absatz 2 in Verkehr gebracht werden.
- (2) Brennstoffe gelten mit dem Entstehen der Energiesteuer nach § 8 Absatz 1, § 9 Absatz 1, § 9a Absatz 4, § 14 Absatz 2, § 15 Absatz 1 oder Absatz 2, § 18 Absatz 2, § 18a Absatz 1, § 19b Absatz 1, § 22 Absatz 1, § 23 Absatz 1 und 1a, § 30 Absatz 1, § 32 Absatz 1, den §§ 34, 35, 36 Absatz 1, ~~§ 37 Absatz 2 Satz 5 und 6, Absatz 3 Satz 2, Absatz 4 Satz 1,~~ § 38 Absatz 1, § 40 Absatz 1, § 41 Absatz 1, § 43 Absatz 1 ~~oder § 44 Absatz 4 Satz 2~~ des Energiesteuergesetzes als in Verkehr gebracht. Brennstoffe gelten ebenfalls als in Verkehr gebracht, wenn sich an das Entstehen der Energiesteuer ein Verfahren der Steuerbefreiung nach § 37 Absatz 2 Nummer 3 oder Nummer 4 des Energiesteuergesetzes anschließt.
- (3) Dieses Gesetz gilt auch für Aufgaben im Zusammenhang mit Maßnahmen nach diesem Gesetz zur Kompensation der Doppelerfassung von Emissionen im EU-Emissionshandel ~~und mit Maßnahmen zum Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit sowie zum Ausgleich unzumutbarer Härten.~~

§ 3 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind:

[...]

11. Verfahren zur Kohlenstoffverwendung:

¹Prozesse, bei denen abgeschiedener Kohlenstoff, der grundsätzlich nicht vermeidbaren Prozessemissionen entspringt, einer Verwendung der Art zugeführt wird, dass eine Freisetzung der abgeschiedenen Menge an Kohlenstoff in die Atmosphäre über 1.000 Jahre hinweg zu nicht mehr als 1 vom Hundert erfolgt. ²Dabei ist es unschädlich soweit eine etwaig freigesetzte Menge an Kohlenstoff bei Prozessen oder Kohlenstoffverwendungen die Menge an 1 vom Hundert freigesetztem Kohlenstoff in 1.000 Jahren übersteigt, wenn die übersteigende

Menge an Kohlenstoff mit derselben klimaschädlichen Wirkung der Atmosphäre wieder entzogen und in einem Kohlenstoffspeicher i. S. d. § 3 Nr. 7 KSpG nach den Vorgaben des KSpG gespeichert oder wieder einem Verfahren zur Kohlenstoffweiterverwendung zugeführt wird.

Abschnitt 2 Mengenplanung

§ 4 Jährliche Emissionsmengen

- (1) ¹Für jedes Kalenderjahr innerhalb einer Handelsperiode wird eine Menge an Brennstoffemissionen in Deutschland festgelegt, welche hinsichtlich der Brennstoffemissionen die Einhaltung der Minimierungsverpflichtung der Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 4 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang 1 der EU-Klimaschutzverordnung **und den Vorgaben des KSG in seiner jeweils geltenden Fassung** gewährleistet (jährliche Emissionsmenge). ²**Die jährlichen Emissionsmengen ergeben sich aus der im folgenden abgebildeten Tabelle.** ³Die jährliche Emissionsmenge wird aus den jährlichen Emissionszuweisungen für die Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 4 Absatz 3 der EU-Klimaschutzverordnung, multipliziert mit dem prozentualen Anteil der nicht vom EU-Emissionshandel erfassten Brennstoffemissionen an den nicht vom EU-Emissionshandel erfassten gesamten Treibhausgasemissionen in Deutschland im Durchschnitt des fünften bis dritten Jahres vor Beginn der jeweiligen Handelsperiode, gebildet.

Jahr	Absolute Jahresmenge in Millionen Tonnen CO ₂ -Äquivalent
2022	293
2023	274
2024	254
2025	234
2026	214
2027	193
2028	172
2029	151
2030	130
2031	108
2032	87
2033	65
2034	44
2035	22
2036	0

- (3) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die jährlichen Emissionsmengen nach Maßgabe des Absatzes 1 festzulegen.
- (4) ¹Die jährliche Emissionsmenge nach Absatz 1 ist jeweils um die Menge an Brennstoffemissionen zu erhöhen, für die sowohl nach diesem Gesetz Emissionszertifikate als auch nach dem Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz Berechtigungen für direkte Emissionen abgegeben werden müssen. ²Sofern sich nachträglich Abweichungen des geschätzten vom tatsächlichen Umfang der Brennstoffemissionen ergeben, für die sowohl nach diesem Gesetz Zertifikate als auch nach dem Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz Berechtigungen abgegeben werden müssen, ist dies bei der Erhöhung der Menge in den Folgejahren zu berücksichtigen.
- (5) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Einzelheiten zur Berechnung der jährlichen Erhöhung nach Absatz 3 festzulegen.

- (6) Die zuständige Behörde bestimmt die jährliche Erhöhungsmenge nach den Vorgaben des Absatzes 3 sowie nach den Vorgaben der Rechtsverordnung nach Absatz 4 und macht diese im Bundesanzeiger bekannt.

§ 5

Flexibilisierungsinstrumente nach der EU-Klimaschutzverordnung (aufgehoben)

- (1) Soweit während der Einführungsphase nach § 10 Absatz 2 Satz 1 und 2 und für die Dauer der Anwendung eines Preiskorridors die jährliche Emissionsmenge nach § 4 Absatz 1 und 3 für ein Kalenderjahr innerhalb der Handelsperiode überschritten wird und die Jahresmengen der EU-Klimaschutzverordnung nicht eingehalten werden, wird der darüber hinausgehende Bedarf an Emissionszertifikaten durch Nutzung von Flexibilisierungsmöglichkeiten nach der EU-Klimaschutzverordnung, einschließlich des Zukaufs einer entsprechenden Menge an Emissionszuweisungen aus anderen Mitgliedstaaten, gedeckt.
- (2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Einzelheiten zur Berechnung des zusätzlichen Bedarfs nach Absatz 1 zu regeln, insbesondere zur Berücksichtigung
1. der Anrechnung möglicher Überschüsse an Emissionszuweisungen durch Minderungen in anderen Sektoren;
 2. der Menge der ausgegebenen, aber nicht abgegebenen Emissionszertifikate in einem Jahr und
 3. der tatsächlichen Schnittmenge, die sich nach § 4 Absatz 3 ergibt.

Abschnitt 3

Grundpflichten der Verantwortlichen

[...]

Abschnitt 4

Emissionszertifikate, Veräußerung und Register

§ 9

Emissionszertifikate

- (1) ¹Auf den Emissionszertifikaten ist die Zuordnung zu einer Handelsperiode sowie zu einem Kalenderjahr innerhalb dieser Handelsperiode erkennbar. ²Die Emissionszertifikate für Brennstoffemissionen sind ab dem ersten Jahr der jeweiligen Handelsperiode gültig. ³Abweichend von den Sätzen 1 und 2 sind Emissionszertifikate, die während der Einführungsphase nach § 10 Absatz 2 Satz 2 veräußert werden, nur für das auf dem Emissionszertifikat erkennbare Kalenderjahr für die Abdeckung der Brennstoffemissionen dieses Kalenderjahres oder des Vorjahres gültig. ⁴Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, für die Dauer der Anwendung des Preiskorridors nach § 10 Absatz 2 Satz 4 die Gültigkeit der Emissionszertifikate abweichend von Satz 2 zu beschränken. ⁵Der Inhaber von Emissionszertifikaten kann jederzeit auf sie verzichten und ihre Löschung verlangen.
- (2) ¹Emissionszertifikate sind übertragbar. ²Die Übertragung von Emissionszertifikaten erfolgt durch Einigung und Eintragung auf dem Konto des Erwerbers im nationalen Emissionshandelsregister nach

§ 12. ³Die Eintragung erfolgt auf Anweisung des Veräußerers an die zuständige Behörde, Emissionszertifikate von seinem Konto auf das Konto des Erwerbers zu übertragen.

- (3) ¹Soweit für jemanden ein Emissionszertifikat auf seinem Konto im nationalen Emissionshandelsregister eingetragen ist, gilt der Inhalt des Emissionshandelsregisters als richtig. ²Dies gilt nicht, wenn die Unrichtigkeit dem Empfänger von Emissionszertifikaten bei der Übertragung im Zeitpunkt der Eintragung auf dem Konto bekannt ist.

§ 9a

Negative Emissionszertifikate

¹Für die Menge an Kohlendioxid in Tonnen, die mittels Kohlendioxidspeicher i. S. d. § 3 Nr. 7 KSpG oder Verfahren zur Kohlenstoffverwendung aus der Atmosphäre heraus gebunden wird, werden durch die zuständige Behörde negative Emissionszertifikate ausgestellt. ²Negative Emissionszertifikate werden im Emissionshandelsregister eingetragen und sind wie Emissionszertifikate veräußerbar.

§ 10

Veräußerung von Emissionszertifikaten

- (1) ¹Die nach § 4 Absatz 1 ~~und 3~~ festgelegte Menge an Emissionszertifikaten ~~sowie der zusätzliche Bedarf, der sich in der Einführungsphase nach Absatz 2 ergeben kann,~~ werden **wird** durch die zuständige Behörde veräußert. ²Die Emissionszertifikate werden **2021** zum Festpreis verkauft und ab ~~2026~~**2022** versteigert. ³Im Falle der Versteigerung wird die in einem Kalenderjahr zur Verfügung stehende Versteigerungsmenge in regelmäßigen Abständen in gleichen Teilmengen angeboten. ⁴Die zuständige Behörde stellt sicher, dass die Versteigerungstermine nach Absatz 3 spätestens zwei Monate im Voraus bekannt gemacht werden.
- (2) ¹In der Einführungsphase werden die Emissionszertifikate zunächst zum Festpreis verkauft. ²Für die Dauer des Verkaufs beträgt der Festpreis pro Emissionszertifikat \pm im Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 25 Euro;
2. im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022: 30 Euro;
 3. im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023: 35 Euro;
 4. im Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024: 45 Euro;
 5. im Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025: 55 Euro.

Verantwortliche können bis zu 10 Prozent der in einem der Jahre 2021 bis 2025 erworbenen Emissionszertifikate bis zum 30. September des jeweiligen Folgejahres zur Erfüllung der Abgabepflicht nach § 8 für das Vorjahr zu dem für dieses Jahr festgelegten Festpreis erwerben. Für das Jahr 2026 wird ein Preiskorridor mit einem Mindestpreis von 55 Euro pro Emissionszertifikat und einem Höchstpreis von 65 Euro pro Emissionszertifikat festgelegt.

- (3) ¹Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, das Versteigerungsverfahren ~~sowie Einzelheiten zum Verkauf zum Festpreis~~ zu regeln. ²In der Rechtsverordnung sind insbesondere
1. die zuständige Stelle festzulegen und
 2. die Regeln für die Durchführung des Versteigerungsverfahrens festzulegen; diese müssen objektiv, nachvollziehbar und diskriminierungsfrei sein und Vorkehrungen gegen die Beeinflussung der Preisbildung durch das Verhalten einzelner Bieter treffen.

³Im Falle des Verkaufs zum Festpreis kann in der Rechtsverordnung die Beauftragung einer anderen Stelle durch die zuständige Behörde vorgesehen werden.

- (4) ¹Die Erlöse aus der Veräußerung stehen dem Bund zu. ²Die Kosten, die dem Bund durch die Wahrnehmung der ihm im Rahmen dieses Gesetzes zugewiesenen Aufgaben, einschließlich der gemäß

§ 11 entstehenden Ausgaben, entstehen und nicht durch Gebühren nach § 16 gedeckt sind, werden aus den Erlösen nach Satz 1 gedeckt, mit Ausnahme der Kosten nach § 5.

§ 11

Ausgleich indirekter Belastungen(aufgehoben)

- (1) Entsteht durch die Einführung des Brennstoffemissionshandels nach diesem Gesetz eine unzumutbare Härte für ein betroffenes Unternehmen und ein mit diesem verbundenes Unternehmen, das mit seinem Kapital aus handels- oder gesellschaftsrechtlichem Rechtsgrund für die Risiken des Geschäftsbetriebes des betroffenen Unternehmens entstehen muss, gewährt die zuständige Behörde auf Antrag eine finanzielle Kompensation in der zur Vermeidung der unzumutbaren Härte erforderlichen Höhe. Dies gilt nicht für Verantwortliche im Sinne des § 3 Nummer 3. Von einer unzumutbaren Härte ist in der Regel nicht auszugehen, sofern die Brennstoffkosten eines Unternehmens, auch unter Berücksichtigung der durch die Einführung des Brennstoffemissionshandels verursachten direkten und indirekten zusätzlichen Kosten, nicht mehr als 20 Prozent der betriebswirtschaftlichen Gesamtkosten ausmachen oder wenn der Anteil der Zusatzkosten durch die Einführung des Brennstoffemissionshandels an der Bruttowertschöpfung nicht mehr als 20 Prozent beträgt. Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf,
 1. Einzelheiten zur Antragstellung und zu erbringenden Nachweisen zu regeln und
 2. die in den Sätzen 2 und 3 genannten Schwellenwerte anzupassen.
- (2) Die Bundesregierung wird durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Einzelheiten regeln über die vollständige finanzielle Kompensation für Anlagenbetreiber im Sinne des § 3 Nummer 2 des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes, die Brennstoffe nach Anlage 1 einsetzen, für die nach diesem Gesetz Emissionszertifikate abgegeben wurden und aufgrund deren Einsatz in der emissionshandelspflichtigen Anlage auch nach dem Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz Berechtigungen abgegeben werden müssen. Die Rechtsverordnung bedarf der Zustimmung des Deutschen Bundestages. Hat sich der Deutsche Bundestag nach Ablauf von drei Sitzungswochen seit Eingang der Rechtsverordnung nicht mit ihr befasst, gilt seine Zustimmung zu der unveränderten Rechtsverordnung als erteilt.
- (3) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Carbon-Leakage und zum Erhalt der grenzüberschreitenden Wettbewerbsfähigkeit betroffener Unternehmen zu regeln. Die Maßnahmen sollen vorrangig durch finanzielle Unterstützung für klimafreundliche Investitionen erfolgen. Die Rechtsverordnung bedarf der Zustimmung des Deutschen Bundestages. Hat sich der Deutsche Bundestag nach Ablauf von sechs Sitzungswochen seit Eingang der Rechtsverordnung nicht mit ihr befasst, gilt seine Zustimmung zu der unveränderten Rechtsverordnung als erteilt.

[...]

Abschnitt 6 Sanktionen

[...]

§ 21

Durchsetzung der Abgabepflicht

- (1) ¹Kommt ein Verantwortlicher seiner Abgabepflicht nach § 8 nicht nach, so setzt die zuständige Behörde für jede Tonne Kohlendioxidäquivalent, für die der Verantwortliche kein Emissionszertifikat abgegeben hat, eine Zahlungspflicht fest. ²Die Höhe der Zahlungspflicht entspricht
1. in der Einführungsphase nach § 10 Absatz 2 Satz 1 und 2 ~~für die Jahre~~ mit einem Verkauf zum Festpreis für jedes nicht abgegebene Emissionszertifikat dem Doppelten des jeweiligen Festpreises,
 2. ansonsten der Höhe der für das entsprechende Jahr festzusetzenden Zahlungspflicht nach § 30 Absatz 1 Satz 1 und 2 des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes **oder, sofern diese höher ist, der Summe des durch das Umweltbundesamt ermittelten Umweltschadens.**

³Von einem Leistungsbescheid nach Satz 1 kann abgesehen werden, wenn der Verantwortliche seiner Abgabepflicht nach § 8 aufgrund höherer Gewalt nicht nachkommen konnte. ⁴Hat der Verantwortliche über die Brennstoffemissionen nach § 7 berichtet, ist die Festsetzung der Zahlungspflicht nur zulässig, soweit die Menge der abgegebenen Emissionszertifikate geringer ist als die Höhe der verifizierten Brennstoffemissionen im Emissionsbericht.

- (2) ¹Soweit ein Verantwortlicher nicht ordnungsgemäß über die Brennstoffemissionen berichtet hat, schätzt die zuständige Behörde die dem Verantwortlichen zuzurechnenden Brennstoffemissionen. ²Die Schätzung ist Basis für die Abgabepflicht nach § 8. ³Die Schätzung unterbleibt, wenn der Verantwortliche im Rahmen der Anhörung zum Leistungsbescheid nach Absatz 1 seiner Berichtspflicht ordnungsgemäß nachkommt.
- (3) Der Verantwortliche bleibt ungeachtet geleisteter Zahlungen nach Absatz 1 verpflichtet, **innerhalb von drei Monaten** die fehlenden Emissionszertifikate ~~bis zum 30. September des Jahres~~ abzugeben, ~~das dem Verstoß gegen die Abgabe- oder Berichtspflicht folgt~~; sind die Brennstoffemissionen nach Absatz 2 geschätzt worden, so sind die Emissionszertifikate nach Maßgabe der erfolgten Schätzung abzugeben.
- (4) **¹Kommt der Verantwortliche seinen Verpflichtungen nach Absatz 3 nicht nach, so reduzieren sich die jährlichen Zertifikatsmengen im Sinne des § 4 um die Anzahl an Zertifikaten, die der Menge an Brennstoffemissionen entsprechen für die der Verantwortliche keine Zertifikate nachweisen konnte. ²Die Reduktion der jährlichen Zertifikatsmenge im Sinne des § 4 erfolgt gleichmäßig über die verbleibenden Jahre bis zum Jahr 2035. ³Zudem ist die Vermeidung weiterer Brennstoffemissionen durch ein Verbot des Inverkehrbringens weiterer Brennstoffe im Sinne des § 1 durch den Verantwortlichen von der zuständigen Behörde durchzusetzen, soweit dies zur Sicherstellung der Einhaltung künftiger Zertifikatsmengen des Verantwortlichen erforderlich ist.**

Abschnitt 7

Evaluierung

§ 23

Erfahrungsbericht

- (1) ¹Die Bundesregierung evaluiert dieses Gesetz und legt dem Bundestag bis zum 30. November 2022 sowie ~~bis zum 30. November 2024~~ und dann alle vier Jahre einen Erfahrungsbericht vor **und in den Folgejahren bis zum jeweils 30. November einen Erfahrungsbericht vor.** ²In dem Bericht berichtet sie insbesondere über den Stand der Implementierung und die Wirksamkeit des nationalen Emissionshandelssystems, ~~über Auswirkungen der Festpreise und Preiskorridore nach § 10 Absatz 2~~ und macht auf dieser Basis erforderlichenfalls Vorschläge für gesetzliche Änderungen zur Anpassung und Fortentwicklung des Emissionshandelssystems. ³Dabei berücksichtigt sie die jährlichen

Klimaschutzberichte nach § 10 des Bundes-Klimaschutzgesetzes. ⁴Die Möglichkeit zur gesetzlichen Anpassung der Festpreise und Preiskorridore bleibt unberührt. ⁵Sofern die Bundesregierung auf Grundlage des bis zum 30. November 2024 vorzulegenden Berichts eine Fortführung des Preiskorridors bei der Versteigerung für sinnvoll und erforderlich erachtet, macht sie im Jahr 2025 einen Vorschlag für die rechtliche Umsetzung.

- (2) ¹Das Umweltbundesamt unterstützt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit bei der Erstellung des Erfahrungsberichts. ²Die betroffenen Bundesministerien werden durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit frühzeitig beteiligt und unterstützen das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit bei der Erarbeitung des Erfahrungsberichts.

[...]

Begründung

§ 1 BEHG

Die Anpassung der Zielsetzung der Klimaneutralität bis 2035 statt bisher 2050 und die Einhaltung des Restbudgets von 2,97 Gigatonnen über einen Verweis auf die Ziele des Klimaschutzgesetzes stellt sich vor dem Hintergrund der aktuellen Berichte des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) und den durch das Bundesverfassungsgericht bestätigten Verpflichtungen, die sich aus dem Grundgesetz ergeben, als notwendig dar.

§ 2 BEHG

Die Änderungen in § 2 Abs. 2 entsprechen den Reformvorschlägen zur Änderungen des Energiesteuerrechts.

Die Streichung in § 2 Abs. 3 ist eine Folge der Aufhebung der Ausgleichsregelung in § 11 und dessen alternative Regelung im vorgeschlagenen Gesetz zur Förderung einer klimaneutralen Wirtschaft (GfKW).

§ 3 BEHG

Die neu eingeführte Ziffer 11 definiert die Voraussetzungen unter denen von einem Verfahren zur Kohlenstoffverwendung gesprochen werden kann. Neben der Kohlenstoffspeicherung, die bereits im KSpG geregelt ist, kann die Kohlenstoffverwendung ebenfalls zu einer dauerhaften Speicherung von Kohlenstoff beitragen, dass so der Atmosphäre entnommen wird oder gar nicht erst in diese gelangen kann. Damit die dadurch entstehenden negativen Emissionen auch vom Brennstoffemissionshandel anerkannt werden, führt der neu eingefügte § 9a negative Emissionshandelszertifikate ein. § 9a nimmt deshalb Bezug auf Verfahren zur Kohlenstoffverwendung, die in § 3 Nr. 11 definiert werden.

Für die Definition eines Verfahrens zur Kohlenstoffverwendung ist insbesondere notwendig, dass eine dauerhafte Bindung des Kohlenstoffs sichergestellt wird, damit dieser nicht sofort wieder in die Atmosphäre gelangen kann. Im KSpG ist deshalb in einem Reformvorschlag vorgesehen, dass bei Kohlenstoffspeichern pro Jahr nicht mehr als 0,001 % der eingespeicherten Menge an Kohlenstoff entweichen darf. Damit wird sichergestellt, dass auch nach 1000 Jahren nicht mehr als 1 % der gespeicherten Menge an Kohlenstoff in die Atmosphäre entweicht. Deshalb wird die gleiche prozentuale Grenze auch im BEHG übernommen. Keine Überschreitung der Grenzwerte soll es sein, wenn sichergestellt ist, dass eine identische Menge an Kohlenstoff der Atmosphäre wieder dadurch entzogen wird, dass der Kohlenstoff in einem Kohlenstoffspeicher i. S. d. § 3 Nr. 7 KSpG gespeichert oder wiederum einem Verfahren zur Kohlenstoffverwendung zugeführt wurde. Denn für das Klima spielt es keine Rolle welches Kohlenstoffatom in die Atmosphäre gelangt ist, sofern die Gesamtmenge begrenzt wird.

§ 4 BEHG

Die Berechnung der jährlichen Emissionsmengen hat sich an dem auf der Grundlage der IPCC-Berichte errechneten Restbudget für die Bundesrepublik zur Erreichung der Ziele des Pariser Abkommens zu orientieren. Aus Gründen der Kohärenz ist hier das Restbudget für die Bereiche Verkehr und Gebäude/Wärme in Bezug zu nehmen so wie es im KSG definiert wurde. Die ursprüngliche Verfahrensart zur Errechnung der Gesamtmenge an Emissionszertifikaten wird dadurch ersetzt.

Da die Emissionsmenge durch das KSG dann bereits durch den Bundestag beschlossen wurde, ist eine Ermächtigung der Bundesregierung zur Festlegung der Emissionsmenge, wie sie bisher in § 4 Abs. 2 festgelegt ist nicht mehr erforderlich.

Die in § 4 Abs. 3 genannte Möglichkeit zur Erhöhung der Zertifikatsmenge aufgrund einer möglichen Doppelbelastung durch BEHG und TEHG ist bereits durch die Rechtsverordnung der Bundesregierung im Sinne des § 7 Abs. 5 Satz 2 BEHG zur vorab Vermeidung von Doppelbelastungen obsolet geworden. Damit ist § 4 Abs. 3 zu streichen. Die darauf ebenfalls aufbauenden Absätze 4 und 5 sind ebenso ersatzlos zu streichen.

§ 5 BEHG

§ 5 enthielt einen auf der Verordnung (EU) 218/842 basierenden Flexibilisierungsmechanismus, der eine Anhebung der verfügbaren Emissionsmenge für den Fall vorsah, dass die zuvor ermittelte Emissionsmenge überschritten würde. Dadurch fehlte es dem Emissionshandel einerseits an einem festen Emissionscap auf Basis dessen u. a. die Verfassungsmäßigkeit des Emissionshandels in Frage gestellt wurde. Andererseits führt die Anwendung des Flexibilisierungsmechanismus zur Verlagerung von Emissionsminderungen in die Zukunft oder ins Ausland, durch die das nationale Restbudget von 2,97 Gigatonnen noch schneller aufgebraucht würde. Verlagerungen von Emissionsminderungen können jedoch nicht länger hingenommen werden. Können Emissionsgrenzen nicht eingehalten werden sind die Emissionsquellen im Zweifel zu schließen und nicht aufrechtzuerhalten (vgl. dazu auch die Änderung von § 21 mit einem neuen Absatz 4).

§ 9 BEHG

Die Streichung von Satz 2 in § 9 Abs. 1 ist eine Folge der Änderungen des § 10.

§ 9a BEHG

Die fortschreitenden Entwicklungen im Bereich der Technologien zur Kohlenstoffabscheidung sowie -speicherung und verwendung können und sollen als Ausgleichselement im Emissionshandel über einen einzufügenden § 9a Einzug finden. Durch negative Emissionszertifikate wird ein Gegenstück zu den Emissionszertifikaten geschaffen, das für Verantwortliche auf der einen Seite den Anreiz zur effektiveren Nutzung der bestehenden Technologien und auf der anderen Seite zu deren Ausbau und Weiterentwicklung geben wird. Insbesondere in der Zementindustrie ist nach dem gegenwärtigen Stand der Forschung Klimaneutralität ohne Technologien zur Erreichung negativer Emissionen nicht möglich. Durch die grundsätzliche Beschränkung des Einsatzes auf nicht vermeidbare Prozessemissionen im Reformvorschlag des KSpG wird in den anderen gesellschaftlichen Bereichen ein hinreichender Anreiz zur Vermeidung von Emissionen gesetzt und einer übermäßigen Nutzung von Kohlenstoffspeichern und Technologien zur Verwendung von Kohlenstoff entgegengewirkt.

§ 10 BEHG

Die ursprünglich festgelegten Preiskorridore in § 10 Abs. 2 verhindern die Bildung eines freien und effektiven Marktes für Emissionszertifikate und damit die notwendige Anreizwirkung durch einen CO₂-Preis und werden nach 2022 nicht aufrechterhalten. Sie stehen auch einer Verfassungsmäßigkeit des BEHG entgegen.

Ein faktischer Mindestpreis wird durch die parallele Reform der Energie- und Stromsteuer sichergestellt, während die Einnahmen aus Energiesteuer, BEHG sowie TEHG rückverteilt werden und dadurch soziale Verwerfungen ausgeglichen werden. Für eine gesetzlich festgelegten Maximalpreis besteht aus diesem Grunde kein Bedarf mehr.

§ 11 BEHG

Die bisherige Härtefallregelung in § 11 und der dazugehörigen Rechtsverordnung werden durch eine andere Ausgleichsregelung für Unternehmen ersetzt. Danach können nach dem BEHG zertifizierungspflichtige Unternehmen eine Ausnahme von der Zertifizierungspflicht beantragen, wenn sie die dadurch eingesparte, geschätzte Geldsumme in den Umbau ihres Unternehmens hin zu einer klimaneutralen Produktion oder Dienstleistung investieren. Ist eine Schätzung der eingesparten Geldsumme auf Basis des Marktverhaltens nicht möglich ist die Geldsumme anhand des Mindestpreises nach dem Energiesteuergesetzbuch zu ermitteln. Der Umbau der Produktion oder Dienstleistung muss dabei garantieren, dass das verbleibende Restbudgets Deutschlands von 2,97 Gigatonnen nicht überschritten wird. Damit muss im Unternehmen spätestens im Jahr 2035 Klimaneutralität erreicht werden. In dieser Betrachtung ist jedoch das Restbudget maßgeblich. Durch die Umstellung der Ausgleichsregelung für Unternehmen wird sichergestellt, dass keine Ausnahme gewährt wird, die die Einhaltung des Restbudgets von 2,97 Gigatonnen gefährden würde. Gleichzeitig werden die Anreize aufrechterhalten, um die jeweiligen Unternehmen zum Umbau ihrer Produktion oder Dienstleistung auf eine klimaneutrale Produktion oder Dienstleistung zu bewegen.

§ 21 BEHG

Dadurch, dass in § 21 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 die Umweltschadenskosten nach den Berechnungen des Umweltbundesamtes der Zahlungspflicht zu Grunde gelegt werden, soweit die Umweltschadenskosten höher sind als die Zertifizierungspreise, wird sichergestellt, dass mindestens der Schaden auszugleichen ist, der in der Umwelt entstanden ist.

Deshalb enthält § 21 Abs. 3 die Ergänzung um einen Satz 2, dies sichergestellt, dass die über die Zertifizierungsmenge hinaus ausgestoßenen Emissionen der Atmosphäre auch wieder entzogen werden.

Die bisherigen Durchsetzungsmöglichkeiten im Falle säumiger Verantwortlicher sind nicht ausreichend. Die rein finanziellen Belastungen verhindern nicht die Überschreitung des jeweiligen Emissionsbudgets. Kann demnach die Einhaltung der Pflichten in § 21 Abs. 3 nicht sichergestellt werden, so muss die zuständige Behörde den Verantwortlichen auch daran hindern weitere Emissionen mitzuverursachen, in dem ein Verbot für das Inverkehrbringen von Brennstoffen erlassen wird. Dies soll insoweit möglich sein, wie dies zur Einhaltung künftiger Zertifizierungsmengen durch den Verantwortlichen erforderlich ist. Dem liegt die Überlegung zu Grunde, dass der Verantwortliche für den Überschuss an ausgestoßenen Emissionen zunächst eine Berechtigung nachweisen muss. Dies weist der Verantwortliche dadurch nach, dass er Emissionszertifikate vorbringen kann (vgl. Abs. 3). Demnach kann der Verantwortliche es sich auch anrechnen lassen, wenn eine andere Person die überschüssige Emissionsmenge aus der Atmosphäre entnimmt und dadurch negative Emissionszertifikate erhält, die sie dem Verantwortlichen zur Verfügung stellt. Die Verkürzung der Frist auf drei Monate verdeutlicht die Dringlichkeit mit der die Einhaltung der Zertifizierungsmengen und damit der Emissionsbudgets sichergestellt werden muss. Kann der Verantwortliche allerdings keine Emissionszertifikate vorbringen so muss sichergestellt werden, dass in Zukunft keine weiteren Überschreitungen des zulässigen Zertifikatmenges erfolgen.

Deshalb sind zunächst die jährlichen Zertifizierungsmengen für die Jahre bis 2035 gleichmäßig um den Anteil zu reduzieren, der durch den Verantwortlichen ausgestoßen wurde, ohne dass dieser hierfür über ausreichend Emissionszertifikate verfügte. Dadurch wird die verfügbare Zertifikatsmenge wieder dem tatsächlichen Emissionsbudget angepasst.

Dies muss zudem mit einer Reduktion des emissionsrelevanten Verhaltens durch den Verantwortlichen einhergehen, die die Einhaltung der Zertifizierung- und damit Emissionsbudgets des Verantwortlichen sicherstellt. Im Zweifel ist auch die jeweilige Tätigkeit des Verantwortlichen vollständig zu untersagen. Durchgesetzt werden kann das Verbot mit den jeweiligen Maßnahmen der Verwaltungsvollstreckung.

§ 23 BEHG

Die Änderungen in § 23 sind eine Folge der Abänderung des § 11.

3. Mindestpreis über Energie- und

Stromsteuerreform einführen → **NORMIERT** 64

Die Vorteile eines Zertifikathandels und einer Steuer können durch die Kombination eines Emissionshandelssystems mit einem Mindestpreissystem vereint werden (s. o.). Dies würde nicht nur ein Mindestmaß an Planungssicherheit für Unternehmen gewährleisten,⁵² sondern auch eine Kopplung des nationalen Emissionshandels auf internationaler Ebene vorbereiten.⁵³ Rechtlich kann ein faktischer Mindestpreis über eine Ausrichtung der Energiesteuer am CO₂-Gehalt der Brennstoffe implementiert werden.⁵⁴ Ausgleichend kann die Stromsteuer gesenkt werden.⁵⁵ Eine Reform der Energie- und Stromsteuer wird aus Gründen der angewachsenen Komplexität des Energie- und Stromsteuerrechts insbesondere mit Blick auf die kasuistischen Ausnahmeregelungen ohnehin breit gefordert.⁵⁶

Die parallel zu einem Mindestpreis folgende Einführung eines Maximalpreises⁵⁷ lehnt GermanZero ab. Zwar ist zu vermuten, dass sich aufgrund der hier vorgeschlagenen drastischen Verknappung eine schnelle Preiserhöhung einstellen dürfte. Dieser Preisanstieg ist zudem auch nicht gänzlich prognostizierbar, weil er von vielen Faktoren, wie dem konkreten Technologieeinsatz, abhängt.⁵⁸ Doch werden eben durch diesen auch nur potenziellen Preisanstieg schon heute Technologie rentabel, die es bei Fortlauf des jetzigen Systems erst in ferner Zukunft wären. Damit ergibt sich schon heute eine Planungssicherheit für Unternehmen, die zudem durch den hier vorgeschlagenen Mindestpreis bereits in einem Mindestmaß besteht. Eben jene Planungssicherheit mit Blick auf die frühzeitige Investition in emissionsarme Technologien würde durch einen Maximalpreis ausgeschlossen. Denn dann würden einzelne Technologien durch die Preisdeckelung nie rentabel. Dies müsste dann erst im Einzelfall oder branchenspezifisch durch Carbon Contracts for Difference ausgeglichen werden, die gezielt einen höheren CO₂-Preis zuließen. Außerdem müssten die verbleibenden knappen Zertifikate bei der Ansetzung eines Maximalpreises vermutlich nach dem Zufallsprinzip vergeben werden, was die Planungssicherheit mit Blick auf die Emissionssenkungen von Unternehmen weiter unterminieren würde. Der vermeintliche Vorteil eines Maximalpreises liegt in dem Ausschluss zu hoher Preise, die auf unternehmerischer wie privater Seite zu Verwerfungen führen könnten. Jedoch entsteht der hohe Preis für die handelspflichtigen Unternehmen gerade dadurch, dass die noch verfügbare Emissionsmenge kleiner wird, und damit der Druck auf die Umstellung emissionsfreier Produkte und Dienstleistungen wächst. Solange u. a. auf ein Zertifikatehandelssystem gesetzt wird, dessen Zertifikatsmenge schrittweise auf Null herabgesetzt wird, bleibt dieser Druck jedoch unternehmensintern bestehen unabhängig davon, ob im

⁵² In diese Richtung DIW (2019), CO₂-Bepreisung im Wärme- und Verkehrssektor: Diskussion von Wirkungen und alternativen Entlastungsoptionen, S. 114.

⁵³ Edenhofer/Schmidt, Eckpunkte einer CO₂-Preisreform, S. 3 f..

⁵⁴ Darauf verweist etwa Agora Energiewende (2018), Klimaneutrale Industrie – Juristische Kurzbewertung der Politikoptionen, S. 7.

⁵⁵ Dazu etwa SVR, Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik, 2019, S. 7.

⁵⁶ Dazu etwa CO₂-Abgabe e.V. (2017), Welchen Preis haben und brauchen Treibhausgase?, S. 39.

⁵⁷ Vgl. zu einem Maximalpreis etwa Stiftung Klimaneutralität/Agora Energiewende/Agora Verkehrswende (2021), Politikinstrumente für ein klimaneutrales Deutschland – 50 Empfehlungen für die 21. Legislaturperiode (2021 – 2025), S. 11.

⁵⁸ r2b (2021), Finanzierung der Energiewende – Aktualisierung zum VKU-Reformvorschlag der Entgelte- und Umlagesystematik, S. 20

Außenverhältnis ein Maximalpreis verhängt wird. Insofern bleibt dann auch trotz Maximalpreis der Preisdruck bestehen.

GermanZero geht deshalb davon aus, dass das Problem der wirtschaftlichen und sozialen Verwerfungen nicht mit einem Maximalpreis, sondern mit einer Rückerstattung der eingenommenen Gelder gelöst wird. Wie in **Abschnitt VIII Grenzausgleich/Wettbewerbsfähigkeit** und **Abschnitt IX Soziale Ausgleichsmaßnahmen** dargelegt wird, werden für Private und Unternehmen einerseits pauschale und unbürokratische Rückerstattungen über eine Stromsteuersenkung und der Gegenfinanzierung diverser Umlagen wie der EEG-Umlage sowie der Einführung einer Klimaprämie ermöglicht. Andererseits werden individuelle Härten von Privaten über Härtefallfonds und individuelle Härten für Unternehmen durch eine Ausnahme von der CO₂-Bepreisung erreicht, wenn diese die gleiche Summe in die Umstellung auf eine klimaneutrale Produktion bzw. Dienstleistung investieren. Durch letzteres erreichen wir ein zu den Carbon Contracts for Difference vergleichbares System bei dem die Unternehmen gezielt zu einer Umstellung auf Klimaneutralität angeregt werden. Wirtschaftliche und soziale Unwuchten werden vermieden, die notwendigen Vermeidungspreise zur frühzeitigen Investition in klimaneutrale Technologien werden erreicht und die Planungssicherheit der Unternehmen wird damit aufrechterhalten.

Notwendige Änderungen

- Energiesteuer
 - Die Steuersätze der Energiesteuer müssen an den CO₂-Gehalt des jeweiligen Energieträgers angepasst werden, indem die bestehenden Steuern anhand der CO₂-Intensität und der jeweiligen Infrastrukturkosten neu berechnet werden.⁵⁹ Dabei soll einer Tonne CO₂ ein Preis von 80 EUR ab dem Jahr 2022 zu Grunde gelegt werden. Bis zum Jahr 2035 soll bei einem linearen Anstieg ein Preis von 200 EUR pro Tonne CO₂ erreicht werden. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass in jedem Sektor mindestens die relevanten Vermeidungspreise zum Anreiz für Investitionen in Technologien zur CO₂-Vermeidung erreicht werden. Insoweit würde die Energiesteuer faktisch – mit Blick auf den CO₂-Anteil der Steuer⁶⁰ – als ein Mindestpreis⁶¹ fungieren. Der nationale Zertifikathandel setzt ohnehin an den Energiesteuertatbeständen an, sodass der administrative Aufwand zumindest bei der Verrechnung von BEHG und Energiesteuer⁶² gering wäre.
 - Die zahlreichen Ausnahmetatbestände, die energieintensiven Unternehmen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit gewährt werden, müssen abgeschafft werden, um eine breite Implementierung des Mindestpreissystems zu ermöglichen. Dazu zählen etwa Privilegierungen für die Stromerzeugung (§§ 3, 37, 53

⁵⁹ Dies entspricht der großen Variante von Agora Energiewende (2018), Eine Neuordnung der Abgaben und Umlagen auf Strom, Wärme, Verkehr – Optionen für eine aufkommensneutrale CO₂-Bepreisung von Energieerzeugung und Energieverbrauch, S. 33 ff.. Auf eine wohl ähnliche Möglichkeit verweist auch E&E Consult Gbr/FÖS (2019), Umsetzung einer wirtschaftsverträglichen CO₂-Bepreisung in Deutschland für den ETS- und den Nicht-ETS-Bereich, S. 12 ff..

⁶⁰ Ebenda.

⁶¹ Zu dieser Option ebenda, S. 16.

⁶² Ebenda.

EnergieStG),⁶³ die Industrie (§§ 26, 51, 54, 55 EnergieStG) oder die Landwirtschaft (§ 57 EnergieStG).⁶⁴ Die staatliche Unterstützung der betroffenen Wirtschaftszweige wird durch andere Maßnahmen gewährleistet (vgl. dazu **Abschnitt VIII. Grenzausgleich/Wettbewerbsfähigkeit**).

- Stromsteuer
 - Parallel sollte die Stromsteuer auf das europarechtlich zulässige Minimum gesenkt werden.⁶⁵ Im Bereich der erneuerbaren Energien kann die Stromsteuer für Verbraucher:innen sogar faktisch auf Null reduziert werden.⁶⁶ Der damit einhergehend administrative Aufwand bei der Differenzierung wird jedoch als zu hoch eingeschätzt, sodass die Stromsteuer allgemein auf die europarechtlich zulässigen Mindestsätze reduziert wird. Faktisch führt dies zu einer Besteuerung nahe Null.⁶⁷ Der Hintergrund für die Stromsteuersenkung ist, dass die Stromerzeugung bereits – nach dem hier unterbreiteten Vorschlag – mittelbar und in Abhängigkeit zu den CO₂-Emissionen über die Energiesteuer besteuert würde. Kohlestrom würde beispielsweise nach dem CO₂-Gehalt des Brennstoffs Kohle besteuert. Dadurch würden finanzielle Anreize für den Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien gesetzt, der auch für die Sektorkopplung maßgeblich ist.⁶⁸
 - Etwaige Rebound-Effekte können durch die Förderung von Energieeffizienzmaßnahmen ausgeglichen werden.⁶⁹ Langfristig sollte bei einem gleichzeitig erfolgenden Ausbau der erneuerbaren Energien der Steuersatz der Stromsteuer jedoch wieder angehoben werden, um die Anregung von Energieeffizienzmaßnahmen auch auf diesem Wege zu unterstützen.

⁶³ Zur europarechtlichen Zulässigkeit vgl. Stiftung Umweltenergierecht (2017), Europa- und verfassungsrechtliche Spielräume einer CO₂-Bepreisung in Deutschland, S. 12 ff.

⁶⁴ Auf die Vielzahl der Ausnahmetatbestände verweisen E&E Consult Gbr/FÖS, Umsetzung einer wirtschaftsverträglichen CO₂-Bepreisung in Deutschland für den ETS- und den Nicht-ETS-Bereich, S. 23 ff., abrufbar unter [www.eec-consult.de](#); für ihre Abschaffung tritt etwa auch der CO₂-Abgabe e.V. ein, vgl. CO₂-Abgabe e.V. (2017), Welchen Preis haben und brauchen Treibhausgase?, S. 9.

⁶⁵ Dazu Stiftung Umweltenergierecht (2017), Europa- und verfassungsrechtliche Spielräume einer CO₂-Bepreisung in Deutschland, S. 10.

⁶⁶ Vgl. ebenda, S. 15.

⁶⁷ Vgl. Annex I, Buchstabe C der Richtlinie 2003/96/EG.

⁶⁸ Vgl. etwa Agora Energiewende (2019), Klimaschutz auf Kurs bringen – Wie eine CO₂-Bepreisung sozial ausgewogen wirkt, S. 8. Dies allerdings auch nur dann, soweit hinreichend Strom aus erneuerbaren Energien zur Verfügung steht.

⁶⁹ Ebenda, S. 8.

Energiesteuergesetz – EnergieStG

§ 1

Steuergebiet, Energieerzeugnisse

soweit keine gleichzeitige Änderung der Energiesteuerrichtlinie erfolgt

[...]

- (3) ¹Als Energieerzeugnisse im Sinne dieses Gesetzes gelten mit Ausnahme von Torf ~~und Waren der Positionen 4401 und 4402 der Kombinierten Nomenklatur~~ auch:
1. andere als die in Absatz 2 genannten Waren, die zur Verwendung als Kraftstoff oder als Zusatz oder Verlängerungsmittel von Kraftstoffen bestimmt sind oder als solche zum Verkauf angeboten oder verwendet werden,
 2. andere als die in Absatz 2 genannten Waren, ganz oder teilweise aus Kohlenwasserstoffen, die zur Verwendung als Heizstoff bestimmt sind oder als solche zum Verkauf angeboten oder verwendet werden.

²Satz 1 gilt nicht für Waren, die sich in einem Steueraussetzungsverfahren nach den Vorschriften des Alkoholsteuergesetzes befinden. ³**Satz 1 gilt nur für Waren, bei deren Verwendung im Sinne des Absatz 3 Treibhausgasemissionen im Sinne des § 2 Nr. 2 KSG aus der Ware selbst frei werden.**

[...]

§ 1

Steuergebiet, Energieerzeugnisse

soweit eine gleichzeitige Änderung der Energiesteuerrichtlinie erfolgt

[...]

- (3) ¹Als Energieerzeugnisse im Sinne dieses Gesetzes gelten ~~mit Ausnahme von Torf und Waren der Positionen 4401 und 4402 der Kombinierten Nomenklatur~~ auch:
1. andere als die in Absatz 2 genannten Waren, die zur Verwendung als Kraftstoff oder als Zusatz oder Verlängerungsmittel von Kraftstoffen bestimmt sind oder als solche zum Verkauf angeboten oder verwendet werden,
 2. andere als die in Absatz 2 genannten Waren, ganz oder teilweise aus Kohlenwasserstoffen, die zur Verwendung als Heizstoff bestimmt sind oder als solche zum Verkauf angeboten oder verwendet werden.

²Satz 1 gilt nicht für Waren, die sich in einem Steueraussetzungsverfahren nach den Vorschriften des Alkoholsteuergesetzes befinden. **Satz 1 gilt nur für Waren, bei deren Verwendung im Sinne des Absatz 3 Treibhausgasemissionen im Sinne des § 2 Nr. 2 KSG aus der Ware selbst frei werden.**

[...]

§ 2 Steuertarif

soweit keine gleichzeitige Änderung der Energiesteuerrichtlinie erfolgt

- (1) Die Steuer beträgt
1. für 1 000 l Benzin der Unterpositionen 2710 12 41, 2710 12 45 und 2710 12 49 der Kombinierten Nomenklatur—
 - a) mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg ————— 669,80 EUR;
 - b) mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg ————— 654,50 EUR;
 2. für 1 000 l Benzin der Unterpositionen 2710 12 31, 2710 12 51 und 2710 12 59 der Kombinierten Nomenklatur ————— 721,00 EUR;
 3. für 1 000 l mittelschwere Öle der Unterpositionen 2710 19 21 und 2710 19 25 der Kombinierten Nomenklatur ————— 654,50 EUR;
 4. für 1 000 l Gasöle der Unterpositionen 2710 19 43 bis 2710 19 48 und der Unterpositionen 2710 20 11 bis 2710 20 19 der Kombinierten Nomenklatur ———
 - a) mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg ————— 485,70 EUR;
 - b) mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg ————— 470,40 EUR;
 5. für 1 000 kg Heizöle der Unterpositionen 2710 19 62 bis 2710 19 68 und der Unterpositionen 2710 20 31 bis 2710 20 39 der Kombinierten Nomenklatur — 130,00 EUR;
 6. für 1 000 l Schmieröle und andere Öle der Unterpositionen 2710 19 81 bis 2710 19 99 und 2710 20 90 der Kombinierten Nomenklatur ————— 485,70 EUR;
 7. für 1 MWh Erdgas und 1 MWh gasförmige Kohlenwasserstoffe ————— 31,80 EUR;
 8. für 1 000 kg Flüssiggase—
 - a) unvermischt mit anderen Energieerzeugnissen ————— 409,00 EUR;
 - b) andere ————— 1 217,00 EUR;
 9. für 1 GJ Kohle ————— 0,33 EUR;
 10. für 1 GJ Petrolkoks der Position 2713 der Kombinierten Nomenklatur ————— 0,33 EUR.

¹Der Steuersatz errechnet sich aus der Multiplikation des Preises pro Tonne CO₂-Äquivalent i. S. d. Absatz 2 mit Heizwert, Kohlenstoffanteil und Dichte des Energieerzeugnisses.

²Der Heizwert, Kohlenstoffanteil und die Dichte der Energieerzeugnisse ergeben sich aus der Rechtsverordnung die die Bundesregierung nach § 6 Abs. 5 Nr. 1 BEHG erlässt. ³Dabei müssen folgende Energieerzeugnisse in der Rechtsverordnung mit Blick auf Heizwert, Kohlenstoffanteil und Dichte enthalten sein

1. Benzin der Unterpositionen 2710 12 41, 2710 12 45 und 2710 12 49 der Kombinierten Nomenklatur
2. Benzin der Unterpositionen 2710 12 31, 2710 12 51 und 2710 12 59 der Kombinierten Nomenklatur
3. mittelschwere Öle der Unterpositionen 2710 19 21 und 2710 19 25 der Kombinierten Nomenklatur
4. Gasöle der Unterpositionen 2710 19 43 bis 2710 19 48 und der Unterpositionen 2710 20 11 bis 2710 20 19 der Kombinierten Nomenklatur
5. Heizöle der Unterpositionen 2710 19 62 bis 2710 19 68 und der Unterpositionen 2710 20 31 bis 2710 20 39 der Kombinierten Nomenklatur
6. Schmieröle und andere Öle der Unterpositionen 2710 19 81 bis 2710 19 99 und 2710 20 90 der Kombinierten Nomenklatur

7. Erdgas und gasförmige Kohlenwasserstoffe

8. Flüssiggase

9. Kohle

10. Petrolkoks der Position 2713 der Kombinierten Nomenklatur

***Für 1000 Liter Benzin der Nomenklatur 2710 12 41, 2710 12 45, 2710 12 49, 2710 12 50 sowie 1000 Liter Gasöl der Nomenklatur 2710 19 43 bis 2710 19 48, 2710 20 11 bis 2710 20 19 wird zuzüglich des Steuersatzes nach Absatz 1 Satz 1 ein Steuersatz von 420 EUR erhoben.**

(2) Abweichend von Absatz 1 beträgt die Steuer

1. für 1 Megawattstunde Erdgas und 1 Megawattstunde gasförmige Kohlenwasserstoffe	
a) bis zum 31. Dezember 2023	13,90 EUR,
b) vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024	18,38 EUR,
c) vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025	22,85 EUR,
d) vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2026	27,33 EUR,
2. für 1 000 kg Flüssiggase unvermischt mit anderen Energieerzeugnissen	
a) bis zum 31. Dezember 2018	180,32 EUR,
b) vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019	226,06 EUR,
c) vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020	271,79 EUR,
d) vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021	317,53 EUR,
e) vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022	363,94 EUR.

Der Mindestpreis pro Tonne CO₂-Äquivalent beträgt

- a) im Jahr 2022 80 EUR**
- b) im Jahr 2023 89,23 EUR**
- c) im Jahr 2024 98,46 EUR**
- d) im Jahr 2025 107,69 EUR**
- e) im Jahr 2026 116,92 EUR**
- f) im Jahr 2027 126,15 EUR**
- g) im Jahr 2028 135,38 EUR**
- h) im Jahr 2029 144,61 EUR**
- i) im Jahr 2030 153,84 EUR**
- j) im Jahr 2031 163,07 EUR**
- k) im Jahr 2032 172,30 EUR**
- l) im Jahr 2033 181,53 EUR**
- m) im Jahr 2034 190,76 EUR**
- n) im Jahr 2035 200 EUR**

- (3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 beträgt die Steuer
1. für 1 000 l ordnungsgemäß gekennzeichnete Gasöle der Unterpositionen 2710 19 43 bis 2710 19 48 und der Unterpositionen 2710 20 11 bis 2710 20 19 der Kombinierten Nomenklatur
 - a) mit einem Schwefelgehalt von mehr als 50 mg/kg 76,35 EUR;
 - b) mit einem Schwefelgehalt von höchstens 50 mg/kg 61,35 EUR;
 2. für 1 000 kg Heizöle der Unterpositionen 2710 19 62 bis 2710 19 68 und der Unterpositionen 2710 20 31 bis 2710 20 39 der Kombinierten Nomenklatur 25,00 EUR;
 3. für 1 000 l Schmieröle und andere Öle der Unterpositionen 2710 19 81 bis 2710 19 99 und 2710 20 90 der Kombinierten Nomenklatur 61,35 EUR;
 4. für 1 MWh Erdgas und 1 MWh gasförmige Kohlenwasserstoffe 5,50 EUR;
 5. für 1 000 kg Flüssiggase 60,60 EUR;

wenn sie zum Verheizen oder zum Antrieb von Gasturbinen und Verbrennungsmotoren in begünstigten Anlagen nach den §§ 3 und 3a verwendet oder zu diesen Zwecken abgegeben werden. Nach Satz 1 versteuerte Energieerzeugnisse können auch aus dem Steuergebiet verbracht oder ausgeführt oder zu den in den §§ 25 bis 27 Absatz 1 und § 44 Absatz 2 genannten steuerfreien Zwecken abgegeben oder verwendet werden, soweit die Energieerzeugnisse von diesen Vorschriften erfasst werden; nach Satz 1 Nummer 4 versteuertes Erdgas kann darüber hinaus zu den in den §§ 25 und 26 genannten steuerfreien Zwecken abgegeben oder verwendet werden.

Nach Absatz 1 versteuerte Energieerzeugnisse können auch aus dem Steuergebiet verbracht oder ausgeführt oder zu den in den §§ 25 bis 27 Absatz 1 genannten steuerfreien Zwecken abgegeben oder verwendet werden, soweit die Energieerzeugnisse von diesen Vorschriften erfasst werden; nach Satz 1 Nummer 4 versteuertes Erdgas kann darüber hinaus zu den in den §§ 25 und 26 genannten steuerfreien Zwecken abgegeben oder verwendet werden.

- (4) ¹Andere als die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Energieerzeugnisse unterliegen der gleichen Steuer wie die Energieerzeugnisse, denen sie nach ihrem Verwendungszweck und ihrer Beschaffenheit am nächsten stehen. ²Zunächst ist der Verwendungszweck als Kraftstoff oder als Heizstoff zu bestimmen. ³Kann das Energieerzeugnis für diese Verwendung als Kraftstoff oder als Heizstoff durch eines der in den Absätzen 1 bis 3 genannten Energieerzeugnisse ersetzt werden, unterliegt es der gleichen Steuer wie das genannte Energieerzeugnis bei gleicher Verwendung. ⁴Kann das Energieerzeugnis für die festgestellte Verwendung nicht durch eines der in den Absätzen 1 bis 3 genannten Energieerzeugnisse ersetzt werden, unterliegt es der gleichen Steuer, wie dasjenige der genannten Energieerzeugnisse, dem es nach seinem Verwendungszweck und seiner Beschaffenheit am nächsten steht. ⁵Werden Ölabbfälle der Unterpositionen 2710 91 und 2710 99 der Kombinierten Nomenklatur oder andere vergleichbare Abfälle zu den in Absatz 3 genannten Zwecken verwendet oder abgegeben, sind abweichend von den Sätzen 1 bis 4 für den Vergleich mit der Beschaffenheit ausschließlich die in Absatz 1 Nummer 9 und 10 und Absatz 3 Satz 1 genannten Energieerzeugnisse heranzuziehen. ⁶Der Steuersatz nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 kommt nur bei einer ordnungsgemäßen Kennzeichnung der Energieerzeugnisse zur Anwendung. ⁷Satz 6 gilt nicht für Biokraft- und Bioheizstoffe sowie Abfälle im Sinn des Satzes 5.
- (4a) Abweichend von Absatz 4 Satz 1 bis 4 beträgt die Steuer für 1 Gigajoule feste Energieerzeugnisse 0,33 Euro, soweit diese auf Grund ihrer Beschaffenheit keinem der in Absatz 1 genannten Energieerzeugnisse sinnvoll zugeordnet werden können.

¹Abweichend von Absatz 4 Satz 1 bis 4 wird der Steuersatz für Energieerzeugnis anhand der Formel nach Absatz 1 Satz 1 individuell durch die zuständige Behörde errechnet, soweit diese auf Grund ihrer Beschaffenheit keinem der in Absatz 1 genannten Energieerzeugnisse sinnvoll zugeordnet werden können. ²Soweit Heizwert, Kohlenstoffanteil und Dichte des Stoffes nicht zu ermitteln sind, sind diese Werte zu schätzen.

- (5) Das zuständige Hauptzollamt kann in Einzelfällen auf Antrag die Steuer für Leichtöle und mittel-schwere Öle bis auf 20 Euro für 1 000 Liter ermäßigen, wenn diese Öle bei der Herstellung oder beim Verbrauch von Energieerzeugnissen angefallen sind und im Betrieb verheizt werden, weil sie zur Verwendung als Kraftstoff oder zu einer steuerfreien Verwendung im Betrieb nicht geeignet sind.

¹Die Steuer nach diesem Gesetz gilt in jedem Fall insoweit nicht als entstanden, wie

1. ein mit Blick auf die Besteuerung von Energieerzeugnissen nach diesem Gesetz Steuerpflichtiger zugleich
2. zertifikatspflichtig nach dem BEHG hinsichtlich desselben Energieerzeugnisses ist und
3. der in diesem Zusammenhang gezahlte Zertifikatspreis dem Betrag im Zuge der Besteuerung von Energieerzeugnissen nach diesem Gesetz entspricht.

²Das Nähere regelt die Bundesregierung in einer Rechtsverordnung die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

(6) (weggefallen)

Die Steuer nach diesem Gesetz gilt in jedem Fall insoweit nicht als entstanden, wie

1. der nach diesem Gesetz Steuerpflichtige oder
2. ein Unternehmen an das der nach diesem Gesetz Steuerpflichtige die Energieerzeugnisse liefert
3. im Rahmen des EU-Emissionshandels für dasselbe Energieerzeugnis einen Zertifikatspreis zahlt, der dem Steuerbetrag entspricht, den der Steuerpflichtige für dasselbe Energieerzeugnis nach diesem Gesetz zu entrichten hat.

(7) (weggefallen)

**Verordnung über die Emissionsberichterstattung nach dem
Brennstoffemissionshandelsgesetz für die Jahre 2021 und 2022
(Emissionsberichterstattungsverordnung 2022 – EBeV 2022)**

**Anlage 1 (zu den §§ 5, 6, 10 und 11)
Ermittlung der Brennstoffemissionen**

Teil 4

Standardwerte zur Berechnung von Brennstoffemissionen

Nr.	Brennstoff	Nomenklatur	Umrechnungsfaktor	Heizwert	Heizwertbezogener Emissionsfaktor
1	Benzin ohne E 85	2710 12 41, 2710 12 45, 2710 12 49, 2710 12 50	Dichte: 0,755 t/1000 l	43,5 GJ/t	0,0731 t CO ₂ /GJ
2	Flugbenzin	2710 12 31	Dichte: 0,72 t/1000 l	44,3 GJ/t	0,070 t CO ₂ /GJ
3	Gasöl				
3a	Gasöl als Kraftstoff (Diesel)	2710 19 43 bis 2710 19 48, 2710 20 11 bis 2710 20 19	Dichte: 0,845 t/1000 l	42,8 GJ/t	0,074 t CO ₂ /GJ
3b	Gasöl zu Heizzwecken (Heizöl EL)	2710 19 43 bis 2710 19 48, 2710 20 11 bis 2710 20 19	Dichte: 0,845 t/1000 l	42,8 GJ/t	0,074 t CO ₂ /GJ
4	Heizöl				
4a	Heizöl als Kraftstoff (Heizöl S)	2710 19 62 bis 2710 19 68, 2710 20 31 bis 2710 20 39	1 t/t	39,5 GJ/t	0,0799 t CO ₂ /GJ
4b	Heizöl zu Heizzwecken (Heizöl S)	2710 19 62 bis 2710 19 68, 2710 20 31 bis 2710 20 39	1 t/t	39,5 GJ/t	0,0799 t CO ₂ /GJ
5	Flüssiggas				
5a	Flüssiggas als Kraftstoff	2711 12, 2711 13, 2711 14, 2711 19	1 t/t	45,7 GJ/t	0,0663 t CO ₂ /GJ
5b	Flüssiggas zu Heizzwecken	2711 12, 2711 13, 2711 14, 2711 19	1 t/t	45,7 GJ/t	0,0663 t CO ₂ /GJ
6	Erdgas	2711 11, 2711 21	3,2508 GJ/MWh	1 GJ/GJ	0,056 t CO ₂ /GJ
7	Öle, mittelschwer, und Zubereitungen, mit und ohne Biodiesel (ausg. Gasöl und Heizöl)	27101981, 27101999, 27102090	0,84 t/1000l	40,0 GJ/t	0,0733 t(CO₂)/GJ
8	Kohle				
8a	Steinkohle, Steinkohlebricketts	27011100, 27011210, 27011290, 27011900, 27012000	1 t/t	31,397 GJ/t	95,9 t(CO₂)/GJ
8b	Braunkohle, Braunkohlekoks	27021000, 27040030	1t/t	21,83 GJ/t	113,1 t(CO₂)/GJ
8c	Braunkohlebricketts	27022000	1t/t	19,604 GJ/t	99,6 t(CO₂)/GJ
8d	Steinkohlekoks	27040010	1 t/t	28,739 GJ/t	108,1 t(CO₂)/GJ

§ 2 Steuertarif

soweit eine gleichzeitige Änderung der Energiesteuerrichtlinie erfolgt

- (1) Die Steuer beträgt
1. für 1 000 l Benzin der Unterpositionen 2710 12 41, 2710 12 45 und 2710 12 49 der Kombinierten Nomenklatur —
 - a) mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg ————— 669,80 EUR,
 - b) mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg ————— 654,50 EUR,
 2. für 1 000 l Benzin der Unterpositionen 2710 12 31, 2710 12 51 und 2710 12 59 der Kombinierten Nomenklatur ————— 721,00 EUR,
 3. für 1 000 l mittelschwere Öle der Unterpositionen 2710 19 21 und 2710 19 25 der Kombinierten Nomenklatur ————— 654,50 EUR,
 4. für 1 000 l Gasöle der Unterpositionen 2710 19 43 bis 2710 19 48 und der Unterpositionen 2710 20 11 bis 2710 20 19 der Kombinierten Nomenklatur —
 - a) mit einem Schwefelgehalt von mehr als 10 mg/kg ————— 485,70 EUR,
 - b) mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg ————— 470,40 EUR,
 5. für 1 000 kg Heizöle der Unterpositionen 2710 19 62 bis 2710 19 68 und der Unterpositionen 2710 20 31 bis 2710 20 39 der Kombinierten Nomenklatur — 130,00 EUR,
 6. für 1 000 l Schmieröle und andere Öle der Unterpositionen 2710 19 81 bis 2710 19 99 und 2710 20 90 der Kombinierten Nomenklatur ————— 485,70 EUR,
 7. für 1 MWh Erdgas und 1 MWh gasförmige Kohlenwasserstoffe ————— 31,80 EUR,
 8. für 1 000 kg Flüssiggase —
 - a) unvermischt mit anderen Energieerzeugnissen ————— 409,00 EUR,
 - b) andere ————— 1 217,00 EUR,
 9. für 1 GJ Kohle ————— 0,33 EUR,
 10. für 1 GJ Petrolkoks der Position 2713 der Kombinierten Nomenklatur ————— 0,33 EUR.

¹Der Steuersatz errechnet sich aus der Multiplikation des Preises pro Tonne CO₂-Äquivalent i. S. d. Absatz 2 mit Heizwert, Kohlenstoffanteil und Dichte des Energieerzeugnisses. ²Der Heizwert, Kohlenstoffanteil und die Dichte der Energieerzeugnisse ergeben sich aus der Rechtsverordnung die die Bundesregierung nach § 6 Abs. 5 Nr. 1 BEHG erlässt. ³Für nicht in der entsprechenden Rechtsverordnung genannte Energieerzeugnisse ist der Heizwert, Kohlenstoffanteil und die Dichte individuell durch die zuständige Behörde zu bemessen. ⁴Im Zweifel ist dies zu schätzen. ⁵Für 1000 Liter Benzin der Nomenklatur 2710 12 41, 2710 12 45, 2710 12 49, 2710 12 50 sowie 1000 Liter Gasöl der Nomenklatur 2710 19 43 bis 2710 19 48, 2710 20 11 bis 2710 20 19 wird zuzüglich des Steuersatzes nach Absatz 1 Satz 1 ein Steuersatz von 420 EUR erhoben.

- (2) Abweichend von Absatz 1 beträgt die Steuer
1. für 1 Megawattstunde Erdgas und 1 Megawattstunde gasförmige Kohlenwasserstoffe
 - a) bis zum 31. Dezember 2023 ————— 13,90 EUR,
 - b) vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 ————— 18,38 EUR,
 - c) vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 ————— 22,85 EUR,
 - d) vom 1. Januar 2026 bis

zum 31. Dezember 2026	27,33 EUR,
2. für 1 000 kg Flüssiggase unvermischt mit anderen Energieerzeugnissen	
a) bis zum 31. Dezember 2018	180,32 EUR,
b) vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019	226,06 EUR,
c) vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020	271,79 EUR,
d) vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021	317,53 EUR,
e) vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022	363,94 EUR.

Der Mindestpreis pro Tonne CO₂-Äquivalent beträgt

- a) im Jahr 2022 80 EUR**
- b) im Jahr 2023 89,23 EUR**
- c) im Jahr 2024 98,46 EUR**
- d) im Jahr 2025 107,69 EUR**
- e) im Jahr 2026 116,92 EUR**
- f) im Jahr 2027 126,15 EUR**
- g) im Jahr 2028 135,38 EUR**
- h) im Jahr 2029 144,61 EUR**
- i) im Jahr 2030 153,84 EUR**
- j) im Jahr 2031 163,07 EUR**
- k) im Jahr 2032 172,30 EUR**
- l) im Jahr 2033 181,53 EUR**
- m) im Jahr 2034 190,76 EUR**
- n) im Jahr 2035 200 EUR.**

(3) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 beträgt die Steuer

1. für 1 000 l ordnungsgemäß gekennzeichnete Gasöle der Unterpositionen 2710 19 43 bis 2710 19 48 und der Unterpositionen 2710 20 11 bis 2710 20 19 der Kombinierten Nomenklatur
 - a) mit einem Schwefelgehalt von mehr als 50 mg/kg 76,35 EUR,
 - b) mit einem Schwefelgehalt von höchstens 50 mg/kg 61,35 EUR,
2. für 1 000 kg Heizöle der Unterpositionen 2710 19 62 bis 2710 19 68 und der Unterpositionen 2710 20 31 bis 2710 20 39 der Kombinierten Nomenklatur 25,00 EUR,
3. für 1 000 l Schmieröle und andere Öle der Unterpositionen 2710 19 81 bis 2710 19 99 und 2710 20 90 der Kombinierten Nomenklatur 61,35 EUR,
4. für 1 MWh Erdgas und 1 MWh gasförmige Kohlenwasserstoffe 5,50 EUR,
5. für 1 000 kg Flüssiggase 60,60 EUR,

wenn sie zum Verheizen oder zum Antrieb von Gasturbinen und Verbrennungsmotoren in begünstigten Anlagen nach den §§ 3 und 3a verwendet oder zu diesen Zwecken abgegeben werden. Nach Satz 1 versteuerte Energieerzeugnisse können auch aus dem Steuergebiet verbraucht oder ausgeführt oder zu den in den §§ 25 bis 27 Absatz 1 und § 44 Absatz 2 genannten steuerfreien Zwecken abgegeben oder verwendet werden, soweit die Energieerzeugnisse von diesen Vorschriften erfasst werden; nach Satz 1 Nummer 4 versteuertes Erdgas kann darüber hinaus zu den in den §§ 25 und 26 genann-

ten steuerfreien Zwecken abgegeben oder verwendet werden.

Nach Absatz 1 versteuerte Energieerzeugnisse können auch aus dem Steuergbiet verbracht oder ausgeführt werden.

- (4) Andere als die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Energieerzeugnisse unterliegen der gleichen Steuer wie die Energieerzeugnisse, denen sie nach ihrem Verwendungszweck und ihrer Beschaffenheit am nächsten stehen. Zunächst ist der Verwendungszweck als Kraftstoff oder als Heizstoff zu bestimmen. Kann das Energieerzeugnis für diese Verwendung als Kraftstoff oder als Heizstoff durch eines der in den Absätzen 1 bis 3 genannten Energieerzeugnisse ersetzt werden, unterliegt es der gleichen Steuer wie das genannte Energieerzeugnis bei gleicher Verwendung. Kann das Energieerzeugnis für die festgestellte Verwendung nicht durch eines der in den Absätzen 1 bis 3 genannten Energieerzeugnisse ersetzt werden, unterliegt es der gleichen Steuer, wie dasjenige der genannten Energieerzeugnisse, dem es nach seinem Verwendungszweck und seiner Beschaffenheit am nächsten steht. Werden Ölabfälle der Unterpositionen 2710 91 und 2710 99 der Kombinierten Nomenklatur oder andere vergleichbare Abfälle zu den in Absatz 3 genannten Zwecken verwendet oder abgegeben, sind abweichend von den Sätzen 1 bis 4 für den Vergleich mit der Beschaffenheit ausschließlich die in Absatz 1 Nummer 9 und 10 und Absatz 3 Satz 1 genannten Energieerzeugnisse heranzuziehen. Der Steuersatz nach Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 kommt nur bei einer ordnungsgemäßen Kennzeichnung der Energieerzeugnisse zur Anwendung. Satz 6 gilt nicht für Biokraft- und Bioheizstoffe sowie Abfälle im Sinn des Satzes 5. **(aufgehoben)**
- (4a) Abweichend von Absatz 4 Satz 1 bis 4 beträgt die Steuer für 1 Gigajoule feste Energieerzeugnisse 0,33 Euro, soweit diese auf Grund ihrer Beschaffenheit keinem der in Absatz 1 genannten Energieerzeugnisse sinnvoll zugeordnet werden können. **(aufgehoben)**
- (5) Das zuständige Hauptzollamt kann in Einzelfällen auf Antrag die Steuer für Leichtöle und mittelschwere Öle bis auf 20 Euro für 1 000 Liter ermäßigen, wenn diese Öle bei der Herstellung oder beim Verbrauch von Energieerzeugnissen angefallen sind und im Betrieb verheizt werden, weil sie zur Verwendung als Kraftstoff oder zu einer steuerfreien Verwendung im Betrieb nicht geeignet sind.
- ¹Die Steuer nach diesem Gesetz gilt in jedem Fall insoweit nicht als entstanden, wie**
- 1. ein mit Blick auf die Besteuerung von Energieerzeugnissen nach diesem Gesetz Steuerpflichtiger zugleich**
 - 2. zertifikatspflichtig nach dem BEHG hinsichtlich desselben Energieerzeugnisses ist und**
 - 3. der in diesem Zusammenhang gezahlte Zertifikatspreis dem Betrag im Zuge der Besteuerung von Energieerzeugnissen nach diesem Gesetz entspricht.**
- ²Das Nähere regelt die Bundesregierung in einer Rechtsverordnung die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf.**
- (6) **(weggefallen)**
- Die Steuer nach diesem Gesetz gilt in jedem Fall insoweit nicht als entstanden, wie**
- 1. der nach diesem Gesetz Steuerpflichtige oder**
 - 2. ein Unternehmen an das der nach diesem Gesetz Steuerpflichtige die Energieerzeugnisse liefert**
 - 3. im Rahmen des EU-Emissionshandels für dasselbe Energieerzeugnis einen Zertifikatspreis zahlt, der dem Steuerbetrag entspricht, den der Steuerpflichtige für dasselbe Energieerzeugnis nach diesem Gesetz zu entrichten hat.**
- (7) **(weggefallen)**

Anlage 1 Teil 4 der Emissionsberichterstattungsverordnung 2022

Nr.	Brennstoff	Nomenklatur	Umrechnungsfaktor	Heizwert	Heizwertbezogener Emissionsfaktor
1	Benzin ohne E 85	2710 12 41, 2710 12 45, 2710 12 49, 2710 12 50	Dichte: 0,755 t/1000 l	43,5 GJ/t	0,0731 t CO ₂ /GJ
2	Flugbenzin	2710 12 31	Dichte: 0,72 t/1000 l	44,3 GJ/t	0,070 t CO ₂ /GJ
3	Gasöl				
3a	Gasöl als Kraftstoff (Diesel)	2710 19 43 bis 2710 19 48, 2710 20 11 bis 2710 20 19	Dichte: 0,845 t/1000 l	42,8 GJ/t	0,074 t CO ₂ /GJ
3b	Gasöl zu Heizzwecken (Heizöl EL)	2710 19 43 bis 2710 19 48, 2710 20 11 bis 2710 20 19	Dichte: 0,845 t/1000 l	42,8 GJ/t	0,074 t CO ₂ /GJ
4	Heizöl				
4a	Heizöl als Kraftstoff (Heizöl S)	2710 19 62 bis 2710 19 68, 2710 20 31 bis 2710 20 39	1 t/t	39,5 GJ/t	0,0799 t CO ₂ /GJ
4b	Heizöl zu Heizzwecken (Heizöl S)	2710 19 62 bis 2710 19 68, 2710 20 31 bis 2710 20 39	1 t/t	39,5 GJ/t	0,0799 t CO ₂ /GJ
5	Flüssiggas				
5a	Flüssiggas als Kraftstoff	2711 12, 2711 13, 2711 14, 2711 19	1 t/t	45,7 GJ/t	0,0663 t CO ₂ /GJ
5b	Flüssiggas zu Heizzwecken	2711 12, 2711 13, 2711 14, 2711 19	1 t/t	45,7 GJ/t	0,0663 t CO ₂ /GJ
6	Erdgas	2711 11, 2711 21	3,2508 GJ/MWh	1 GJ/GJ	0,056 t CO ₂ /GJ
7	Flugturbinenkraftstoff und Leuchtöl	27101921, 27101925	0,8075 t/1000l	42,8 GJ/t	0,07326 t(CO ₂)/GJ
8	Öle, mittelschwer, und Zubereitungen, mit und ohne Biodiesel (ausg. Gasöl und Heizöl)	27101981, 27101999, 27102090	0,84 t/1000l	40,0 GJ/t	0,0733 t(CO ₂)/GJ
9	Kokereigas		3,2508 GJ/MWh	1 GJ/GJ	0,0418 t(CO ₂)/GJ
10	Stadtgas		3,2508 GJ/MWh	1 GJ/GJ	0,06536 t(CO ₂)/GJ
11	Steinkohle, Steinkohlebriketts	27011100, 27011210, 27011290, 27011900, 27012000	1 t/t	31,397 GJ/t	95,9 t(CO ₂)/GJ
12	Braunkohle, Braunkohlekoks	27021000, 27040030	1t/t	21,83 GJ/t	113,1 t(CO ₂)/GJ
13	Braunkohlebriketts	27022000	1t/t	19,604 GJ/t	99,6 t(CO ₂)/GJ
14	Steinkohlekoks	27040010	1 t/t	28,739 GJ/t	108,1 t(CO ₂)/GJ

§ 3

Begünstigte Anlagen, Ortsfestigkeit und Nutzungsgrad(aufgehoben)

[...]

§ 3a

Sonstige begünstigte Anlagen(aufgehoben)

[...]

§ 3b

Staatliche Beihilfen

soweit keine gleichzeitige Änderung der Energiesteuerrichtlinie erfolgt

- (1) ¹Die Inanspruchnahme oder die Beantragung einer Steuerbefreiung, Steuerermäßigung oder Steuerentlastung, die nach Absatz 3 als staatliche Beihilfe anzusehen ist, ist nicht zulässig, solange derjenige, der die Energieerzeugnisse verwendet, zu einer Rückzahlung von Beihilfen auf Grund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt verpflichtet worden und dieser Rückforderungsanordnung nicht nachgekommen ist. ²Im Falle einer Steuerbefreiung oder der Inanspruchnahme einer Steuerermäßigung hat der Verwender dem zuständigen Hauptzollamt unverzüglich mitzuteilen, wenn er einer Rückforderungsanordnung im Sinn des Satzes 1 nicht nachkommt. ³Im Falle eines Antrages auf Steuerentlastung ist bei Antragstellung zu versichern, dass keine offenen Ansprüche nach Satz 1 bestehen.
- (2) ¹Die Inanspruchnahme oder Beantragung einer Steuerbefreiung, Steuerermäßigung oder Steuerentlastung, die nach Absatz 3 als staatliche Beihilfe anzusehen ist, ist nicht zulässig für Unternehmen in Schwierigkeiten
 1. im Sinn des Artikels 1 Absatz 4 Buchstabe c, des Artikels 2 Nummer 18 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung in der jeweils geltenden Fassung, soweit diese Anwendung findet, oder
 2. im Sinn der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (2014/C 249/01) (ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1 ff.) in der jeweils geltenden Fassung, soweit die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung keine Anwendung findet.²Im Falle einer Steuerbefreiung oder Inanspruchnahme einer Steuerermäßigung hat das betreffende Unternehmen dem zuständigen Hauptzollamt unverzüglich mitzuteilen, wenn es sich im Sinn des Satzes 1 in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befindet. ³Im Falle eines Antrages auf Steuerentlastung ist bei Antragstellung zu versichern, dass kein Fall von Satz 1 vorliegt.
- (3) Staatliche Beihilfen im Sinn des Artikels 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, die der Kommission anzuzeigen oder von ihr zu genehmigen sind, sind in diesem Gesetz die §§ 3, 3a, 28 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 sowie die §§ 47a, 53a, 54, 55, 56 und 57 **nach § 47a**.

§ 3b

Staatliche Beihilfen(aufgehoben)

soweit eine gleichzeitige Änderung der Energiesteuerrichtlinie erfolgt

- (1) Die Inanspruchnahme oder die Beantragung einer Steuerbefreiung, Steuerermäßigung oder Steuerentlastung, die nach Absatz 3 als staatliche Beihilfe anzusehen ist, ist nicht zulässig, solange derjenige, der die Energieerzeugnisse verwendet, zu einer Rückzahlung von Beihilfen auf Grund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt verpflichtet worden und dieser Rückforderungsanordnung nicht nachgekommen ist. Im Falle einer Steuerbefreiung oder der Inanspruchnahme einer Steuerermäßigung hat der Verwender dem zuständigen Hauptzollamt unverzüglich mitzuteilen, wenn er einer Rückforderungsanordnung im Sinn des Satzes 1 nicht nachkommt. Im Falle eines Antrages auf Steuerentlastung ist bei Antragstellung zu versichern, dass keine offenen Ansprüche nach Satz 1 bestehen.
- (2) Die Inanspruchnahme oder Beantragung einer Steuerbefreiung, Steuerermäßigung oder Steuerentlastung, die nach Absatz 3 als staatliche Beihilfe anzusehen ist, ist nicht zulässig für Unternehmen in Schwierigkeiten
 1. im Sinn des Artikels 1 Absatz 4 Buchstabe c, des Artikels 2 Nummer 18 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung in der jeweils geltenden Fassung, soweit diese Anwendung findet, oder
 2. im Sinn der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (2014/C 249/01) (ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1 ff.) in der jeweils geltenden Fassung, soweit die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung keine Anwendung findet.Im Falle einer Steuerbefreiung oder Inanspruchnahme einer Steuerermäßigung hat das betreffende Unternehmen dem zuständigen Hauptzollamt unverzüglich mitzuteilen, wenn es sich im Sinn des Satzes 1 in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befindet. Im Falle eines Antrages auf Steuerentlastung ist bei Antragstellung zu versichern, dass kein Fall von Satz 1 vorliegt.
- (3) Staatliche Beihilfen im Sinn des Artikels 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, die der Kommission anzuzeigen oder von ihr zu genehmigen sind, sind in diesem Gesetz die §§ 3, 3a, 28 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 sowie die §§ 47a, 53a, 54, 55, 56 und 57.

§ 8

Entstehung der Steuer bei Entnahme in den steuerrechtlich freien Verkehr

[...]

- (1a) ¹Die Steuer entsteht nicht, wenn die Energieerzeugnisse auf Grund ihrer Beschaffenheit oder infolge unvorhersehbarer Ereignisse oder höherer Gewalt vollständig zerstört oder unwiederbringlich verloren gegangen sind. Energieerzeugnisse gelten dann als vollständig zerstört oder unwiederbringlich verloren gegangen, wenn sie als solche nicht mehr genutzt werden können. ²Die vollständige Zerstörung sowie der unwiederbringliche Verlust der Energieerzeugnisse sind hinreichend nachzuweisen. ³**Die Regelungen des Satz 1 greift nicht, wenn bei der vollständigen Zerstörung oder des unwiederbringlichen Verlustes Treibhausgasemissionen im Sinne des § 2 Nr. 2 KSG frei wurden oder dies nicht ausgeschlossen werden kann.**

§ 25

Steuerbefreiung für Verwendungen zu anderen Zwecken

- (1) ¹Energieerzeugnisse im Sinn des § 4 dürfen steuerfrei verwendet werden zu anderen Zwecken als
 1. zur Verwendung als Kraft- oder Heizstoff,
 2. zur Herstellung von in § 4 genannten Kraft- oder Heizstoffen.

²Eine steuerfreie Verwendung ist ausgeschlossen, wenn in der Verwendung eine Herstellung nach § 6 liegt. ³Satz 2 gilt nicht, wenn zur Herstellung eines Energieerzeugnisses im Sinn des § 4 Waren der Unterpositionen 2710 12 21, 2710 12 25, 2710 19 29 und mittelschwere Öle der Unterposition 2710 20 90 der Kombinierten Nomenklatur eingesetzt werden und diese nach § 4 Nr. 3 nicht unter Steueraussetzung befördert werden können.

- (2) Energieerzeugnisse dürfen steuerfrei verwendet werden als Probe zu Untersuchungszwecken.
- (3) **Eine steuerfreie Verwendung ist ausgeschlossen, wenn bei der Verwendung Treibhausgasemissionen im Sinne des § 2 Nr. 2 KSG frei werden.**

§ 26

Steuerbefreiung für den Eigenverbrauch(aufgehoben)

- (1) ~~Der Inhaber eines Betriebs, der andere Energieerzeugnisse als Kohle und Erdgas herstellt, darf Energieerzeugnisse innerhalb des Betriebsgeländes steuerfrei verwenden, wenn sie
 1. innerhalb des Betriebsgeländes selbst hergestellt worden sind und
 2. im Zusammenhang mit der Herstellung von Energieerzeugnissen verwendet werden; sie dürfen insbesondere nicht für den Antrieb von Fahrzeugen verwendet werden.~~
- (2) ~~§ 1 Absatz 3 Satz 2 ist nicht anzuwenden.~~
- (3) ~~Das Mischen von fremdbezogenen Energieerzeugnissen mit innerhalb des Betriebsgeländes selbst hergestellten Energieerzeugnissen gilt nicht als Herstellung im Sinn des Absatzes 1 Nummer 2 erster Halbsatz.~~
- (4) ~~Absatz 1 gilt nicht für die in § 6 Absatz 2 genannten Vorgänge, es sei denn, diese Vorgänge finden in einem Herstellungsbetrieb (§ 6) oder in einem Gasgewinnungsbetrieb (§ 44 Absatz 3) statt.~~

§ 27

Steuerbefreiung, Schiff- und Luftfahrt

soweit keine gleichzeitige Änderung der Energiesteuerrichtlinie erfolgt

- (1) ¹Energieerzeugnisse der Unterpositionen 2707 99 99, 2710 19 43 bis 2710 19 99, 2710 20 11 bis 2710 20 39 und andere Schweröle der Unterposition 2710 20 90 der Kombinierten Nomenklatur dürfen steuerfrei verwendet werden in Wasserfahrzeugen ~~±~~ für die Schifffahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt; **sowie der Schifffahrt außerhalb der Meeresgewässer der Europäischen Union.**
 2. ~~bei der Instandhaltung von Wasserfahrzeugen nach Nummer 1 und~~
 3. ~~bei der Herstellung von Wasserfahrzeugen.~~

²Dies gilt für Energieerzeugnisse der Unterpositionen 2710 19 43 bis 2710 19 48 und der Unterpositionen 2710 20 11 bis 2710 20 19 der Kombinierten Nomenklatur nur, wenn sie ordnungsgemäß gekennzeichnet sind.
- (2) ~~Flugbenzin der Unterposition 2710 12 31 der Kombinierten Nomenklatur, dessen Researchoktanzahl~~

den Wert von 100 nicht unterschreitet, und Flugturbinenkraftstoff der Unterposition 2710 19 21 der Kombinierten Nomenklatur dürfen **darf** steuerfrei verwendet werden in Luftfahrzeugen ~~±~~ für die **inneregemeinschaftliche** Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt,

2. bei der Instandhaltung von Luftfahrzeugen nach Nummer 1 sowie
 3. bei der Entwicklung und Herstellung von Luftfahrzeugen.
- (3) Die in Absatz 2 genannten Energieerzeugnisse dürfen steuerfrei verwendet werden in für Luftfahrzeuge bestimmten Triebwerken und Motoren bei deren Entwicklung und Herstellung.

§ 27

Steuerbefreiung, Schiff- und Luftfahrt(aufgehoben)

soweit eine gleichzeitige Änderung der Energiesteuerrichtlinie erfolgt

- (1) Energieerzeugnisse der Unterpositionen 2707 99 99, 2710 19 43 bis 2710 19 99, 2710 20 11 bis 2710 20 39 und andere Schweröle der Unterposition 2710 20 90 der Kombinierten Nomenklatur dürfen steuerfrei verwendet werden in Wasserfahrzeugen
 1. für die Schifffahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt,
 2. bei der Instandhaltung von Wasserfahrzeugen nach Nummer 1 und
 3. bei der Herstellung von Wasserfahrzeugen.Dies gilt für Energieerzeugnisse der Unterpositionen 2710 19 43 bis 2710 19 48 und der Unterpositionen 2710 20 11 bis 2710 20 19 der Kombinierten Nomenklatur nur, wenn sie ordnungsgemäß gekennzeichnet sind.
- (2) Flugbenzin der Unterposition 2710 12 31 der Kombinierten Nomenklatur, dessen Researchoktanzahl den Wert von 100 nicht unterschreitet, und Flugturbinenkraftstoff der Unterposition 2710 19 21 der Kombinierten Nomenklatur dürfen steuerfrei verwendet werden in Luftfahrzeugen
 1. für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt,
 2. bei der Instandhaltung von Luftfahrzeugen nach Nummer 1 sowie
 3. bei der Entwicklung und Herstellung von Luftfahrzeugen.
- (3) Die in Absatz 2 genannten Energieerzeugnisse dürfen steuerfrei verwendet werden in für Luftfahrzeuge bestimmten Triebwerken und Motoren bei deren Entwicklung und Herstellung.

§ 28

Steuerbefreiung für gasförmige Energieerzeugnisse(aufgehoben)

- (1) Zu den in § 2 Absatz 3 Satz 1 genannten Zwecken dürfen steuerfrei verwendet werden:
 1. gasförmige Biokraft- und Bioheizstoffe, unvermischt mit anderen Energieerzeugnissen, wenn diese zum Verheizen oder in begünstigten Anlagen nach § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 oder Nummer 2 verwendet werden,
 2. gasförmige Kohlenwasserstoffe, die aus dem biologisch abbaubaren Anteil von Abfällen gewonnen werden und bei der Lagerung von Abfällen oder bei der Abwasserreinigung anfallen, wenn diese in begünstigten Anlagen nach § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 verwendet werden,
 3. Energieerzeugnisse der Position 2705 der Kombinierten Nomenklatur.

Ein Mischen mit anderen Energieerzeugnissen im Betrieb des Verwenders unmittelbar vor der Verwendung schließt für den eingesetzten Anteil an Energieerzeugnissen nach Satz 1 eine Steuerbefreiung nicht aus. Satz 1 Nummer 3 gilt nicht für Energieerzeugnisse der Position 2705 der Kombinierten Nomenklatur, soweit diese Waren der Position 2710 oder 2711 der Kombinierten

Nomenklatur, die nicht nach Satz 1 steuerfrei sind, durch Beimischung enthalten oder aus diesen Waren erzeugt worden sind.

- (2) Die Steuerbefreiung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 wird gewährt nach Maßgabe und bis zum Auslaufen der hierfür erforderlichen beihilferechtlichen Genehmigung der Europäischen Kommission. Das Auslaufen der Genehmigung ist vom Bundesministerium der Finanzen im Bundesgesetzblatt gesondert bekannt zu geben.

§ 30 Zweckwidrigkeit

[...]

- (1) ¹Die Steuer entsteht vorbehaltlich § 21 nach dem zutreffenden Steuersatz des § 2, wenn die Energieerzeugnisse entgegen der in der Erlaubnis genannten Zweckbestimmung verwendet oder abgegeben werden, nicht in den Betrieb aufgenommen werden oder der Verbleib der Energieerzeugnisse nicht festgestellt werden kann. ²Die Steuer entsteht nicht, wenn die Energieerzeugnisse untergegangen oder an Personen abgegeben worden sind, die zum Bezug von steuerfreien Energieerzeugnissen berechtigt sind. ³Darüber hinaus entsteht auch keine Steuer, wenn Energieerzeugnisse im Sinn des § 4 an Steuerlagerinhaber abgegeben werden. ⁴Schwund steht dem Untergang gleich. ⁵**Satz 2 findet keine Anwendung, wenn bei Untergang der Energieerzeugnisse Treibhausgasemissionen im Sinne des § 2 Nr. 2 KSG freigesetzt wurden, oder dies nicht auszuschließen ist**

[...]

§ 37 Steuerbefreiung, Erlaubnis, Zweckwidrigkeit

- (1) ¹Wer Kohle steuerfrei in den Fällen des Absatzes 2 verwenden will, bedarf der Erlaubnis. Sie wird auf Antrag unter Widerrufsvorbehalt Personen erteilt, gegen deren steuerliche Zuverlässigkeit keine Bedenken bestehen. ²Die Erlaubnis ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzung nach Satz 2 nicht mehr erfüllt ist.

- (2) ¹Kohle darf steuerfrei verwendet werden

1. zu anderen Zwecken als zur Verwendung als Kraft- oder Heizstoff, **soweit hierbei keine Treibhausgasemissionen im Sinne des § 2 Nr. 2 KSG frei werden,**
2. auf dem Betriebsgelände eines Kohlebetriebes (§ 31 Abs. 1 Satz 1) vom Inhaber des Betriebes zur Aufrechterhaltung des Betriebes, **sofern die Kohle innerhalb des Betriebsgeländes hergestellt wurde,**
3. als Kraft- oder Heizstoff zur Stromerzeugung, 4. als Heizstoff für Prozesse und Verfahren nach § 51, 5. als Probe zu betrieblich erforderlichen Untersuchungen und Prüfungen oder zu Zwecken der Steuer- oder Gewerbeaufsicht, **sofern dabei keine Treibhausgasemissionen im Sinne des § 2 Nr. 2 KSG frei werden.**

²Satz 1 Nummer 2 gilt für die Verwendung anderer Energieerzeugnisse entsprechend, wenn sie

1. innerhalb des Betriebs selbst hergestellt worden sind und
2. zur Aufrechterhaltung des Kohlebetriebes verwendet werden; sie dürfen insbesondere nicht für den Antrieb von Fahrzeugen verwendet werden.

³Satz 1 Nummer 3 gilt nicht für Kohle, die in Stromerzeugungsanlagen mit einer elektrischen Nennleistung bis zwei Megawatt verwendet wird. Wenn im Falle von Satz 1 Nr. 3 die erzeugte mechani-

sche Energie neben der Stromerzeugung auch anderen Zwecken dient, ist nur der auf die Stromerzeugung entfallende Anteil an Kohle von der Steuer befreit. ⁴Das Hauptzollamt kann auf Antrag in den Fällen des Satzes 1 Nr. 3 und 4 zulassen, dass Kohle aus betrieblichen Gründen auch zu anderen als den dort genannten Zwecken steuerfrei bezogen werden kann. ⁵Für diese Kohle entsteht die Steuer mit der Verwendung als Kraft- oder Heizstoff. Steuerschuldner ist der Inhaber der Erlaubnis. ⁶Für die Steueranmeldung und die Fälligkeit gilt § 33 Abs. 1 entsprechend.

- (3) ¹Die Kohle darf nur zu den in der Erlaubnis genannten Zwecken verwendet werden. ²Die Steuer entsteht für Kohle, die entgegen der in der Erlaubnis genannten Zweckbestimmung verwendet wird oder deren Verbleib nicht festgestellt werden kann. ³Die Steuer entsteht nicht, wenn die Kohle untergegangen ist oder an Personen abgegeben worden ist, die zum Bezug unsteuerter Kohle gemäß § 31 Absatz 4 oder zur steuerfreien Verwendung von Kohle gemäß § 37 Absatz 1 berechtigt sind. ⁴Schwund steht dem Untergang gleich. **Satz 2 gilt nicht, wenn beim Untergang Treibhausgasemissionen im Sinne des § 2 Nr. 2 KSG frei geworden oder dies nicht auszuschließen ist.** ⁶Steuerschuldner ist der Erlaubnisinhaber. ⁷Der Steuerschuldner hat für Energieerzeugnisse, für die die Steuer entstanden ist, unverzüglich eine Steuererklärung abzugeben und darin die Steuer selbst zu berechnen (Steueranmeldung). ⁸Die Steuer ist sofort fällig.
- (4) ¹Kohle gilt als entgegen der in der Erlaubnis genannten Zweckbestimmung verwendet (Absatz 3), soweit die Erlaubnis zur steuerfreien Verwendung von Kohle nach § 37 Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 in Verbindung mit § 51 Absatz 1 Nummer 1 oder der Fortbestand einer solchen Erlaubnis durch Angaben erwirkt worden ist, die in wesentlicher Hinsicht unrichtig oder unvollständig waren. ²Abweichend von Absatz 3 Satz 6 und 7 bestimmt das Hauptzollamt die Frist für die Abgabe der Steueranmeldung und den Zeitpunkt der Fälligkeit der Steuer.

§ 44

Steuerbefreiung, Erlaubnis, Zweckwidrigkeit(aufgehoben)

- (1) Verfahren der Steuerbefreiung sind die steuerfreie Verwendung und im Fall des Absatzes 2b auch die steuerfreie Verteilung von Erdgas. Wer Erdgas nach Absatz 2, Absatz 2a oder Absatz 2b steuerfrei verwenden will, bedarf der Erlaubnis als Verwender. Wer Erdgas steuerfrei nach Absatz 2b abgeben will, bedarf der Erlaubnis als Verteiler. Die Erlaubnis wird auf Antrag unter Widerrufsvorbehalt Personen erteilt, gegen deren steuerliche Zuverlässigkeit keine Bedenken bestehen. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzung nach Satz 4 nicht mehr erfüllt ist.
- (1a) Inhabern einer Erlaubnis nach Absatz 1 kann auch die Ausfuhr und das Verbringen von verflüssigtem Erdgas aus dem Steuergebiet erlaubt werden, sofern Steuerbelange nicht beeinträchtigt werden.
- (2) Der Inhaber eines Gasgewinnungsbetriebs (Absatz 3) darf Energieerzeugnisse innerhalb des Betriebsgeländes steuerfrei verwenden, wenn sie
1. innerhalb des Betriebsgeländes selbst hergestellt worden sind und
 2. im Zusammenhang mit dem Gewinnen oder Bearbeiten (Herstellen) von Erdgas verwendet werden; sie dürfen insbesondere nicht für den Antrieb von Fahrzeugen verwendet werden.
- (2a) Erdgas, das beim Kohleabbau aufgefangen wird, darf steuerfrei zum Antrieb von Gasturbinen und Verbrennungsmotoren in begünstigten Anlagen nach § 3 verwendet werden.
- (2b) Verflüssigtes Erdgas darf steuerfrei zu den in § 27 Absatz 1 Satz 1 genannten Zwecken verwendet oder abgegeben werden.
- (3) Gasgewinnungsbetriebe im Sinne dieses Gesetzes sind Betriebe, in denen Erdgas gewonnen oder bearbeitet (hergestellt) wird. § 6 Abs. 2 gilt mit der Maßgabe sinngemäß, dass für Betriebe, die nicht schon aus einem anderen Grunde Gasgewinnungsbetriebe sind, auch das Beimischen von Kleinstmengen anderer Stoffe zum Verbessern oder zum Riechbarmachen (Odorieren) von Erdgas nicht als Erdgasherstellung gilt.
- (4) Das Erdgas darf nur zu dem in der Erlaubnis genannten Zweck verwendet oder abgegeben werden. Wird Erdgas entgegen der in der Erlaubnis genannten Zweckbestimmung verwendet oder abgegeben, gilt § 30 sinngemäß.

§ 47a

Steuerentlastung für den Eigenverbrauch

soweit keine gleichzeitige Änderung der Energiesteuerrichtlinie erfolgt

- (1) Eine teilweise Entlastung wird auf Antrag für nachweislich versteuerte Energieerzeugnisse gewährt, die unter den Voraussetzungen der §§ 26, 37 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2, Satz 2 ~~oder § 44 Absatz 2~~ zu den dort genannten Zwecken verwendet worden sind.

[...]

§ 47a

Steuerentlastung für den Eigenverbrauch(aufgehoben)

soweit eine gleichzeitige Änderung der Energiesteuerrichtlinie erfolgt

[...]

§ 48

Steuerentlastung bei Vermischungen von gekennzeichnetem mit anderem Gasöl(aufgehoben)

[...]

§ 49

Steuerentlastung für zum Verheizen oder in begünstigten Anlagen verwendete Energieerzeugnisse(aufgehoben)

[...]

§ 51

Steuerentlastung für bestimmte Prozesse und Verfahren(aufgehoben)

[...]

§ 52

Steuerentlastung für die Schiff- und Luftfahrt

soweit keine gleichzeitige Änderung der Energiesteuerrichtlinie erfolgt

- (1) ¹Eine Steuerentlastung wird auf Antrag gewährt für nachweislich versteuerte Energieerzeugnisse, die zu den in § 27 genannten Zwecken verwendet worden sind. ²In den Fällen des § 27 Abs. 1 Satz ~~1~~ ~~Nr. 1 und 2~~ wird die Steuerentlastung für Energieerzeugnisse der Unterpositionen 2710 19 43 bis 2710 19 48 und der Unterpositionen 2710 20 11 bis 2710 20 19 der Kombinierten Nomenklatur nur gewährt, wenn diese ordnungsgemäß gekennzeichnet sind.
- (2) Entlastungsberechtigt ist derjenige, der die Energieerzeugnisse verwendet hat.

§ 52

Steuerentlastung für die Schiff- und Luftfahrt **(aufgehoben)**

soweit eine gleichzeitige Änderung der Energiesteuerrichtlinie erfolgt

[...]

§ 53

Steuerentlastung für die Stromerzeugung **(aufgehoben)**

[...]

§ 53a

Steuerentlastung für die gekoppelte Erzeugung von Kraft und Wärme **(aufgehoben)**

[...]

§ 54

Steuerentlastung für Unternehmen **(aufgehoben)**

[...]

§ 55

~~Steuerentlastung für Unternehmen in Sonderfällen~~(aufgehoben)

[...]

§ 56

~~Steuerentlastung für den Öffentlichen Personennahverkehr~~(aufgehoben)

[...]

§ 57

~~Steuerentlastung für Betriebe der Land- und Forstwirtschaft~~(aufgehoben)

[...]

§ 59

~~Steuervergütung für Diplomatenbenzin und -dieselmkraftstoff~~(aufgehoben)

sofern eine Abänderung von Art. 12 Abs. 1 Buchst. a) der RICHTLINIE 2008/118/EG erfolgt

[...]

**Richtlinie 2008/118/EG
des Rates vom 16. Dezember 2008
über das allgemeine Verbrauchsteuersystem und zur
Aufhebung der Richtlinie 92/12/EWG**

Artikel 12

- (1) Verbrauchsteuerpflichtige Waren sind von der Verbrauchsteuer befreit, wenn sie zur Verwendung für einen der folgenden Zwecke oder durch einen der folgenden Empfänger bestimmt sind:
- a) im Rahmen diplomatischer oder konsularischer Beziehungen, **soweit sich dies nicht auf Energieerzeugnisse im Sinne der Richtlinie 2003/96/EG bezieht**;

[...]

**Verordnung zur Durchführung des Energiesteuergesetzes
(Energiesteuer-Durchführungsverordnung – EnergieStV)**

§ 1b

Ergänzende Begriffsbestimmungen zum Gesetz

- (1) Als andere Waren im Sinn des § 1 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 des Gesetzes, die ganz oder teilweise aus Kohlenwasserstoffen bestehen, gelten nicht:
1. Klärschlamm nach § 2 Absatz 2 Satz 1 und 4 der Klärschlammverordnung vom 15. April 1992 (BGBl. I S. 912), die zuletzt durch Artikel 9 der Verordnung vom 9. November 2010 (BGBl. I S. 1504) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
 2. Siedlungsabfälle des Abfallschlüssels 20 03 nach der Anlage zu § 2 Absatz 1 der Abfallverzeichnis-Verordnung vom 10. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3379), die zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1619) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;
 3. andere Abfälle nach der Anlage zu § 2 Absatz 1 der Abfallverzeichnis-Verordnung, in der jeweils geltenden Fassung, die im Durchschnitt einen Heizwert von höchstens 18 Megajoule je Kilogramm haben. Die Ermittlung des durchschnittlichen Heizwerts erfolgt
 - a) monatlich je Verbrennungslinie oder
 - b) bezogen auf einzelne oder mehrere Abfalllieferungen, wenn der Heizwert durch repräsentative Referenzanalysen nachgewiesen ist, und
 4. gasförmige Abfälle der Positionen 3824 und 3825 der Kombinierten Nomenklatur, die
 - a) im Durchschnitt einen Heizwert von höchstens 18 Megajoule je Kilogramm haben und
 - b) nach umweltrechtlichen Vorschriften behandelt werden müssen.Die Ermittlung des durchschnittlichen Heizwerts erfolgt monatlich
 - a) je Verbrennungslinie oder
 - b) rechnerisch auf der Grundlage von Analysen repräsentativer, durch mengenproportionale Probeentnahme gewonnener Sammelproben.

(aufgehoben)

- (2) Eine Verwendung von Energieerzeugnissen zum Verheizen im Sinn des § 1a Satz 1 Nummer 12 des Gesetzes liegt nicht vor, wenn das Energieerzeugnis ausschließlich zur Beseitigung seines Schadstoffpotenzials oder aus Sicherheitsgründen verbrannt wird oder wenn Energieerzeugnisse ausschließlich aus Sicherheitsgründen zum Betrieb von Zünd- oder Lockflammen verwendet werden.
- (3) Im Sinn des § 1a Satz 1 Nummer 14 des Gesetzes gelten nur solche gasförmigen Energieerzeugnisse als beim Kohleabbau aufgefangen, die aus aktiven oder stillgelegten Kohlebergwerken stammen.
- (4) ¹Als andere vergleichbare Abfälle im Sinn des § 2 Absatz 4 Satz 5 des Gesetzes gelten Energieerzeugnisse, die gebraucht oder verunreinigt sind und somit nicht mehr ohne weitere Aufbereitung zu ihrem ursprünglichen Verwendungszweck eingesetzt werden können. ²Andere vergleichbare Abfälle nach § 2 Absatz 4 Satz 5 des Gesetzes sind auch Rückstände aus der Alkoholgewinnung und Alkoholrektifikation, die zu den in § 2 Absatz 3 des Gesetzes genannten Zwecken verwendet oder abgegeben werden.
- (5) Als gekoppelte Erzeugung von Kraft und Wärme (KWK) im Sinn der §§ 3 und 53 bis 53a des Gesetzes gilt die gleichzeitige Umwandlung von eingesetzter Energie in nutzbare mechanische oder elektrische Energie und nutzbare Wärme innerhalb eines thermodynamischen Prozesses.
- (6) Als akkreditierte Konformitätsbewertungsstelle im Sinn des § 55 Absatz 8 Nummer 2 des Gesetzes gelten Stellen, die Konformitätsbewertungen einschließlich Kalibrierungen, Prüfungen, Zertifizierungen und Inspektionen durchführen und über eine Akkreditierung einer nationalen Akkreditierungsstelle nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30) in der jeweils geltenden Fassung verfügen.
(aufgehoben)
- (7) Als nationale Akkreditierungsstelle im Sinn des § 55 Absatz 8 Nummer 2 des Gesetzes gelten folgende Stellen:
 1. die nach § 8 des Akkreditierungsstellengesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2625), das durch Artikel 2 Absatz 80 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung beliehene oder errichtete Stelle, und
 2. jede andere von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem Staat des Europäischen Wirtschaftsraums nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 als nationale Akkreditierungsstelle benannte Stelle.**(aufgehoben)**
- (8) Zulassungsstelle nach § 28 des Umweltauditgesetzes im Sinn des § 66b Absatz 1 des Gesetzes ist die nach § 1 der UAG-Beleihungsverordnung vom 18. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2013), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2727) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung mit den Aufgaben einer Zulassungs- und Aufsichtsstelle für Umweltgutachter und Umweltgutachterorganisationen jeweils beliehene Stelle.

§ 2

Ordnungsgemäße Kennzeichnung

- (1) Gasöle der Unterpositionen 2710 19 43 bis 2710 19 48 und der Unterpositionen 2710 20 11 bis 2710 20 19 der Kombinierten Nomenklatur sind dann ordnungsgemäß gekennzeichnet im Sinne von § 2 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1, § 27 Abs. 1 Satz 2, **und** § 48 Abs. 1 Satz 1 ~~und § 52 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes~~, wenn sie im Steuergebiet vor der erstmaligen Abgabe in einem Kennzeichnungsbetrieb unter Verwendung von zugelassenen Kennzeichnungseinrichtungen mit 4,1 g N-Ethyl-1-(4-phenylazo-phenylazo)naphthyl-2-amin oder 5,3 g N-Ethylhexyl-1-(tolylazotolylazo)naphthyl-2-amin oder 6,1 g N-Tridecyl-1-(tolylazotolylazo)naphthyl-2-amin oder einem in der Farbwirkung äquivalenten Gemisch aus diesen Farbstoffen (Rotfarbstoffe) und 6,0 g N-Ethyl-N-(2-(1-isobutoxyethoxy)ethyl)-4-(phenylazo)-anilin (Solvent Yellow 124 – Markierstoff) auf 1 000 Liter bei 15 Grad Celsius gleichmäßig vermischt (gekennzeichnet) wurden.

[...]

§ 7

Pflichten des Inhabers des Kennzeichnungsbetriebs

[...]

- (2) ¹Der Inhaber des Kennzeichnungsbetriebs hat auf Verlangen des Hauptzollamts innerhalb von vorgegebenen Fristen Proben des leichten Heizöls zu entnehmen und sie auf die ordnungsgemäße Kennzeichnung zu untersuchen. ²Störungen in der Kennzeichnungsanlage, die zu einer fehlerhaften Kennzeichnung geführt haben, und Unterschreitungen des Mindestgehalts an Kennzeichnungsstoffen in nicht ordnungsgemäß gekennzeichnetem Gasöl hat er dem Hauptzollamt unverzüglich anzuzeigen. ³Das Hauptzollamt kann auf eine Anzeige der Unterschreitung des Mindestgehalts an Kennzeichnungsstoffen verzichten, wenn eine Gefährdung der Steuerbelange nicht zu befürchten ist. ⁴Zur Fortführung des Betriebs kann das Hauptzollamt in den Fällen der Sätze 2 und 3 zusätzliche Überwachungsmaßnahmen anordnen. ⁵Der Inhaber des Kennzeichnungsbetriebs darf amtliche Verschlüsse nur mit Zustimmung des Hauptzollamts entfernen. ⁶Das Hauptzollamt kann zulassen, dass Gasöl mit zu geringem Gehalt an Kennzeichnungsstoffen nachgekennzeichnet oder leichtem Heizöl beigemischt wird. ⁷Es kann auf eine Nachkennzeichnung verzichten und zulassen, dass das Gasöl unter Versteuerung nach dem Steuersatz des § 2 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 des Gesetzes zu den in § 2 Abs. 3 Satz 1, § 25 Abs. 1, **oder** § 26 ~~oder § 27 Abs. 1~~ des Gesetzes genannten Zwecken abgegeben wird, wenn eine Nachkennzeichnung aus wirtschaftlichen Gründen nicht zumutbar ist und ungerechtfertigte Steuervorteile auszuschließen sind. ⁸Die Sätze 6 und 7 gelten sinngemäß auch für Fälle, in denen Gasöl vor Feststellung seiner fehlerhaften Kennzeichnung zu den in § 2 Abs. 3 Satz 1, § 25 Abs. 1, **oder** § 26 ~~oder § 27 Abs. 1~~ des Gesetzes genannten Zwecken abgegeben worden ist.

[...]

§ 46

Verkehrs-, Verbringungs- und Verwendungsbeschränkungen

[...]

- (2) ¹Gasöle der Unterpositionen 2710 19 43 bis 2710 19 48 und der Unterpositionen 2710 20 11 bis 2710 20 19 der Kombinierten Nomenklatur und ihnen gleichgestellte Energieerzeugnisse nach § 2 Absatz 4 des Gesetzes dürfen nur dann mit zugelassenen Kennzeichnungsstoffen oder anderen rot färbenden Stoffen vermischt in das Steuergebiet verbracht oder eingeführt, in den Verkehr gebracht oder verwendet werden, wenn

1. sie zu den in § 2 Absatz 3 Satz 1, § 25 Absatz 1, **oder** § 26 ~~oder § 27 Abs. 1~~ des Gesetzes genannten Zwecken bestimmt sind, oder
2. das Verbringen oder die Einfuhr in das Steuergebiet in Verbindung mit einer Verwendung nach § 61 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 zulässig ist;

das Hauptzollamt kann in besonderen Einzelfällen Ausnahmen zulassen. ²Abweichend von Satz 1 dürfen Energieerzeugnisse, die zugelassene Kennzeichnungsstoffe oder andere rot färbende Stoffe enthalten, als Kraftstoff in das Steuergebiet verbracht und verwendet werden, wenn sie in Hauptbehältern von Fahrzeugen, Spezialcontainern, Arbeitsmaschinen und -geräten sowie Kühl- und Klimaanlagen enthalten sind und wenn die Verwendung der Energieerzeugnisse als Kraftstoff

1. in Fahrzeugen, ausgenommen Wasserfahrzeuge der privaten nicht gewerblichen Schifffahrt im Sinn des § 60 Absatz 3, in dem Land der Fahrzeugzulassung erlaubt ist,
2. in Wasserfahrzeugen der privaten nicht gewerblichen Schifffahrt im Sinn des § 60 Absatz 3 in dem Land der Betankung erlaubt ist,

3. in Spezialcontainern, Arbeitsmaschinen und -geräten sowie Kühl- und Klimaanlage in dem Land, in dem der Besitzer seinen Firmensitz hat, erlaubt ist und sie nach ihrem Arbeitseinsatz regelmäßig dorthin zurückkehren.

§ 52

Antrag auf Erlaubnis als Verwender oder Verteiler

- (1) Die Erlaubnis als Verwender nach § 24 Absatz 2 Satz 1 des Gesetzes und die Erlaubnis als Verteiler nach § 24 Absatz 2 Satz 2 des Gesetzes sind, soweit sie nicht allgemein erteilt sind (§ 55), bei dem für den Verwender oder den Verteiler zuständigen Hauptzollamt schriftlich zu beantragen. ~~In den Fällen des § 27 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 Nummer 1 des Gesetzes ist der Antrag nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck abzugeben.~~
- (2) ¹In dem Antrag sind die Art der Energieerzeugnisse nach der Bezeichnung im Gesetz und der Verwendungszweck anzugeben; dabei ist auch anzugeben, ob gleichartige versteuerte Energieerzeugnisse gehandelt, gelagert oder verwendet werden. ²Dem Antrag sind beizufügen:
 1. eine Beschreibung der Betriebs- und Lagerräume und der mit ihnen in Verbindung stehenden oder an sie angrenzenden Räume sowie in zweifacher Ausfertigung ein Plan der Betriebsanlage, in dem die Lagerstätte für die Energieerzeugnisse kenntlich gemacht ist,
 2. eine Betriebserklärung, in der die Verwendung der Energieerzeugnisse genau beschrieben ist; darin ist anzugeben, ob und wie bei der Verwendung nicht aufgebrauchte Energieerzeugnisse weiter verwendet werden sollen sowie ob bei der Verwendung Energieerzeugnisse gewonnen oder wiedergewonnen werden und wie sie verwendet werden sollen,
 3. eine Darstellung der Buchführung über die Verwendung oder Verteilung der steuerfreien Energieerzeugnisse,
 4. ~~in den Fällen des § 27 Abs. 2 Nr. 1 des Gesetzes~~
 - a) ~~in den Fällen einer gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen die erforderliche Genehmigung als Luftfahrtunternehmen, alle nachträglichen Änderungen und alle auf das Unternehmen bezogenen Verfügungen der Luftfahrtbehörde, in anderen Fällen eine Beschreibung des Gegenstands des Dienstleistungsbetriebs und ein Nachweis der Gewerbsmäßigkeit,~~
 - b) ~~eine Erklärung, in der anzugeben ist, welche Luftfahrzeuge, gegliedert nach Luftfahrzeugmuster und Kennzeichen, ausschließlich zu steuerfreien Zwecke nach § 27 Abs. 2 Nr. 1 des Gesetzes eingesetzt werden sollen,~~
 - c) ~~der Nachweis der Nutzungsberechtigung und~~
 - d) ~~die Lufttüchtigkeitszeugnisse der Luftfahrzeuge, **(aufgehoben)**~~
 5. ~~in den Fällen des § 27 Abs. 2 Nr. 2, 3 und Abs. 3 des Gesetzes die Genehmigung des Luftfahrt-Bundesamts, der zuständigen Europäischen Agentur für Flugsicherheit oder des Bundesamts für Wehrtechnik und Beschaffung, **(aufgehoben)**~~
 6. von Unternehmen, die in das Handels-, Genossenschafts- oder Vereinsregister eingetragen sind, ein Registerauszug nach dem neuesten Stand,
 7. gegebenenfalls eine Erklärung über die Bestellung eines Beauftragten nach § 214 der Abgabenordnung oder eines Betriebsleiters nach § 62 Abs. 1 des Gesetzes, in der dieser sein Einverständnis erklärt hat.

§ 60

Schiff- und Luftfahrt

[...]

- (2) Als Wasserfahrzeuge im Sinn des § 17 Absatz 1 Satz 3 Nummer 2 ~~und des § 27 Absatz 1~~ des Gesetzes gelten alle im Kapitel 89 der Kombinierten Nomenklatur erfassten Fahrzeuge und schwimmenden Vorrichtungen mit eigenem motorischen Antrieb zur Fortbewegung.

[...]

§ 61

~~Versteuerung von Energieerzeugnissen in Wasserfahrzeugen~~(aufgehoben)

[...]

§ 73

Erteilung, Überprüfung und Erlöschen der Erlaubnis

[...]

- (3) Unbeschadet Absatz 2 ist die Erlaubnis zur steuerfreien Verwendung von Kohle nach § 37 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 51 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes zu widerrufen, wenn das Unternehmen auf Grund der nach § 75 Abs. 2a jährlich vorzulegenden Beschreibung nicht dem Produzierenden Gewerbe zugeordnet werden kann. Legt der Erlaubnisinhaber die Beschreibung nach Satz 1 nicht oder nicht fristgerecht vor, kann das Hauptzollamt die Erlaubnis unmittelbar widerrufen.(aufgehoben)

§ 75

Pflichten des Erlaubnisinhabers

[...]

- (2a) Der Inhaber einer Erlaubnis zur steuerfreien Verwendung von Kohle nach § 37 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 51 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes hat dem Hauptzollamt nach Ablauf jeden Kalenderjahres bis zum 31. März des folgenden Kalenderjahres eine Beschreibung der wirtschaftlichen Tätigkeiten nach § 72 Abs. 2 Nr. 2a für das abgelaufene Kalenderjahr erneut vorzulegen.(aufgehoben)

§ 80 Vorauszahlungen

[...]

- (2) ¹Das Hauptzollamt kann auf Antrag bei der Festsetzung der Höhe der Vorauszahlungen dem Steuer-

schuldner voraussichtlich im gleichen Zeitraum zu gewährende Steuerentlastungen berücksichtigen, soweit die Steuerbelange dadurch nicht gefährdet sind. ²Eine Steuerentlastung kann nach Satz 1 nur berücksichtigt werden, wenn in den Fällen des

1. § 51 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes
 - a) sich der maßgebende Zeitraum für die Zuordnung des Unternehmens zum Produzierenden Gewerbe nach § 15 Absatz 3 Satz 1 der Stromsteuer-Durchführungsverordnung bestimmt und
 - b) die nach § 95 Absatz 3 erforderliche Beschreibung der wirtschaftlichen Tätigkeiten und die Betriebserklärung vom Antragsteller bereits vorgelegt worden sind; **(aufgehoben)**
 2. § 53 des Gesetzes die nach § 99 Absatz 3 erforderlichen Unterlagen vom Antragsteller bereits vorgelegt worden sind;
 3. § 53a Absatz 1 oder Absatz 4 des Gesetzes
 - a) die nach § 99a Absatz 4 erforderlichen Unterlagen vom Antragsteller bereits vorgelegt worden sind und
 - b) im Fall des § 53a Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 3 des Gesetzes darüber hinaus sich der maßgebende Zeitraum für die Zuordnung des Unternehmens zum Produzierenden Gewerbe oder zur Land- und Forstwirtschaft nach § 15 Absatz 3 Satz 1 der Stromsteuer-Durchführungsverordnung bestimmt sowie die nach § 99a Absatz 5 erforderliche Beschreibung der wirtschaftlichen Tätigkeiten bereits vorgelegt worden ist;
 4. § 53a Absatz 6 des Gesetzes
 - a) die nach § 99a Absatz 4 erforderlichen Unterlagen vom Antragsteller bereits vorgelegt worden sind und
 - b) die Voraussetzungen der §§ 99b und 99c erfüllt sind;
 5. § 54 des Gesetzes
 - a) sich der maßgebende Zeitraum für die Zuordnung des Unternehmens zum Produzierenden Gewerbe oder zur Land- und Forstwirtschaft nach § 15 Absatz 3 Satz 1 der Stromsteuer-Durchführungsverordnung bestimmt und
 - b) die nach § 100 Absatz 3 erforderliche Beschreibung der wirtschaftlichen Tätigkeiten vom Antragsteller bereits vorgelegt worden ist; **(aufgehoben)**
 6. § 55 des Gesetzes
 - a) sich der maßgebende Zeitraum für die Zuordnung des Unternehmens zum Produzierenden Gewerbe nach § 15 Absatz 3 Satz 1 der Stromsteuer-Durchführungsverordnung bestimmt,
 - b) die nach § 101 Absatz 4 in Verbindung mit § 100 Absatz 3 erforderliche Beschreibung der wirtschaftlichen Tätigkeiten vom Antragsteller bereits vorgelegt worden ist,
 - c) der Antragsteller den nach § 55 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 oder Absatz 5 des Gesetzes erforderlichen Nachweis bereits erbracht hat,
 - d) die nach § 55 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe b des Gesetzes erforderliche Bekanntmachung der Bundesregierung bereits erfolgt ist und
 - e) die nach § 101 Absatz 4 Satz 2 erforderliche Selbsterklärung bereits vorgelegt worden ist. **(aufgehoben)**
- (3) Beträgt die Höhe der monatlichen Vorauszahlungen nicht mehr als 200 Euro, kann das Hauptzollamt auf die Festsetzung von Vorauszahlungen verzichten.

§ 95

~~Steuerentlastung für bestimmte Prozesse und Verfahren~~ (aufgehoben)

[...]

§ 96

~~Steuerentlastung für die Schifffahrt~~ (aufgehoben)

[...]

§ 97

~~Steuerentlastung für die Luftfahrt~~ (aufgehoben)

[...]

§ 100

~~Steuerentlastung für Unternehmen~~ (aufgehoben)

[...]

§ 101

~~Steuerentlastung für Unternehmen in Sonderfällen~~ (aufgehoben)

[...]

§ 103

~~Steuerentlastung für Betriebe der Land- und Forstwirtschaft~~

[...]

Richtlinie 2003/96/EG
des Rates vom 27. Oktober 2003
zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften
zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom
(Text von Bedeutung für den EWR)

Artikel 2

[...]

- (3) Zum Verbrauch als Heiz- oder Kraftstoff bestimmte oder als solche zum Verkauf angebotene bzw. verwendete andere Energieerzeugnisse als diejenigen, für die in dieser Richtlinie ein Steuerbetrag festgelegt wurde, werden je nach Verwendung zu dem für einen gleichwertigen Heiz- oder Kraftstoff erhobenen Steuersatz besteuert.

Neben den in Absatz 1 genannten steuerbaren Erzeugnissen sind alle zur Verwendung als Kraftstoff oder als Zusatz oder Verlängerungsmittel von Kraftstoffen bestimmten oder als solche zum Verkauf angebotenen bzw. verwendeten Erzeugnisse zu dem für einen gleichwertigen Kraftstoff erhobenen Steuersatz zu besteuern.

Neben den in Absatz 1 genannten steuerbaren Erzeugnissen wird mit Ausnahme von Torf jeder andere Kohlenwasserstoff, der zum Verbrauch zu Heizzwecken bestimmt ist oder als solcher zum Verbrauch angeboten bzw. verwendet wird, zu dem für ein gleichwertiges Energieerzeugnis erhobenen Steuersatz besteuert. **(aufgehoben)**

[...]

Artikel 7

- (1) Ab dem 1. Januar 2004 und ab dem 1. Januar 2010 gelten für Kraftstoffe die in Anhang I Tabelle A festgelegten Mindeststeuerbeträge.

Spätestens am 1. Januar 2012 beschließt der Rat einstimmig nach Anhörung des Europäischen Parlaments auf der Grundlage eines Berichts und eines Vorschlags der Kommission die Mindeststeuerbeträge für Gasöl für einen weiteren am 1. Januar 2013 beginnenden Zeitraum:

¹Der Mindeststeuersatz errechnet sich aus der Multiplikation des Preises pro Tonne CO₂-Äquivalent i. S. d. Absatz 2 mit Heizwert, Kohlenstoffanteil und Dichte des Energieerzeugnisses. ²Der Heizwert, Kohlenstoffanteil und die Dichte der Energieerzeugnisse ergeben sich aus der Anlage I zu dieser Richtlinie. ³Für nicht in Anlage I genannte Energieerzeugnisse ist der Heizwert, Kohlenstoffanteil und die Dichte individuell durch die zuständige Behörde zu bemessen. ³Im Zweifel ist dies zu schätzen. ⁴Die Kommission wird ermächtigt durch delegierten Rechtsakt weitere Energieerzeugnisse samt des Heizwertes, des Kohlenstoffanteils und der Dichte in Anlage I zu ergänzen.

- (2) Die Mitgliedstaaten dürfen zwischen gewerblich und nicht gewerblich genutztem Gasöl, das als Kraftstoff verwendet wird, differenzieren, vorausgesetzt, die gemeinschaftlichen Mindeststeuerbeträge werden eingehalten und der Steuersatz für gewerbliches Gasöl, das als Kraftstoff verwendet wird, wird nicht unter den am 1. Januar 2003 geltenden nationalen Steuerbetrag abgesenkt; dies gilt ungeachtet der in dieser Richtlinie für diese Nutzung festgelegten Ausnahmeregelungen.

Der Mindestpreis pro Tonne CO₂-Äquivalent beträgt

a) im Jahr 2022 80 EUR

- b) im Jahr 2023 89,23 EUR
- c) im Jahr 2024 98,46 EUR
- d) im Jahr 2025 107,69 EUR
- e) im Jahr 2026 116,92 EUR
- f) im Jahr 2027 126,15 EUR
- g) im Jahr 2028 135,38 EUR
- h) im Jahr 2029 144,61 EUR
- i) im Jahr 2030 153,84 EUR
- j) im Jahr 2031 163,07 EUR
- k) im Jahr 2032 172,30 EUR
- l) im Jahr 2033 181,53 EUR
- m) im Jahr 2034 190,76 EUR
- n) im Jahr 2035 200 EUR

- (3) „Gewerblich genutztes Gasöl, das als Kraftstoff verwendet wird“, ist Gasöl, das zu folgenden Zwecken als Kraftstoff genutzt wird:
- a) Güterbeförderung für Rechnung anderer oder für eigene Rechnung mit einem Kraftfahrzeug oder Lastzug, die ausschließlich zur Beförderung von Gütern im Kraftverkehr bestimmt sind und ein zulässiges Gesamtgewicht von nicht weniger als 7,5 Tonnen aufweisen;
 - b) regelmäßige oder gelegentliche Personenbeförderung mit einem Kraftfahrzeug der Kategorie M2 oder der Kategorie M3 gemäß der Definition in Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger.

¹Die Mitgliedsstaaten sind dazu verpflichtet die durch die sich aus dieser Richtlinie ergebenden Mindeststeuersätze erzielten Mehreinnahmen zum Ausgleich sozialer und wirtschaftlicher Verwerfungen zu verwenden. ²Die Mehreinnahmen ergeben sich aus einem Vergleich der Situation die Bestand bevor die in dieser Richtlinie geltenden Mindeststeuersätze die Mitgliedsstaaten verpflichteten und den Situationen die eintraten nachdem die in dieser Richtlinie geltenden Mindeststeuersätze die Mitgliedsstaaten verpflichteten.

- (3a) Die Steuer nach dieser Richtlinie gilt in jedem Fall insoweit nicht als entstanden, wie
1. der nach den Regelungen des jeweiligen Mitgliedsstaaten in Umsetzung dieser Richtlinie Steuerpflichtiger oder
 2. ein Unternehmen an das der Steuerpflichtige die Energieerzeugnisse liefert
 3. im Rahmen des EU-Emissionshandels für dasselbe Energieerzeugnis einen Zertifikatspreis zahlt, der dem Steuerbetrag entspricht, den der Steuerpflichtige für dasselbe Energieerzeugnis nach den Regelungen des jeweiligen Mitgliedsstaates in Umsetzung dieser Richtlinie zu entrichten hat.

- (4) ¹Unbeschadet des Absatzes 2 können die Mitgliedstaaten, die ein System von Straßenbenutzungsabgaben für Kraftfahrzeuge oder Lastzüge einführen, die ausschließlich zur Beförderung von Gütern im Kraftverkehr bestimmt sind, auf das von diesen Fahrzeugen verwendete Gasöl einen ermäßigten Steuersatz anwenden, der unter dem am 1. Januar 2003 geltenden nationalen Steuerbetrag liegt, solange die Gesamtsteuerlast weit gehend gleich bleibt und sofern die gemeinschaftlichen Mindeststeuerbeträge eingehalten werden sowie der am 1. Januar 2003 für — als Kraftstoff verwendetes — Gasöl geltende nationale Steuerbetrag mindestens doppelt so hoch ist wie der am 1. Januar 2004 geltende Mindeststeuerbetrag.

Artikel 8(aufgehoben)

[...]

Artikel 9(aufgehoben)

[...]

Artikel 14(aufgehoben)

[...]

Artikel 15(aufgehoben)

[...]

Artikel 16(aufgehoben)

[...]

Artikel 17

- (1) Die Mitgliedstaaten können in den nachstehenden Fällen für den Verbrauch von Energieerzeugnissen, die zu Heizzwecken bzw. für die Zwecke des Artikels 8 Absatz 2 Buchstaben b) und c) verwendet werden, und von elektrischem Strom Steuerermäßigungen anwenden, sofern die in dieser Richtlinie vorgeschriebenen Mindeststeuerbeträge im Durchschnitt für alle Betriebe eingehalten werden:

[...]

Artikel 21

[...]

- (3) Der Verbrauch von Energieerzeugnissen innerhalb des Betriebsgeländes eines Betriebes, der Energieerzeugnisse herstellt, gilt nicht als einen Steueranspruch begründender Steuerentstehungsstatbestand, sofern es sich bei dem Verbrauch um Energieerzeugnisse handelt, die innerhalb des Betriebsgeländes dieses Betriebes hergestellt worden sind. Die Mitgliedstaaten können auch den Verbrauch von elektrischem Strom und von anderen Energieerzeugnissen, die nicht innerhalb des Betriebsgeländes eines solchen Betriebes hergestellt worden sind, sowie den Verbrauch von Energieerzeugnis-

sen und elektrischem Strom innerhalb des Betriebsgeländes eines Betriebes, der Kraftstoffe für die Erzeugung von elektrischem Strom herstellt, als nicht einen Steueranspruch begründenden Steuerentstehungstatbestand ansehen. Erfolgt der Verbrauch jedoch zu Zwecken, die nicht mit der Herstellung von Energieerzeugnissen im Zusammenhang stehen, und zwar insbesondere zum Antrieb von Fahrzeugen, so gilt dies als einen Steueranspruch begründender Steuerentstehungstatbestand.

[...]

Begründung

§ 1 Abs. 3 EnergieStG

soweit keine gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie erfolgt

Absatz 3 enthielt bisher eine Ausnahme für Torf und bestimmte Arten von Holz. Die hier angelegte Reform des Energiesteuergesetzes ist jedoch auf eine möglichst umfassende Besteuerung von Brennstoffen ausgerichtet. Grund hierfür sind die mit der Nutzung von Brennstoffen einhergehenden Emissionen. Eine Ausnahme für Holz würde dem entgegenwirken. Die Ausnahme für die Besteuerung von Torf ist jedoch gem. Art. 2 Abs. 3 UAbs. 2 der Richtlinie 2003/96/EG europarechtlich determiniert. Sie kann deshalb erst dann abgeschafft werden, wenn Art. 2 Abs. 3 UAbs. 2 der Richtlinie 2003/96/EG entsprechend angepasst wird.

Der neu eingefügte Satz 3 des Absatz 3 soll sicherstellen, dass nur solche Brennstoffe von Absatz 3 erfasst werden, deren Verwendung zur Steigerung der Treibhausgasemissionen in der Atmosphäre beitragen.

§ 1 Abs. 3 EnergieStG

soweit eine gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie erfolgt

Absatz 3 enthielt bisher eine Ausnahme für Torf und bestimmte Arten von Holz. Die hier angelegte Reform des Energiesteuergesetzes ist jedoch auf eine möglichst umfassende Besteuerung von Brennstoffen ausgerichtet. Grund hierfür sind die mit der Nutzung von Brennstoffen einhergehenden Emissionen. Eine Ausnahme für Holz und Torf würde dem entgegenwirken.

Der neu eingefügte Satz 3 des Absatz 3 soll sicherstellen, dass nur solche Brennstoffe von Absatz 3 erfasst werden, deren Verwendung zur Steigerung der Treibhausgasemissionen in der Atmosphäre beitragen.

§ 2 EnergieStG

soweit keine gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie erfolgt

Die Streichung des bisherigen Inhalts des § 2 EnergieStG mit Ausnahme de Absatz 4 hebt zum Einen die starre Besteuerung von Energieerzeugnissen unabhängig von Ihrem Beitrag zu klimarelevanten Emissionen auf. Damit wird Raum geschaffen, um eine am CO₂-Gehalt der Energieerzeugnisse ausgerichtete Besteuerung einzuführen. Zum Anderen werden Ausnahmen aufgehoben, wo dies europarechtlich zulässig ist, um eine möglichst breite Anwendung einer Besteuerung des CO₂-Gehalts von Energieerzeugnissen zu bewirken. Zudem wird auf die Kraftstoffe Benzin und Diesel ein Infrastrukturkostenaufschlag von 42 Cent pro Liter erhoben.

Abs. 1

Der neue Absatz 1 regelt die neue Bemessungsgrundlage für die Besteuerung von Energieträgern. Die neue Grundlage ist dabei ein CO₂-Preis. Dieser errechnet sich aus dem CO₂-Gehalt eines Energieträgers multipliziert mit den Grenzkosten die angenommen werden, um Umstellungen auf klimaneutrale Produktionen und Dienstleistungen in den von der Energiesteuer unmittelbar und mittelbar betroffenen Unternehmen anzureizen.

Der Kohlenstoffgehalt eines Energieträgers ergibt sich dabei aus der Multiplikation des Heizwertes, des Kohlenstoffanteils und der Dichte. Dies entspricht auch der Methode die dem Brennstoffemissionshandelsgesetz mit der Verordnung über die Emissionsberichterstattung nach dem Brennstoffemissionshand-

delsgesetz für die Jahre 2021 und 2022 (EBeV 2022) zu Grunde gelegt wurde (vgl. Anlage 1 Teil 2 EBeV 2022). Die fossile Kohlenstoffmenge, die ein Kraft- oder Brennstoff beinhaltet, kann über die Multiplikation seines Heizwerts mit einem heizwertbezogenen Faktor für den Kohlenstoffanteil bestimmt werden. Um unterschiedliche Brenn- und Kraftstoffe miteinander vergleichen zu können, wird zudem bei energie- und volumenbezogenen Brenn- und Kraftstoffen mittels der Dichte ein Massebezug hergestellt.

Diese Bemessungsgrundlage kann jedoch nur für die Brennstoffe angewendet werden, die in Art. 2 Abs. 1, 2 der Richtlinie 2003/96/EG genannt werden. Denn Art. 2 Abs. 3 UAbs. 1 2003/96/EG sowie dessen nähere Auslegung in EuGH, Urt. v. 3.4.2014 – verb. Rs. C 43/13 und C 44/13, Hauptzollamt Köln gegen Kronos Titan GmbH (C-43/13) und Hauptzollamt Krefeld gegen Rhein-Ruhr Beschichtungs-Service GmbH (C-44/13) fordern die Anwendung von Steuersätzen für die in Art. 2 Abs. 1, 2 der Richtlinie 2003/96/EG genannten Brennstoffe auf solche Brennstoffe, die nicht in Art. 2 Abs. 1, 2 2003/96/EG genannt werden. Solange die Richtlinie 2003/96/EG in dieser Hinsicht also nicht abgeändert wird, besteht keine Möglichkeit Steuersätze mit Blick auf Brennstoffe, die nicht in Art. 2 Abs. 1, 2 2003/96/EG genannt sind, individuell anhand des CO₂-Gehaltes der Brennstoffe zu bemessen. Aus diesem Grunde bleibt auch § 2 Abs. 4 EnergieStG unverändert.

Abs. 2

Absatz 2 definiert die Grenzkosten die angenommen werden, um Umstellungen auf klimaneutrale Produktionen und Dienstleistungen in den von der Energiesteuer unmittelbar und mittelbar betroffenen Unternehmen anzureizen. Da die Grenzkosten in den unterschiedlichen unternehmerischen Bereichen unterschiedlich hoch sind, steigen die definierten Kosten jährlich linear an. Dabei beginnen sie im Jahr 2022 mit 80 EUR und enden im Jahr 2035 bei 200 EUR.

Abs. 3

Der neue Inhalt des Absatz 3 entspricht dem vorherigen § 2 Abs. 3 S. 2 HS. 1 EnergieStG unter Beachtung der teilweisen Abschaffung der Steuerbefreiung nach § 27 EnergieStG und der vollständigen Abschaffung des § 44 EnergieStG.

Abs. 4a

Der neue Inhalt des Absatz 4a entspricht nach seinem Sinngehalt dem vorherigen § 4a EnergieStG. Dort wo eine sinnvolle Zuordnung nach der Beschaffenheit zu Energieerzeugnissen nach § 4 Abs. 1 S. 3 nicht möglich ist, sind andere Steuersätze möglich, um einer umfassenden Besteuerung von Energieerzeugnissen nach dem Sinngehalt des Art. 2 Abs. 3 der Richtlinie 2003/96/EG nachzukommen. Im Rahmen dessen ist zumindest hier der Steuersatz für das jeweilige Energieerzeugnis nach der Formel gem. des neuen § 1 Abs. 1 S. 1 am CO₂-Gehalt auszurichten.

Abs. 5

Der neue Inhalt des Absatz 5 stellt sicher, dass der über die Energiesteuer erzielte Mindeststeuersatz als CO₂-Mindestpreis fungiert. Liegen die Zertifikatspreise für ein Energieerzeugnis im BEHG höher als die für dasselbe Energieerzeugnis zu zahlende Energiesteuer, so greift die Fiktion, dass die Energiesteuer in Höhe des für das Energieerzeugnis gezahlten Zertifikatspreises nicht entstanden ist. Liegen der für das Energieerzeugnis gezahlte Zertifikatspreis unter dem für dasselbe Energieerzeugnis zu zahlenden Energiesteuerbetrag, so gilt die Fiktion, dass die Energiesteuer in Höhe des gezahlten Zertifikatspreises als nicht entstanden gilt. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass mindestens immer der CO₂-Mindestpreis nach der Energiesteuer gezahlt wird. Das konkrete Verfahren wird in einer Rechtsverordnung der Bundesregierung geregelt.

Abs. 6

Der neue Inhalt des Absatz 6 regelt spiegelbildlich zu Absatz 5, dass die Energiesteuer auch als CO₂-Mindestpreis im Rahmen des EU-Emissionshandels gilt. Soweit ein nach dem Energiesteuergesetz Steuerpflichtiger selbst nach dem EU-Emissionshandel zertifikatspflichtig ist, oder die Energieerzeugnisse an ein im EU-Emissionshandel zertifikatspflichtiges Unternehmen weiterverkauft entfällt die Energiesteuer nur insoweit wie im EU-Emissionshandel über die Zertifikatspreise auch der CO₂-Mindestpreis nach der Energiesteuer eingehalten wird.

§ 2 EnergieStG

soweit eine gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie erfolgt

Die Streichung des bisherigen Inhalts des § 2 EnergieStG mit Ausnahme de Absatz 4 hebt zum Einen die starre Besteuerung von Energieerzeugnissen unabhängig von Ihrem Beitrag zu klimarelevanten Emissionen auf. Damit wird Raum geschaffen, um eine am CO₂-Gehalt der Energieerzeugnisse ausgerichtete Besteuerung einzuführen. Zum Anderen werden Ausnahmen aufgehoben, um eine möglichst breite Anwendung einer Besteuerung des CO₂-Gehalts von Energieerzeugnissen zu bewirken. Im Falle der Kraftstoffe Benzin und Diesel wird zudem ein Infrastrukturaufschlag von 42 Cent pro Liter erhoben.

Abs. 1

Absatz 1 regelt die neue Bemessungsgrundlage für die Besteuerung von Energieträgern. Die neue Grundlage ist dabei ein CO₂-Preis. Dieser errechnet sich aus dem CO₂-Gehalt eines Energieträgers multipliziert mit den Grenzkosten die angenommen werden, um Umstellungen auf klimaneutrale Produktionen und Dienstleistungen in den von der Energiesteuer unmittelbar und mittelbar betroffenen Unternehmen anzureizen.

Der Kohlenstoffgehalt eines Energieträgers ergibt sich dabei aus der Multiplikation des Heizwertes, des Kohlenstoffanteils und der Dichte. Dies entspricht auch der Methode die dem Brennstoffemissionshandelsgesetz mit der Verordnung über die Emissionsberichterstattung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz für die Jahre 2021 und 2022 (EBeV 2022) zu Grunde gelegt wurde (vgl. Anlage 1 Teil 2 EBeV 2022). Die fossile Kohlenstoffmenge, die ein Kraft- oder Brennstoff beinhaltet, kann über die Multiplikation seines Heizwertes mit einem heizwertbezogenen Faktor für den Kohlenstoffanteil bestimmt werden. Um unterschiedliche Brenn- und Kraftstoffe miteinander vergleichen zu können, wird zudem bei energie- und volumenbezogenen Brenn- und Kraftstoffen mittels der Dichte ein Massebezug hergestellt.

Die Bundesregierung hat bereits die EBeV 2022 erlassen. In Anlage 1 EBeV 2022 befindet sich bereits eine Listung von Brennstoffen mit samt des Kohlenstoffanteils, der Dichte und des Heizwertes. An diese kann damit angeknüpft werden. Diese Auflistung ist gegebenenfalls weiter zu ergänzen. Für Brennstoffe, für die in der Tabelle keine Werte enthalten sind, ist dann eine individuelle Bemessung durch die zuständige Behörde und gegebenenfalls eine Schätzung vorzunehmen. Sollte es zu einer individuellen Feststellung durch die zuständige Behörde kommen, sollte die Bundesregierung dies zum Anlass nehmen die Auflistung zu ergänzen

Abs. 2

Absatz 2 definiert die Grenzkosten die angenommen werden, um Umstellungen auf klimaneutrale Produktionen und Dienstleistungen in den von der Energiesteuer unmittelbar und mittelbar betroffenen Unternehmen anzureizen. Da die Grenzkosten in den unterschiedlichen unternehmerischen Bereichen unterschiedlich hoch sind, steigen die definierten Kosten jährlich linear an. Dabei beginnen sie im Jahr 2022 mit 80 EUR und enden im Jahr 2035 bei 200 EUR.

Abs. 3

Der neue Absatz 3 entspricht dem vorherigen § 2 Abs. 3 S. 2 HS. 1 EnergieStG unter Beachtung der teilweisen Abschaffung der Steuerbefreiung nach §§ 26, 27 und 44 EnergieStG.

Abs. 5

Der neue Inhalt des Absatz 5 stellt sicher, dass der über die Energiesteuer erzielte Mindeststeuersatz als CO₂-Mindestpreis fungiert. Liegen die Zertifikatspreise für ein Energieerzeugnis im BEHG höher als die für dasselbe Energieerzeugnis zu zahlende Energiesteuer, so greift die Fiktion, dass die Energiesteuer in Höhe des für das Energieerzeugnis gezahlten Zertifikatspreises nicht entstanden ist. Liegen der für das Energieerzeugnis gezahlte Zertifikatspreis unter dem für dasselbe Energieerzeugnis zu zahlenden Energiesteuerbetrag, so gilt die Fiktion, dass die Energiesteuer in Höhe des gezahlten Zertifikatspreises als nicht entstanden gilt. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass mindestens immer der CO₂-Mindestpreis nach der Energiesteuer gezahlt wird. Das konkrete Verfahren wird in einer Rechtsverordnung der Bundesregierung geregelt.

Abs. 6

Der neue Inhalt des Absatz 6 regelt spiegelbildlich zu Absatz 5, dass die Energiesteuer auch als CO₂-Mindestpreis im Rahmen des EU-Emissionshandels gilt. Soweit ein nach dem Energiesteuergesetz Steuerpflichtiger selbst nach dem EU-Emissionshandel zertifikatspflichtig ist, oder die Energieerzeugnisse an

ein im EU-Emissionshandel zertifizierungspflichtiges Unternehmen weiterverkauft entfällt die Energiesteuer nur insoweit wie im EU-Emissionshandel über die Zertifikatspreise auch der CO₂-Mindestpreis nach der Energiesteuer eingehalten wird.

§ 3 EnergieStG

§ 3 enthält eine Grundlage für die Definition verschiedener Voraussetzungen für Steuerbefreiungen oder -erleichterungen. Im Zuge einer umfassenden Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse ist dies nicht mehr notwendig.

§ 3a EnergieStG

§ 3a enthält eine Grundlage für die Definition verschiedener Voraussetzungen für Steuerbefreiungen oder -erleichterungen. Im Zuge einer umfassenden Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse ist dies nicht mehr notwendig.

§ 3b EnergieStG

soweit *keine* gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie erfolgt

Die Abänderung des § 3b EnergieStG ist eine Folge der Aufhebung der §§ 3, 3a, 28, 53a, 54, 55, 56 und 57 EnergieStG.

§ 3b EnergieStG

soweit eine gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie *erfolgt*

Die Streichung des § 3b EnergieStG ist eine Folge der Aufhebung der §§ 3, 3a, 28, 47a, 53a, 54, 55, 56 und 57 EnergieStG.

§ 8 Abs. 1a EnergieStG

Die neue Ausrichtung der Energiesteuer, soll sicherstellen, dass emissionsrelevante Energieerzeugnisse besteuert werden, wenn Grund zu der Annahme besteht, dass ihr Inverkehrbringen zwangsläufig Emissionen verursachen wird. Die in § 8 Abs. 1 a) EnergieStG normierte Ausnahme von der Steuerentstehung bei vollständiger Zerstörung oder unwiederbringlichen Verlustes des Energieerzeugnisses im Zuge unvorhersehbarer Ereignisse oder höherer Gewalt stellt grundsätzlich sicher, dass eine Steuer, dann nicht entsteht, wenn die Energieerzeugnisse nicht mehr verwendet werden können. Im Zuge einer breiten Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse ist dies jedoch dann nicht mehr tragfähig, wenn bei der Zerstörung oder des unwiederbringlichen Verlustes dennoch Emissionen frei wurden oder dies nicht auszuschließen ist.

§ 25 Abs. 3 EnergieStG

Einer möglichst breiten Besteuerung von emissionsrelevanten Energieerzeugnissen steht eine Ausnahme von der Besteuerung dann entgegen, wenn bei der Verwendung eines Energieerzeugnisses Emissionen frei werden.

§ 26 EnergieStG

Einer möglichst umfassenden Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse stehen Steuerbefreiungen entgegen.

§ 27 EnergieStG

soweit *keine* gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie erfolgt

Abs. 1 Nr. 1

Nach Art. 14 Abs. 1 buchst. c) der Richtlinie 2003/96/EG gilt die Steuerbefreiung für Schiffsverkehr in den Meeresgewässern der Gemeinschaft. Demnach ist es möglich die Steuerbefreiung auf den Schiffsverkehr in

den Meeresgewässern der Europäischen Union zu begrenzen (vgl. Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2003/96/EG). Dies ist Folge eines möglichst umfassenden Ansatzes zur Besteuerung von emissionsrelevanten Energieerzeugnissen. Eine weitergehende Abschaffung der Steuerbefreiungen für den Schiffsverkehr ist grundsätzlich erst nach einer Abschaffung respektive der Abänderung des Art. 14 Abs. 1 buchst. c) der Richtlinie 2003/96/EG möglich.

Abs. 1 Nr. 2 und 3

Die in den Nummern 2 und 3 des § 27 Abs. 1 EnergieStG genannten Ausnahmen sind europarechtlich nicht zwingend und können deshalb im Zuge eines umfassenden Ansatzes zur Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse abgeschafft werden.

Abs. 2

Gemäß Art. 14 Abs. 1 buchst. b) UAbs. 2 der Richtlinie 2003/96/EG kann die Steuerbefreiung auf Flugturbinenkraftstoff (KN-Code 2710 19 21) beschränkt werden. Solange keine umfassende Reform der Richtlinie 2003/96/EG stattfindet, sollten zumindest die Ausnahmetatbestände mit Blick auf eine Steuerbefreiung so eng wie möglich gefasst werden. Nur so kann ein umfassender Ansatz zur Besteuerung emissionsintensiver Energieerzeugnisse umgesetzt werden.

Abs. 2 Nr. 1

Nach Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2003/96/EG kann die Steuerbefreiung für die Luftfahrt auf die innergemeinschaftliche Luftfahrt beschränkt werden. In der Folge gilt die Steuerbefreiung nur noch für Flüge, die einen innergemeinschaftlichen Bezug aufweisen. Innerdeutsche Flüge oder Flüge mit einem internationalen Bezug, der über einen innergemeinschaftlichen Bezug hinausgeht sind damit nicht mehr von der Steuerbefreiung umfasst. Dies dient einem umfassenden Ansatz zur Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse.

Abs. 2 Nr. 2 und 3

Die in den Nummern 2 und 3 des § 27 Abs. 2 EnergieStG genannten Ausnahmen sind europarechtlich nicht zwingend und können deshalb im Zuge eines umfassenden Ansatzes zur Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse abgeschafft werden.

Abs. 3

Die in § 27 Abs. 3 EnergieStG genannte Ausnahme ist europarechtlich nicht zwingend und kann deshalb im Zuge eines umfassenden Ansatzes zur Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse abgeschafft werden.

§ 27 EnergieStG

soweit eine gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie erfolgt

Im Zuge eines umfassenden Ansatzes zur Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse sind Ausnahmen nicht mehr zu rechtfertigen. Dies gilt umso mehr für den emissionsintensiven Luft- und Schiffsverkehr.

§ 28 EnergieStG

Im Zuge eines umfassenden Ansatzes zur Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse sind Ausnahmen nicht mehr zu rechtfertigen.

§ 30 EnergieStG

Im Zuge eines umfassenden Ansatzes zur Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse ist eine Ausnahme von der Steuerentstehung dann nicht hinnehmbar, wenn durch das Energieerzeugnis dennoch Treibhausgasemissionen freigesetzt werden oder dies jedenfalls nicht ausgeschlossen werden kann.

§ 37 EnergieStG

soweit keine gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie erfolgt

Abs. 2 Satz 1 Nr. 1

Die in § 37 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 EnergieStG genannte Ausnahme ist europarechtlich nicht zwingend. Eine Ausnahme von der Steuerentstehung kann bei einem umfassenden Ansatz der Besteuerung von emissionsrelevanten Energieerzeugnissen nur dann greifen, wenn bei der ausgenommenen Verwendung keine Treibhausgase entstehen.

Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 und 4

Die in § 37 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 EnergieStG genannte Ausnahme ist europarechtlich nicht zwingend. Im Zuge eines umfassenden Ansatzes zur Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse muss sie entfallen.

Die Streichung des § 37 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 EnergieStG ist eine Folge der Aufhebung des § 51 EnergieStG.

Abs. 2 Satz 1 Nr. 2

Die Ergänzung dient der Klarstellung, dass die Ausnahme im Sinne des Art. 21 Abs. 3 S. 1 der Richtlinie 2003/96/EG nur dann gilt, wenn das Energieerzeugnis in Form von Kohle innerhalb des Betriebsgeländes hergestellt wurde.

Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 n.F.

Im Zuge des umfassenden Ansatzes der Besteuerung von emissionsrelevanten Energieerzeugnisse muss sichergestellt werden, dass eine Steuerentstehung zu Zwecken der Untersuchungen, Prüfungen sowie der Steuer- oder Gewerbeaufsicht nur dann ausgeschlossen ist, wenn hierbei keine Treibhausgasemissionen frei werden.

Abs. 3 Satz 4

Aufgrund des umfassenden Ansatzes der Besteuerung von emissionsrelevanten Energieerzeugnisse muss sichergestellt werden, dass auch bei einem Untergang des Energieerzeugnisses eine Steuerentstehung nur dann ausgeschlossen ist, wenn hierbei keine Treibhausgase frei geworden sind.

§ 37 EnergieStG

soweit eine gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie erfolgt

Im Zuge eines umfassenden Ansatzes zur Besteuerung von emissionsrelevanten Energieerzeugnissen sind weitgehende Ausnahmen insbesondere für Kohle nicht mehr zu rechtfertigen.

§ 44 EnergieStG

Im Zuge eines umfassenden Ansatzes zur Besteuerung von emissionsrelevanten Energieerzeugnissen sind weitgehende Ausnahmen nicht mehr zu rechtfertigen.

§ 47a Abs. 1 EnergieStG

soweit keine gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie erfolgt

Die Änderung des § 47a EnergieStG ist eine Folge der Aufhebung des § 44 EnergieStG.

§ 47a EnergieStG

soweit eine gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie erfolgt

Die Aufhebung des § 47a EnergieStG ist eine Folge der Aufhebung der §§ 26, 37 und 44 EnergieStG.

§ 48 EnergieStG

Ein umfassender Ansatz, nach welchem emissionsrelevante Energieerzeugnisse besteuert werden sollen, kann keine Ausnahme zulassen, die eine emissionsrelevante Verwendung von Energieerzeugnissen von der Besteuerung ausnimmt.

§ 49 EnergieStG

Ein umfassender Ansatz, nach welchem emissionsrelevante Energieerzeugnisse besteuert werden sollen, kann keine Ausnahme zulassen, die eine emissionsrelevante Verwendung von Energieerzeugnissen von der Besteuerung ausnimmt.

§ 51 EnergieStG

Bei einem umfassenden Ansatz der Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse sind weitestgehende Ausnahmen nicht mehr zu rechtfertigen.

§ 52 EnergieStG

soweit *keine* gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie erfolgt

Die Änderung des § 52 EnergieStG ist eine Folge der Änderung des § 27 EnergieStG.

§ 52 EnergieStG

soweit eine gleichzeitige Änderung Energiesteuerrichtlinie *erfolgt*

Die Aufhebung des § 52 EnergieStG ist eine Folge der Aufhebung des § 27 EnergieStG.

§ 53 EnergieStG

In dem auch die Stromerzeugung bei der Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse beachtet wird, werden die Stromkosten faktisch anhand ihres Emissionsbeitrags berechnet. Im Gegenzug wird dafür an anderer Stelle die Stromsteuer auf nahe Null reduziert, indem sie auf den europarechtlich zulässigen Mindestbetrag reduziert wird.

§§ 53a–55 EnergieStG

Bei dem Ansatz einer breiten Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse sind Ausnahmen von der Besteuerung nicht mehr zu rechtfertigen.

§ 56 EnergieStG

Bei dem Ansatz einer breiten Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse sind Ausnahmen von der Besteuerung nicht mehr zu rechtfertigen. Gerade staatliche Institutionen müssen ihrer Verantwortung mit Blick auf emissionsrelevantes Verhalten gerecht werden. Zwar ist auch denkbar, dass staatliche Stellen aufgrund seines direkten Einflusses auf den öffentlichen Personennahverkehr dort ohnehin im Wege des Ordnungsrechts klimaneutrale Fortbewegungsmittel zur Verfügung stellen werden. Jedoch wird eine erhöhte Besteuerung der emissionsrelevanten Energieerzeugnissen dem auch nicht entgegenstehen. Aus einer zusätzlichen Besteuerung als weiteres dezentrales Druckmittel zum Umstieg auf klimaneutrale Fortbewegungsmittel ergeben sich insoweit keine Nachteile.

§ 57 EnergieStG

Bei dem Ansatz einer breiten Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse sind Ausnahmen von der Besteuerung nicht mehr zu rechtfertigen.

§ 59 EnergieStG

soweit eine Abänderung von Art. 12 Abs. 1 Buchst. a) der RICHTLINIE 2008/118/EG erfolgt

Bei dem Ansatz einer breiten Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse sind Ausnahmen von der Besteuerung nicht mehr zu rechtfertigen. Insbesondere auch staatliche Vertreter:innen anderer Länder sind zur Vermeidung emissionsrelevanten Verhaltens aus Respekt vor der örtlichen Umwelt und dem globalen Klima angehalten.

Art. 12 RL 2008/118/EG

Bei dem Ansatz einer breiten Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse sind Ausnahmen von der Besteuerung nicht mehr zu rechtfertigen. Insbesondere auch staatliche Vertreter:innen anderer Länder sind zur Vermeidung emissionsrelevanten Verhaltens aus Respekt vor der örtlichen Umwelt und dem globalen Klima angehalten.

Energiesteuerverordnung

Die aufgehobenen Paragraphen des Energiesteuergesetzes müssen dann auch – soweit auf sie Bezug genommen wird – in der Energiesteuerverordnung sowie anderen Gesetzen und Verordnungen die auf das Energiesteuergesetz Bezug nehmen entfernt werden.

Art. 2 RL 2003/96/EG

Die jetzige Regelung in Art. 2 Abs. 3 der Richtlinie 2003/96/EG verhindert gegenwärtig, dass alle Energieerzeugnisse konsequent anhand ihres Emissionsgehaltes besteuert werden können. Denn Energieerzeugnisse, die in der Richtlinie nicht geregelt sind werden anhand desselben Steuersatzes besteuert der für das Energieerzeugnis gilt, dass der jeweiligen Verwendung der nicht geregelten Energieerzeugnisses am nächsten kommt.

Außerdem verhindert Art. 2 Abs. 3 S. 3 der Richtlinie 2003/96/EG in der gegenwärtigen Ausgestaltung die Besteuerung von Torf und damit die konsequente Besteuerung aller Energieerzeugnisse.

Art. 7 RL 2003/96/EG

Abs. 1 bis 3 a.F.

Die bestehenden Regelungen zu Mindeststeuersätzen richten sich gegenwärtig, nicht am CO₂-Gehalt der Energieerzeugnisse aus. Durch eine konsequente Ausrichtung der Mindeststeuersätze anhand des CO₂-Gehaltes wird jedoch ein faktischer CO₂-Mindestpreis über die Energiesteuern in den jeweiligen Mitgliedsstaaten eingerichtet. Dieser CO₂-Mindestpreis wirkt sowohl im ETS als auch Nicht-ETS-Bereich und gibt damit einen verlässlichen Preispfad vor, der die Umstellung auf klimaneutrale Produktionen und Dienstleistungen anreizt.

Abs. 1 n.F.

Der Mindeststeuersatz wird anhand einer Multiplikation des CO₂-Gehaltes des Energieträgers, welcher sich aus dem Heizwert und dem Kohlenstoffgehalt des Energieerzeugnisses ergibt, mit einem Mindestpreis pro Tonne CO₂-Äquivalent ermittelt. Der Bezug zur Dichte des Energieerzeugnisses ermöglicht einen Vergleich zwischen den Energieerzeugnissen. Die Werte je Energieerzeugnis ergeben sich aus Anlage I der Richtlinie. Die Kommission wird ermächtigt diese Liste zu ergänzen.

Elektrischer Strom ist von dieser Bemessung des Mindeststeuersatzes ausgeschlossen, da eine entsprechende Bemessung des Kohlenstoffgehaltes nicht möglich ist. Eine Messung des indirekten Kohlenstoffgehaltes mit Blick auf die Herstellungsbedingungen des elektrischen Stroms wäre zwar möglich, erscheint aber als zu aufwendig. Vielmehr gilt für elektrischen Strom weiterhin Art. 10 der Richtlinie 2003/96/EG.

Abs. 2

Der Mindestpreis je Tonne CO₂-Äquivalent orientiert sich an den jeweiligen Grenzkosten zum Umstieg auf klimaneutrale Produktionen und Dienstleistungen. Da die Grenzkosten in den verschiedenen betroffenen Gebieten jedoch unterschiedlich hoch sind, steigt der Mindestpreis linear an. Er beginnt bei 80 EUR / Tonne CO₂-Äquivalent im Jahr 2022 und endet mit 200 EUR / Tonne CO₂-Äquivalent im Jahr 2035.

Abs. 3 n.F.

Da die Neuausrichtung der Mindestpreise zu möglichen Preissteigerungen in den jeweiligen Mitgliedsstaaten führen kann sind die Mitgliedsstaaten dazu verpflichtet die jeweils erzielten Mehreinnahmen zum Ausgleich möglicher sozialer und wirtschaftlicher Verwerfungen zu verwenden.

Abs. 3a

Mit der Neuregelung wird sichergestellt, dass die erhöhten Mindeststeuersätze für Energieerzeugnisse als

faktischer CO₂-Mindestpreis fungieren. Ist ein Unternehmen für die Verwendung von Energieerzeugnissen sowohl aufgrund dieser Richtlinie im jeweiligen Mitgliedsstaat steuerpflichtig, als auch aufgrund der damit verursachten Emissionen nach dem EU-Emissionshandel zertifikatspflichtig. Oder liefert ein steuerpflichtiges Unternehmen die Energieerzeugnisse an ein nach dem EU-Emissionshandel zertifikatspflichtiges Unternehmen, kann es zu einer Doppelbelastung kommen. Diese gilt es auszuschließen. Insoweit werden die Steuern die für ein Energieerzeugnis im jeweiligen Mitgliedsstaat aufgrund dieser Richtlinie zu zahlen sind um den gleichzeitig gezahlten Zertifikatspreis im EU-Emissionshandel reduziert, wenn der Zertifikatspreis unter dem nach den jeweiligen Steuern des Mitgliedsstaates zu zahlenden Betrages liegt. Liegt der Zertifikatspreis über dem aufgrund der Steuern des Mitgliedsstaates zu zahlenden Betrages, so gilt die Steuer als in vollem Umfang nicht entstanden. Auf diese Weise wird garantiert, dass stets zumindest der CO₂-Mindestpreis nach dieser Richtlinie zu zahlen ist.

Art. 8 RL 2003/96/EG

Mit der Neuregelung der Mindeststeuersätze für Energieerzeugnisse in Art. 7 werden die alten Regelungen zu Mindeststeuersätzen obsolet.

Art. 14 RL 2003/96/EG

Bei einem umfassenden Ansatz zur Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse sind weitgehende Aunsahmetatbestände nicht mehr hinnehmbar. Dies dient gerade für emissionsintensive Stromproduktion, Schiff- und Luftfahrt.

Art. 15, 16, 17 Abs. 1, 21 Abs. 3 RL 2003/96/EG

Bei einem umfassenden Ansatz zur Besteuerung emissionsrelevanter Energieerzeugnisse sind weitgehende Aunsahmetatbestände nicht mehr hinnehmbar.

4. Ausweitung des sachlichen Anwendungsbereichs

Unter den Emissionshandel fällt in den Jahren 2021 und 2022 nur das Inverkehrbringen sog. Hauptbrennstoffe wie Benzin, Diesel, Flüssiggas, Erdgas, Heizöl, etc. (vgl. Anlage 2 zum BEHG). Ab 2022 sollen weitere Brennstoffe, insbesondere Stein- und Braunkohle, einbezogen werden (vgl. Anlage 1 zum BEHG). Die Verbrennung von Holz wurde in Anlage 1 explizit ausgenommen. Unklarheit herrscht derzeit über den Einbezug der Abfallwirtschaft in den nationalen Zertifikathandel, weil das BEHG zwar in § 2 BEHG an das Energiesteuergesetz anknüpft und in der dazugehörigen Energiesteuer-Durchführungsverordnung Ausnahmen für die thermische Abfallbehandlung vorgesehen sind; eine explizite Bereichsausnahme für die Verbrennung von gefährlichen Abfällen und Siedlungsabfällen, wie sie im TEHG vorgesehen ist, jedoch fehlt.⁷⁰

Notwendige Änderungen

- **Abfallwirtschaft**

In Anlage 1 muss klargestellt werden, dass auch die Verbrennung von Siedlungsabfällen und gefährlichen Abfällen erfasst ist. Gegen eine Einbeziehung der Abfallwirtschaft wird argumentiert, dass

1. einer Bepreisung aufgrund der Entsorgungsverpflichtung für nicht recyclebare Stoffe kaum mit einer Verhaltensänderung begegnet werden könne;⁷¹
2. die Berechnung des CO₂-Gehalts der Abfälle komplex sei, sodass nur mit Pauschalbeträgen gearbeitet werden könne;⁷² und
3. eine CO₂-Bepreisung enorme Kosten bei den betroffenen Unternehmen verursachen würde,⁷³ die wiederum Anreize für Verlagerung des Abfalls ins Ausland, illegale Müllentsorgungen und bei einer Weitergabe der Kosten an die Abfallverursacher:innen auch zu gezielt falscher Abfallentsorgung durch die Abfallverursacher:innen führen könne.⁷⁴

Dem kann jedoch entgegengesetzt werden, dass

1. Abfallentsorger:innen der Bepreisung durch eine Verhaltensänderung zwar nicht entgegen, jedoch die Preise an die Abfallverursacher:innen weitergeben können. Diese haben noch vielseitige Möglichkeiten bei der Abfallvermeidung und der Etablierung einer weitergehenden Kreislaufwirtschaft.⁷⁵
2. auch durch einen Pauschalbetrag Anreize dafür gesetzt werden, Abfälle zu vermeiden oder Stoffe der Kreislaufwirtschaft zuzuführen,

⁷⁰ Vgl. dazu BBH, „Der Klimaschutz durch das BEHG und die Kreislaufwirtschaft: mit oder ohne Zertifikat?“ (25.06.2020), <https://www.bbh-blog.de/alle-themen/energie/der-klimaschutz-durch-das-behg-und-die-kreislaufwirtschaft-mit-oder-ohne-zertifikat/> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

⁷¹ Exemplarisch ITAD (2020), Lenkungswirkung von CO₂-Zertifikaten in der Kreislaufwirtschaft, S. 1.

⁷² Beispielhaft B.KWK und AGFW, Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesumweltministeriums der BEHG-Durchführungsverordnungen, https://www.bkww.de/aktuelles/2020-08-13/bkww_agfw_stellungnahme_behg/ (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

⁷³ Diesbezüglich gibt es jedoch große Differenzen im Hinblick auf die vom BMU und der Industrie errechneten Zahlen, vgl. NABU (2020), CO₂-Preis für die Verbrennung von Abfällen ist notwendig und wirksam, S. 1.

⁷⁴ Exemplarisch ITAD (2020), Lenkungswirkung von CO₂-Zertifikaten in der Kreislaufwirtschaft, S. 2.

⁷⁵ vgl. NABU (2020), CO₂-Preis für die Verbrennung von Abfällen ist notwendig und wirksam, S. 2.

3. die enorme Kostenbelastung und die etwaigen Handlungsmöglichkeiten der Unternehmen ohne hinreichende Beweisgrundlage bloße Vermutungen sind⁷⁶ und zudem
4. Möglichkeiten des finanziellen Ausgleiches besonders betroffener Unternehmen bestehen (vgl. dazu **Abschnitt VIII. Grenzausgleich/Wettbewerbsfähigkeit**). Demnach ist klarzustellen, dass auch die Abfallwirtschaft vom nationalen Zertifikathandel erfasst ist. Ergänzend ist auch i. R. d. Energiesteuer klarzustellen, dass Siedlungsabfälle und Klärschlamm als Brennstoffe zu klassifizieren sind.

- **Holz**

Eine Bereichsausnahme besteht auch für Holz (u. a. Brennholz, auch in Form von Pellets) und Holzkohle.⁷⁷ Sie ist deshalb ungerechtfertigt, weil bei der Holzverbrennung nicht nur gesundheitsgefährdenden Luftschadstoffe, sondern auch klimaschädliches Methan und Lachgas entstehen.⁷⁸ Bzgl. der Klimabilanz gilt es zu bedenken, dass eine Verringerung des Baumbestandes auch eine Abnahme des Kohlenstoffspeichers zur Folge hat, sofern für den Ort der Holzernte nicht eine vollständige Regeneration des Kohlenstoffbestandes vorgesehen ist.⁷⁹ Zudem steht eine Holzernte zur Nutzung als Brennstoff in Konkurrenz mit der Verwendung als Kohlenstoffspeicher und dem Ökosystem Wald als solchem (vgl. dazu **Kapitel Landwirtschaft Abschnitt III. 2.**).⁸⁰ Aus diesen Gründen ist das Potenzial für eine treibhausgasneutrale Holzverbrennung äußerst begrenzt – dies sollte auch i. R. d. BEHG sowie aus Kohärenzgründen der Energiesteuer zum Ausdruck kommen. Ausgenommen werden sollten allerdings kleine Befeuerungsanlagen, um Holzöfen, die in Häusern oder Wohnungen privat genutzt werden, auszuschließen (Zu einer weitergehenden ordnungsrechtlichen Regulierung an dieser Stelle vgl. das **Kapitel Gebäude & Wärme Abschnitt II. 2. D**).

- **Schiffsverkehr**

Solange keine wirtschaftliche Belastung für das in der Schifffahrt genutzte Dieselöl durch einen separaten Zertifikathandel⁸¹ oder eine nationale Besteuerung in Form einer Reform der Energiesteuerrichtlinie⁸² besteht, muss für eine Abdeckung im Rahmen des BEHG und aus Konsistenzgründen auch der Energiesteuerrichtlinie gesorgt werden. Aufgrund der Beschränkungen der Energiesteuerrichtlinie ist dies – abseits bilateraler Abkommen im

⁷⁶ Diesbezüglich gibt es jedoch große Differenzen im Hinblick auf die vom BMU und der Industrie errechneten Zahlen, vgl. NABU (2020), CO₂-Preis für die Verbrennung von Abfällen ist notwendig und wirksam, S. 1.

⁷⁷ Vgl. Waren der Positionen 4401 und 4402 der Kombinierten Nomenklatur, dazu zählen: „Brennholz in Form von Rundlingen, Scheiten, Zweigen, Reisigbündeln oder ähnliche Formen; Holz in Form von Plättchen oder Schnitzeln; Sägespäne, Holzabfälle und Holzausschuss, auch zu Pellets, Briketts, Scheiten oder ähnliche Formen zusammengepresst“ und „Holzkohle, einschl. Kohle aus Schalen oder Nüssen, auch zusammengepresst (ausgenommen Holzkohle als Arzneiware, mit Weihrauch gemischte Holzkohle, aktivierte Holzkohle und Zeichenkohle).“

⁷⁸ UBA, „Heizen mit Holz“ (26.01.2020), <https://www.umweltbundesamt.de/themen/heizen-holz> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

⁷⁹ Ebenda.

⁸⁰ Dazu etwa im Ganzen Ibsch/Welle et. al., „Wie das Klimaschutznarrativ die Wälder bedroht“, in: oekom, Der Holzweg – Wald im Widerstreit der Interessen, 2020, S. 175 ff..

⁸¹ Vgl. dazu den **Abschnitt VII. zum getrennten Zertifikathandel für die Schifffahrt**.

⁸² Vgl. dazu den **Abschnitt VI. 3. zur Energiesteuerrichtlinie**. Alternativ ist auch hier an bilaterale Abkommen in einer Koalition der Willigen zu denken, vgl. dazu Edenhofer/Schmidt, Eckpunkte einer CO₂-Preisreform, S. 3 f..

Rahmen einer sog. Koalition der Willigen –⁸³ allerdings zunächst nur für die Binnenschiffahrt vorgesehen.⁸⁴

- **Synthetische Kraftstoffe**

Nicht-fossile Kraftstoffe, die Kohlenstoff nicht aus biologischen Quellen oder der Frischluft (über sog. Direct Air Capture; DAC) gewinnen, sind bei der Verbrennung nicht klimaneutral.⁸⁵ Zudem können Energiepflanzen in einer nachhaltigen Landwirtschaftspolitik keine Rolle spielen (vgl. dazu das **Kapitel Landwirtschaft Abschnitt IV. 1.**) und DAC kann nicht mit einem vertretbaren Energiebedarf betrieben werden.⁸⁶ Die Verbrennung von synthetischen Kraftstoffen muss daher genauso zertifikatspflichtig und von der Energiesteuer umfasst sein wie vergleichbare Kraftstoffe aus fossilen Quellen.

5. Ausweitung des räumlichen Anwendungsbereichs → **NORMIERT** 106

Mittelfristig sollte Deutschland anstreben, den nationalen Zertifikathandel in ein internationales System zu integrieren – vorzugsweise zunächst auf europäischer Ebene⁸⁷ oder alternativ durch bilaterale Abkommen in einer sog. Koalition der Willigen⁸⁸ mit einzelnen Staaten. Dies erscheint politisch durchaus möglich – zahlreiche europäische Staaten haben bereits eine Form der CO₂-Bepreisung implementiert.⁸⁹ Die Europäische Kommission treibt diese Debatte gegenwärtig zudem voran.⁹⁰ Durch die Einführung eines Mindestpreissystems auf nationaler Ebene wäre eine internationale Kopplung bereits vorbereitet.⁹¹ Ein erweiterter räumlicher Anwendungsbereich würde nicht nur den Klimaschutz in der Breite verstärken, sondern böte durch eine Harmonisierung des Rechts auch den Vorteil administrativer Synergien und Planungssicherheit für Unternehmen.⁹² Internationale Verhandlungen dürfen jedoch nicht zu einer Abschwächung des Klimaschutzes führen; insbesondere ein 1,5-Grad-konformer Reduktionspfad und damit das Ziel, bis 2035 alle Zertifikate aus dem Verkehr zu ziehen, dürfen dadurch nicht gefährdet werden. Dass Klimaschutzbemühungen in Deutschland zudem durch den Zugewinn von Zertifikatsmengen aus dem Ausland geschwächt werden, ist durch die Mindestbesteuerung über die Energiesteuer ausgeschlossen.⁹³ Um den administrativen Aufwand so gering wie möglich zu halten und die Kosteneffizienz eines Zertifikathandels in vollem Umfang zu nutzen, erscheint es auf den ersten Blick sinnvoll,

⁸³ Vgl. dazu Art. 14 Abs. 2 Richtlinie 2003/96/EG.

⁸⁴ Vgl. dazu Art. 14 Abs. 1 buchst. c Richtlinie 2003/96/EG.

⁸⁵ Etwa WWF (2018), Wie klimaneutral ist CO₂ als Rohstoff wirklich? – WWF Position zu Carbon Capture and Utilization (CCU), S. 13 f..

⁸⁶ Ebenda, S. 14.

⁸⁷ Die Diskussion über einen parallelen zum bisherigen EU-ETS bestehenden Emissionshandel für die Bereiche Wärme und Verkehr auf europäischer Ebene wird bereits durch die Europäische Kommission vorangetrieben, vgl. Europäische Kommission (2020), Zusammenfassender Bericht – Zur öffentlichen Konsultation bezüglich eines Updates des europäischen Emissionshandelssystems, S. 5.

⁸⁸ Dazu etwa Edenhofer/Schmidt, Eckpunkte einer CO₂-Preisreform, S. 3 f..

⁸⁹ UBA (2019), CO₂-Bepreisung in Deutschland, S. 19.

⁹⁰ Europäische Kommission (2020), Zusammenfassender Bericht – Zur öffentlichen Konsultation bezüglich eines Updates des europäischen Emissionshandelssystems, S. 5.

⁹¹ Edenhofer/Schmidt, Eckpunkte einer CO₂-Preisreform, S. 3 f..

⁹² Insbesondere die potenziellen Preisschwankungen würde nach dem hiesigen Vorschlag durch den steuerrechtlichen Mindestpreis abgewendet, vgl. zu diesem Problem etwa DIW (2019), CO₂-Bepreisung im Wärme- und Verkehrssektor: Diskussion von Wirkungen und alternativen Entlastungsoptionen, S. 114.

⁹³ Vgl. Abschnitt IV. 3. zur Energiesteuer.

mittelfristig ein einheitliches CO₂-Bepreisungssystem zu etablieren, dass – möglichst auf europäischer oder internationaler Ebene zwischen den für die Emissionen hauptverantwortlichen Industriestaaten – die Emissionen aller Sektoren umfasst.⁹⁴ Bei genauerem Hinsehen spricht jedoch die unterschiedliche Höhe der Vermeidungskosten in den einzelnen Sektoren entscheidend gegen diesen Ansatz.⁹⁵

Diese liegen für die beiden Sektoren Verkehr und Gebäude zu großen Teilen weit über den Kosten für Industrie und Energiewirtschaft.⁹⁶ Eine Integration des BEHG in den EU-ETS würde zwar voraussichtlich die Dekarbonisierung der Energiewirtschaft beschleunigen, sie würde aber zunächst kaum Emissionsminderungen in den Bereichen Verkehr und Gebäude bewirken.⁹⁷ Insbesondere vor dem weitgehenden Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 sind jedoch sofortige Maßnahmen in allen Sektoren notwendig. Ein Zuwarten auf die preislich effizientesten CO₂-Minderungen kann nicht mehr abgewartet werden. Aus diesem Grund sollten die Zertifikatshandelssysteme des BEHG und des EU-ETS getrennt bleiben. Langfristig sollte der BEHG in einen europäischen Zertifikatshandel für Wärme und Verkehr integriert werden. Um klarzustellen, dass der CO₂-Preis nicht das alleinige, sondern nur eines von vielen Mitteln zur Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 ist, muss hierbei geregelt werden, dass die Bereiche Wärme und Verkehr auch weiterhin von der EU-Klimaschutz-VO umfasst sind. Deutschland sollte die dahingehenden Tendenzen auf europäischer Ebene unterstützen.⁹⁸

⁹⁴ Etwa DICE Consult (2019), Emissionshandel – Eine effizientere Form der CO₂-Bepreisung, S. 13.

⁹⁵ In diese Richtung auch BMWi (2019), Energiepreise und effiziente Klimapolitik Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, S. 11.

⁹⁶ Exemplarisch DIW (2019), CO₂-Bepreisung im Wärme- und Verkehrssektor: Erweiterung des Emissionshandels löst aktuelles Klimaschutzproblem nicht, S. 6 m.w.N..

⁹⁷ Ebenda, S. 6 f.

⁹⁸ Europäische Kommission (2020), Zusammenfassender Bericht – Zur öffentlichen Konsultation bezüglich eines Updates des europäischen Emissionshandelssystems, S. 5.

**Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel
mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU)
2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve
für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der
Union und der Verordnung (EU) 2015/757**

**Art. 30a
Anwendungsbereich**

- (1)** ¹Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten für Emissionen, Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen, die Vergabe und Abgabe von Zertifikaten sowie die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung im Zusammenhang mit der in Anhang III genannten Tätigkeit. ²Dieses Kapitel gilt nicht für Emissionen, die unter die Kapitel II, IIa und III fallen.
- (2) Die Einführung des Emissionshandelssystems für Gebäude und den Straßenverkehr erfolgt unbeschadet der Fortgeltung der Verordnung VO 2018/842 für die unter dieses Kapitel fallenden Sektoren.**

Begründung

Art. 30a Abs. 2

Die Europäische Kommission hat mit ihrem am 14.07.2021 veröffentlichten Vorschlag für eine Anpassung der EU-EHS-Richtlinie (Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung (EU) 2015/757) bereits einen Normierungsentwurf für die Einführung eines Emissionshandelssystems für die Sektoren Gebäude und Straßenverkehr vorgestellt. Mit dem neuen Kapitel IVa der EU-EHS-Richtlinie, welches den Titel „Emissionshandelssystem für Gebäude und den Straßenverkehr“ trägt, wird für diese Sektoren ein vom bestehenden Emissionshandelssystem getrennter, eigenständiger Emissionshandel geschaffen. Dieser orientiert sich in seiner Konzeption an den bestehenden Systemen auf europäischer und nationaler Ebene. Der kurzfristige Reduktionseffekt, der durch den Emissionshandel in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr erreicht werden kann, ist allerdings begrenzt und zu einem gewissen Grad mit Unsicherheiten behaftet. Ein Grund hierfür ist, dass der Emissionshandel nach einer organisatorisch notwendigen Einführungsphase erst ab 2026 voll greifen wird. Hinzu kommt, dass der Zertifikatpreis aus Rücksicht auf die sozialen Folgen einer Verteuerung von Brenn- und Kraftstoffen nicht so hoch angesetzt werden kann, dass er angesichts der hohen Vermeidungskosten in den beiden Sektoren einen ausreichend starken Anreiz für eine kurzfristige Umstellung auf klimaneutrale Rohstoffe und Techniken schafft. Umso wichtiger ist es, dass der Emissionshandel in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr auch zukünftig als ein Bestandteil des Pakets an Maßnahmen zur Erreichung von Klimaneutralität in diesen Sektoren verstanden wird. Insbesondere ist sicherzustellen, dass die Emissionsreduktionsvorgaben der EU-Klimaschutz-VO (VO 2018/842) weiterhin auch für die Sektoren Gebäude und Straßenverkehr gelten. Dies wird durch die Ergänzung in Art. 30a Abs. 2 klargestellt.

V. Ein eigener Zertifikathandel für die Landwirtschaft

Außerdem sieht dieses Konzept vor, auch für die Landwirtschaft ein separates Zertifikatshandelssystem aufzubauen.⁹⁹ Dafür müssten das verarbeitende Gewerbe für Tierprodukte (Schlachthöfe und Molkereien) sowie Mineraldüngerhersteller zum Kauf von Zertifikaten für die im Rahmen der Tierhaltung bzw. Mineraldüngerausbringung anfallenden Emissionen verpflichtet werden. Die Vorteile eines separaten Emissionshandels liegen hier vor allem in einer Besonderheit des Landwirtschaftssektors begründet: Die Emissionen aus dem Landwirtschaftssektor sollten zwar insgesamt negativ werden, d. h. als Kohlenstoffsene fungieren. Die Speicherung allerdings, die z. B. durch die Humifizierung von Ackerböden stattfindet, soll aufgrund der methodischen Unsicherheiten nicht durch neue Zertifikate belohnt werden.¹⁰⁰ Die Emissionen, die z. B. in der Tierhaltung entstehen, werden dann weiter mit einem Treibhausgaspreis belastet, das Cap kann in der Folge allerdings auch nach 2035 nicht auf Null gesenkt werden. Das Konzept wird jedoch aufgrund der thematischen Nähe im Weiteren näher im **Kapitel Landwirtschaft & Landnutzung unter Abschnitt II** beschrieben.

VI. Fortentwicklung des ETS → NORMIERT 113

1. Zertifikatsmenge auf ein 1,5-Grad-kompatibles Maß reduzieren

Vor allem durch die Reduktion der Produktion im Zuge der Finanzkrise in den Jahren nach 2009, der kostenlosen Zuteilung der Zertifikate sowie einer überschwänglichen Nutzung von Investitionen im Ausland zur Erlangung von CDM- oder JI-Zertifikaten (also solchen die durch internationale Klimaschutzprojekte von Initiator:innen erlangt werden können) ist ein großer Überhang an Zertifikaten im europäischen Zertifikathandel entstanden.¹⁰¹ Als Folge liegen die tatsächlichen Emissionen daher seit vielen Jahren deutlich unterhalb des Caps.¹⁰² Dieser Trend hat sich aufgrund der Nachwirkungen der COVID19-Pandemie insbesondere mit Blick auf die Industrie- und Luftfahrtemissionen fortgesetzt.¹⁰³ Dadurch kann der EU-ETS ohne Reformen nur eine unzureichende Preiswirkung entfalten.¹⁰⁴ Derzeit werden 24 %¹⁰⁵ der überschüssigen Zertifikate in die Marktstabilitätsreserve überführt. Soweit die Marktstabilitätsreserve eine Zertifikatsmenge erreicht, die die letztmalige Versteigerungsmenge erreicht, werden die darüberhinausgehenden Zertifikatsmengen unwiderruflich gelöscht;¹⁰⁶ andernfalls besteht jedoch die Möglichkeit, sie

⁹⁹ Vgl. dazu Weishaupt et al. (2020), Land Use, Livestock, Quantity Governance, and Economic Instruments—Sustainability Beyond Big Livestock Herds and Fossil Fuels, S. 20 f.; UBA (2013), Klimaschutz und Emissionshandel in der Landwirtschaft.

¹⁰⁰ Paul/Schellenberger (2015), Organische Böden, Klima und der Kohlenstoffmarkt, BGS Bulletin, 36., 57 (66).

¹⁰¹ Etwa Karner, Rechtsfragen des Handels mit Emissionszertifikaten, S. 30, abrufbar unter <https://epub.jku.at/obvulihs/content/titleinfo/4494276/full.pdf>.

¹⁰² UBA (2020), Raising the EU 2030 GHG Emission Reduction Target, S.17.

¹⁰³ Diese Vermutung wurde bereits ebenda geäußert. Vgl. sandbag, „EU ETS emissions plummet due to pandemic as EUA surplus skyrockets“ (08.04.2021), <https://sandbag.be/index.php/2021/04/08/eu-ets-emissions-plummet-due-to-pandemic-as-eua-surplus-skyrockets/> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹⁰⁴ UBA (2020), Raising the EU 2030 GHG Emission Reduction Target, S.17.

¹⁰⁵ Ab 2024 – und wie zuvor – nur noch 12 %, vgl. https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/revision_en (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹⁰⁶ Agora Energiewende (2018), Vom Wasserbett zur Badewanne – Die Auswirkungen der EU-Emissionshandelsreform 2018 auf CO₂-Preis, Kohleausstieg und den Ausbau der Erneuerbaren, S. 15.

wieder in den Markt zurückzuführen.¹⁰⁷ Unabhängig von den Löschungen über die Marktstabilitätsreserve werden die Zertifikatsmengen derzeit jährlich um 2,2 % reduziert.¹⁰⁸ Dieser lineare Reduktionsfaktor von 2,2 % ist allerdings nicht einmal geeignet, um Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen – von der 1,5-Grad-Grenze ganz zu schweigen.¹⁰⁹ Eher kann man davon ausgehen, dass die 27 EU-Mitgliedsstaaten insgesamt mehr als doppelt so viele Treibhausgase ausstoßen, als ihnen im Rahmen ihres Anteils an der Weltbevölkerung zusteht – selbst dann, wenn davon ausgegangen wird, dass die 1,5-Grad-Grenze nur mit 33%iger Wahrscheinlichkeit eingehalten wird. Allein zur Anpassung an das neue Klimaziel der EU, die Emissionen bis 2030 um 55 % zu reduzieren, müsste der lineare Reduktionsfaktor ab 2021 auf 4,2 % angehoben und damit mehr als verdoppelt werden.¹¹⁰ Selbst eine lineare Reduktion auf Null im Jahr 2035 würde insgesamt immer noch nicht einem Budget entsprechen, das die Erwärmung mit einer Wahrscheinlichkeit von 50 % auf 1,5 Grad beschränkt.

Notwendige Änderungen

- **Reduktionspfad**

Die noch zulässige Emissionsmenge muss möglichst nah an dem für 1,5 Grad notwendigen Budget liegen, auch wenn dieses national nicht mehr eingehalten werden kann. Deutschland muss sich daher auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass auch im EU-ETS die Zertifikate für stationäre Anlagen der Energiewirtschaft und Industrie (EUA-Zertifikate) sowie für den Flugverkehr (EUAA-Zertifikate) bis 2035 aus dem Verkehr gezogen werden.

- **Einmalige Verknappung**

Allerdings ist selbst eine lineare Reduktion nicht genug. Ein Reduktionspfad, der mit dem 1,5-Grad-Budget konform ist, würde allerdings schon in kürzester Zeit dem Markt einen Großteil der Zertifikate entziehen. Eine derartige Reduktion ist in der Realität kaum vorstellbar. Obwohl diese Überschreitung an anderer Stelle teuer ausgeglichen werden muss, sollte daher ab 2022 jedes Jahr bis 2035 etwas schneller als linear auf Null reduziert werden (siehe Tab. 2). Dabei werden die momentan in der Marktstabilitätsreserve befindlichen Zertifikate, die sowieso gelöscht werden müssen, nicht dazu gezählt.

Tab. 2: Reduktionspfad ETS	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
absolute Emissionsmenge in Mio. t CO₂e	344	314	339	296	252	221	194	170	149
im Verhältnis zu 2019	100 %	91 %	99 %	86 %	73 %	64 %	56 %	49 %	43 %
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
absolute Emissionsmenge in Mio. t CO₂e	129	110	92	75	59	44	29	14	0
im Verhältnis zu 2019	37 %	32 %	27 %	22 %	17 %	13 %	8 %	4 %	0 %

Die für eine Verknappung notwendige einmalige Reduktion der Zertifikate kann über die bereits bestehende Marktstabilitätsreserve (MSR) erfolgen.¹¹¹ Die Marktstabilitätsreserve ist dabei so umzugestalten, dass die dem Markt so entzogenen Zertifikate nicht wieder in

¹⁰⁷ Ebenda.

¹⁰⁸ Ebenda.

¹⁰⁹ UBA (2020), EU ETS up to 2030: Adjusting the Cap in light of the IPCC1.5°C Special Report and the Paris Agreement, S. 26.

¹¹⁰ UBA (2020), Raising the EU 2030 GHG Emission Reduction Target, S. 17.

¹¹¹ Wenn auch ansonsten in der Darstellung kritikwürdig, Weimann, Der EU-Emissionshandel: Besser als sein Ruf, S. 27, abrufbar unter <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/165936/1/ifosd-v70-2017-i14-p24-27.pdf>.

den Markt zurückgeführt,¹¹² sondern unwiderruflich gelöscht werden. Ansonsten wird der Sinn und Zweck des Caps eines Zertifikathandels schlicht aufgehoben. Alternativ kann auch der Ansatzpunkt des Reduktionsfaktors verändert werden.¹¹³

- **Marktstabilitätsreserve abschaffen**

Damit die bestehende Form der Marktstabilitätsreserve einer Reduktion der Zertifikatsmenge nicht vollumfänglich entgegenwirkt, ist diese nach der oben genannten einmaligen Reduktion abzuschaffen, sodass auch die in ihr bis zu diesem Zeitpunkt verbliebenen Zertifikate unwiderruflich gelöscht werden.¹¹⁴

- **Umgang mit Altzertifikaten**

Die Wirkung einer jährlichen Verknappung des Zertifikatsangebots könnte durch einzelne Unternehmen insbesondere aus dem Stromsektor dadurch unterlaufen werden, dass viele Unternehmen bereits Zertifikate für die nächsten Jahre erworben haben.¹¹⁵ Daher dürften diese Altzertifikate zur zweiten Zuteilungsperiode der vierten Handelsperiode ab 2025, spätestens jedoch zur fünften Handelsperiode (ab 2031) nicht mehr handelbar sein.

- **Zertifikaten im Zuge drastischer, nationaler Klimaschutzmaßnahmen herausnehmen**

Sollte die einmalige Verknappung der Zertifikatsmengen oder ein Reduktionspfad in Einklang mit der 1,5-Grad-Grenze politisch nicht mehrheitsfähig sein, müsste zumindest der Mechanismus, der es den Mitgliedsstaaten derzeit ermöglicht, die Zertifikate zu löschen, die durch einen Kohleausstieg frei werden, auf alle nationalen Klimaschutzmaßnahmen erweitert werden, soweit sich ein Mitgliedsstaat Reduktionsziele setzt, die die der Europäischen Union übersteigen.¹¹⁶ Dadurch würde verhindert, dass Zertifikate, die dadurch frei werden, dass Deutschland bereits 2035 das Ziel der Klimaneutralität erreicht, in anderen Ländern zu Emissionssteigerungen führen (der sog. Wasserbetteffekt).

- **Solidaritätsmechanismus für betroffene Mitgliedsstaaten:**

Im Gegenzug für die drastische Verknappung der Zertifikate sind besonders betroffenen Mitgliedsstaaten umfassende Ausgleichszahlungen im Rahmen eines Solidaritätsmechanismus zu gewähren.¹¹⁷

- **Verbot von Emissionen nach 2035**

Die bestehenden Zahlungspflichten im EU-ETS bei Nicht-Einhaltung der Abgabepflichten

¹¹² So wie dies auch bereits teilweise praktiziert wird, vgl. Agora Energiewende (2018), Vom Wasserbett zur Badewanne – Die Auswirkungen der EU-Emissionshandelsreform 2018 auf CO₂-Preis, Kohleausstieg und den Ausbau der Erneuerbaren, S. 15, 27.

¹¹³ Exemplarisch zu den Möglichkeiten WWF (2021), Raising the climate policy ambition of the European Union – Reforming the EU Emissions Trading System, S. 8 f..

¹¹⁴ So im Ergebnis auch ein Vorschlag bei ebenda, jedoch über eine zeitliche Streckung und damit einhergehenden Veränderung der Schwellenwerte, Aufnahmezeiten und Lösungszyklen der Zertifikate bis zum Jahr 2030, vgl. ebenda, S. 11. Dies steht – ja nach konkretem dargestellten Szenario – im Einklang mit einer Senkung der Zertifikate im EU-ETS auf Null in der zweiten Hälfte des Zeitraums von 2040 bis 2050, vgl. ebenda, S. 27. Da GermanZero jedoch das Ziel der Treibhausgasneutralität bereits im Jahr 2035 erreichen will ist hier schnelleres Handeln gefragt.

¹¹⁵ Insbesondere zum Problem des sog. Hedging, vgl. CO₂-Abgabe e.V. (2018), Standpunkt – Warum der europäische Emissionshandel trotz steigender Preise kein Garant für wirksamen Klimaschutz ist, S. 3 f..

¹¹⁶ Agora Energiewende (2018), Vom Wasserbett zur Badewanne – Die Auswirkungen der EU-Emissionshandelsreform 2018 auf CO₂-Preis, Kohleausstieg und den Ausbau der Erneuerbaren, S. 28.

¹¹⁷ In diese Richtung, wenn auch mit Blick auf ein globaleres Bepreisungsregime, etwa SVR, Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik, S. 27.

(vgl. Art. 16 2003/87/EG) sind zusätzlich mit einer Verpflichtung zum Nachweis negativer Emissionen in gleicher Höhe zu ergänzen, soweit die überschüssigen Emissionsmengen nicht mehr durch eine Reduktion der künftig zu vergebenden Emissionsmengen ausgeglichen werden kann. Ist absehbar, dass eine zertifizierungspflichtige Stelle die ihr zustehenden Emissionsmengen auch zukünftig überschreiten wird, ist eine Verletzung der Abgabepflicht nicht nur mit einer Zahlungspflicht zu belegen, da Emissionen ohne den Nachweis der Bindung durch biologische oder technische Sequestrierung schlicht unzulässig sind. Die Emissionsquellen sind dann zu schließen.

2. Kostenlose Zuteilung von Zertifikaten abschaffen

Auch für die vierte Handelsperiode (2021–2030) wurde das System der freien Zuteilung von Zertifikaten für Bereiche, in denen das Risiko von Carbon Leakage für hoch erachtet wird, beibehalten.¹¹⁸ Diese erhalten auch weiterhin 100 % ihrer Zertifikate kostenlos.¹¹⁹ Insgesamt werden so 94 % der Industrieemissionen der Versteigerung entzogen.¹²⁰ Die kostenlose Zuteilung der Zertifikate schwächt das Klimaschutzregime, weil die davon profitierenden Unternehmen nur sehr geringe Anreize zur Reduktion der THG-Emissionen haben.¹²¹ All das passiert, obwohl bisher noch nicht bewiesen wurde, dass Carbon Leakage bei den jetzigen ETS-Preisen ein Problem darstellt.¹²²

Notwendige Änderungen

- Die kostenlose Zuteilung der EU-ETS-Zertifikate sollte schnellstmöglich vollständig abgeschafft werden. Das UBA geht allerdings davon aus, dass dies aus Gründen der Rechtssicherheit für betroffene Unternehmen erst ab 2026 erfolgen kann.¹²³
- Das Problem der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und des Risikos für Carbon Leakage kann über andere Maßnahmen (insbesondere Grenzausgleichsregime angelehnt an den Mehrwertsteuerausgleich sowie eine Stärkung der individuellen Förderung über den Modernisierungs- und den Innovationsfonds) aufgefangen werden (vgl. dazu **Abschnitt VIII. Grenzausgleich/Wettbewerbsfähigkeit**).

¹¹⁸ Vgl. delegierte Verordnung der Kommission (EU) 2019/331 v. 19. Dezember 2018 zur Festlegung unionsweiter Übergangsregeln für die harmonisierte kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten gemäß Artikel 10a der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0331&from=DE> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹¹⁹ Europäische Kommission, „Allocation to industrial installations“, https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/allowances/industrial_en (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021); für eine Liste der als carbon-leakage-gefährdet erachteten Unternehmen vgl. delegierter Beschluss der Kommission (EU) 2019/708 v. 15. Februar 2019 zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bestimmung der Sektoren und Teilsektoren, bei denen die Gefahr einer Verlagerung von CO₂-Emissionen besteht, für den Zeitraum 2021 bis 2030, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019D0708&from=DE> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹²⁰ Europäische Kommission, „Adoption of the Delegated Decision on the carbon leakage list for 2021-2030“, https://ec.europa.eu/clima/news/adoption-delegated-decision-carbon-leakage-list-2021-2030_en (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹²¹ Etwa sandbag, „New data: EU ETS emissions fall as wind & solar replace coal –

Lignite emissions remain stubbornly high“ (01.04.2019), <https://sandbag.be/index.php/project/ets-emissions-2018/> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹²² DIW, Does the EU ETS cause Carbon Leakage in European Manufacturing?, S. 24.

¹²³ UBA (2020), Raising the EU 2030 GHG Emission Reduction Target, S. 17.

3. Mindestpreissystems über eine Reform der Energiesteuerrichtlinie einführen

Analog zur Fortentwicklung des BEHG sollte auch im EU-ETS ein Mindestpreissystem etabliert werden, das dieses global anschlussfähig machen würde und einen schnellen, unkomplizierten Preisdruck erzeugen kann.¹²⁴ Die Einführung eines Maximalpreises lehnen wir hier aus den gleichen Gründen ab wie bereits im Falle des BEHG (vgl. dazu **Abschnitt IV. 3. Einführung eines Mindestpreises über eine Reform der Energie- und Stromsteuer**).

Notwendige Änderungen

- Die Steuersätze der Energiesteuerrichtlinie müssten dafür am THG-Gehalt der Energieträger ausgerichtet werden.¹²⁵ Durch eine Verrechnung der Steuerabgaben mit den Zertifikatspreisen würde sich de facto ein Mindestpreis ergeben.¹²⁶
- Bestehende Energiesteuerbefreiungen sollten abgeschafft werden, um das System nicht zu unterlaufen. Dies betrifft insbesondere die bestehenden Ausnahmen für die Besteuerung von Treibstoffen für den Schiffs- und Flugverkehr.¹²⁷ Sollte dies nicht zu erreichen sein, so sollte sich Deutschland insbesondere für bilaterale Abkommen einsetzen, um eine Besteuerung von Schiffs- und Flugtreibstoff außerhalb des nationalstaatlichen Territoriums voranzutreiben.¹²⁸
- Im Gegenzug sollten die Mitgliedsstaaten verpflichtet werden, die Mehreinnahmen aus der – auf Basis der Reform der Energiesteuerrichtlinie – erhöhten Steuer, anders als die Einnahmen bei der Zertifikatsversteigerung, zum sozialen Ausgleich zu verwenden.¹²⁹ Dies könnte bspw. über eine Klimaprämie erfolgen; die konkrete Gestaltung sollte allerdings den Mitgliedsstaaten überlassen werden.

4. Einbezug von CCSU reformieren

Im Jahr 2015 waren die nicht energiebedingten Prozessemissionen der deutschen Industrie für ca. 7 % der Jahresgesamtemissionen in Deutschland verantwortlich.¹³⁰ Nicht alle dieser Prozessemissionen lassen sich jedoch nach dem gegenwärtigen Stand der Technik vermeiden.¹³¹

¹²⁴ Zu letzterem, vgl.

¹²⁵ Beim Konsultationsverfahren der Europäischen Kommission gaben 70 % der Befragten an, dass eine Besteuerung anhand des THG-Gehaltes erfolgen sollte, vgl. Europäische Kommission (2020), Zusammenfassender Bericht – Öffentliche Konsultation zur Reform der Energiesteuerrichtlinie, S. 7.

¹²⁶ Beim Konsultationsverfahren der Europäischen Kommission gaben 28 % der Befragten an, dass bei einer Überschneidung mit dem EU-ETS nur der Energiegehalt des Energieträgers Besteuerungsgrundlage sein soll, vgl. ebenda, S. 9

¹²⁷ Vgl. Art. 14 Abs. 1 Buchst. b und c Richtlinie 2003/96/EG mit der entsprechenden Ausnahme nach Art. 14 Abs. 2 Richtlinie 2003/96/EG im Rahmen internationaler Abkommen.

¹²⁸ Vgl. dazu Art. 14 Abs. 2 Richtlinie 2003/96/EG.

¹²⁹ In diese Richtung ging auch ein Großteil der Teilnehmer:innen des Konsultationsverfahrens der Europäischen Union, vgl. Europäische Kommission (2020), Zusammenfassender Bericht – Öffentliche Konsultation zur Reform der Energiesteuerrichtlinie, S. 6.

¹³⁰ IREES (2020), Prozessemissionen in der deutschen Industrie und ihre Bedeutung für die nationalen Klimaschutzziele - Problemdarstellung und erste Lösungsansätze, S. 2.

¹³¹ Agora Energiewende/Wuppertal Institut (2019), Klimaneutrale Industrie – Schlüsseltechnologien und Politikoptionen für Stahl, Chemie und Zement, S. 12.

Zumindest für die derzeit nicht vermeidbaren, nicht energiebedingten Prozessemissionen ist der Einsatz von CCSU (Carbon Capture Storage and Usage) damit gegenwärtig und zumindest Übergangsweise notwendig.⁷⁷

Notwendige Regelungen

- Falls CCSU-Anlagen in Betrieb genommen werden, sollte die Möglichkeit bestehen, dafür mit Zertifikaten aus einem der Emissionshandelssysteme entlohnt zu werden. Dabei muss allerdings garantiert werden, dass der Kohlenstoff entweder langfristig gespeichert oder unter Zertifikatspflicht wieder emittiert wird.
- Hierbei sollten jedoch nicht – wie zumindest bisher im EU-ETS – die Emittent:innen die Zertifikate erhalten,¹³² sondern die Betreiber:innen der Anlagen für CCSU (vgl. näher dazu **Kapitel Industrie Abschnitt I. 3.**).

¹³² Vgl. Anlage I zur Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates.

BESCHLUSS (EU) 2015/1814
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 6. Oktober 2015
über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das
System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union
und zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG
(Text von Bedeutung für den EWR)

Artikel 1
Marktstabilitätsreserve

- (1) ¹2018 wird eine Marktstabilitätsreserve eingerichtet, in die ab 1. Januar 2019 Zertifikate eingestellt werden. ²**Die Marktstabilitätsreserve wird zum 01.01.2023 unmittelbar und unwiderbringlich eingestellt und alle in ihr enthaltenen Zertifikate werden unwiderbringlich gelöscht.**

[...]

Richtlinie 2003/87/EG
des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003
über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der
Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates
(Text von Bedeutung für den EWR)

Artikel 9
Unionsweite Menge der vergebenen Zertifikate

- (1) ¹Die unionsweite Menge der Zertifikate, die ab 2013 jährlich vergeben werden, wird ab der Mitte des Zeitraums von 2008 bis 2012 linear verringert. ²Die Menge wird um einen linearen Faktor von 1,74 %, verglichen mit der durchschnittlichen jährlichen Gesamtmenge der Zertifikate, die von den Mitgliedstaaten nach Maßgabe der Entscheidungen der Kommission über die nationalen Zuteilungspläne für den Zeitraum von 2008 bis 2012 zugeteilt wurden, verringert. ³Die unionsweite Menge der Zertifikate wird infolge des Beitritts Kroatiens lediglich um die Menge der Zertifikate erhöht, die Kroatien gemäß Artikel 10 Absatz 1 versteigern muss. ⁴Ab 2021 gilt ein linearer Faktor von 2,2 %. ⁵**Ab dem Jahr 2023 beläuft sich die jährliche Zertifikatsmenge und die damit einhergehende Reduktion der Zertifikate pro Jahr jeweils nach der im Folgenden abgebildeten Tabelle. ⁶Der lineare Reduktionsfaktor wird in der Folge ab dem 01.01.2023 auf 0 % gesetzt.**

Jahr	Absolute Jahresemissionsmenge in der EU in Millionen Tonnen CO ₂ -Äquivalent
2022	1417,58
2023	1209,96
2024	1057,62
2025	929,39
2026	815,78
2027	712,30
2028	616,42
2029	526,52
2030	441,48
2031	360,53
2032	283,05
2033	208,60
2034	136,79
2035	67,34
2036	0

Artikel 12

Übertragung, Abgabe und Löschung von Zertifikaten

[...]

- (4) ¹Die Mitgliedstaaten stellen durch die notwendigen Maßnahmen sicher, dass Zertifikate jederzeit gelöscht werden, wenn der Inhaber dies beantragt. ²Im Fall
- a) der Stilllegung von Stromerzeugungskapazitäten in ihrem Hoheitsgebiet aufgrund zusätzlicher nationaler Maßnahmen **oder**
 - b) **sonstiger Emissionseinsparungen die darauf basieren, dass sich ein Mitgliedsstaat einem schnelleren Weg zur Netto-Treibhausgasneutralität beziehungsweise einem geringeren Emissionsrestbudget als nach den Zielen der europäischen Union verschrieben hat,**

können die Mitgliedstaaten Zertifikate aus der Gesamtmenge der Zertifikate, die von ihnen gemäß Artikel 10 Absatz 2 zu versteigern sind, maximal in Höhe der Durchschnittsmenge der geprüften Emissionen der betreffenden Anlage während eines Zeitraums von fünf Jahren vor der Stilllegung beziehungsweise Einsparung löschen. ³Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über eine derartige beabsichtigte Löschung gemäß den nach Artikel 10 Absatz 4 erlassenen delegierten Rechtsakten.

Artikel 10

Versteigerung von Zertifikaten

- (1) ¹Ab dem Jahr 2019 versteigern die Mitgliedstaaten sämtliche Zertifikate, die nicht gemäß den Artikeln 10a und 10c dieser Richtlinie kostenlos zugeteilt werden und nicht in die mit dem Beschluss (EU) 2015/1814 des Europäischen Parlaments und des Rates eingerichtete Marktstabilitätsreserve (im Folgenden „Marktstabilitätsreserve“) eingestellt oder gemäß Artikel 12 Absatz 4 dieser Richtlinie gelöscht werden.

²Ab 2021 beträgt der Anteil der zu versteigernden Zertifikate 57 %, unbeschadet einer möglichen Kürzung gemäß Artikel 10a Absatz 5a. **2Dieser Prozentsatz steigt ab dem 01.01.2023 und bis**

zum Jahr 2027 um jährlich 13,25 %. Ab dem 1. Januar 2027 wird die Gesamtmenge an Zertifikaten versteigert.

[...]

- (1a) Übersteigt vor Anwendung von Artikel 1 Absatz 5 des Beschlusses (EU) 2015/1814 die Menge der im letzten Jahr jedes in Artikel 13 der vorliegenden Richtlinie genannten Zeitraums von den Mitgliedstaaten zu versteigernden Zertifikate die voraussichtliche durchschnittliche Auktionsmenge für die ersten beiden Jahre des darauffolgenden Zeitraums, so werden zwei Drittel der Differenz zwischen diesen Mengen von den Auktionsmengen des letzten Jahres des Handelszeitraums abgezogen und in gleichen Tranchen den in den ersten beiden Jahren des darauffolgenden Zeitraums von den Mitgliedstaaten zu versteigernden Mengen hinzugefügt. **(aufgehoben)**

[...]

- (4) ¹Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Ergänzung dieser Richtlinie gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, die den zeitlichen und administrativen Ablauf sowie sonstige Aspekte der Versteigerung betreffen, um ein offenes, transparentes, harmonisiertes und nicht diskriminierendes Verfahren sicherzustellen. ²Hierzu muss das Verfahren vorhersehbar sein, besonders was den Zeitplan und die Abfolge der Versteigerungen und die voraussichtlich zur Verfügung zu stellenden Mengen angeht. ³**Ausdrücklich ausgenommen hiervon ist die Befugnis zur Festlegung der zur Verfügung zu stellenden Mengen an Zertifikaten.**

Artikel 10a

Unionsweite Übergangsvorschriften zur Harmonisierung der kostenlosen Zuteilung

[...]

- (5) ¹Um den Versteigerungsanteil gemäß Artikel 10 einzuhalten, werden in jedem Jahr, in dem die Summe der kostenlosen Zuteilungen die dem Versteigerungsanteil entsprechende Höchstmenge nicht erreicht, die insoweit übrigen Zertifikate verwendet, um zu vermeiden, dass kostenlose Zuteilungen gekürzt werden, damit der Versteigerungsanteil in späteren Jahren eingehalten wird, oder um derartige Kürzungen in Grenzen zu halten. Wird die Höchstmenge jedoch erreicht, werden die kostenlosen Zuteilungen entsprechend angepasst, **wenn die Höchstmenge erreicht wird.** ²Derartige Anpassungen werden einheitlich vorgenommen.
- (5a) Abweichend von Absatz 5 wird ein zusätzlicher Betrag von bis zu 3 % der Gesamtmenge der Zertifikate soweit notwendig genutzt, um die verfügbare Höchstmenge im Sinne von Absatz 5 zu erhöhen. **(aufgehoben)**
- (5b) Sind weniger als 3 % der Gesamtmenge der Zertifikate erforderlich, um die verfügbare Höchstmenge im Sinne von Absatz 5 zu erhöhen,
- werden bis zu 50 Millionen Zertifikate dazu verwendet, die Anzahl der Zertifikate, die für die Innovationsförderung gemäß Artikel 10a Absatz 8 zur Verfügung steht, zu erhöhen, und
 - werden bis zu 0,5 % der Gesamtmenge an Zertifikaten dazu verwendet, die Anzahl der Zertifikate, die für die Modernisierung der Energiesysteme bestimmter Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10d zur Verfügung steht, zu erhöhen. **(aufgehoben)**
- (7) ¹Zertifikate aus der Höchstmenge gemäß Absatz 5 dieses Artikels, die bis 2020 nicht kostenlos zuteilt wurden, werden zusammen mit 200 Millionen Zertifikaten aus der Marktstabilitätsreserve gemäß Artikel 1 Absatz 3 des Beschlusses (EU) 2015/1814 in Form einer Reserve für neue Marktteilnehmer bereitgehalten. Bis zu 200 Millionen der bereitgehaltenen Zertifikate werden nach Ablauf des Zeitraums von 2021 bis 2030 in die Marktstabilitätsreserve zurückgeführt, wenn sie in diesem Zeitraum nicht zuteilt wurden. ²Ab 2021 fließen auch Zertifikate, die Anlagen infolge der Anwen-

derung der Absätze 19 und 20 nicht zugeteilt wurden, in die im ersten Satz von Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannte Reserve für neue Marktteilnehmer ein. ³Ab dem 01.01.2023 ist die Reserve für neue Marktteilnehmer auf 10 % der jeweiligen Zertifikatsmenge pro Jahr nach Art. 9 Absatz 1 Satz 5 zu begrenzen. ⁴Die Reserve für neue Marktteilnehmer darf nicht dazu führen, dass die jeweilige Zertifikatsmenge pro Jahr nach Art. 9 Absatz 1 Satz 5 überschritten wird.

[...]

- (11) ¹Vorbehaltlich des Artikels 10b entspricht die Zahl der gemäß den Absätzen 4 bis 7 des vorliegenden Artikels kostenlos zugeteilten Zertifikate im Jahr 2013 80 % der Menge, die gemäß den in Absatz 1 genannten Maßnahmen festgelegt wurde. ²Danach wird die kostenlose Zuteilung Jahr für Jahr in gleicher Höhe bis 2020 auf 30 % reduziert. ³Ab dem 01.01.2023 wird der Anteil kostenlos zugeteilter Zertifikate nach Satz 2 jedes Jahr um 13,33 % reduziert. Ab dem 01.01.2027 werden keine kostenlosen Zertifikate mehr zugeteilt.

[...]

Artikel 10b

Übergangsmaßnahmen zur Unterstützung bestimmter energieintensiver Industrien für den Fall der Verlagerung von CO₂-Emissionen

- (1) ¹Sektoren und Teilsektoren, bei denen das Produkt aus der Multiplikation der Intensität ihres Handels mit Drittländern, definiert als das Verhältnis des Gesamtwerts der Ausfuhren in Drittländer zu züglich des Wertes der Einfuhren aus Drittländern zur Gesamtgröße des Marktes des Europäischen Wirtschaftsraums (Jahresumsatz plus Gesamteinfuhren aus Drittländern), mit ihrer Emissionsintensität in kg CO₂, dividiert durch ihre Bruttowertschöpfung (in EUR) 0,2 überschreitet, gelten als Sektoren bzw. Teilsektoren, bei denen davon ausgegangen wird, dass ein Risiko einer Verlagerung von CO₂-Emissionen besteht. ²Derartigen Sektoren und Teilsektoren werden für den Zeitraum bis 2030 zum 01.01.2023 Zertifikate in Höhe von 100 % der gemäß Artikel 10a bestimmten Menge kostenlos zugeteilt. ³Ab dem 01.01.2023 reduziert sich der Anteil kostenlos zugeteilter Zertifikate jährlich um 25 %. Ab dem 01.01.2027 werden keine kostenlosen Zertifikate mehr zugeteilt.

[...]

- (4) ¹Bei anderen Sektoren und Teilsektoren wird davon ausgegangen, dass sie einen größeren Teil der Kosten von Zertifikaten über die Produktpreise weitergeben können; ihnen werden Zertifikate im Umfang von 30 % der gemäß Artikel 10a bestimmten Menge kostenlos zugeteilt. ²Soweit im Rahmen der Überprüfung gemäß Artikel 30 nichts anderes beschlossen wird, werden die kostenlosen Zuteilungen an andere Sektoren und Teilsektoren, mit Ausnahme der Fernwärme, in den Jahren nach dem 01.01.2026 um jeweils gleich große Mengen gekürzt, damit zum 01.01.2030 ein auf null abgesenktes Niveau der kostenlosen Zuteilung erreicht wird.

Artikel 10c

Option der übergangsweisen kostenlosen Zuteilung von Zertifikaten zur Modernisierung des Energiesektors

- (1) ¹Abweichend von Artikel 10a Absätze 1 bis 5 können Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-BIP im Jahr 2013 zu Marktpreisen (in EUR) unter 60 % des Unionsdurchschnitts lag, Stromerzeugungsanlagen zur Modernisierung, Diversifizierung und nachhaltigen Umgestaltung des Energiesektors übergangsweise kostenlose Zertifikate zuteilen. ²Die geförderten Investitionen müssen mit dem Übergang zu einer sicheren und nachhaltigen Wirtschaft mit geringem möglichst keinem CO₂-Treibhausgas-Ausstoß sowie mit den Zielen des Rahmens der Union für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 und der Ver-

wirklichung der im Übereinkommen von Paris enthaltenen langfristigen Ziele vereinbar sein. ³Die Ausnahmeregelung gemäß diesem Absatz endet am ~~31. Dezember 2030~~ **1. Januar 2027**.

[...]

- (4) ¹Übergangsweise kostenlose Zuteilungen werden von der Zertifikatmenge, die der Mitgliedstaat sonst versteigern würde, abgezogen. ²Die Gesamtmenge kostenlos zugeteilter Zertifikate darf nicht mehr als 40 % der Zertifikate betragen, die der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a im Zeitraum von 2021 bis ~~2030~~ **zum 1. Januar 2027** in identischen Jahrestanchen erhalten wird.
- (5) Verwendet ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 10d Absatz 4 Zertifikate, die im Interesse der Solidarität, des Wachstums und des Verbunds in der Union gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b aufgeteilt werden, so kann der Mitgliedstaat abweichend von Absatz 4 des vorliegenden Artikels für die Übergangsweise kostenlose Zuteilung eine Gesamtmenge von bis zu 60 % der Zertifikate, die er im Zeitraum von 2021 bis ~~2030~~ **zum 1. Januar 2027** erhalten hat, verwenden, wobei eine entsprechende Anzahl an gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b aufgeteilten Zertifikaten zu verwenden ist.

Artikel 13

Gültigkeit der Zertifikate

¹Ab dem 1. Januar 2013 vergebene Zertifikate sind **vorbehaltlich des Satz 3** für unbegrenzte Zeit gültig. ²Auf Zertifikaten, die ab dem 1. Januar 2021 vergeben werden, ist anzugeben, in welcher Handelsperiode von zehn Jahren, beginnend mit dem 1. Januar 2021, sie vergeben wurden; sie sind für Emissionen ab dem ersten Jahr dieser Handelsperiode gültig. ³**Ab dem 01.01.2025 sind Zertifikate die vor diesem Zeitpunkt vergeben wurden nicht mehr gültig.**

Artikel 16

Sanktionen

- (1) ¹Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die gemäß dieser Richtlinie erlassenen nationalen Vorschriften zu verhängen sind, und treffen die notwendigen Maßnahmen, um die Durchsetzung dieser Vorschriften zu gewährleisten. ²Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. ³**Dabei ist unter anderem vorzusehen, dass bei einem Überschreiten der durch die Zertifikate gedeckten zulässigen Emissionsmenge unverzüglich Zertifikate nachgewiesen werden müssen, die diesen Emissionsüberschuss decken.** ⁴**Gelingt dies nicht ist der Emissionsüberschuss unverzüglich der Europäischen Kommission durch den jeweiligen Mitgliedsstaat zu melden.** ⁵**Am Ende eines jeden Jahres summiert die Europäische Kommission die durch die Mitgliedsstaaten gemeldeten Emissionsüberschüsse.** ⁶**Die Jahresemissionsmengen nach Art. 10 Absatz 1 der nachfolgenden Jahres werden gleichmäßig um diesen Emissionsüberschuss reduziert.** ⁷**Ist dies nicht mehr möglich werden die zertifikatspflichtigen Stellen nach Mitteilung durch die Europäische Kommission durch die Mitgliedsstaaten entsprechend ihrer Verantwortlichkeit für den Emissionsüberschuss zur Herbeiführung negativer Emissionen verpflichtet.** ⁸**Zur Herbeiführung negativer Emissionen können auch Verfahren der Kohlenstoffspeicherung (CCS) nach der Richtlinie 2009/31/EG genutzt werden.** ⁹**Ebenso können auch Verfahren zur Weiterverwendung von Kohlenstoff (CCU) genutzt werden, soweit hierbei ein geschlossener Kohlenstoffkreislauf sichergestellt ist.** ¹⁰**Sowohl im Falle von CCU als auch im Falle von CCS muss sichergestellt werden, dass über 1000 Jahre nicht mehr als 1 % des gebundenen CO₂ wieder in die Atmosphäre entweicht.** ¹¹**Zudem sind Emissionsquellen einer zertifikatspflichtigen Stelle im Zweifel durch den Mitgliedsstaat zu schließen, wenn abzusehen ist, dass die zertifikatspflichtige Stelle mehr Emissionen ausstoßen wird, als ihr nach den gewährten Zertifikaten zustehen würde.** Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

[...]

Begründung

Die Bundesregierung möge im Rahmen Ihrer Möglichkeiten auf europäischer Ebene auf folgende Kern-Gesetzesänderungen sowie die erforderlichen rechtstechnischen Folgeänderungen hinwirken:

Art. 1 Beschluss (EU) 2015/1814

Die Marktstabilitätsreserve diene vor allem dem Umgang mit Preisvolatilitäten. Aufgrund der drastischen Verknappung der Zertifikatsmengen nach Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2003/87/EG ist jedoch ein klarer Senkungspfad für den EU-EHS vorgegeben, bei dem der bisher bestehenden Zertifikatsüberschuss abgebaut wurde. Insoweit verliert die Marktstabilitätsreserve in ihrer gegenwärtigen Form jedwede Funktion. Damit die in der Tabelle des Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 2003/87/EG dargelegten Jahresemissionsmengen eingehalten werden können müssen zudem die in der Marktstabilitätsreserve bisher enthaltenen Zertifikate aus dem Markt entfernt werden.

Richtlinie 2003/87/EG

Art. 12

Die vorgeschlagenen Änderung in Art. 12 steht in einem Alternativverhältnis zu einer Reduktion der im EU-EHS enthaltenen Zertifikate (nur wenn die Änderungen in Art. 1 Beschluss (EU) 2015/1814 und Art. 9 Richtlinie 2003/87/EG nicht umsetzbar sind, sollte diese Änderung greifen). Da diese Reduktion der Zertifikatsmenge mit einem Ende der Ausgabe von Zertifikaten im Jahr 2035 einhergeht, ist dies gleichbedeutend mit der Forderung nach einer weitgehenden Klimaneutralität der Europäischen Union im Jahr 2035. Sollte diese Forderung in der Europäischen Union auch trotz der über den Modernisierungs- und Innovationsfonds zu leistenden Ausgleichszahlungen für Mitgliedsstaaten und Unternehmen nicht mehrheitsfähig sein, ist die Änderung des Art. 12 vorzunehmen. Danach werden zumindest die Zertifikate aus dem EU-EHS entnommen, die dadurch frei werden, dass ein Mitgliedsstaat sich höhere Klimaschutzziele als die Europäische Union mit Blick auf das Erreichen der Klimaneutralität und der Einhaltung eines der Europäischen Union noch verbleibenden Emissionsrestbudgets setzt. Die so frei gewordenen Zertifikate können damit nicht genutzt werden, um die Emissionseinsparungen in einem Mitgliedsstaat in einem anderen Mitgliedsstaat für Emissionen zu nutzen (Wasserbetteffekt).

Art. 10 Abs. 1

Neben der Verknappung der Zertifikatsmenge in Art. 9 wird auch der Anteil der zu versteigernden Zertifikate erhöht. Dadurch verknappt sich automatisch der Anteil an Zertifikaten, der kostenlos zugeteilt wird. Ab dem Jahr 2027 werden keine kostenlosen Zertifikate mehr zugeteilt. Auf diesem Wege wird der Druck auf die Teile der Wirtschaft erhöht, sich stärker Wegen einer treibhausgasneutralen Wirtschaft zuzuwenden, die bisher mit kostenlosen Zertifikaten bedacht wurde. Dies erfolgt in einem stufenweisen Schritt bis zum Jahr 2027, sodass ein schonender Übergang für die zertifikatspflichtigen Stellen ermöglicht wird. Ein Ausgleich für die betroffenen Teile der Wirtschaft erfolgt über den Modernisierungs- und Innovationsfond (zusammen ca. 50 % der Einnahmen aus dem EU-EHS), sowie teilweise über die den Mitgliedsstaaten zur Verfügung gestellten Mittel (ebenfalls ca. 50 % der Einnahmen aus dem EU-EHS). Zudem wird mit Blick auf die außereuropäischen Wettbewerber ein Grenzausgleichsmechanismus eingeführt.

Art. 10 Abs. 1a

Aufgrund der in Art. 9 Abs. 1 vorgegebenen strikten Jahreszertifikatsmengen ist ein fester Reduktionsweg mit Blick auf die im EU-EHS bestehenden Zertifikatsmengen vorgegeben. Das Verfahren in Absatz 1a würde diesen Weg verfälschen. Aus diesem Grunde ist es abzuschaffen.

Art. 10 Abs. 4

Die Änderung in Art. 10 beruht auf folgendem Hintergrund: Vor allem durch die Reduktion der Produktion im Zuge der Finanzkrise in den Jahren nach 2009, der kostenlosen Zuteilung der Zertifikate, sowie einer umfangreichen Nutzung von Investitionen im Ausland zur Erlangung von CDM- oder JI-Zertifikaten – also solchen die durch internationale Klimaschutzprojekte von Initiator:innen erlangt werden können – ist ein großer Überhang an Zertifikaten im europäischen Zertifikathandel entstanden. Als Folge liegen die tatsächlichen Emissionen daher seit vielen Jahren deutlich unterhalb des Caps. Dieser Trend hat sich aufgrund der Nachwirkungen der COVID-19-Pandemie insbesondere mit Blick auf die Industrie-

und Luftfahrtemissionen fortgesetzt. Dadurch kann der EU-EHS ohne Reformen nur eine unzureichende Preiswirkung entfalten. Derzeit werden 24 % der überschüssigen Zertifikate in die Marktstabilitätsreserve überführt. Soweit die Marktstabilitätsreserve eine Zertifikatsmenge erreicht, die die letztmalige Versteigerungsmenge erreicht, werden die darüberhinausgehenden Zertifikatsmengen unwiderruflich gelöscht; andernfalls besteht jedoch die Möglichkeit, sie wieder in den Markt zurückzuführen. Unabhängig von den Löschungen über die Marktstabilitätsreserve werden die Zertifikatsmengen derzeit jährlich um 2,2 % reduziert. Dieser lineare Reduktionsfaktor von 2,2 % ist allerdings nicht einmal geeignet, Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen. Eher kann man davon ausgehen, dass die 27 EU-Mitgliedsstaaten insgesamt mehr als doppelt so viele Treibhausgase ausstoßen, als ihnen im Rahmen als Anteil der Weltbevölkerung zusteht. Allein zur Anpassung an das neue Klimaziel der EU, die Emissionen bis 2030 um 55 % zu reduzieren, müsste der lineare Reduktionsfaktor ab 2021 auf 4,2 % angehoben und damit mehr als verdoppelt werden. Eine lineare Reduktion auf null im Jahr 2035 würde insgesamt immer noch nicht einem Budget entsprechen, das die Erwärmung mit 50 % Wahrscheinlichkeit auf 1,5-Grad beschränkt.

Vor diesem Hintergrund ist die Menge der unionsweiten Zertifikate stark zu reduzieren. Um die 1,5 Grad-Grenze mit 67 % Wahrscheinlichkeit einzuhalten, müsste neben der Marktstabilitätsreserve im Jahr 2021 auch das Cap um 1,3 Gigatonnen reduziert werden. Das entspricht 75 % der jährlich ausgegebenen Zertifikate. Von diesem sehr niedrigen Niveau könnte dann bis 2035 linear auf null reduziert werden. Eine derartige Reduktion ist in der Realität allerdings kaum vorstellbar. Obwohl diese Überschreitung an anderer Stelle teuer ausgeglichen werden müssen, werden die Zertifikate nur entsprechend der in der Tabelle von Art. 10 Abs. 1 dargelegten Jahresemissionsmengen reduziert, um einen schonenden Übergang zu einer treibhausgasneutralen Wirtschaft zu gewährleisten. Dabei werden die momentan in der Marktstabilitätsreserve befindlichen Zertifikate, die ohnehin gelöscht werden sollten, dazu gezählt. Damit wird eventuell gerade noch so ein Budget eingehalten, das mit 50 % Wahrscheinlichkeit der 1,5-Grad-Grenze entspricht. Aufgrund der Vorgabe der strikten Jahrezertifikatsmengen in Art. 9 Abs. 1 verliert der lineare Reduktionsfaktor gleichzeitig an Bedeutung.

Die Regelung erfolgt in Kapitel III (ortsfeste Anlagen) der Richtlinie, da für den Bereich der Luftfahrt (derzeit Kapitel II und IV) auf europäischer Ebene ein separater Zertifikatehandel geschaffen werden soll.

Art. 10a Abs. 5

Durch die Verringerung der Zuteilung kostenloser Zertifikate in Art. 10 Abs. 1 ist ein Weg für die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten aufgezeichnet worden. Dieser würde durch die Regelung in Art. 10a Abs. 5 verwässert. Aufgrund der drastischen Verknappung der Zertifikatsmenge insgesamt in Art. 9 Abs. 1 sowie der bis 2027 geringer werdenden Menge an kostenlos zugeteilten Zertifikaten erscheint es zudem ausgeschlossen, dass einzelne Zertifikatsmengen der kostenlosen Zertifikate nicht mehr zugeteilt werden.

Art. 10a Abs. 5a

Durch die Verringerung der Zuteilung kostenloser Zertifikate in Art. 10 Abs. 1 ist ein Weg für die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten aufgezeichnet worden. Dieser würde durch die Regelung in Art. 10a Abs. 5a verwässert.

Art. 10a Abs. 5b

Diese Änderung folgt daraus, dass die Zuteilung der Erlöse aus dem EU-EHS zum Innovations- und Modernisierungsfond an anderer Stelle bereits durch prozentuale Angaben festgelegt wurde.

Art. 10a Abs. 7

Die Streichung von Satz 2 in Absatz 7 ergibt sich als Folge der Abschaffung der Marktstabilitätsreserve. In Folge wird auch der Anteil an kostenlosen Zertifikaten, der für neue Marktteilnehmer zurückgehalten wird in prozentualen Angaben vorgegeben. Dabei wird klargestellt, dass diese Zurückhaltung von Zertifikaten nicht zur Erhöhung der in Art. 9 Abs. 1 angegebenen Zertifikatsmengen führen darf. Im Jahr 2027 endet die Ausgabe kostenloser Zertifikate.

Art. 10b und c

Die Änderung in Art. 10 b und c entsprechen dem Stufenweisen Wegfall der Ausgabe kostenloser Zertifikate. Ab dem Jahr 2027 werden keine kostenlosen Zertifikate mehr ausgegeben.

Art. 13

Die Wirkung einer jährlichen Verknappung des Zertifikatsangebots könnte durch einzelne Unternehmen

insbesondere aus dem Stromsektor dadurch unterlaufen werden, dass viele Unternehmen bereits Zertifikate für die nächsten Jahre erworben haben. Daher dürften diese Altzertifikate zur zweiten Zuteilungsperiode der vierten Handelsperiode ab dem Jahr 2025 nicht mehr handelbar sein.

Art. 12 Absatz 4 Satz 2

Die Änderungen in oben genanntem Absatz stehen in einem Alternativverhältnis zu den Änderungen in Artikel 9 Absatz 2 und 3 und beruhen auf folgendem Hintergrund: Sollte die einmalige Verknappung der Zertifikatsmengen oder eine Reduktionspfad in Einklang mit der 1,5-Grad-Grenze politisch nicht mehrheitsfähig sein, müsste zumindest der Mechanismus, der es den Mitgliedsstaaten derzeit ermöglicht, die Zertifikate zu löschen, die durch einen Kohleausstieg frei werden, auf alle nationalen Klimaschutzmaßnahmen erweitert werden, soweit sich ein Mitgliedsstaat Reduktionsziele setzt, die die der Europäischen Union übersteigen. Dadurch würde verhindert, dass Zertifikate, die dadurch frei werden, dass Deutschland bereits 2035 das Ziel der Klimaneutralität erreicht, in anderen Ländern zu Emissionssteigerungen führen (Wasserbetteffekt).

Art. 16

Die Einführung von expliziten Sanktionsmechanismen sichert die Durchsetzbarkeit der faktischen Begrenzung der auszustoßenden Emissionsmengen in den vom EU-EHS erfassten Sektoren. So führen die Emissionsmengen, die von einer zertifikatspflichtigen Stelle zu viel ausgestoßen werden faktisch von den noch zur Verfügung stehenden Emissionsmengen der nächsten Jahre abgezogen, um die Begrenzung der auszustoßenden Emissionsmengen zu erhalten. Sollte dabei absehbar sein, dass eine zertifikatspflichtige Stelle auch in Zukunft nicht zur Einhaltung der ihr über die Zertifikate zugeteilten Emissionsmengen in der Lage ist, müssen präventiv Emissionsquellen geschlossen werden, um ein einseitiges Aufbrauchen der allen noch zur Verfügung stehenden Emissionsmengen zu verhindern. Im Zweifel sind zertifikatspflichtige Stellen auch zur Reduktion der in die Atmosphäre ausgestoßenen Emissionen verpflichtet, soweit ansonsten eine Überschreitung des der Europäischen Union noch zustehenden Emissionsmengen droht. Hierbei dürfen auch Verfahren der technischen Sequestrierung genutzt werden. Dies im Falle von Verfahren zur Kohlenstoffweiterverwendung allerdings nur, wenn ein geschlossener Kohlenstoffkreislauf nachgewiesen werden kann. Dies ist dann der Fall, wenn im Verlauf der Kohlenstoffweiterverwendung nur so viel CO₂ wieder in die Atmosphäre gelangt, wie im späteren Verlauf wieder gebunden wird. Dabei dürfen pro Jahr im Schnitt nur 0,001 % des CO₂ wieder in die Atmosphäre entweichen, was über 1000 Jahren 1 % entspricht.

5. Getrennter Zertifikathandel für die Luftfahrt → **NORMIERT** 122

Den Effekt der unterschiedlichen Preiswirkungen kann man auch am Beispiel des Einbezugs des europäischen Flugverkehrs in den EU-ETS beobachten. Zwar wurden separate Handelszertifikate für den Luftverkehr (sog. European Aviation Allowances (EUAA)) zusätzlich zu den Zertifikaten aus dem stationären Emissionshandel (sog. European Allowances (EUA)) eingeführt. Die Luftfahrzeugbetreiber haben jedoch die Möglichkeit, ihre Abgabeverpflichtung auch durch den Zukauf von EUA-Zertifikaten zu erfüllen. Trotz der Vorgabe einer Reduktion der Luftverkehrsemissionen auf 95 % für die Jahre 2013 bis 2020, sind diese zwischen 2013 und 2019 von 8,6 auf 9,0 Mio. Tonnen gestiegen,¹³³ u. a. weil derzeit etwa 50 % der Zertifikate aus dem stationären ETS zugekauft werden.¹³⁴ Sofern keine Änderungen an dem bestehenden System vorgenommen werden, wird dieser Anteil bis 2030 voraussichtlich auf 70 % ansteigen, weil Einsparungen im stationären Bereich leichter vorzunehmen sind.¹³⁵

Notwendige Änderungen

- Daher ist es notwendig, den Zukauf von EUA-Berechtigungen schnellstmöglich zu unterbinden, sodass das Cap im Luftverkehr bindend wird und auch in diesem Bereich Emissionsreduktionen auftreten.¹³⁶ Damit ergibt sich auch ein faktisch getrenntes Zertifikatshandelssystem für den Flugverkehr.
- Ähnlich wie die Nicht-CO₂-Emissionen, die im ETS Berücksichtigung finden, müssten auch im EUAA bei nicht statischen Anlagen wirklich alle Nicht-CO₂-Effekte über einen entsprechenden Multiplikationsfaktor miteinbezogen werden (näher dazu **Kapitel Verkehr Abschnitt III.1**).¹³⁷

Diese Konzeption wird für den Luftverkehr aufgrund der thematischen Nähe näher im **Kapitel Verkehr unter Abschnitt III. 1. a)** dargestellt.

¹³³ Vgl. UBA, „Der Europäische Emissionshandel“ (16.11.2020), <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/der-europaeische-emissionshandel#teilnehmer-prinzip-und-umsetzung-des-europaischen-emissionshandels> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021). Europaweit sind die Emissionen von etwa 53,5 auf 68,2 Mio. t CO₂-eq gestiegen, vgl. EEA, „EU Emissions Trading System data viewer“ (19.05.2021), <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/dashboards/emissions-trading-viewer-1> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹³⁴ Öko-Institut (2020), Analysis of potential reforms of aviation’s inclusion in the EU ETS, S. 6.

¹³⁵ Ebenda.

¹³⁶ Auf diese Möglichkeit verweist ebenda, S. 6 ff.

¹³⁷ Die Option nennt auch ebenda, S. 5.

Richtlinie 2003/87/EG
des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003
über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der
Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates
(Text von Bedeutung für den EWR)

Art. 3
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) ¹„Zertifikat“ das Zertifikat, das zur Emission von einer Tonne Kohlendioxidäquivalent in einem bestimmten Zeitraum berechtigt; es gilt nur für die Erfüllung der Anforderungen dieser Richtlinie und kann nach Maßgabe dieser Richtlinie übertragen werden; ²Es wird unterschieden zwischen
 - aa) „Europäischen Berechtigungen des Luftverkehrs“ (EUAA-Zertifikate), welche zur Emission von einer Tonne Kohlendioxidäquivalent im Bereich Luftverkehr gemäß Kapitel II berechtigen und
 - bb) „Berechtigungen des stationären Emissionshandels“ (EUA-Zertifikate), welche zur Emission von einer Tonne Kohlendioxidäquivalent durch ortsfeste Anlagen gemäß Kapitel III berechtigen;

[...]

- c) „Treibhausgase“ die in Anhang II aufgeführten Gase und sonstige natürliche oder anthropogene gasförmige Bestandteile der Atmosphäre, welche infrarote Strahlung aufnehmen und wieder abgeben;
 - aa) „Nicht-CO₂-Effekte“, Effekte, die durch den Ausstoß von Partikeln und anderen Gasen, wie Wasserdampf, Schwefel- und Stickoxiden, verursacht werden und eine den Treibhausgaseffekt verstärkende Wirkung besitzen.

[...]

Art 3c
Gesamtmenge der Zertifikate für den Luftverkehr

- (1) Für die Handelsperiode vom 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2012 entspricht die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 97 % der historischen Luftverkehrsemissionen.
- (2) Für die Handelsperiode gemäß Artikel 13, die am 1. Januar 2013 beginnt, und, wenn keine Änderungen nach der Überprüfung gemäß Artikel 30 Absatz 4 erfolgen, für jede folgende Handelsperiode entspricht die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate 95 % der historischen Luftverkehrsemissionen, multipliziert mit der Anzahl der Jahre in der Handelsperiode. Dieser Prozentsatz kann im Rahmen der allgemeinen Überprüfung dieser Richtlinie geändert werden.

Die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern für das Jahr 2021 zuzuteilenden Zertifikate ergibt sich aus 95 % der historischen Luftverkehrsemissionen abzüglich des linearen Kürzungsfaktors gemäß Art. 9 UAbs. 2. Ab 2022 wird die jährliche Gesamtmenge der Luftverkehrszertifikate entsprechend Tabelle I in Anhang VI gekürzt.

- (2a) ¹Der Zukauf von Zertifikaten aus dem stationären EU-EHS wird ab dem 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2023 auf die Anzahl der gemäß Absatz 2 verfügbaren EUAA – Zertifikate begrenzt. ²Danach wird der Zukauf von EUA-Zertifikaten auf ein Drittel der in den Jahren 2024, 2025, 2026 ausgegeben EUAA-Zertifikate beschränkt. ³Ab dem 1. Januar 2027 können keine EUA-Zertifikate zugekauft werden.
- (3) Die Kommission überprüft die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern zuzuteilenden Zertifikate gemäß Artikel 30 Absatz 4.
- (3a) Jede Zuteilung von Zertifikaten für Luftverkehrstätigkeiten von und nach Flugplätzen in Ländern außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) unterliegt nach dem 31. Dezember 2023 einer Überprüfung gemäß Artikel 28b. **(aufgehoben)**
- (4) ¹Bis zum 2. August 2009 entscheidet die Kommission anhand der besten verfügbaren Daten, einschließlich Schätzungen auf der Grundlage von Angaben über das tatsächliche Verkehrsaufkommen, über die historischen Luftverkehrsemissionen. ²Diese Entscheidung wird in dem in Artikel 23 Absatz 1 genannten Ausschuss erörtert.

Art. 3d

Methoden der Zuteilung von Zertifikaten für den Luftverkehr durch Versteigerung

- (1) ¹In der Handelsperiode gemäß Artikel 3c Absatz 1 werden 15 % der Zertifikate versteigert. **²In dem Jahr 2022 werden 40 % der Zertifikate versteigert werden. ³Dieser Prozentsatz steigt bis zum Jahr 2027 um jährlich 12 %. ⁴Ab dem 1. Januar 2027 wird die Gesamtmenge an Zertifikaten versteigert.**
- (2) Ab 1. Januar 2013 werden 15 % der Zertifikate versteigert. Die Kommission erstellt eine Studie über die Möglichkeit des Luftverkehrssektors zur Weitergabe der CO₂-Kosten an seine Kunden im Zusammenhang mit dem EU-EHS und dem von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (im Folgenden „ICAO“) entwickelten globalen marktbasierenden Mechanismus. In dieser Studie wird bewertet, inwieweit dem Luftverkehrssektor im Vergleich zur Industrie und zum Energiesektor eine Weitergabe der Kosten für die erforderlichen Emissionseinheiten möglich ist, und dabei das Ziel verfolgt, im Anschluss an die Überprüfung gemäß Artikel 28b Absatz 2 einen Vorschlag zur Erhöhung des Prozentsatzes der zu versteigernden Zertifikate vorzulegen, wobei den Ergebnissen der Analyse der Kostenweitergabe Rechnung zu tragen ist und eine Angleichung an andere Sektoren und die Wettbewerbsfähigkeit der verschiedenen Verkehrsträger zu berücksichtigen sind.

[...]

Art. 3e

Zuteilung und Vergabe von Zertifikaten an Luftfahrzeugbetreiber

[...]

- (6) **¹Die Verteilung kostenfreier Zertifikate nach den Absätzen 1 bis 4 wird korrespondierend zur Anhebung des Auktionsanteils nach Artikel 3d Absatz 1 gesenkt. ²Mit der Einführung des 100%-Auktionsanteils entfällt die kostenlose Zuteilung.**

Art. 3f

Sonderreserve für bestimmte Luftfahrzeugbetreiber

- (1) In jedem Zeitraum nach Artikel 3c Absatz 2 werden 3 % der Gesamtmenge der zuzuteilenden Zertifikate in eine besondere Reserve für Luftfahrzeugbetreiber eingestellt, ^{a)} die eine Luftverkehrstätigkeit nach Anhang I nach dem Überprüfungsjahr aufnehmen, für das Tonnenkilometerangaben nach Artikel 3e Absatz 1 für eine Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2 übermittelt wurden, ~~oder b)~~ deren Tonnenkilometer zwischen dem Überprüfungsjahr, für das Tonnenkilometerangaben nach Artikel 3e Absatz 1 für eine Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2 übermittelt wurden, und dem zweiten Kalenderjahr dieser Handelsperiode um durchschnittlich mehr als 18 % jährlich ansteigen und deren Tätigkeit ~~nach Buchstabe a~~ ^{oder zusätzliche Tätigkeit nach Buchstabe b} weder ganz noch teilweise eine Fortführung einer Luftverkehrstätigkeit ist, die zuvor von einem anderen Luftfahrzeugbetreiber ausgeführt wurde.
- (2) ¹Ein Luftfahrzeugbetreiber, der die Kriterien nach Absatz 1 erfüllt, kann bei der zuständigen Behörde seines Verwaltungsmitgliedstaats eine kostenfreie Zuteilung von Zertifikaten aus der Sonderreserve beantragen. ²Ein Antrag muss bis zum 30. Juni des dritten Jahres der Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2, auf die sich der Antrag bezieht, vorliegen.

Bei einer Zuteilung an einen Luftfahrzeugbetreiber gemäß Absatz 1 Buchstabe b dürfen nicht mehr als 1 000 000 Zertifikate vergeben werden.

- (3) Ein Antrag nach Absatz 2 muss folgende Angaben enthalten:
 - a) überprüfte Tonnenkilometerangaben nach den Anhängen IV und V für die Luftverkehrstätigkeiten nach Anhang I, die der Luftfahrzeugbetreiber im zweiten Kalenderjahr der Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2, auf die sich der Antrag bezieht, ausgeführt hat; und
 - b) den Nachweis, dass die Kriterien nach Absatz 1 erfüllt sind, ~~;~~ und
 - c) im Falle von Luftfahrzeugbetreibern nach Absatz 1 Buchstabe b:
 - i) die Angabe des prozentualen Anstiegs der Luftverkehrstätigkeit des Luftfahrzeugbetreibers in Tonnenkilometern zwischen dem Überprüfungsjahr, für das Tonnenkilometerangaben nach Artikel 3e Absatz 1 zu einer Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2 übermittelt wurden, und dem zweiten Kalenderjahr dieser Handelsperiode;
 - ii) die absolute Zunahme der Luftverkehrstätigkeit des Luftfahrzeugbetreibers in Tonnenkilometern zwischen dem Überprüfungsjahr, für das Tonnenkilometerangaben nach Artikel 3e Absatz 1 zu einer Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2 übermittelt wurden, und dem zweiten Kalenderjahr dieser Handelsperiode; und
 - iii) die absolute Zunahme der Luftverkehrstätigkeit des Luftfahrzeugbetreibers in Tonnenkilometern, die über den in Absatz 1 Buchstabe b genannten Prozentsatz hinausgeht, zwischen dem Überprüfungsjahr, für das Tonnenkilometerangaben nach Artikel 3e Absatz 1 zu einer Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2 übermittelt wurden, und dem zweiten Kalenderjahr dieser Handelsperiode.
- (4) Spätestens sechs Monate nach Ablauf der Frist für einen Antrag nach Absatz 2 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die Anträge, die nach Absatz 2 eingegangen sind.
- (5) ¹Spätestens 12 Monate nach Ablauf der Frist für einen Antrag nach Absatz 2 entscheidet die Kommission über den Richtwert, der für die Zuteilung von kostenfreien Zertifikaten an Luftfahrzeugbetreiber, deren Anträge der Kommission nach Absatz 4 übermittelt wurden, angewandt wird.
²Vorbehaltlich Absatz 6 wird der Richtwert errechnet, indem die Anzahl der Zertifikate in der Sonderreserve geteilt wird durch die Summe ^{a)} der Tonnenkilometerangaben von Luftfahrzeugbetreibern nach Absatz 1 Buchstabe a, die in den der Kommission übermittelten Anträgen nach Absatz 3 Buchstabe a und Absatz 4 enthalten sind, ~~;~~ und ^{b)} der absoluten Zunahme in Tonnenkilometern, die bei Luftfahrzeugbetreibern nach Absatz 1 Buchstabe b über den in Absatz 1 Buchstabe b angegebenen Prozentsatz hinausgeht und die in den der Kommission übermittelten Anträgen nach Absatz 3 Buchstabe c Ziffer iii und Absatz 4 angegeben ist.
- (6) Der in Absatz 5 genannte Richtwert darf nicht zu einer jährlichen Zuteilung pro Tonnenkilometer

führen, die höher ist als die jährliche Zuteilung pro Tonnenkilometer an Luftfahrzeugbetreiber nach Artikel 3e Absatz 4.

- (7) ¹Innerhalb von drei Monaten ab dem Tag, an dem die Kommission eine Entscheidung gemäß Absatz 5 erlässt, berechnet und veröffentlicht jeder Verwaltungsmitgliedstaat Folgendes:
- a) die Zuteilung von Zertifikaten aus der Sonderreserve an jeden Luftfahrzeugbetreiber, dessen Antrag nach Absatz 4 der Kommission übermittelt wurde. ²Diese Zuteilung wird errechnet, indem der in Absatz 5 genannte Richtwert multipliziert wird mit i) im Falle eines Luftfahrzeugbetreibers nach Absatz 1 Buchstabe a den Tonnenkilometerangaben, die in dem der Kommission übermittelten Antrag nach Absatz 3 Buchstabe a und Absatz 4 enthalten sind; ii) im Falle eines Luftfahrzeugbetreibers nach Absatz 1 Buchstabe b der absoluten Zunahme in Tonnenkilometern, die über den in Absatz 1 Buchstabe b angegebenen Prozentsatz hinausgeht und die in dem der Kommission übermittelten Antrag nach Absatz 3 Buchstabe c Ziffer iii und Absatz 4 angegeben ist; und
 - b) die Zuteilung von Zertifikaten an jeden Luftfahrzeugbetreiber für jedes Jahr, die errechnet wird, indem die Zuteilung der Zertifikate an einen Luftfahrzeugbetreiber nach Buchstabe a durch die Zahl der vollen Kalenderjahre geteilt wird, die in der Handelsperiode nach Artikel 3c Absatz 2, auf die sich die Zuteilung bezieht, noch verbleiben.
- (8) Zertifikate in der Sonderreserve, die nicht zugeteilt wurden, werden von den Mitgliedstaaten versteigert.
- (9) Mit der Einführung des 100-%-Auktionsanteils nach Artikel 3d Absatz 1 Satz 3 wird die Sonderreserve für Luftfahrzeugbetreiber nach Artikel 3f aufgehoben.**

Art. 28a

Vor der Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus der ICAO geltende Ausnahmen

- (1) ¹Abweichend von Artikel 12 Absatz 2a, Artikel 14 Absatz 3 und Artikel 16 betrachten die Mitgliedstaaten die in diesen Vorschriften vorgesehenen Anforderungen als erfüllt und ergreifen gegen Luftfahrzeugbetreiber keine Maßnahmen in Bezug auf
- a) alle Emissionen aus Flügen von oder nach Flugplätzen in Ländern außerhalb des EWR in jedem Kalenderjahr ab dem 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2023, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 28b,
 - b) alle Emissionen von Flügen zwischen einem Flugplatz in einem Gebiet in äußerster Randlage im Sinne des Artikels 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und einem Flugplatz in einem anderen Gebiet des EWR in jedem Kalenderjahr ab dem 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2023, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 28b.

²Für die Zwecke der Artikel 11a, 12 und 14 gelten die geprüften Emissionen von nicht in Unterabsatz 1 genannten Flügen als die geprüften Emissionen des Luftfahrzeugbetreibers.

- (2) ¹Abweichend von den Artikeln 3e und 3f erhalten Luftfahrzeugbetreiber, denen die in Absatz 1 Buchstaben a und b des vorliegenden Artikels vorgesehenen Ausnahmen gewährt werden, jedes Jahr eine Anzahl kostenloser Zertifikate, die proportional zu der in diesen Buchstaben vorgesehenen Verringerung der Abgabeverpflichtung gekürzt wird.

²Abweichend von Artikel 3f Absatz 8 werden Zertifikate, die nicht aus der Sonderreserve zugeteilt werden, gelöscht.

Ab dem 1. Januar 2021 wird auf die Anzahl Zertifikate, die Luftfahrzeugbetreibern zugeteilt werden, der lineare Faktor gemäß Artikel 9 angewandt, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 28b.

Für die Tätigkeit im Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2023 veröffentlichen die Mitgliedstaaten vor dem 1. September 2018 die Anzahl der Zertifikate, die sie jedem Luftfahrzeugbetreiber zugeteilt haben.

- (3) Abweichend von Artikel 3d versteigern die Mitgliedstaaten eine Anzahl Luftverkehrszertifikate, die proportional zur Verringerung der insgesamt ausgestellten Zertifikate gekürzt wird. **(aufgehoben)**
- (4) Abweichend von Artikel 3d Absatz 3 wird die Anzahl der von jedem Mitgliedstaat für den Zeitraum vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2023 zu versteigernden Zertifikate verringert, damit sie dem Anteil der zugeordneten Luftverkehrsemissionen für Flüge entsprechen, die nicht unter die Ausnahmeregelungen gemäß Absatz 1 Buchstaben a und b dieses Artikels fallen. **(aufgehoben)**

[...]

- (7) Für Länder, mit denen ein Abkommen gemäß Artikel 25 oder 25a geschlossen wurde, gilt Absatz 1 des vorliegenden Artikels lediglich im Einklang mit den Bedingungen dieses Abkommens **des Absatzes 8**.
- (8) **¹Die Ausnahmen des Absatz 1 Buchstabe a und b, sowie die in diesem Artikel dazugehörigen Bestimmungen werden ausgesetzt, bis der globale marktbasierete Mechanismus der ICAO der europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten Reduktionsziele vorschreibt die die globale Verantwortung der europäischen Union an den Treibhausgasemissionen berücksichtigen, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf möglichst 1,5 Grad begrenzen und nicht unterhalb der Minderungsziele des EU-EHS liegen. ²Die Umsetzung des Mechanismus darf nicht dazu führen, dass die europäische Union und ihre Mitgliedstaaten sich ihrer historisch bedingten, globalen Verantwortung zur Reduktion von THG-Emissionen, entziehen können. ³Die Kommission überprüft den Fortschritt des globalen marktbasiereten Mechanismus gemäß Art. 30 Absatz 1. ⁴Spätestens ab dem Jahr 2027 erfolgt eine Reintegration des globalen marktbasiereten Mechanismus der ICAO in den europäischen Luftverkehrszertifikatehandel.**

Anhang IV

TEIL B

Überwachung und Berichterstattung betreffend Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten

Überwachung der Kohlendioxidemissionen

Die Überwachung der Emissionen erfolgt durch Berechnung. Die Berechnung der Emissionen erfolgt nach folgender Formel:

Treibstoffverbrauch × Emissionsfaktor × **NO_x-Emissionsfaktor**

Zum Treibstoffverbrauch zählen auch Treibstoffe, die vom Hilfsmotor verbraucht werden. Der tatsächliche Treibstoffverbrauch jedes Flugs wird so weit wie möglich herangezogen und nach folgender Formel berechnet:

Treibstoffmenge in den Luftfahrzeugstanks nach abgeschlossener Betankung für den betreffenden Flug
– Treibstoffmenge in den Luftfahrzeugstanks nach abgeschlossener Betankung für den Folgeflug + Treibstoffbetankung für diesen Folgeflug.

Liegen keine Daten über den tatsächlichen Treibstoffverbrauch vor, so wird der Treibstoffverbrauch auf der Grundlage der besten verfügbaren Informationen nach einem standardisierten Mehrstufenkonzept geschätzt.

Es werden Standardemissionsfaktoren aus den IPCC-Leitlinien von 2006 oder späteren Aktualisierungen dieser Leitlinien zugrunde gelegt, es sei denn, tätigkeitsspezifische Emissionsfaktoren, die von unabhän-

gigen akkreditierten Laboratorien nach anerkannten Analysemethoden identifiziert wurden, erweisen sich als genauer. Der Emissionsfaktor für Biomasse ist null.

Der Luftverkehr führt auch zur Emission von Partikeln, Wasserdampf, Schwefel- sowie Stickoxiden, welche die Treibhausgaswirkung von Flügen vervielfältigen. Die Nicht-CO₂-Effekte werden durch einen pauschalen Faktor (NO_x-Emissionsfaktor) von drei berücksichtigt. Die Höhe des Faktors kann im Rahmen der Überprüfung gemäß Art. 30 Absatz 1 angepasst werden.

Für jeden Flug und jeden Treibstoff wird eine gesonderte Berechnung vorgenommen.

[...]

ANHANG VI

Reduktionspfad für die Gesamtmenge der Luftverkehrszertifikate

Reduktionspfad EU-ETS-Luftverkehr	absolute Emmisionsmenge in kt CO ₂ e	relativ zu den historischen Luftverkehrsemissionen
2020	210.465,79	95 %
2021	205.591,84	92,8 %
2022	180.972,85	81,69 %
2023	154.468,29	69,72 %
2024	135.019,00	60,94 %
2025	118.649,04	53,56 %
2026	104.144,75	47,01 %
2027	90.934,80	41,05 %
2028	78.694,29	35,52 %
2029	67.216,88	30,34 %
2030	56.361,49	25,44 %
2031	46.026,48	20,78 %
2032	36.135,66	16,31 %
2033	26.630,09	12,02 %
2034	17.463,05	7,88 %
2035	8.596,73	3,88 %
2036	0	0 %

**Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066
der Kommission vom 19. Dezember 2018
über die Überwachung von und die Berichterstattung über
Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen
Parlaments und des Rates und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 601/2012
der Kommission (Text von Bedeutung für den EWR.)**

Artikel 53

Überwachungsmethodik für Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten

- (1) Jeder Luftfahrzeugbetreiber bestimmt die jährlichen CO₂-Emissionen aus Luftverkehrstätigkeiten, indem er
1. den in Tonnen ausgedrückten Jahresverbrauch jedes Treibstoffs mit dem jeweiligen Emissionsfaktor multipliziert: **und**
 2. **den so ermittelten Wert mit dem Faktor 3 (NO_x-Emissionsfaktor) multipliziert.**

[...]

Begründung

Anpassung der RL 2003/87/EG

Die Ausgestaltung des EU-EHS, wie sie durch die aktuelle Fassung der Richtlinie 2003/87/EG erfolgt genügt nicht, um die Klimaschutzziele der Union entsprechen dem European Green Deal und dem Pariser Klimaschutzabkommen gerecht zu werden. Die Luftfahrt hat einen erheblichen Anteil an den europäischen Emissionen, weshalb auch im Bereich des EHS-Luftfahrt Anpassungen vorgenommen werden müssen, um die 1,5-Grad-Grenze einzuhalten. Die Änderungen sollen durch Verringerung der CO₂e-Emissionen zum Erhalt und Schutz der Umwelt beitragen und dienen der Bekämpfung des Klimawandels, gemäß Art. 191 Absatz 1 AEUV, weshalb die Rechtsgrundlage hierfür Art. 192 Absatz 1 AEUV ist. Die Richtlinie ist ein auf europäischer Ebene bestehendes politisches Instrument, welches durch einen EU-Rechtsakt geändert werden muss. Der europäische Luftverkehrszertifikatehandel ist eine transnationale Angelegenheit mit unionsweiten Auswirkungen. Eine entsprechende Regelung ist daher auf europäischer Ebene am besten und effektivsten umzusetzen, weshalb das Subsidiaritätsprinzip gemäß Art. 5 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 EUV gewahrt wird.

Art. 3 lit. a

Es gibt bereits eine allgemeine Unterscheidung von Zertifikaten. Zum einen Zertifikate, die dem stationären (ortsfesten) Handel zugewiesen werden und zum anderen Zertifikate, die den Luftfahrzeugbetreibern zugewiesen werden. Diese sprachliche Unterscheidung wurde jedoch bislang nicht in Form einer Legaldefinition festgehalten. Mit der vorliegenden Novellierung der Richtlinie wird der Luftverkehrszertifikatehandel als eigenständiges (geschlossenes) Handelssystem etabliert, weshalb eine eindeutige sprachliche Trennung erforderlich wird. Aus Gründen der Klarstellung, welche Zertifikate zukünftig für welchen Bereich eingesetzt werden können, werden die Begriffe "Berechtigung des stationären Emissionshandels" (EUA-Zertifikate), für den stationären Handel und "Europäische Berechtigungen des Luftverkehrs" (EUAA-Zertifikate), für den Luftverkehr festgelegt.

Art. 3 lit. d

Die Nicht-CO₂-Effekte werden als offizieller Multiplikator gemäß Anhang IV – TEIL B eingeführt, weshalb genauer definiert werden muss, was unter diesen Effekten zu verstehen ist und welche Gase erfasst sind. Die Definition soll alle Stoffe umfassen, die dazu beitragen, dass die Klimawirkung von Flügen verstärkt wird. Dabei handelt es sich insbesondere um die Emission von Partikeln, Wasserdampf, sowie Schwefel- und Stickoxiden. Es besteht die Möglichkeit, dass in Zukunft weitere Stoffe identifiziert werden, die zur Klimawirkung beitragen. Um genügend Flexibilität bei der Ermittlung der Treibhausgaswirkungen von Flügen zu gewährleisten, soll daher keine abschließende Aufzählung der Stoffe erfolgen.

Art. 3c Absatz 2 n.F.

Ziel ist es, dass 2035 die letzten Luftverkehrszertifikate (EUAA) ausgeben werden und somit ab 2036 emissionsfreies Fliegen etabliert wird. Um einen passenden Reduktionspfad zu entwickeln muss zunächst die Gesamtzahl an Zertifikaten konsolidiert werden, die jährlich ausgegeben werden soll. Als Referenzwert wird hierfür auf die historischen Luftverkehrsemissionen gemäß Art. 3 Buchstabe s zurückgegriffen, da diese noch alle Flüge in und aus dem EWR einbeziehen. Zusätzlich werden noch 116.524 Zertifikate addiert, die sich aus dem Beitritt Kroatiens 2013 ergeben. Da für das Jahr 2021 bereits der lineare Kürzungsfaktor von 2,2 % gemäß Art. 9 UAbs. 2 der RL gilt, wird die Gesamtmenge der 2021 zuzuteilenden Zertifikate um diesen Anteil gekürzt. Anschließend wird die Anzahl der zuzuteilenden EUAAs entsprechend der Tabelle I gekürzt, sodass 2036 keine Zertifikate für den Luftverkehr mehr zur Verfügung stehen. Der Reduktionspfad wurde aus einer Darstellung zur Reduktion nationaler Emissionen von Deutschland übernommen, weshalb sich durchaus Unstimmigkeiten bei der Übertragung auf die europäische Ebene ergeben können. Allerdings sollen die Werte zunächst eine allgemeine Richtung aufzeigen, wie ein solcher Reduktionspfad grundsätzlich gestaltet sein könnte. Außerdem gilt zu bedenken, dass die historischen Luftverkehrsemissionen noch diejenigen des Vereinigten Königreichs beinhalten.

Art. 3c Absatz 2

Artikel 3c Absatz 2 a.F. wird durch die Einführung des neuen Reduktionspfades überflüssig und somit gestrichen.

Art. 3c Absatz 2a

Durch den Zukauf von EUA-Berechtigungen aus dem stationären Handel stößt der europäische Luftverkehr sehr viel mehr THG-Emissionen aus, als das offizielle Cap vorgibt. Damit die EUAAs ihre vorgesehene Lenkungswirkung entfalten können, muss der Zukauf von EUA-Berechtigungen reglementiert werden, sodass Luftfahrzeugbetreiber beginnen in klimaschonende Maßnahmen zu investieren und THG-Emissionen gesenkt werden. Die unmittelbare Unterbindung des Zukaufs von EUA-Berechtigungen würde zu einem geschlossenen EU-EHS für den Flugverkehr führen, wodurch die Hälfte des europäischen Flugverkehrs nicht mit Zertifikaten abgedeckt werden könnte und ausfiele. Daher wird darauf verzichtet unmittelbar (schon ab 2022) einen geschlossenen Luftverkehrszertifikatehandel zu errichten und stattdessen der Zukauf von stationären EUA-Berechtigungen in zwei Schritten begrenzt und reduziert. Ab dem 01. Januar 2027 soll der Zukauf von EUAs schließlich nicht mehr möglich sein. Gleichzeitig bewirkt eine Begrenzung des Zertifikatzukaufs, dass die (aktuell viel zu geringen) Preise für EUAAs steigen und eine bessere Lenkungswirkung entfalten können..

Art. 3d Absatz 1 Satz 2 und 3

Der Grundgedanke des EU-EHS ist derjenige, dass Betreiber und Luftfahrzeugbetreiber, die klimaschädlich agieren, auch dafür bezahlen müssen. Aktuell werden jedoch 85 % der EUAAs kostenlos durch die Mitgliedstaaten vergeben. Der Hintergedanke der kostenlosen Zuteilung von Zertifikaten ist, dass carbon leakage verhindert werden soll und die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen erhalten bleibt. Dies kann im stationären Zertifikatehandel sinnvoll sein, allerdings erfolgt die Bepreisung im Luftverkehr auf alle Flüge einheitlich und unabhängig der Staatsangehörigkeit, weshalb die Gefahr der Verlagerung sehr gering ist. Außerdem wird die Vergabe kostenloser Zertifikate an Luftfahrzeugbetreiber nicht mehr helfen carbon leakage zu verhindern, wenn der Investitionsdruck durch Verknappung der Zertifikatmenge stark steigt. Das heißt die Vergabe kostenloser Zertifikate kommt momentan einer Subventionierung des konventionellen Luftverkehrs gleich und das kann nicht im Interesse des Klimaschutzes sein. Ein Anteil von 85 % kostenlos verteilter Zertifikate kann auch nicht mehr durch das Argument der Einstiegshilfe gerecht-

fertigt werden. Um zu dem Grundgedanke des “Polluter Pays”-Prinzips zurückzukehren, wird der Anteil an Zertifikaten die aus Auktionen stammen angehoben. Im Jahr 2022 zunächst auf 40 % anschließend jährlich um weitere 12 %, bis 2027 alle Zertifikate auktioniert werden. Durch die neue Regelung wird auch die Gleichbehandlung von neuen, aufstrebenden Luftfahrzeugbetreibern und etablierten Luftfahrzeugbetreibern stetig gestärkt, denn

aktuell erhalten vor allem etablierte Fluggesellschaften kostenlosen Zertifikate, wohingegen neue Luftfahrzeugbetreiber teure Zertifikate ersteigern müssen. Etablierte Luftfahrzeugbetreiber genießen demnach durch den geringen Auktionsanteil Wettbewerbsvorteile, welche durch die vollständige Auktionierung aufgehoben werden. Die Einführung des 100%- Auktionsanteils beendet zusätzlich die Privilegierung des Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern, wie Zügen oder dem Individualverkehr, welchen keine kostenfreien Zertifikate zugeteilt werden. Insgesamt wird durch die Anhebung des Auktionsanteils die Lenkungswirkung des Handelssystems verstärkt, es werden zusätzliche Einnahmen durch die Versteigerung generiert und die Diskriminierung zwischen den Luftfahrzeugbetreibern wird begrenzt.

In diesem Zusammenhang findet eine Streichung des Art. 3d Absatz 2 statt, welcher der Kommission die Kompetenz zuweist, Vorschläge zur Erhöhung des Prozentsatzes zu versteigernder Zertifikate einzureichen. Mit der gestaffelten Anhebung bis zur Versteigerung aller Zertifikate ab 2027 wird diese Möglichkeit überflüssig.

Art. 3e Absatz 6

Die Anhebung des Auktionsanteils gemäß Art. 3 Absatz 1 Satz 1 und 2 bedingt unmittelbar, dass sich der Anteil kostenfreier Zertifikate, welche die Mitgliedstaaten an die Luftfahrzeugbetreiber verteilen, verringert. Hiermit werden die gleichen Ziele verfolgt, wie durch den ansteigenden Auktionsanteil, nämlich die Rückbesinnung auf das Polluter-Pays-Prinzip und eine wachsende Lenkungswirkung durch den Handel mit EUAAs.

Durch die Festlegung eines 100%-Auktionsanteils ab 2027 wird die Methode zur Verteilung kostenfreier Zertifikate überflüssig, weshalb Absätze 1 bis 4 zu diesem Zeitpunkt aufgehoben werden. Dadurch, dass das Vergabeverfahren gemäß Art. 3e Absatz 1 bis 4 der RL wegfällt, verringert sich zusätzlich der Verwaltungsaufwand für Luftfahrzeugbetreiber und die Mitgliedstaaten. Das heißt es können auf Verwaltungsebene Kosten gespart werden und die Einnahmen steigen im Rahmen der Auktion.

Art. 3f Absatz 9

Für das Verfahren bezüglich der Vergabe von Zertifikaten aus der Sonderreserve gelten die Ausführungen zur Änderung des Art. 3e Absatz 6 bezüglich der Einführung des 100%-Auktionsanteils entsprechend.

Art. 3f Absatz 1 bis 3, 5 und 7

Die Sonderreserve wurde eingerichtet, um neuen und schnell wachsenden Luftfahrzeugbetreibern kostenlose Zertifikate zuteilen zu können, wenn diese ihren tatsächlichen Bedarf bei der Beantragung kostenloser Zertifikate nach Art. 3e noch nicht vorhersehen konnten. Mit den Streichungen in Art. 3f Absatz 1 bis 3, 5 und 7 wird der Zugriff auf Zertifikate aus der Sonderreserve für schnell wachsende Luftfahrzeugbetreiber beendet. Luftfahrzeugbetreiber, deren Transportleistung in Tonnenkilometern jährlich durchschnittlich um mehr als 18 Prozent wächst und entsprechend mehr CO₂e ausstoßen, sollen dafür nicht zusätzlich kostenlose Zertifikate erhalten. Stattdessen ist es angebracht, dass diese Luftfahrzeugbetreiber, durch die höheren Preise für Zertifikate am Markt, dazu angehalten werden, ihr Wachstum klimaneutral zu gestalten und an dem Ziel der THG-Neutralität bis 2035 auszurichten. Anders verhält es sich mit neuen Luftfahrzeugbetreibern. Diese haben erst nach dem Überprüfungsjahr, beziehungsweise nach der Frist gemäß Art. 3e Absatz 1 und 3, eine emissionshandelspflichtige Tätigkeit aufgenommen und konnten entsprechend keinen Antrag auf Zuteilung kostenloser Zertifikate stellen. Ohne eine Sonderreserve würde neuen Luftfahrzeugbetreibern ein erheblicher Wettbewerbsnachteil entstehen und etablierte Luftfahrzeugbetreiber gegenüber den neuen bevorteilt, was eine ungerechtfertigte Diskriminierung bedeuten würde. Daher wird solange durch die Mitgliedstaaten noch kostenlose Zertifikate vergeben werden, also bis 2027, die Sonderreserve für neue Luftfahrzeugbetreiber aufrechterhalten.

Art. 28a Absatz 1

Grundsätzlich gilt der europäische Luftverkehrszertifikatehandel für alle Flüge, die auf Flugplätzen innerhalb des EWR enden oder von diesen abgehen (vgl. Anhang I Nr. 6 der RL). Der Anwendungsbereich wurde allerdings durch die Verordnung (EU) 2017/2392 vom 13. Dezember 2017 eingeschränkt. Somit ergreifen die Mitgliedstaaten keine Maßnahmen wegen Emissionen aus Flügen, die ab dem 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2023 von oder nach Flugplätzen außerhalb des EWR gehen. Diese Maßnahme diente dazu die Einführung von CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) zu unterstützen, welche jedoch ein geringeres Ambitionsniveau verfolgt als das EU-EHS und nicht genügt, um die 1,5-Grad-Grenze einzuhalten.

Die effektivste Variante um als EU die Paris Ziele zu erreichen ist, die Ausnahme des Art. 28a der RL wieder aufzuheben und den EU-EHS (Luftverkehr) wieder auf alle Flüge anzuwenden, die im EWR landen oder starten. Eine Anpassung der Ausnahmen von Art. 28a Absatz 1 ist in Art. 28b Absatz 3 der Richtlinie vorgesehen, wenn dies notwendig wird, um die Effektivität der Klimaschutzmaßnahmen der Union zu gewährleisten. Dies ist wie oben dargelegt der Fall. CORSIA und das EU-EHS finden bereits gleichzeitig auf Flüge zwischen verschiedenen Staaten des EWR Anwendung. Das zeigt, dass die Reintegration der durch Art. 28a Absatz 1 ausgenommenen Flüge unproblematisch ist, sowie EU-EHS und CORSIA nebeneinander existieren können.

Es liegt jedoch weiterhin im Interesse der EU, CORSIA zu unterstützen, um auf globaler Ebene die Bekämpfung des Klimawandels voranzutreiben. Daher werden die Regelungen des Art. 28a Absatz 1, sowie Teile von Absatz 2 und Absatz 5 bis 7 nicht gestrichen, sondern für den Fall des Absatz 8 Satz 1 n.F. beibehalten.

Art. 28a Absatz 7 und 8

Art. 28a Absatz 1 wird ausgesetzt, bis die Bestimmungen durch CORSIA auf ein EU-EHS-vergleichbares Niveau angehoben wurden. Aktuell reguliert CORSIA lediglich den Ausstoß von CO₂ wohingegen der EU-EHS durch diese Novellierung auch Nicht-CO₂-Effekte berücksichtigt. Außerdem ist die Teilnahme an CORSIA bis 2026 freiwillig, womit Flüge in viele Staaten, die durch die Erweiterung des Anwendungsbereichs wieder einbezogen werden, nicht erfasst würden und die EU einen Teil ihrer CO₂e-Emissionen in der Gesamtbilanz unberücksichtigt ließe. Außerdem sind die Anforderungen an die Qualität der Kompensationszertifikate sehr gering und entfalten nicht immer die erforderliche Klimaschutzwirkung. Auf diese Weise kommt die EU nicht ihrer globalen Verantwortung, die ihr als einem der (historisch) größten THG-Emittenten zukommt. Deshalb soll die EU CORSIA und andere Abkommen gem. Art. 28a Absatz 7 nur dann implementieren können, wenn sichergestellt ist, dass diese Bedingungen enthalten, die die global-historische Verantwortung berücksichtigen und 1,5-Grad-konforme Emissionsminderungsziele festlegen. Es werden in Absatz 8 Satz 1 die Minderungsziele des EU-EHS als Mindestwerte für andere Abkommen festgelegt und in Satz 2 geregelt, dass CORSIA nicht als Schlupfloch für Luftfahrzeugbetreiber dienen darf, um sich den Auflagen des EU-EHS zu entziehen. Die Fortschritte, die der EU-EHS Richtung Klimaneutralität bis 2035 erzielen würde, werden somit selbst dann gewahrt, wenn die EU oder die Mitgliedstaaten für einen spezifischen Bereich den Auflagen eines anderen Abkommens unterliegen. Die ICAO überprüft die Wirkung von CORSIA in einem 3-Jahres-Rhythmus, sodass eine entsprechende Anpassung zeitnah erfolgen kann. Ab dem Jahr 2027 beginnt Phase 2 von CORSIA, in der die Teilnahme für einige Staaten ohnehin verpflichtend wird. Daher ist es sinnvoll spätestens zu diesem Zeitpunkt eine sinnvolle Integration von CORSIA in den EU-ETS zu finden.

Eine weitere Möglichkeit wäre, das Emissionsreduktionsniveau durch bilaterale Vereinbarungen zwischen der EU und Drittstaaten anzuheben, was jedoch den Abschluss enorm vieler internationaler Verträge und damit verbundene Verhandlungen bedeuten würde. Ein zeitnaher Abschluss aller notwendigen Verträge ist eher unwahrscheinlich, weshalb diese Option ausgeschlossen wird.

Art. 3c Absatz 3a

Dadurch, dass bereits am dem 1. Januar 2022 wieder alle Flüge aus und nach Flugplätzen innerhalb des EWR einbezogen werden, unterliegen diese den Bestimmungen des EU-EHS. Sie werden von der Gesamtmenge und dem Reduktionspfad gemäß Art. 3c Absatz 2 n.F. erfasst. Außerdem gewährleistet die Aussetzung des Artikel 28a Absatz 1 der Richtlinie unter den Bedingungen des Art. 28 Absatz 8 bereits, dass eine angemessene Kontrolle des globalen marktbasiereten Mechanismus stattfindet. Die Überprüfungspflicht gemäß Art. 3c Absatz 3a wird somit überflüssig und gestrichen.

Anhang IV – TEIL B und Art. 53 – VO (EU) 2018/2066

Aktuell werden vom EU-EHS nur die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs und somit nicht die Nicht-CO₂-Emissionen erfasst. Nicht-CO₂-Effekte werden durch Emissionen von Partikeln, Wasserdampf, Schwefel- und Stickoxiden ausgelöst. Die Nicht-CO₂-Effekte müssen im EHS berücksichtigt werden, um das Klimaschutzziel des Pariser Abkommens zu erreichen. Bei der Einbeziehung von ausschließlich CO₂-Emissionen ist die Lenkungswirkung zu gering und es besteht die Gefahr einer verfehlten Anreizwirkung. Die EHS-Richtlinie ermöglicht es, andere Gase als CO₂ einzubeziehen. In Art. 30 Absatz 4 der RL 2003/87/EG wird die Europäische Kommission dazu verpflichtet die Auswirkungen von Nicht-CO₂-Effekten zu analysieren und entsprechend der Ergebnisse weitere Schritte einzuleiten. Auch in der Verordnung (EU) Nr. 2017/2392 (Erwägungsgrund 13) steht, dass die Kommission in dem Bereich der Nicht-CO₂-Effekte soweit wie möglich alle Auswirkungen des Luftverkehrs berücksichtigen soll. Bis jetzt wurden allerdings noch keine Maßnahmen auf diesem Gebiet ergriffen. Für die Einbeziehung von Nicht-CO₂-Effekten in den EU-EHS soll ein Multiplikator für die CO₂-Emissionen eingeführt werden. Luftverkehrsgesellschaften müssen dann mehr Zertifikate einreichen, um ihre verifizierten CO₂-Emissionen zu decken. Der Multiplikationsfaktor orientiert sich am Radiative Forcing der Nicht-CO₂-Effekte. Hierbei empfiehlt das österreichische Umweltbundesamt, diese Klimaeffekte mit einem Radiative Forcing Index (RFI) Faktor von 2,7 zu berechnen. Das heißt 2,7 mal die Wirkung von CO₂. Das deutsche Umweltbundesamt verwendet den Emission Weighting Factor (EWF) mit dem Faktor 2 und das Öko-Institut fordert einen RFI zwischen 3 und 5. Das Umweltbundesamt geht allerdings ebenfalls davon aus, dass die Auswirkungen von Flügen auf die globale Erwärmung 3 bis 5 mal höher sind, als sich aus dessen CO₂-Emissionen ergibt. Der Faktor 3 befindet sich am unteren Ende der empfohlenen Werte und entspricht fast dem der Empfehlung des österreichischen Umweltbundesamtes. Er stellt den minimalinvasivsten Faktor dar, weshalb der Multiplikationsfaktor für Nicht-CO₂-Effekte auf 3 festgelegt wird. Dies gilt für alle EUAAs. Kann ein Luftfahrzeugbetreiber klimaschonende Praktiken nachweisen, die die Klimawirkung seiner Flüge verringern, sollte eine Anpassung des Multiplikationsfaktors in Betracht gezogen werden.

Nicht-CO₂-Effekte könnten auch über eine NO_x-Abgabe oder die Einrichtung von räumlichen und zeitlichen Flugverbotszonen reduziert werden. Diese Maßnahmen sind zwar vergleichsweise schnell umsetzbar, lassen sich jedoch nicht mit dem EU-EHS kombinieren.

Die individuelle Bestimmung der Nicht-CO₂-Effekte für jeden Flug würde ein detailliertes Monitoringsystem der Fluggesellschaften erforderlich machen, die genaue Daten über Position des Abflug- und Ziel-flughafens und des Flugzeugtypen, sowie zur Tageszeit, den klimatischen Bedingungen, der Flughöhe und der Flugroute sammeln. Problematisch ist, dass Wettervorhersagen noch nicht ausreichend genau und die Klimawirkung bzw. strahlungsverändernde Wirkung mancher Nicht-CO₂-Effekte noch nicht gänzlich erforscht sind, um exakte Aussagen über die Umweltauswirkungen eines einzelnen Flugs zu treffen. Daher wird zunächst auf einen Multiplikationsfaktor zurückgegriffen, bis sich die Datengrundlage für Nicht-CO₂-Effekte verbessert hat und eine individualisierte Variante der Abgabe umsetzbar ist.

Anhang VI

Anhang VI mit Tabelle I wird neu hinzugefügt und enthält den in Art. 3c Absatz 2 n.F. festgelegten Reduktionspfad für die Gesamtmenge der an die Luftfahrzeugbetreiber zuzuteilenden Zertifikate ab 2020 bis 2036.

VII. Getrennter Zertifikathandel

für die Schifffahrt → NORMIERT 135

Die Schifffahrt ist für ca. 3 % der globalen Emissionen verantwortlich.¹³⁸ Allein zwischen 1990 und 2008 stiegen die Emissionen um 48 % an.¹³⁹ Bis 2050 könnten die Emissionen in diesem Bereich sogar um 50 % bis 250 % steigen.¹⁴⁰ Dennoch existiert bislang weder auf internationaler noch auf europäischer oder nationaler Ebene ein Regelungsregime, das die externen Kosten des internationalen Schiffsverkehrs einpreist. Das Europäische Parlament hat sich bereits für die Einbeziehung des Schiffsverkehrs in den ETS ausgesprochen.¹⁴¹ Auch die Europäische Kommission prüft diese Option.¹⁴² Diesen Überlegungen liegt jedoch das Langzeitziel der Klimaneutralität bis 2050 zu Grunde. In der Schifffahrt wird ein CO₂-Preis von knapp 200 EUR benötigt, um klimaneutrale Technologien anzuregen.¹⁴³ Das Ziel der Treibhausgasneutralität im Jahr 2035 lässt sich aufgrund der verschiedenen Vermeidungskosten im bestehenden EU-ETS und dem Schiffsverkehr in einem gemeinsamen Zertifikathandel damit nicht schnell genug erreichen. Dieser Bereich sollte daher ebenfalls einem separaten Zertifikathandel unterworfen werden, um direkte Emissionsminderungen im Bereich des Schiffsverkehrs zu erwirken. Über die Reform der Energiesteuerrichtlinie¹⁴⁴ und der damit – unabhängig von etwaigen Koalitionen der Willigen – einhergehenden breiten Besteuerung von Schiffstreibstoffen wäre zudem ein hinreichender faktischer Mindestpreis implementiert. Die Einführung eines Maximalpreises lehnt GermanZero hier aus den gleichen Gründen ab wie bereits im Falle des BEHG (vgl. dazu **Abschnitt IV. 3. Einführung eines Mindestpreises über eine Reform der Energie- und Stromsteuer**).

Notwendige Regelungen

- Ein separater europäischer Zertifikathandel ist für Schiffe mit einer Gross-Tonnage – also der Messeinheit für das interne Schiffsvolumen – von mehr als 5.000 zu implementieren. Damit wären auch 90 % der Schiffsemmissionen in der europäischen Union erfasst.¹⁴⁵ Ein Meldesystem für die Emissionen in der Schifffahrt besteht überdies bereits in der Europäischen Union.¹⁴⁶

¹³⁸ UBA (2010), Erweiterung der EU-Emissionshandels durch Einbeziehung des Schiffsverkehrs Ökologische, ökonomische und rechtliche Analyse verschiedener Optionen, S. 1.

¹³⁹ Schulz, „Zahlen auch Schiffe bald für ihre Emissionen?“ (17.02.2020), <https://www.euractiv.de/section/energie-und-umwelt/news/zahlen-auch-schiffe-bald-fuer-ihre-emissionen/> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹⁴⁰ New Climate (2019), Carbon pricing options for international maritime emissions, i.

¹⁴¹ Pfeifer, „Volldampf für Klimaschutz – Frachter und Kreuzfahrtschiffe sollen in der EU bald für jede Tonne CO₂ bezahlen“ (20.09.2020), <https://www.neues-deutschland.de/artikel/1142027.treibhausgas-volldampf-fuer-klimaschutz.html> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

¹⁴² Europäische Kommission (2020), Zusammenfassender Bericht – Zur öffentlichen Konsultation bezüglich eines Updates des europäischen Emissionshandelssystems, S. 5; zu den Möglichkeiten vgl. etwa UBA (2010), Integration of Marine Transport into the European Emissions Trading System – Environmental, economic and legal analysis of different options.

¹⁴³ Vgl. Loyds's register/UMAS (2017), Zero-Emission Vessels 2030. How do we get there?, S. 21.

¹⁴⁴ Vgl. dazu den **Abschnitt V. 3. zur Energiesteuerrichtlinie**.

¹⁴⁵ New Climate (2019), Carbon pricing options for international maritime emissions, S. 23.

¹⁴⁶ Ebenda, S. 12; vgl. dazu Europäische Kommission, Reducing emissions from the shipment sector, https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping_en (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

- Auch hier ist sicherzustellen, dass die Zertifikatsmenge bis 2035 auf Null reduziert wird. Vom Zertifikathandel erfasste Emissionen der Schifffahrt sind ab 2035 nicht mehr zulässig.
- Bis dahin kann auf nationaler Ebene eine Anlegeabgabe auf Schiffe mit einer Gross-Tonnage von mehr als 5.000 erhoben werden.¹⁴⁷ Die Anlegeabgabe kann über die bestehenden Systeme der Liegeplatzgebühren erhoben werden. Insbesondere kann auf diesem Wege die Containerschifffahrt kurzfristig in ein nationales Bepreisungssystem einbezogen werden. Problematisch ist in diesem Fall allerdings der mögliche Carbon-Leakage-Effekt, der auftreten könnte, wenn Schiffe stattdessen die Häfen europäischer Nachbarstaaten ansteuern (zu weitergehenden steuerrechtlichen Regelungen im Schiffsverkehr vgl. das **Kapitel Verkehr zu Abschnitt IV. 2**).

¹⁴⁷ Ebenda, S. 23.

Vorschlag

für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel
mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU)
2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve
für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der
Union und der Verordnung (EU) 2015/757

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

[...]

e) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„Zertifikat“ das Zertifikat, das zur Emission von einer Tonne Kohlendioxidäquivalent in einem bestimmten Zeitraum berechtigt; es gilt nur für die Erfüllung der Anforderungen dieser Richtlinie und kann nach Maßgabe dieser Richtlinie übertragen werden;
Es wird unterschieden zwischen

- aa) „Europäischen Berechtigungen des Luftverkehrs“ (EUAA-Zertifikate), welche zur Emission von einer Tonne Kohlendioxidäquivalent im Bereich Luftverkehr gemäß Kapitel II berechtigen,
- bb) „Berechtigungen des stationären Emissionshandels“ (EUA-Zertifikate), welche zur Emission von einer Tonne Kohlendioxidäquivalent durch ortsfeste Anlagen gemäß Kapitel III berechtigen, und
- cc) „Europäische Berechtigungen der Schifffahrt“ (EUMTA-Zertifikate, European Maritime Transport Allowances, Schifffahrtszertifikate), welche zur Emission von einer Tonne Kohlendioxidäquivalent im Bereich Seeverkehr gemäß Kapitel II berechtigen;“

[...]

5. Die Artikel 3f und 3g erhalten folgende Fassung:

[...]

Art. 3g

Anwendungsbereich in Bezug den Seeverkehr

- (1) Die Zuteilung von Zertifikaten und die Anwendung der Abgabeanforderungen im Hinblick auf Seeverkehrstätigkeiten gelten für fünfzig Prozent (50 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten durchführen, fünfzig Prozent (50 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, einhundert Prozent (100 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, und einhundert Prozent (100 %) der Emissionen von Schiffen am Liegeplatz in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats.
- (2) ~~Die Art. 9, 9a und~~ 10 Abs. 3 bis 5 gelten für Seeverkehrstätigkeiten in der gleichen Weise wie für

andere unter das EU-EHS fallende Tätigkeiten.

- (3) ¹Die Gesamtmenge der den Schifffahrtsunternehmen für das Jahr 2022 zuzuteilenden Zertifikate ergibt sich aus XX % der gemäß Verordnung (EU) 2015/757 festgestellten Seeverkehrsemissionen für das Jahr 2019. ²Ab 2022 wird die jährliche Gesamtmenge der Schifffahrtszertifikate entsprechend Tabelle xx in Anhang VI gekürzt.
- (4) Ein Zukauf von Zertifikaten aus dem stationären EU-EHS oder dem Luftverkehrs-EHS ist nicht zulässig.
- (5) ¹Im Jahr 2022 werden xx % der Zertifikate versteigert. Dieser Prozentsatz steigt bis zum Jahr xxxx um jährlich xx %. ²Ab dem 01.01.xxxx wird die Gesamtmenge an Zertifikaten versteigert. ³Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Ergänzung dieser Richtlinie gemäß Art. 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, die die genauen Vorkehrungen für die Versteigerung von Schifffahrtszertifikaten gemäß diesem Artikel durch die Mitgliedstaaten betreffen. ⁴Die Zahl der von den einzelnen Mitgliedsstaaten in jeder Handelsperiode zu versteigernden Zertifikate entspricht dem Anteil dieses Mitgliedstaates an den gesamten Seeverkehrsemissionen, wie sie allen Mitgliedstaaten für das Bezugsjahr entsprechend den Vorgaben in Verordnung (EU) 2015/757 zugeordnet und überprüft wurden. ⁵Für die bei Inkrafttreten dieser Verordnung laufende Handelsperiode gilt als Bezugsjahr das Jahr 2019. ⁶Die delegierten Rechtsakte müssen sicherstellen, dass die in Art. 10 Absatz 4 Unterabsatz 1 dargelegten Grundsätze eingehalten werden. ⁷Alle Einkünfte aus der Versteigerung von Zertifikaten sollten zur Bekämpfung des Klimawandels in der Union und in Drittländern verwendet werden, um unter anderem Treibhausgasemissionen zu verringern, eine Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels in der Union und in Drittländern, insbesondere in den Entwicklungsländern, vorzunehmen, Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Eindämmung und Anpassung, insbesondere in den Bereichen Seeverkehr, zu finanzieren, Emissionen durch einen emissionsarmen Verkehr zu reduzieren und die Kosten für die Verwaltung des Schiffsverkehrs-EHS zu decken. ⁸Die Einkünfte aus der Versteigerung sollten zudem verwendet werden, um gemeinsame Vorhaben zur Senkung der Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs zu finanzieren. ⁹Die Einkünfte aus der Versteigerung können auch zur Finanzierung von Beiträgen zum Globalen Dachfonds für Energieeffizienz und erneuerbare Energien und für Maßnahmen gegen die Abholzung von Wäldern eingesetzt werden. ¹⁰Mitgliedstaaten, die diese Einkünfte für die Kofinanzierung von Forschung und Innovation verwenden, berücksichtigen dabei insbesondere Programme oder Initiativen im Rahmen des Neunten Forschungsrahmenprogrammes. ¹¹Transparenz bei der Verwendung von Einkünften aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß dieser Richtlinie ist für die Erfüllung der Verpflichtungen der Union unerlässlich. ¹²Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die ergriffenen Maßnahmen.
- (6) ¹Ein Antrag auf Zuteilung kostenfreier Schifffahrtszertifikate kann bei der zuständigen Behörde des Verwaltungsmitgliedstaates gestellt werden, indem die Bruttoreaumzahl und die einschlägigen Parameter gem. Art. 3 gb für das Überprüfungsjahr übermittelt werden. ²Überprüfungsjahr im Sinne dieses Absatzes ist das Kalenderjahr, das 24 Monate vor Beginn einer Handelsperiode endet, auf die sich der Antrag bezieht, für die laufende Handelsperiode ist es das Jahr 2019. ³Jeder Antrag muss mindestens 21 Monate vor der Handelsperiode, auf die er sich bezieht, für die laufende Handelsperiode bis 30.06.2022 vorliegen. ⁴Mindestens 18 Monate vor Beginn der Handelsperiode, auf die sich der Antrag bezieht, für die laufende Handelsperiode bis 30.09.2022 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission Anträge nach diesem Absatz. ⁵Im Jahr 2022 werden xx Zertifikate kostenlos ausgegeben. ⁶Dieser Prozentsatz sinkt bis zum Jahr 2035 um jährlich 6,25 %. ⁷Ab dem 01.01.xxxx werden keine kostenlosen Zertifikate mehr ausgegeben. ⁸Jeder Verwaltungsmitgliedstaat berechnet und veröffentlicht die jedem Schifffahrtsunternehmen für jedes Jahr kostenlos zugeteilten Zertifikate mindestens 15 Monate vor Beginn der Handelsperiode. ⁹Die zuständige Verwaltungsbehörde gibt die so berechneten kostenlos zugeteilten Zertifikate jeweils bis zum 28.02.2023 bzw. bis zum 28.02. des jeweiligen Folgejahres an das jeweilige Schifffahrtsunternehmen aus.

6. Die folgenden Artikel 3ga bis 3ge werden angefügt:

Artikel 3ga

Schrittweise Einführung der Anforderungen für den Seeverkehr

Schiffahrtsunternehmen sind verpflichtet, Zertifikate wie folgt abzugeben:

- a) 20 % der für 2023 gemeldeten geprüften Emissionen;
- b) 45 % der für 2024 gemeldeten geprüften Emissionen;
- c) 70 % der für 2025 gemeldeten geprüften Emissionen;
- d) 100 % der für 2026 und jedes Folgejahr gemeldeten geprüften Emissionen.

Sofern für die Jahre 2023, 2024 und 2025 weniger Zertifikate für geprüfte Emissionen aus dem Seeverkehr abgegeben werden, sollte eine entsprechende Anzahl von Zertifikaten gelöscht werden, anstatt sie gemäß Artikel 10 zu versteigern, sobald die Differenz zwischen den geprüften Emissionen und den abgegebenen Zertifikaten für jedes Jahr festgestellt wurde.

[...]

Artikel 3ge

Berichterstattung und Überprüfung

- (1) ¹Die Kommission prüft mögliche Änderungen im Zusammenhang mit der Annahme eines globalen marktbasierenden Mechanismus zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation. ²Im Falle der Annahme eines solchen Mechanismus legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat vor der globalen Bestandsaufnahme im Jahr 2028 und spätestens zum 30. September 2028 einen Bericht vor, in dem sie etwaige solche Maßnahmen prüft. ³Gegebenenfalls kann die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat im Anschluss an den Bericht Vorschläge zur Änderung dieser Richtlinie unterbreiten. **⁴Eine Änderung dieser Richtlinie ist nur vorzunehmen, wenn sichergestellt ist, dass nur Reduktionsziele vorgeschrieben werden, die die globale Verantwortung der Europäischen Union an den Treibhausgasemissionen berücksichtigen, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf möglichst 1,5 Grad begrenzen und nicht unterhalb der Mindestziele des EU-EHS liegen.**

[...]

10. In Artikel 9 wird folgender Absatz angefügt:

„¹In [dem Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderung] wird die unionsweite Menge der Zertifikate um [-- Millionen Zertifikate (in Abhängigkeit vom Jahr des Inkrafttretens festzulegen)] verringert. ~~Im~~ selben Jahr wird die unionsweite Menge der Zertifikate um 79 Millionen Zertifikate für den Seeverkehr erhöht. ²Ab [Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderung] gilt ein linearer Faktor von 4,2 %. ³Die Kommission veröffentlicht die unionsweite Menge der Zertifikate innerhalb von 3 Monaten nach [Datum des Inkrafttretens der Änderung einfügen].“

19a. Artikel 23 wird wie folgt geändert:

In Art. 23 Abs. 2, 3 und 6 ist jeweils bei der Aufzählung der Ermächtigungsgrundlagen für delegierte Rechtsakte auch Art. 3 g Absatz 5 aufzuführen.

Vorschlag
für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seever-
kehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

Artikel 4
Grenzwert für die Treibhausgasintensität der
an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie

- (1) Die jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der Energie, die an Bord eines Schiffs in einem Berichtszeitraum verbraucht wird, darf den in Absatz 2 festgelegten Grenzwert nicht überschreiten.
- (2) Der Grenzwert gemäß Absatz 1 wird berechnet, indem der Referenzwert von [X g CO₂-Äquivalent pro MJ]* um folgenden Prozentsatz angepasst wird:
 - -2 % ab dem 1. Januar 2025;
 - -6 % ab dem 1. Januar 2030;
 - -13 % ab dem 1. Januar 2035;
 - -26 % ab dem 1. Januar 2040;
 - -59 % ab dem 1. Januar 2045;
 - -75 % ab dem 1. Januar 2050.

[...]

Artikel 7
Monitoringkonzept

- (1) Bis zum 31. August ~~2024~~**2023** legen die Schifffahrtsunternehmen den Prüfstellen für jedes ihrer Schiffe ein Monitoringkonzept vor, in dem die unter den Methoden in Anhang I ausgewählte Methode zur Überwachung der Menge, der Art und des Emissionsfaktors der an Bord des Schiffs verbrauchten Energie sowie anderer relevanter Informationen sowie zur Berichterstattung darüber angegeben ist.
- (2) Für Schiffe, die nach dem 31. August ~~2024~~**2023** zum ersten Mal in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, legen die Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle unverzüglich, spätestens aber zwei Monate, nachdem das betreffende Schiff erstmals einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen hat, ein Monitoringkonzept vor.

Vorschlag

für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates

Artikel 9

Ziele für die landseitige Stromversorgung in Seehäfen

- (1) ¹Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in Seehäfen eine landseitige Mindeststromversorgung für im Seeverkehr eingesetzte Containerschiffe und Fahrgastschiffe besteht. ²Zu diesem Zweck ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um bis zum 1. Januar ~~2030~~**2025** sicherzustellen, dass
- a) in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes, in denen die Anzahl der Hafenanläufe von Containerseeschiffen mit einer Bruttoreaumzahl über 5000 in den vorangegangenen drei Jahren im Jahresdurchschnitt mehr als 50 beträgt, eine ausreichende landseitige Stromversorgung besteht, um mindestens 90 % dieser Nachfrage zu decken;
 - b) in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes, in denen die Anzahl der Hafenanläufe von im Seeverkehr eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit einer Bruttoreumzahl über 5000 in den vorangegangenen drei Jahren im Jahresdurchschnitt mehr als 40 beträgt, eine ausreichende landseitige Stromversorgung besteht, um mindestens 90 % dieser Nachfrage zu decken;
 - c) in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes, in denen die Anzahl der Hafenanläufe von Fahrgastschiffen mit einer Bruttoreumzahl über 5000, die keine Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind, in den vorangegangenen drei Jahren im Jahresdurchschnitt mehr als 25 beträgt, eine ausreichende landseitige Stromversorgung besteht, um mindestens 90 % dieser Nachfrage zu decken.

[...]

Artikel 10

Ziele für die landseitige Stromversorgung in Binnenhäfen

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass

- a) bis zum 1. Januar 2025 in allen Binnenhäfen des TEN-V-Kernnetzes mindestens eine Anlage zur landseitigen Stromversorgung von Binnenschiffen errichtet wird;
- b) bis zum 1. Januar ~~2030~~**2025** in allen Binnenhäfen des TEN-V-Gesamtnetzes mindestens eine Anlage zur landseitigen Stromversorgung von Binnenschiffen errichtet wird.

Artikel 11

Ziele für die LNG-Versorgung in Seehäfen

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bis zum 1. Januar 2025 in den in Absatz 2 genannten Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes eine angemessene Anzahl an LNG-Tankstellen errichtet wird, damit Seeschiffe im gesamten TEN-V-Kernnetz verkehren können. Die Mitgliedstaaten arbeiten erforderlichenfalls mit benachbarten Mitgliedstaaten zusammen, um eine angemessene Abdeckung des TEN-V-Kernnetzes sicherzustellen.

- (2) Die Mitgliedstaaten benennen in ihren nationalen Strategierahmen die Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes, die Zugang zu LNG-Tankstellen gemäß Absatz 1 schaffen müssen, wobei auch die tatsächlichen Erfordernisse und Entwicklungen des Marktes zu berücksichtigen sind.

¹Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bis zum 01.01.2025 in den Seehäfen des TEN-V Gesamtnetzes eine angemessene Anzahl an LNG-Tankstellen errichtet wird, damit Seeschiffe im TEN-V Gesamtnetz verkehren können. ²Die Mitgliedstaaten arbeiten erforderlichenfalls mit benachbarten Mitgliedstaaten zusammen, um eine angemessene Abdeckung des TEN-V Gesamtnetzes sicherzustellen.

Begründung

Änderungsvorschläge zum Richtlinienvorschlag COM (2021) 551 final

Am 14.07.2021 wurde der „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung (EU) 2015/757“, COM (2021) 551 final – 2021/0211 (COD) von der Europäischen Kommission unterbreitet, der unter anderem eine Einbeziehung der Schifffahrtsemissionen in den Europäischen Zertifikatehandel vorsieht. Hinsichtlich dieses Vorschlages wurden am 06.12.2021 die Erörterungen im Rat und in den Ausschüssen abgeschlossen; als nächstes steht die Erste Lesung im Europäischen Parlament an.

Dieser Vorschlag baut auf der „Verordnung (EU) 2015 / 757 des europäischen Parlaments und des Rates vom 29.04.2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG“ auf, die bereits ein System für die Überwachung von und Berichterstattung über Emissionen aus dem Seeverkehr implementiert hatte. Auf diese Regelungen der Überwachung und Berichterstattung bezieht sich auch die neue Richtlinie COM (2021) 551 final, etwa in Art. 3 gb COM (2021) 551 final.

Nunmehr wird mit dem Vorschlag für die neue Richtlinie COM (2021) 551 final der Seeverkehr in den EU-Zertifikatehandel einbezogen. Gem. Art. 3 g Abs. 1 COM (2021) 551 final werden 100 % der Seeverkehrstätigkeiten bei Fahrten und an Liegeplätzen innerhalb der EU, und jeweils 50 % der Fahrten von einem Hafen innerhalb der EU zu einer Destination in einem Drittstaat, oder zu einem Hafen innerhalb der EU von einer Destination in einem Drittstaat aus erfasst. Gem. Art. 9 COM (2021) 551 final n.F. wird die unionsweite Gesamtmenge der Zertifikate um 79 Millionen Zertifikate erhöht; Art. 3 g a COM (2021) 551 final sieht eine schrittweise Zertifikatsabgabe durch die Schifffahrtsunternehmen vor mit 20 % der für 2023 gemeldeten und geprüften Emissionen, schrittweise ansteigend bis 100 % der für 2026 und jedes Folgejahr gemeldeten geprüften Emissionen.

Eine derartige Einbeziehung der Emissionen aus dem Seeverkehr in den EU-Zertifikatehandel erscheint jedoch nicht sachgerecht, weswegen in dieser Novellierung ein separater Zertifikatehandel für die Schifffahrt – entsprechend dem ebenfalls vorgeschlagenen separaten Zertifikatehandel für die Luftfahrt – vorgeschlagen wird. Zum einen ist der EU-Zertifikatehandel auf das europäische Ziel der Klimaneutralität bis 2050 ausgerichtet – wobei darauf hingewiesen sei, dass Art. 9 COM (2021) 551 final n.F. einen neuen linearen Reduktionsfaktor von 4,2 % vorsieht, statt der bisherigen 2,2 % ab 2021 – das in den hier vorgeschlagenen Novellierungen angestrebte ambitioniertere Ziel aber in einer Klimaneutralität bis 2035 besteht. Zum anderen liegen die Vermeidungskosten im Schiffsverkehr deutlich höher als diejenigen im bestehenden Zertifikatehandel. Da batterieelektrische Antriebe wegen ihrer geringen Energiedichte bezogen auf Gewicht und Volumen wohl im internationalen Schiffsverkehr eine eher untergeordnete Rolle spielen werden, und die Lösung eher im Bereich von Flüssigwasserstoff und synthetischen Kraftstoffen auf Wasserstoffbasis wie Ammoniak und Methanol liegt (SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen, Wasserstoff im Klimaschutz: Klasse statt Masse, Stellungnahme Juni 2021, im Folgenden: SRU 2021, Rn. 255 ff, 259), eine Infrastruktur hierfür aber erst forciert aufgebaut (SRU 2021 Rn. 119 ff) bzw. der Markthochlauf von „grünem“, aus erneuerbaren Energien erzeugten Wasserstoff erst forciert gelingen muss (SRU 2021 Rn. 290 ff), erscheint es sachgerecht, den Zertifikatehandel für die Schifffahrt vom allgemeinen Zertifikatehandel zu separieren.

Dieser Etablierung eines separierten Zertifikatehandels für die Schifffahrt dienen die vorgeschlagenen

Änderungen der COM (2021) 551 final in Art. 3, 3g, 3ga, 9 und 23.

In Art. 3 ge wurde eine Änderung vorgeschlagen, die sicherstellt, dass die dort vorgesehene Überarbeitung des Schifffahrts-Zertifikatehandels mit Rücksicht auf einen globalen marktbasieren Mechanismus durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation nicht zu einer Verwässerung und Verschlechterung der bestehenden europäischen Regelungen führen.

In Art. 16 Abs. 11 a n.F. des Vorschlages COM (2021) 551 final wird als Sanktion bei wiederholter Nichteinhaltung der Abgabeanforderungen der Zertifikate durch Schiffsunternehmen eine Ausweisungsanordnung des Anlaufhafens, bzw. ein Schiffsbann für Schiffe mit der Flagge eines Mitgliedstaates durch diesen Flaggenstaat vorgesehen, dies erscheint sachgerecht.

Es sei noch erwähnt, dass über die ebenfalls am 14.07.2021 von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Änderungen der Energiesteuerrichtlinie, „Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung)“, COM (2021) 563 final 2021/0213, ab dem 01.01.2023 auch für Energieträger für die Schifffahrt die im dortigen Art. 15 i. V. m. Anhang I Tabelle B und D genannten Mindeststeuersätze gelten, die einen faktischen CO₂-Mindestpreis bedeuten. Dies entspricht auch der Systematik, die der Änderungsvorschlag für die Energiesteuerrichtlinie von GermanZero beinhaltet.

Änderungsvorschläge zur FuelEU Maritime Initiative

Ebenfalls am 14.07.2021 hat die Europäische Kommission, flankierend zur Einbeziehung der Schifffahrt in den EU-Zertifikatehandel mit COM (2021) 551 final, den „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG“ unterbreitet, FuelEU Maritime Initiative.

Nach ihrem Art. 2 richtet sich diese vorgeschlagene Verordnung an alle Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl über 5.000 unabhängig von ihrer Flagge, und bezieht sich ebenso wie der Richtlinienvorschlag COM (2021) 551 final auf 100 % der Seeverkehrstätigkeiten bei Fahrten und an Liegeplätzen innerhalb der EU, und jeweils 50 % der Fahrten von einem Hafen innerhalb der EU zu einer Destination in einem Drittstaat, oder zu einem Hafen innerhalb der EU von einer Destination in einem Drittstaat aus.

In Art. 4 werden, ausgehend von einem Referenzwert der durchschnittlichen Treibhausgasintensität der im Jahre 2020 auf Schiffen verbrauchten Energie (berechnet wieder nach der Verordnung EU 2015/757), Grenzwerte und Reduktionsvorgaben für die Treibhausgasintensität der auf Schiffen verbrauchten Energien gesetzt. Diese Reduktionsvorgaben steigern sich von 2 % Reduktion ab 1.1.2025 schrittweise über 13 % ab 1.1.2035 bis 75 % ab 1.1.2050. Bei allem Verständnis für die besonderen Schwierigkeiten der Dekarbonisierung im Schiffsverkehr erschließt sich direkt, dass hierdurch nicht einmal das europäische Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 erreicht werden kann, geschweige denn das mit der hier vorgeschlagenen Novellierung ausgegebene Ziel einer Treibhausgasneutralität bis 2035. Entsprechend wurden die Reduktionsvorgaben angepasst.

Es erscheint zudem angemessen, das Datum für die Vorlage eines Monitoringkonzepts für die Schiffsunternehmen in Art. 7 Abs. 1 und 2 vom 31.08.2024 auf den 31.08.2023 vorzuziehen.

Auch die FuelEU Maritime Initiative schlägt bei wiederholten Zuwiderhandlungen in Art. 23 Abs. 3 als Sanktion Ausweisungsanordnung und Schiffsbann vor.

Änderungsvorschläge zur VO „Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“

Teil des von der Europäischen Kommission am 14.07.2021 verabschiedeten Maßnahmenpaketes ist auch der Vorschlag für eine „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates“, COM (2021) 559 final 2021/0223 (COD), im Folgenden „VO Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“. Eine Dekarbonisierung des Schiffsverkehrs ist natürlich nur dann möglich, wenn die Schiffe in den Häfen, in denen sie anlanden, die entsprechende Infrastruktur für ein Auffüllen der Energieträger vorfinden; ein Reduktionspfad kann nur greifen, wenn die entsprechende Infrastruktur rechtzeitig aufgebaut wird.

Dabei geht der genannte Verordnungsvorschlag in den Erwägungsgründen (5) bis (7) davon aus, dass emissionsfreie Seeschiffe bis 2030 Marktreife erreichen werden, und alternative dekarbonisierte Kraftstoffe in derselben Infrastruktur wie LNG verwendet werden können.

Um die Dekarbonisierung der Seeschifffahrt zu beschleunigen, ist vorzuschlagen, die Entwicklung der Infrastruktur zügiger als bisher im Vorschlag vorgesehen vorzuschreiben, um dem „Henne-Ei-Problem“ zu entgehen, dass emissionsfreie Seeschiffe deshalb erst 2030 Marktreife erreichen, weil vorher ohnehin keine ausreichende Infrastruktur zur Verfügung steht, so dass keine Nachfrage nach solchen Schiffen entstehen kann.

Es ist daher im Rahmen dieser Novellierung vorgeschlagen, den Verordnungsvorschlag in Art. 9 Abs. 1 und 10 dahingehend zu ändern, dass eine landseitige Stromversorgung an allen Häfen sowohl im Kern- als auch im Gesamtnetz bis zum 01.01.2025 zu verwirklichen ist, und in Art. 11 LNG-Tankstellen nicht nur im Kernnetz, sondern im Gesamtnetz bis zum 01.01.2025 zur Verfügung stehen müssen.

VIII. Grenzausgleich/Wettbewerbsfähigkeit

Gegen eine Stärkung des CO₂-Bepreisungsregimes auf nationaler und europäischer Ebene wird häufig eingewandt, dass sich die Herstellung in Deutschland bzw. Europa verteuert und dadurch große finanzielle Belastungen für die heimische Industrie sowie ein Wettbewerbsnachteil gegenüber Unternehmen in Ländern, deren Produktion nicht den gleichen Vorgaben unterliegt, entsteht. Hierbei wird vorgebracht, dass dieses Phänomen nicht nur der nationalen bzw. europäischen Wirtschaft, sondern auch dem Klima schaden könnte, weil die Produktion in ein Land mit niedrigeren Umweltstandards verlagert wird und so dort die Emissionen erhöht werden (Carbon Leakage). Bis jetzt konnte dieser Effekt im ETS nicht beobachtet werden.¹⁴⁸ Viele Unternehmen würden durch höhere Transportkosten, Einfuhrzölle und fehlende qualifizierte Arbeitnehmer bei einer Verlagerung in das nicht-EU-Ausland auf ganz andere Probleme stoßen.¹⁴⁹ Emissionen im innereuropäischen Verkehr müssen per Definition in Europa stattfinden. Es besteht also ein gewisser Spielraum, der allerdings mit steigenden Treibhausgaspreisen enger wird. Um auf den Tag vorbereitet zu sein, an dem Carbon Leakage ein Problem sein wird, sollten einige Ausgleichs- und Unterstützungsmaßnahmen zum CO₂-Bepreisungssystem implementiert werden.

Notwendige Ausgleichsmaßnahmen auf nationaler Ebene

- **Klimaprämie** → **NORMIERT** ¹⁴⁴
Die aus den Einnahmen der Energiesteuer bzw. dem BEHG gespeiste Klimaprämie soll zu einem Anteil an Unternehmen ausgezahlt werden.¹⁵⁰ Der Anteil wird über ihren Anteil an den Lohnnebenkosten für die Rentenkassen bemessen und ausgezahlt.¹⁵¹ Dies entlastet den Kostenfaktor Arbeit und kann zugleich zu höheren Renten beitragen.¹⁵²
- **Individuelle Förderung von Transformationsprojekten** → **NORMIERT** ¹⁴⁶
Im Rahmen von direkten Zahlungen bzw. einer temporären Ausnahme vom nationalen CO₂-Bepreisungsregime sowie Carbon Contracts for Difference werden Unternehmen bei der Umstellung unterstützt.¹⁵³ Ersteres muss an den Nachweis eines Transformationsplans des Unternehmens zur Erreichung einer klimaneutralen Produktion gebunden sein.¹⁵⁴ Damit werden Unternehmen individuell bzw. branchenabhängig auf ihrem Weg zur Klimaneutralität unterstützt.¹⁵⁵

¹⁴⁸ DIW, Does the EU ETS cause Carbon Leakage in European Manufacturing?, S. 24.

¹⁴⁹ Dazu auch ebenda, S. 23.

¹⁵⁰ Wie in der Schweiz, vgl. Schultz Projekt Consult (2020), Auswirkungen einer CO₂-Steuer auf sechs energieintensive Industrien sowie auf die deutsche Stromwirtschaft, S. 17.

¹⁵¹ Dieses Konzept wurde in Deutschland auch schon für die sog. Ökosteuer angewendet, vgl. DIW, Umweltwirkungen der Ökosteuer begrenzt – CO₂-Bepreisung der nächste Schritt, DIW Wochenbericht 3/2019, 215 (216 u. zu den konkreten Auswirkungen 218).

¹⁵² Zur vergleichbaren Situation bei der Ökosteuer, vgl. ebenda, S. 218.

¹⁵³ Zur Notwendigkeit von Carbon Contracts for Difference etwa auch CO₂-Abgabe e.V. (2020), Grenzausgleich: Von Ausnahmen zu verursacher- und klimagerechten Produktpreisen, S. 7

¹⁵⁴ In diese Richtung Schultz Projekt Consult (2017), Ökologische Steuerreform 2.0 – Einführung einer CO₂-Steuer, S. 34.

¹⁵⁵ Zur Notwendigkeit der individuellen Förderung im Unterschied zur pauschalen Ausnahme von Bepreisungsregimen und dem damit wegfallenden Kostendruck, vgl. allerdings im Kontext des EU-ETS

Gesetz zur Vorbereitung eines Gesetzes für eine Klimaprämie für Unternehmen (Unternehmensklimaprämiengesetz –UKPG)

§ 1

¹Sobald die Erträge aus

- a) dem Brennstoffemissionshandel,
- b) dem Treibhausgasemissionshandel sowie
- c) der Energiesteuer, abzüglich des Infrastrukturaufschlags für Benzin der Nomenklatur 2710 12 41, 2710 12 45, 2710 12 49, 2710 12 50 sowie Gasöl der Nomenklatur 2710 19 43 bis 2710 19 48, 2710 20 11 bis 2710 20 19,

die Einnahmen aus

- a) der Stromsteuer sowie
- b) der EEG-, KWKG,- Offshore-Umlage und der Umlage auf abschaltbare Lasten

die im Jahr 2021 erzielt wurden übersteigen, ist die Bundesregierung verpflichtet innerhalb von 1 Monat eine Gesetzesvorlage in den Bundestag einzubringen, die es ermöglicht, dass 50 % der übersteigenden Erträge an Unternehmen über eine Klimaprämie auszahlt. ²Ob die Erträge im Sinne des Satz 1 die Einnahmen im Sinne des Satz 1 übersteigen wird zum Ende eines jeden Jahres durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ermittelt.

§ 2

¹Die Erträge aus dem Brennstoffemissionshandel und dem Treibhausgasemissionshandel errechnen sich aus den Einnahmen im Brennstoffemissionshandel und Treibhausgasemissionshandel abzüglich der jeweiligen Vollzugskosten. ²Sie sind zum Ende eines jeden Jahres zu ermitteln.

§ 3

¹Die Klimaprämie im Sinne dieses Gesetzes entspricht einer Senkung des Arbeitgeberanteils an den Kosten für die Rentenversicherung in Höhe der Erträge aus

- a) dem Brennstoffemissionshandel,
- b) dem Treibhausgasemissionshandel sowie
- c) der Energiesteuer, abzüglich des Infrastrukturaufschlags für Benzin der Nomenklatur 2710 12 41, 2710 12 45, 2710 12 49, 2710 12 50 sowie Gasöl der Nomenklatur 2710 19 43 bis 2710 19 48, 2710 20 11 bis 2710 20 19. ²Die Klimaprämie ist entsprechend ihrer genauen Höhe vierteljährlich eines jeden Jahres anzupassen.

Begründung

Die von im vorliegenden Gesetzespaket vorgeschlagenen Maßnahmen haben weitreichende haushaltspolitische Implikationen. Einerseits wird die konsequente CO₂-Bepreisung Einnahmen generieren, andererseits wird die Verringerung der Stromsteuer und sonstiger Umlagen die Einnahmen reduzieren.

Die Klimaprämie für Unternehmen tritt neben die für Bürger:innen. Während die Bürger:innen unter anderem über das System der Krankenkassen eine Geldzahlung anhand der von ihnen entrichteten CO₂-Preise erhalten, sollen die Unternehmen über eine Senkung des Arbeitgeberanteils für die Rentenversicherung ihrer Angestellten entlastet werden.

Dies kann durch eine Verringerung der Lohnnebenkosten zu mehr Beschäftigung und zugleich zu höheren Renten führen. Dabei kommt eine Reduzierung des Rentenbeitragssatzes allen Unternehmen, unabhängig von ihrer Belastung durch die CO₂-Bepreisung, zu Gute, die in Deutschland sozialversicherungspflichtig Menschen beschäftigen.

Wie die Klimaprämie für Bürger:innen soll die Klimaprämie für Unternehmen erst dann greifen, wenn die Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung die Ausgaben aufgrund der Stromsteuersenkung und der Abschaffung der Umlagen übersteigen (ca. ab einem CO₂-Preis von 100 bis 120 EUR / Tonne). Insofern sollte das entsprechende Gesetzesvorhaben vorsehen, dass die Klimaprämie erst in einigen Jahren bei Erreichen dieses CO₂-Preises in Kraft tritt.

§ 1 UKPG

Da der Zeitpunkt ab dem eine Klimaprämie für Unternehmen abseits der Gegenfinanzierung von Stromsteuer und Umlagen relevant wird nicht eindeutig abzuschätzen ist, wird die Bundesregierung aufgerufen zum entsprechenden Zeitpunkt einen Gesetzentwurf in den Bundestag einzubringen. Denn auch erst zu diesem Zeitpunkt stehen die jeweiligen Mittel und damit auch die Höhe einer solchen Klimaprämie fest. Zur leichteren Administrierbarkeit werden die Einnahmen zum Ende eines jeden Jahres mit den Erträgen abgeglichen.

§ 2 UKPG

Damit sich der Brennstoffemissionshandel und der Treibhausgasemissionshandel selbst tragen können, werden bei der Berechnung der Einnahmen die Vollzugskosten nicht mitgerechnet. Zur leichteren Administrierbarkeit werden die Einnahmen zum Ende eines jeden Jahres errechnet, um die jeweilige Höhe der Klimaprämie nach § 3 feststellen zu können.

§ 3 UKPG

§ 3 enthält den Auftrag das Gesetz so auszugestalten, dass die Höhe der Klimaprämie den Arbeitgeberanteil an der Rentenversicherung senkt. Damit werden Unternehmen zwar unabhängig von ihrem emissionsrelevanten Verhalten beziehungsweise ihrem Anteil an der CO₂-Bepreisung entlastet. Hierbei wird es sich jedoch um den kleineren Anteil im Hinblick auf eine Rückerstattung der Kosten durch eine CO₂-Bepreisung handeln. Gleichzeitig wird der Faktor Arbeit in der Gesellschaft damit für Unternehmen leichter zu finanzieren beziehungsweise kann sich dies auch in höheren Löhnen und damit auch höheren Renten niederschlagen. Insbesondere ist dieser Weg der Rückzahlung leicht zu administrieren.

Richtlinie 2003/87/EG
des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003
über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der
Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates
(Text von Bedeutung für den EWR)

Art. 10

- (1) ¹Ab dem Jahr 2019 versteigern die Mitgliedstaaten sämtliche Zertifikate, die nicht gemäß den Artikeln 10a und 10c dieser Richtlinie kostenlos zugeteilt werden und nicht in die mit dem Beschluss (EU) 2015/1814 des Europäischen Parlaments und des Rates (²) eingerichtete Marktstabilitätsreserve (im Folgenden „Marktstabilitätsreserve“) eingestellt oder gemäß Artikel 12 Absatz 4 dieser Richtlinie gelöscht werden.

²Ab 2021 beträgt der Anteil der zu versteigernden Zertifikate 57 %, unbeschadet einer möglichen Kürzung gemäß Artikel 10a Absatz 5a.

³~~2 %~~ **20 %** der Gesamtmenge der Zertifikate im Zeitraum 2021-2030 werden versteigert, um einen Fonds für die Verbesserung der Energieeffizienz und die Modernisierung der Energiesysteme bestimmter Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10d (im Folgenden „Modernisierungsfonds“) einzurichten.

[...]

- (3) ¹Die Mitgliedstaaten bestimmen die Verwendung der Einnahmen aus der Versteigerung der Zertifikate. ²Mindestens ~~50 %~~ **100 %** der Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 2 einschließlich sämtlicher Versteigerungseinnahmen gemäß Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben b und c oder der entsprechende finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen sollten für einen oder mehrere der folgenden Zwecke genutzt werden, **um insbesondere Unternehmen beim Übergang zu einer treibhausgasneutralen Produktion beziehungsweise Dienstleistung zu unterstützen:**

[...]

- k) Förderung der Umschulung und die Umstrukturierung des Arbeitsmarktes von Arbeitskräften, um insbesondere in den von der Verlagerung von Arbeitsplätzen am stärksten betroffenen Regionen zu einem fairen Übergang zu einer Wirtschaft mit ~~geringem~~ **möglichst keinem** CO₂-Ausstoß in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern beizutragen.

[...]

³Die Mitgliedstaaten genügen den Anforderungen dieses Absatzes, wenn sie steuerliche oder finanzielle Unterstützungsmaßnahmen haben und durchführen, insbesondere auch in den Entwicklungsländern, oder nationale Rechtsvorschriften zum wirksamen Einsatz von finanzieller Unterstützung, die den in Unterabsatz 1 genannten Zwecken dienen und die einem Gegenwert von mindestens ~~50 %~~ **100 %** der Einnahmen aus den in Absatz 2 genannten Versteigerungen der Zertifikate entsprechen, einschließlich sämtlicher Einnahmen aus den in Absatz 2 Buchstaben b und c genannten Versteigerungen.

Art. 10a

Unionsweite Übergangsvorschriften zur Harmonisierung der kostenlosen Zuteilung

[...]

- (8) ¹325 Millionen Zertifikate aus der Menge, die ansonsten gemäß diesem Artikel kostenlos zugeteilt werden könnte, und 75 Millionen Zertifikate aus der Menge, die ansonsten gemäß Artikel 10 versteigert werden könnte, werden zur Verfügung gestellt **30 % der Gesamtmenge der Zertifikate im Zeitraum 2021-2030 werden versteigert**, um im Gebiet der Union an geografisch ausgewogen verteilten Standorten Innovationen auf dem Gebiet von Technologien und Prozessen mit **geringem möglichst keinem** CO_2 -Treibhausgas-Ausstoß, einschließlich umweltverträglicher CO_2 -Abscheidung und -Nutzung (CCU), die maßgeblich zur Eindämmung des Klimawandels beiträgt, sowie von Produkten, die CO_2 -Treibhausgas-intensiv hergestellte Produkte ersetzen, welche in Sektoren nach Anhang I hergestellt werden, zu fördern und einen Anreiz für den Bau und Betrieb von Projekten, die auf die umweltverträgliche Abscheidung und geologische Speicherung (CCS) von CO_2 ausgerichtet sind, sowie von innovativen Technologien im Bereich erneuerbarer Energien und der Speicherung von Energie zu schaffen (im Folgenden „Innovationsfonds“). ²Förderfähig sind Projekte in allen Mitgliedstaaten, einschließlich kleinmaßstäblicher Projekte.

Darüber hinaus werden etwaige noch verbleibende Einkünfte aus den 300 Millionen Zertifikaten, die für den Zeitraum von 2013 bis 2020 im Rahmen des Beschlusses 2010/670/EU der Kommission (1) zur Verfügung standen, durch 50 Millionen nicht zugeteilte Zertifikate aus der Marktstabilitätsreserve ergänzt und diese rechtzeitig zur Innovationsförderung gemäß Unterabsatz 1 eingesetzt.

³Die Projekte werden auf der Grundlage objektiver und transparenter Kriterien ausgewählt, wobei gegebenenfalls zu berücksichtigen ist, inwieweit sie zur Verwirklichung einer Emissionsreduktion auf einen Wert deutlich unter den in Absatz 2 genannten Benchmarks beitragen. ⁴Die Projekte müssen das Potenzial haben, umfangreich angewandt zu werden oder die den betreffenden Sektoren entstehenden Kosten für den Übergang zu einer Wirtschaft mit geringem CO_2 -Treibhausgas-Ausstoß erheblich zu senken. ⁵Projekte, bei denen es um CO_2 -Abscheidung und -Nutzung geht, müssen eine Nettoreduktion der Emissionen bewirken und die Vermeidung oder dauerhafte Speicherung von CO_2 sicherstellen. ⁶Fördermittel werden nur für Technologien zur Verfügung gestellt, die kommerziell noch nicht verfügbar sind, jedoch eine bahnbrechende Lösung darstellen oder ausgereift genug sind, um für die Demonstration in vorkommerziellem Maßstab in Betracht zu kommen. ⁷Bis zu 60 % der relevanten Projektkosten können finanziert werden, wovon maximal 40 % nicht an die nachweisliche Vermeidung von Treibhausgasemissionen gebunden sein müssen, sofern mit der angewandten Technologie im Voraus festgesetzte Etappenziele erreicht werden.

[...]

Art. 10d

Modernisierungsfonds

- (1) ¹Zur Förderung der von den begünstigten Mitgliedstaaten vorgeschlagenen Investitionen – auch zur Finanzierung kleinmaßstäblicher Investitionsprojekte – zur Modernisierung von Energiesystemen und zur Verbesserung der Energieeffizienz in Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-BIP zu Marktpreisen im Jahr 2013 unter 60 % des Unionsdurchschnitts lag, wird für den Zeitraum von 2021 bis 2030 ein Fonds (im Folgenden „Modernisierungsfonds“) angelegt. ²Der Modernisierungsfonds wird durch die Versteigerung von Zertifikaten gemäß Artikel 10 finanziert.

³Die geförderten Investitionen müssen mit den Zielen dieser Richtlinie sowie mit den Zielen des Rahmens der Union für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 und den im Übereinkommen von Paris enthaltenen langfristigen Zielen vereinbar sein. ⁴Keine Unterstützung aus dem Modernisierungsfonds wird **insbesondere** Energieerzeugungsanlagen gewährt, die feste fossile Brennstoffe verwenden, soweit es sich nicht um effiziente und nachhaltige Fernwärme in Mitgliedstaaten mit einem Pro-Kopf-BIP zu Marktpreisen im Jahr 2013 unter 30 % des Unionsdurchschnitts handelt, sofern eine Menge von Zertifikaten von mindestens entsprechendem Wert für Investitionen nach Artikel 10c verwendet wird, bei denen keine festen fossilen Brennstoffe betroffen sind.

- (2) ¹Mindestens 70 % der Finanzmittel aus dem Modernisierungsfond werden dazu verwendet, Investitionen in die Erzeugung und Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen, in die Verbesserung der Energieeffizienz mit Ausnahme von Energieeffizienz der Energieerzeugung unter Verwendung fester fossiler Brennstoffe, in die Energiespeicherung und in die Modernisierung von Energienetzen, einschließlich Fernwärmeleitungen, **soweit die Fernwärme nicht der Verbrennung fossiler Brennstoffe entspringt**, Netzen für die Stromübertragung und Ausbau der Verbundnetze zwischen den Mitgliedstaaten, zu fördern und einen fairen Übergang in den kohleabhängigen Regionen in den begünstigten Mitgliedstaaten zu unterstützen, um damit die Wiedereingliederung, Umschulung und Weiterbildung der Arbeitnehmer sowie Ausbildung, Stellenvermittlungsinitiativen und Start-up-Unternehmen im Dialog mit den Sozialpartnern zu unterstützen. ²Auch Investitionen in die Energieeffizienz in den Bereichen Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft sind förderfähig.

[...]

Begründung

Art. 10 Abs. 1

Die Erhöhung des Anteils an Zertifikatsversteigerungserlösen von 2 % auf 20 % mit Blick auf den Modernisierungsfonds soll einerseits der geplanten Reduktion der Zertifikatsmenge im europäischen Zertifikathandel und damit möglichen Einnahmeeinbußen, andererseits aber auch den damit einhergehenden steigenden Preisen im europäischen Zertifikatehandel abhelfen. Denn von den steigenden Preisen werden vor allem auch die kohleabhängigen osteuropäischen Staaten betroffen sein, die durch die erhöhten Gelder im Modernisierungsfonds damit maßgeblich profitieren. Insoweit können die Gelder, die aus dem Modernisierungsfonds für diese Länder folgen, auch als Ausgleichszahlung der anderen Mitgliedstaaten im Zuge höherer Zertifikatspreise betrachtet werden.

Art. 10 Abs. 3

Zum Einen wird durch die Änderung sichergestellt, dass die Mitgliedsstaaten nun 100 % der Einnahmen, die ihnen aus dem europäischen Zertifikatehandel zu Gute kommen zum Zwecke des Klimaschutzes aufwenden müssen. Zum Anderen soll dies vor allem den Unternehmen zu Gute kommen, die durch die vorgeschlagenen Änderungen des europäischen Zertifikatehandels sehr wahrscheinlichen Preissteigerungen maßgeblich betroffen sind. Damit wird eine weitgehende Möglichkeit geschaffen, Unternehmen individuell auf nationaler Ebene zu fördern.

Art. 10a

Zunächst werden die absoluten Angaben zu den Zertifikaten durch relative Angaben zu den Versteigerungserlösen ersetzt. Dies ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass nach dem Reformvorschlag zum europäischen Zertifikatehandel die Zuteilung von kostenlosen Zertifikaten abgeschafft wird. Zudem soll die prozentuale Verteilung von 30 % der Einnahmen auf den Innovationsfonds sicherstellen, dass Unternehmen aufgrund der zu erwartenden Preissteigerungen im europäischen Zertifikatehandel eine hinreichende Möglichkeit zu individuellen Förderungen beim Umstieg auf klimaneutrale Technologien erfahren.

Dabei sollen grundsätzlich nur noch solche Technologien gefördert werden, die möglichst keine Treibhausgase mehr verursachen.

Art 10d

Durch die Änderungen werden die Förderungen von Fernwärme durch den Innovationsfonds auf solche Förderungen beschränkt, die nicht zugleich der Verbrennung fossiler Brennstoffe dienlich sind. Damit rückt die klimaneutrale Fernwärme etwa über Geothermie maßgeblich in den Vordergrund.

Gesetz zur Förderung einer klimaneutralen Wirtschaft (GFkW)

§ 1

Anwendungsbereich und Zweck

- (1) Dieses Gesetz gilt innerhalb des Anwendungsbereichs des BEHG.
- (2) Ziel des Gesetzes ist es, einerseits einen Ausgleich für die wirtschaftlichen Auswirkungen einer CO₂-Bepreisung für Unternehmen zu schaffen, die aktiv zu einer klimaneutralen Produktion beitragen; und andererseits dem Risiko der Abwanderung von Produktion und Emissionen ins (außer-)europäische Ausland vorzubeugen.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Rahmen dieses Gesetzes die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. Unternehmen:
Jeder Rechtsträger, der einen nach Art und Umfang in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb unter Beteiligung am allgemeinen wirtschaftlichen Verkehr nachhaltig mit eigener Gewinnerzielungsabsicht betreibt.
2. CO₂-Bepreisung:
Die Energiesteuer, soweit sich der Steuersatz anhand des CO₂-Gehalts der Energieträger ausrichtet, sowie der nationale Zertifikatehandel nach dem BEHG.
3. Transformationsprojekte:
¹Sind alle Projekte, mit denen ein Unternehmen einen signifikanten Beitrag zur Erreichung der Ziele im Sinne der §§ 1, 3 und 4 in Verbindung mit Anlage 2 KSG KSG in seiner jeweils geltenden Fassung beiträgt. ²Dazu zählen insbesondere:
 - a) Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Produktions- oder Dienstleistungsprozesses unter Einschluss von Maßnahmen zur Speicherung und/oder Weiterverwendung von CO₂ im Sinne des § 3 Nr. 7 KSpG beziehungsweise § 3 Nr. 11 BEHG.
 - b) Maßnahmen zur Erzeugung und Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen.
 - c) Die Verpflichtung des Unternehmens gegenüber der Bundesrepublik Deutschland, die durch das Unternehmen unmittelbar und mittelbar verursachten Treibhausgasemissionen im Sinne des § 2 Nr. 2 KSG in seiner jeweils geltenden Fassung bis zum Jahr 2035 zu deckeln, um ab dem Jahr 2035 keine Treibhausgasemissionen unmittelbar und mittelbar durch das Unternehmen zu verursachen und Emissionsquellen des Unternehmens im Zweifel zu schließen.
 - d) Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz.
 - e) Das Betreiben eines Energie- oder Umweltmanagementsystems unter Einschluss einer unternehmensinternen Aufstellung der durch das Unternehmen unmittelbar und mittelbar verursachten Treibhausgasemissionen im Sinne des § 2 Nr. 2 KSG in seiner jeweils geltenden Fassung.
³Die Bundesregierung wird ermächtigt mit Zustimmung des Bundestages
 - a) weitere Projekte im Sinne des § 2 Nr. 3 S. 1 im Rahmen einer Rechtsverordnung zu ergänzen oder

- b) die in § 2 Nr. 3 S. 2 genannten Projekte weiter zu konkretisieren.

Transformationsplan:

¹Ein Plan, der detailliert aufzeigt, welche Transformationsprojekte vom Unternehmen zukünftig umgesetzt werden um spätestens bis zum Jahr 2035 eine im Sinne des § 2 Nr. 7 KSG netto-treibhausgasneutrale Produktion oder Dienstleistung im gesamten Unternehmen zu ermöglichen. ²Der Transformationsplan hat dabei eine Aufstellung zu den geplanten Maßnahmen und deren Beitrag zur klimaneutralen Produktion oder Dienstleistung, einen Umsetzungszeitplan sowie das benötigte Investitionsvolumen zu enthalten. ³Der Transformationsplan hat eine eidesstattliche Erklärung des gesetzlichen Vertreters zu enthalten, dass die gewährten Zuschüsse allein für die geplanten Investitionen verwendet werden. ⁴Die Bundesregierung wird ermächtigt weitere Anforderungen an Form und Inhalt des Transformationsplans in einer Rechtsverordnung zu regeln.

3. Allgemeinverbindlicher Transformationsplan:
Ein Transformationsplan der von einem Unternehmensverband oder einen Zusammenschluss mehrerer Unternehmen für bestimmte Kategorien von Unternehmen entwickelt wurde.
4. Zuständige Stelle:
Zuständige Behörde für die Durchführung dieses Gesetzes ist das Umweltbundesamt als zuständige Behörde gemäß § 13 Abs. 1 des Brennstoffemissionshandelsgesetzes.
5. Negative Emissionen:
Die in Tonnen angegebene Menge an Kohlendioxid, die mittels Kohlendioxid-speicher im Sinne des § 3 Nr. 7 KSpG oder Verfahren zur Kohlenstoffverwendung im Sinne des § 3 Nr. 11 BEHG aus der Atmosphäre heraus gebunden wird,

§ 3

Ausnahme von der CO₂-Bepreisung

- (1) ¹Unternehmen, die mindestens die gleiche Geldsumme, die sie für die CO₂-Bepreisung aufzuwenden haben, in Transformationsprojekte investieren, können auf Antrag bei der zuständigen Stelle von der CO₂-Bepreisung ausgenommen werden. ²Steht die Geldsumme mit Blick auf die Aufwendungen für die CO₂-Bepreisung zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht fest, wird diese durch die zuständige Stelle geschätzt. ³Das antragstellende Unternehmen kann vor der Antragstellung von der zuständigen Stelle Auskunft über die Schätzung im Sinne des § 3 Absatz 1 Satz 2 verlangen. ⁴Hierfür hat das Unternehmen der zuständigen Stelle die für die Schätzung notwendigen Unterlagen zukommen zu lassen.
- (2) Maßgeblicher Zeitpunkt für die Bewertung der Berechtigung des Unternehmens ist der Zeitpunkt der Antragstellung.
- (3) Die zuständige Stelle kann die Ausnahme von der CO₂-Bepreisung zeitlich begrenzen oder an Auflagen knüpfen.
- (4) Die zuständige Stelle hat dem Unternehmen die auch zeitlich begrenzte Befreiung von der CO₂-Bepreisung schriftlich zu bestätigen.

§ 4

Ausschlussgründe und Nebenbestimmungen

Die Antragstellung im Sinne des § 3 Absatz 1 ist ausgeschlossen für:

1. Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß den Leitlinien der Europäischen Kommission für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1), insbesondere:
 - a) Unternehmen, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, oder die nach § 15a Insolvenzordnung vom 5. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2866), die zuletzt durch

Artikel 6 des Gesetzes vom 22. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3328) geändert worden ist, verpflichtet sind, einen Eröffnungsantrag zu stellen, sowie

- b) Unternehmen, die in das Schuldnerverzeichnis nach § 882b der Zivilprozessordnung eingetragen sind, und
- 2. Unternehmen, die einer Rückforderungsanordnung aufgrund einer früheren Kommissionsentscheidung zur Feststellung der Rechtswidrigkeit oder Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9) nicht Folge geleistet haben.

§ 5 Antragstellung

- (1) ¹Dem Antrag der Unternehmens sind alle zur Prüfung des Antrags erforderlichen Unterlagen und Nachweise beizufügen. ²Das berechnete Unternehmen hat der zuständigen Stelle detaillierte Nachweise über die geplante Umsetzung von Transformationsprojekten vorzulegen. ³Als detaillierte Nachweise kommen insbesondere in Betracht:
 - 1. Für den Fall des § 2 Nummer 3 Satz 2 Buchstabe a, b, und d: Eidesstattliche Erklärung des gesetzlichen Vertreters, dass entsprechende Maßnahmen getroffen werden sowie eine genaue Aufstellung der durchgeführten und durchzuführenden Maßnahmen einschließlich des getätigten Investitionsvolumens.
 - 2. Für den Fall des § 2 Nummer 3 Satz 2 Buchstabe c: Einen mit der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Vertrag.
 - 3. Für den Fall des § 2 Nummer 3 Satz 2 Buchstabe e: Ein Staatlich anerkanntes Zertifikat über die Implementierung einer Energie- bzw. Umweltmanagementsystems.
 - 4. Für den Fall des § 2 Nummer 3 Satz 2 Buchstabe e: Eidesstattliche Erklärung des gesetzlichen Vertreters des Unternehmens, dass das Unternehmen ein entsprechendes System betreiben wird.⁴Die zuständige Stelle kann darüber hinaus weitere Nachweise zur umfangreichen Prüfung der Berechtigung des Unternehmens anfragen.
- (2) Der Antrag des Unternehmens bedarf der Schriftform oder elektronischen Form.
- (3) Die zuständige Stelle hat dem Antragsteller den Eingang des Antrags auf die gleiche Weise zu bestätigen wie der Antrag eingereicht worden ist.
- (4) Zur erleichterten Antragstellung hat die zuständige Stelle eine Webseite einzurichten auf der der Antrag gestellt werden kann.

§ 6 Sanktionen

¹Im Falle der Nichtumsetzung der geplanten Investitionen des Transformationsplans oder des allgemeinverbindlichen Transformationsplans kann die zuständige Stelle erforderliche Maßnahmen zur Sanktionierung des betroffenen Unternehmens ergreifen. ²In Betracht kommen insbesondere

- a) die Zurückgewährung der direkten Zahlungen, je nach Umfang der Verfehlungen
- b) die Stilllegung der Emissionsquellen im Unternehmen, soweit dies zur Einhaltung der Ziele im Sinne der §§ 1, 3 und 4 in Verbindung mit Anlage 2 KSG in seiner jeweils geltenden Fassung notwendig ist.
- c) die Verpflichtung des Unternehmens zur Erzielung negativer Emissionen soweit dies zur Einhaltung der Ziele im Sinne der §§ 1, 3 und 4 in Verbindung mit Anlage 2 KSG in seiner jeweils geltenden

Fassung notwendig ist.

§ 7

Erhebung, Speicherung und Verwendung von personenbezogenen Daten

- (1) Die zuständige Stelle erhebt, speichert und verwendet folgende personenbezogene Daten, soweit diese zur Durchführung des Antragsverfahrens, zur Prüfung der Antragsberechtigung oder zur Durchführung von Maßnahmen nach Abschluss des Antragsverfahrens erforderlich sind:
 1. Namen und Vornamen der für das antragstellende Unternehmen handelnden natürlichen Personen;
 2. Adressdaten der für das antragstellende Unternehmen handelnden natürlichen Personen;
 3. weitere Kontaktinformationen wie Telefonnummer und E-Mail-Adresse der für das antragstellende Unternehmen handelnden natürlichen Personen.
- (2) ¹Die nach Absatz 1 gespeicherten Daten sind von der zuständigen Stelle, sobald sie für die Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1 nicht mehr erforderlich sind, unverzüglich, spätestens automatisiert nach Ablauf von fünf Jahren ab dem Tag ihrer Speicherung zu löschen. ²Wird der zuständigen Stelle innerhalb dieser Frist die Einleitung von Ermittlungen der Staatsanwaltschaft wegen des Verdachts der Begehung einer Straftat bekannt und sind die nach Absatz 1 gespeicherten Daten für die Durchführung dieser Ermittlungen und eines sich hieran anschließenden Strafverfahrens erforderlich, sind die Daten abweichend von Satz 1 von der zuständigen Stelle nach Ablauf des in Satz 1 genannten Zeitraums mit dem Abschluss des Ermittlungsverfahrens oder dem rechtskräftigen Abschluss des sich hieran anschließenden Strafverfahrens unverzüglich zu löschen.
- (3) Die zuständige Stelle legt insbesondere unter Beachtung der Vorgaben der Artikel 24, 25 und 32 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1; L 314 vom 22.11.2016, S. 72; L 127 vom 23.5.2018, S. 2) nähere Anforderungen an das Datenformat sowie an die Anforderungen zur Sicherheit gegen unbefugte Zugriffe auf die von der zuständigen Stelle geführten Datenbanken und bei der Datenübertragung fest, die dem Stand der Technik entsprechen und von der zuständigen Behörde fortlaufend hieran anzupassen sind.

§ 8

Vertraulichkeit

Im Zusammenhang mit

- a) der Durchführung des Antragsverfahrens,
- b) der Prüfung der Antragsberechtigung oder
- c) der Durchführung von Maßnahmen nach Abschluss des Antragsverfahrens

von den Unternehmen übermittelte Angaben und Daten, mit Ausnahme öffentlich zugänglich zu machen-der Angaben und Daten, sind durch die zuständige Stelle vertraulich zu behandeln.

§ 9

Beihilferechtlicher Genehmigungsvorbehalt

Die Bestimmungen dieses Gesetzes dürfen erst nach der beihilferechtlichen Genehmigung durch die Europäische Kommission und nach Maßgabe dieser Genehmigung angewendet werden, soweit diese Bestimmungen die abschließende Entscheidung der zuständigen Behörde über die Gewährung von Beihilfen nach dieser Verordnung betreffen.

§ 10 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

Im Juli 2021 hat die Bundesregierung eine Rechtsverordnung auf Grundlage von § 11 Abs. 3 BEHG erlassen. Diese dient zur Vermeidung von Carbon-Leakage und zum Erhalt der grenzüberschreitenden Wettbewerbsfähigkeit von der CO₂-Bepreisung betroffener Unternehmen. Die BEHG-Carbon-Leakage-Verordnung ist am 28. Juli 2021 in Kraft getreten. Die aktuelle Rechtsverordnung sieht vor, dass die Maßnahmen vorrangig durch finanzielle Unterstützung für klimafreundliche Investitionen erfolgen sollen.

Die hier angestrebte individuelle Förderung von Transformationsprojekten dient ebenfalls dem übergeordneten Zweck, Carbon-Leakage zu unterbinden und den betroffenen Unternehmen Anreize zu bieten, eine klimaneutrale Produktion anzustreben.

Da die Rechtsetzungskompetenz für eine Rechtsverordnung allerdings bloß der Bundesregierung obliegt und es lediglich der Zustimmung des Bundestags bedarf, sieht der nachfolgende Gesetzentwurf keine Änderung bzw. Ergänzung der bestehenden Verordnung vor (was aber grundsätzlich durchaus möglich wäre), sondern sieht einen eigenständigen Entwurf für eine individuelle Förderung von Transformationsprojekten vor, der beispielsweise als eigenständiger Abschnitt in das BEHG aufgenommen werden könnte.

Der nachfolgende Entwurf bedient sich aber einiger Begrifflichkeiten und der Systematik der BEHG-Carbon-Leakage-Verordnung, da diese konzeptionell Ähnlichkeiten aufweist. Die bestehende Verordnung gewährt den betroffenen Unternehmen „Beihilfen“, was zur Folge hat, dass es einer Anmeldung und Genehmigung der Europäischen Kommission bedarf (Art. 108 Abs. 3 AEUV). Das geplante Förderprogramm für Transformationsprojekte fällt nach Einschätzung der Verfasser ebenfalls unter den sehr weit gefassten europarechtlichen Beihilfebegriff („jede staatliche Zuwendung an ein Unternehmen ohne marktadäquate Gegenleistungen“). Versetzt die Beihilfe jedoch die Unternehmen in die Lage, über die Unionsnormen hinaus den Umweltschutz zu verbessern, kommt eine Freistellung nach Art. 36 Nr. 1 AGVO (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) in Betracht. Unterfällt das geplante Konzept nicht der AGVO (und zu diesem Ergebnis sind die Verfasser gekommen), so bedarf es auch hier einer Genehmigung durch die Europäische Kommission.

§ 1 GfKW

Ein finanzieller Ausgleich zur Vermeidung von Carbon Leakage wurde von der Europäischen Kommission bereits im Rahmen des sog. „Green Deal“ vorgeschlagen. Die hier vorgeschlagene Art des Ausgleichs stellt dabei ein grundlegend anderes Instrument zur Vorbeugung von Carbon Leakage dar als die bisherigen Systeme. Kostenlose Zertifikate oder pauschale Erleichterungen haben sich als wenig effektiv erwiesen auf dem Weg zur Klimaneutralität bis zum Jahre 2035. Mit diesem Gesetzesvorschlag werden viel mehr individuelle Förderungen auf dem Weg zur Netto-Treibhausgasneutralität vorgeschlagen.

Während die BEHG-Carbon-Leakage-Verordnung die Beihilfegewährung nur bestimmten Branchen eröffnet, ist dies nach diesem Entwurf nicht vorgesehen. Es könnte angedacht werden, einzelne Sektoren auszuklammern, es wurde sich aber im jetzigen Entwurf dagegen entschieden, um allen betroffenen Unternehmen – branchenunabhängig – einen Anreiz zu geben, den Weg der Klimaneutralität zu beschreiten.

§ 2 Nr. 2 GFkW

Die CO₂-Bepreisung umfasst nach diesem Gesetz einerseits die Besteuerung von Energieerzeugnissen nach dem Energiesteuergesetz. Dies allerdings nur soweit sich der Steuersatz am CO₂-Gehalt der Energieträger ausrichtet, um die durch die Infrastrukturkosten einbezogenen Kosten bei Kraftstoffen nicht auszugleichen. Denn diese basieren nicht auf den Umweltwirkungen von CO₂. Andererseits ist der Brennstoffemissionshandel erfasst. Denn dieser dient als Gegenstück zur Energiesteuer, die faktisch einen CO₂-Mindestpreis fixiert, der Deckelung der Brennstoffemissionen.

§ 2 Nr. 3 GFkW

Die Transformationsprojekte sind die Mittel mit denen ein Unternehmen eine klimaneutrale Produktion oder Dienstleistung erreichen kann. Dabei kommt es nicht alleinig auf einzelne Projekte an, sondern auf die Gesamtschau der im Transformationsplan dargelegten Mittel und Wege zur Erreichung einer klimaneutralen Produktion oder Dienstleistung bis zum Jahr 2035.

Hierzu zählt etwa die Dekarbonisierung der Prozesse (Buchstabe a). Hierbei werden auch Maßnahmen im Bereich der Kohlenstoffspeicherung und Weiterverwendung anerkannt. Dies allerdings nur, soweit es sich dabei um zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht vermeidbare Prozessemissionen handelt.

Ebenfalls umfasst sind aber auch individuelle Verpflichtungen der Unternehmen gegenüber dem Staat die eigene Emissionsmenge an Treibhausgasen zu begrenzen.

§ 2 Nr. 4 GFkW

Der Transformationsplan ist eine wesentliche Grundlage für die Ausnahme von der CO₂-Bepreisung nach diesem Gesetz. In ihm muss beschrieben werden auf welchem Wege und mit welchen Maßnahmen das antragstellende Unternehmen seine Produktion oder Dienstleistung bis zum Jahr 2035 klimaneutral gestalten will und kann. Denn nur dann, wenn ein Unternehmen bereits aufzeigen kann, wie es klimaneutral wirtschaften kann, können indirekte Subventionen zum beschreiten dieses Weges gewährt werden.

Die Abgabe einer eidesstattlichen Erklärung dient dazu, sicherzustellen, dass die gewährten Zuschüsse dem gewünschten Zweck zugutekommen. Ein solcher Effekt könnte auch durch eine Zweckbindung der direkten Zahlung erreicht werden, ist nach Ansicht der Verfasser aber nicht gleich effektiv. Die Abgabe einer falschen eidesstattlichen Erklärung ist nach § 156 StGB unter Strafe gestellt.

§ 2 Nr. 5 GFkW

Der allgemeinverbindliche Transformationsplan dient insbesondere der dem Schutz einzelner Unternehmen vor einer Überforderung bei der Aufstellung von Transformationsplänen. Aus diesem Grunde können Unternehmensverbände oder auch Zusammenschlüsse von Unternehmen Transformationspläne für einzelne Sektoren abschließen, an denen sich andere Unternehmen in diesem Sektor orientieren können.

§ 2 Nr. 6 GFkW

Aufgrund der hinreichenden Expertise des Umweltbundesamtes und seiner bereits bestehenden Zuständigkeit im Rahmen des BEHG, wird das Umweltbundesamt auch zur zuständigen Stelle im Rahmen dieses Gesetzes.

§ 3 Abs. 1 GFkW

Das neue Ausgleichssystem sieht zukünftig keine kostenlosen Zertifikate für Unternehmen oder pauschale Erleichterungen bei Steuern und Umlagen mehr vor. Stattdessen soll durch individuelle Ausnahmen geknüpft an Voraussetzungen zur Zeichnung eines Weges hin zur Netto-Treibhausgasneutralität ein Anreiz geschaffen werden, den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren und den Weg zur Klimaneutralität zu beschreiten.

Hierzu müssen zugleich das EnergieStG und das BEHG geändert werden. In § 2 EnergieStG wird für den Zeitraum der Bewilligung eines Antrages auf Ausnahme von der CO₂-Bepreisung eine Aussetzung der Steuerpflicht festgesetzt. Mit Blick auf das BEHG wird geregelt, dass bei der Versteigerung der Zertifikate

an ein Unternehmen, das von der CO₂-Bepreisung ausgenommen ist, der Staat unverzüglich die gezahlten Zertifikatspreise an das jeweilige Unternehmen zurückerstattet. Um zu verhindern, dass ein Unternehmen dadurch beliebig viele Zertifikate zu horrenden Preisen ersteigert und weiterverkauft wird festgelegt, dass die Erlöse die beim Weiterverkauf der Zertifikate erzielt werden an den Bund ausgezahlt werden müssen.

Unternehmen, die Zertifikate erhalten und die gezahlten Preise vom Bund erstattet bekommen, diese Zertifikate jedoch nicht für die Berechtigung zum Ausstoß von Emissionen benötigen werden vermutlich schon gegen das UWG verstoßen. Für ein derartiges Zurückhalten von Zertifikaten bedarf es insoweit keiner separaten Regelung.

§ 3 Abs. 3 GFkW

Es wurde im ersten Entwurf auf einen Regelbeispielskatalog verzichtet. Ein solcher könnte jedoch aufgenommen werden, um die zuständigen Stelle zu entlasten.

§ 4 GFkW

Die Aufnahme von Ausschlussgründen dient dem Zweck, die staatlichen Belastungen möglichst gering zu halten. Ein erhöhtes Ausfallrisiko soll kein Hindernis auf dem Weg zur Klimaneutralität sein, doch die finanzielle Belastung soll doch berücksichtigt werden. Denkbar wäre es eventuell auch, anstelle eines Ausschlusses derartigen Unternehmen härtere Auflagen zu stellen. Jedoch sind von Unternehmen, die sich in finanziell schwierigen Situationen befinden grundsätzlich weniger ambitionierte Klimaschutzmaßnahmen zu erwarten. Aus diesem Grunde sind sie von der Antragstellung auszuschließen.

§ 5 GFkW

Die Gewährung von Ausnahmen von der CO₂-Bepreisung erfolgt stets auf Antrag durch das betroffene Unternehmen. Dazu bedarf es eines geregelten Verfahrens.

§ 5 Abs. 1 GFkW

Es handelt sich hier um eine nicht abschließende Aufzählung von möglichen Nachweisen.

§ 5 Abs. 1 Nr. 3 und 4 GFkW

Alternativ zur eidesstattlichen Erklärung kann eine Erklärung des Unternehmens abgegeben werden, die von einer prüfungsbefugten Stelle bestätigt wurden. Prüfungsbefugt sind Stellen, die eine Zertifizierung von Energie- und Umweltmanagementsystemen vornehmen dürfen.

§ 5 Abs. 2, 3 und 4 GFkW

Das Schriftformerfordernis dient in erster Linie Beweis Zwecken.

Daneben soll aber auch eine zeitgemäße Antragstellung im Wege der elektronischen Form (§ 126a BGB) möglich sein. Um die Antragstellung weitgehend zu erleichtern, muss auch eine Webseite zur Antragstellung eingerichtet werden.

§ 6 GFkW

Ein Sanktionsregime dient in erster Linie dem Zweck, Zuschüsse, die für zukünftige bzw. versprochene Maßnahmen gewährt wurden, im Falle der Verfehlung zurückholen zu können. Strafen für fehlerhafte oder falsche Angaben wurden nicht aufgenommen, sondern sind außerhalb dieses Gesetzes zu finden (vgl. § 264 StGB).

§§ 7 bis 10 GFkW

Die Paragraphen wurden der gegenwärtig noch bestehenden BEHG-Carbon-Leakage-Verordnung entnommen. Sie dienen der Erfüllung der strengen Anforderungen der DSGVO sowie der formellen Rechtmäßigkeit.

Folgeänderungen

Die §§ 2 und 3 GFkW führen zu Veränderungen des Energiesteuergesetzes sowie des Brennstoffemissions-handelsgesetzes

Energiesteuergesetz (EnergieStG)

§ 5

Steueraussetzungsverfahren

- (1) Die Steuer ist ausgesetzt (Steueraussetzungsverfahren) für Energieerzeugnisse im Sinn des § 4, die
 1. sich in einem Steuerlager befinden,
 2. nach den §§ 10 bis 13 befördert werden.,
 3. **die Steuerpflicht eines Unternehmens im Sinne des § 2 Nr. 1 GFkW nach diesem Gesetz auslösen würde, wobei das Unternehmen aber nach § 3 Absatz 1 GFkW von der CO₂-Bepreisung ausgenommen wurde und der Zeitraum der Ausnahme noch nicht abgeschlossen ist.**

[...]

Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG)

§ 11

Ausgleich indirekter Belastungen **Ausnahme von der CO₂-Bepreisung zugunsten einer klimaneutralen Wirtschaft**

- (1) Entsteht durch die Einführung des Brennstoffemissionshandels nach diesem Gesetz eine unzumutbare Härte für ein betroffenes Unternehmen und ein mit diesem verbundenes Unternehmen, das mit seinem Kapital aus handels- oder gesellschaftsrechtlichem Rechtsgrund für die Risiken des Geschäftsbetriebes des betroffenen Unternehmens entstehen muss, gewährt die zuständige Behörde auf Antrag eine finanzielle Kompensation in der zur Vermeidung der unzumutbaren Härte erforderlichen Höhe. Dies gilt nicht für Verantwortliche im Sinne des § 3 Nummer 3. Von einer unzumutbaren Härte ist in der Regel nicht auszugehen, sofern die Brennstoffkosten eines Unternehmens, auch unter Berücksichtigung der durch die Einführung des Brennstoffemissionshandels verursachten direkten und indirekten zusätzlichen Kosten, nicht mehr als 20 Prozent der betriebswirtschaftlichen Gesamtkosten ausmachen oder wenn der Anteil der Zusatzkosten durch die Einführung des Brennstoffemissionshandels an der Bruttowertschöpfung nicht mehr als 20 Prozent beträgt. Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf,
 1. Einzelheiten zur Antragstellung und zu erbringenden Nachweisen zu regeln und
 2. die in den Sätzen 2 und 3 genannten Schwellenwerte anzupassen.
- (2) Die Bundesregierung wird durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Einzelheiten regeln über die vollständige finanzielle Kompensation für Anlagenbetreiber im Sinne des § 3 Nummer 2 des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes, die Brennstoffe nach Anlage 1 einsetzen, für die nach diesem Gesetz Emissionszertifikate abgegeben wurden und aufgrund deren Einsatz in der emissionshandelspflichtigen Anlage auch nach dem Treibhausgas-Emissionshandels-

gesetz-Berechtigungen abgegeben werden müssen. Die Rechtsverordnung bedarf der Zustimmung des Deutschen Bundestages. Hat sich der Deutsche Bundestag nach Ablauf von drei Sitzungswochen seit Eingang der Rechtsverordnung nicht mit ihr befasst, gilt seine Zustimmung zu der unveränderten Rechtsverordnung als erteilt.

- (3) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Carbon-Leakage und zum Erhalt der grenzüberschreitenden Wettbewerbsfähigkeit betroffener Unternehmen zu regeln. Die Maßnahmen sollen vorrangig durch finanzielle Unterstützung für klimafreundliche Investitionen erfolgen. Die Rechtsverordnung bedarf der Zustimmung des Deutschen Bundestages. Hat sich der Deutsche Bundestag nach Ablauf von sechs Sitzungswochen seit Eingang der Rechtsverordnung nicht mit ihr befasst, gilt seine Zustimmung zu der unveränderten Rechtsverordnung als erteilt.

¹Der durch die Versteigerung der Zertifikate zu Gunsten eines Unternehmens im Sinne des § 2 Nr. 1 GfKW erzielte auch teilweise Erlös im Sinne des § 10 Absatz 4 Satz 1, wird diesem Unternehmen unverzüglich vom Bund erstattet. ²Dies gilt nur dann, wenn ein Unternehmen nach § 3 Absatz 1 GfKW von der CO₂-Bepreisung ausgenommen wurde. ³Die Erstattung nach Satz 2 ist dem Bund zurückzahlen soweit das Unternehmen im Sinne des § 2 Nr. 1 GfKW Erlöse mit dem Weiterverkauf der Zertifikate erzielt.

- **Stromsteuersenkung**¹⁵⁶

Diese stellt eine finanzielle Entlastung dar und setzt aufgrund der Sektorkopplung zugleich auch Anreize für einen Umstieg auf strombasierte Lösungen beispielsweise im Verkehrs- und Gebäudereich (z. B. Elektro-Pkw und Wärmepumpe). Zur Vereinheitlichung des Preisungssystems sind die derzeit bestehenden Umlagen (abschaltbare Lasten, EEG, KWKG, Offshore)¹⁵⁷ gegenzufinanzieren, was den Effekt weiter steigert.¹⁵⁸ Ggf. ist hierbei eine beihilfenrechtliche Genehmigung der Europäischen Kommission zur Wahrung der Rechtsicherheit einzuholen.¹⁵⁹

- **Endproduktabgabe**

Zusätzlich zu dem auf Produktionsseite bestehenden CO₂-Preis sollte es auf Konsument:innenseite eine Endproduktabgabe geben.¹⁶⁰ Da Unternehmen im internationalen Wettbewerb die unternehmensinternen CO₂-Kosten durch den CO₂-Preis nicht immer an die Konsument:innen weitergeben, gäbe es auf diese Weise ein Level-Playing-Field für die Industrie.¹⁶¹ Gleichzeitig würde der CO₂-Preis sowohl bei den Konsument:innen als auch bei den Produzierenden wirken.¹⁶² Dieser Zuschlag würde zunächst proportional zu der durchschnittlichen Treibhausgasmenge einer bestimmten CO₂-intensiven Produktkategorie erhoben. Langfristig würde für die Berechnung der Abgabe das Gewicht der CO₂-intensiven Materialien in einem Produkt multipliziert mit dem produktspezifischen Benchmark für Emissionen bei der Produktion des Materials sowie dem CO₂-Preis im nationalen Zertifikathandel.¹⁶³ Zur Sicherung der Planungssicherheit ist der Durchschnittspreis des vergangenen Jahres zu wählen.¹⁶⁴ Diese Maßnahme bewirkt aber auch schon ohne präzises CO₂-Tracking eine vorteilhafte Anreizwirkung. Erhoben würde die Abgabe auf inländische sowie importierte Produkte.¹⁶⁵ Exportierte Produkte wären von der Abgabepflicht befreit.¹⁶⁶ Zur Kontrolle der Abgabenerleistung eines Unternehmens kann auf lange etablierte Protokolle für die Dokumentation von Fertigungsstufen und Handel zurückgegriffen werden.¹⁶⁷

¹⁵⁶ Vgl. dazu den Abschnitt IV. 3. zur Stromsteuer.

¹⁵⁷ Zu den Berechnungen vgl. Agora Energiewende (2018), Eine Neuordnung der Abgaben und Umlagen auf Strom, Wärme, Verkehr – Optionen für eine aufkommensneutrale CO₂-Bepreisung von Energieerzeugung und Energieverbrauch, S. 34.

¹⁵⁸ Etwa E&E Consult Gbr/FÖS (2019), Umsetzung einer wirtschaftsverträglichen CO₂-Bepreisung in Deutschland für den ETS- und den Nicht-ETS-Bereich, S. 6, 32.

¹⁵⁹ SVR (2019), Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik, S. 99.

¹⁶⁰ Exemplarisch DIW, Maßnahmen zum Schutz vor Carbon Leakage für CO₂-intensive Materialien im Zeitraum nach 2020, 679 (684 f.); zur rechtlichen Möglichkeit vgl. Agora Energiewende (2018), Klimaneutrale Industrie – Juristische Kurzbewertung der Politikoptionen S. 19 ff..

¹⁶¹ Ebenda, 684.

¹⁶² Ebenda, 685.

¹⁶³ Ebenda.

¹⁶⁴ Ebenda.

¹⁶⁵ Ebenda.

¹⁶⁶ Ebenda.

¹⁶⁷ Ebenda.

Notwendige Ausgleichsmaßnahmen auf europäischer Ebene

- **Finanzielle Förderung von Transformationsprojekten**

Auf europäischer Ebene sollte der bereits bestehende Innovations- und Modernisierungsfonds durch die Mehreinnahmen aus Versteigerung von ETS-Zertifikaten gestärkt werden.¹⁶⁸ Damit wird weitgehende individuelle Förderung anstelle von pauschalen Ausnahmen gewährt.¹⁶⁹ Zudem soll sichergestellt werden, dass 100 % der Einnahmen aus der Auktionierung in den Klimaschutz investiert werden.¹⁷⁰

- **Grenzausgleichsregime** → **NORMIERT** ¹⁶²

Im Rahmen der europäischen Gesetzgebung ist ein Grenzausgleich an der EU-Außengrenze, der sich am Mehrwertsteuerausgleich orientiert, zu befürworten. Dieser sollte für die Produkte gelten, die vom EU-ETS umfasst sind und ein erhöhtes Carbon-Leakage-Risiko haben. Dabei müssen Importe den Preis entrichten, den sie durch eine Produktion außerhalb der EU eingespart haben. Exporte bekommen die zusätzliche Belastung, die sie bei der Produktion in der EU erfahren haben, zurückerstattet. Berechnet würde der Betrag anhand des CO₂-Gehalts orientiert an der Lieferkette mit der Möglichkeit des Nachweises geringerer Emissionen. Dies sollte durch eine dritte, unabhängige Partei geprüft werden. Produkte aus Ländern, die vergleichbare Standards implementieren, könnten von dieser Pflicht ausgenommen werden. Die Europäische Kommission beschreitet derzeit bereits diesen Weg und sollte hierbei unterstützt werden.¹⁷¹ Ein Normierungsentwurf für ein Grenzausgleichsregime wurde bereits durch die Europäische Kommission mit dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems (COM(2021) 564 final) am 14.07.2021 vorgestellt. An einzelnen Stellen kann der Kommissionsentwurf allerdings nachgebessert werden, um die Effektivität des Mechanismus zur Verhinderung von Carbon Leakage und damit auch den Emissionsreduktionseffekt insgesamt zu verstärken. Dies umfasst fünf Aspekte.

1. Ausgleichsregelung für Exporte aus der EU

Gemäß Art. 30 des Kommissionsentwurfs soll die freie Allokation von Emissionszertifikaten an europäische Unternehmen und Kompensationen für indirekte Emissionen vollständig abgeschafft werden, damit das EU-ETS in Gänze greift und die Unternehmen zur Umstellung auf weniger emissionsintensive Produktionsweisen veranlasst. Zum Ausgleich ist eine Regelung in Erwägung zu ziehen, nach der die bei einer Herstellung von Produkten in der EU durch das EU-ETS anfallenden Mehrkosten den Unternehmen im Fall des Exports dieser Produkte erstattet werden. Hintergrund ist, dass die durch den europäischen Emissionshandel anfallenden Mehrkosten dazu führen, dass die Produktionskosten für europäische Produkte im Verhältnis zu außereuropäischen Produkten höher sind und damit die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Produkte sinkt. Durch die Erstattungsregelung

¹⁶⁸ So wie dies bereits grundsätzlich auf europäischer Ebene gehandhabt wird, Agora Energiewende (2018), Vom Wasserbett zur Badewanne – Die Auswirkungen der EU-Emissionshandelsreform 2018 auf CO₂-Preis, Kohleausstieg und den Ausbau der Erneuerbaren, S. 16.

¹⁶⁹ In diese Richtung auch CO₂-Abgabe e.V., Ertüchtigung des Emissionshandels und Reform der Steuern und Umlagen auf Energie mit CO₂-Preis sind kein Widerspruch, S. 11.

¹⁷⁰ Beispielhaft Öko-Institut (2020), Analysis of potential reforms of aviation's inclusion in the EU ETS, S. 13.

¹⁷¹ Europäische Kommission (2020), Zusammenfassender Bericht – Zur öffentlichen Konsultation bezüglich eines Updates des europäischen Emissionshandelssystems, S. 3.

wird dieser Effekt ausgeglichen, sodass die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Produkte auf außereuropäischen Märkten erhalten bleibt. Eine derartige Förderung des Absatzes und der Verbreitung europäischer Produkte ist im Sinne des Klimaschutzes, da europäische Produkte durch die mittels des EU-EHS gesetzten Anreize durchschnittlich weniger CO₂-intensiv sind. Das größte Risiko, dass mit der Einführung einer Exportregelung verbunden ist, ist die Vereinbarkeit mit WTO-Recht.

2. Anwendungsbereich des Grenzausgleichsmechanismus mit Blick auf die Wertschöpfungskette ausweiten:

Der Anwendungsbereich des Grenzausgleichsmechanismus sollte auf die gesamte Wertschöpfungskette der erfassten Güter ausgedehnt werden. Bisher werden mit Zement, Eisen und Stahl sowie Aluminium nur Primär- bzw. Grundstoffe vom Grenzausgleichsmechanismus erfasst. Produkte weiter unten in der Wertschöpfungskette, d. h. Zwischen- und Endprodukte, welche diese Primär- und Grundstoffe beinhalten und durch weitere oft emissionsintensive Weiterverarbeitungsschritte erzeugt werden, werden dagegen nicht erfasst. Durch diese Einschränkung geht folglich erhebliches Potenzial zur Verhinderung von Carbon Leakage verloren. Die Kommission hatte die Erfassung der gesamten Wertschöpfungskette u. a. als Option 5 des Impact Assessments geprüft, sich jedoch aus Praktikabilitätsgründen dagegen entschieden.

3. Anwendungsbereiches auf weitere indirekte Emissionen ausweiten

Indirekte Emissionen (Scope 2: Strom, Wärme, Transport und Scope 3: Rohstoffeinsatz) sollten von Anfang an im Grenzausgleichsmechanismus berücksichtigt werden, um die tatsächlichen produktionsbedingten Emissionen in möglichst realistischem Umfang zu erfassen. In einigen CO₂-intensiven Sektoren, z. B. Aluminium, machen die indirekten Emissionen den höchsten Anteil aus. Europäische Unternehmen werden über den Zertifikaterwerb für direkte Emissionen im EU-ETS hinaus auch mit Kompensationsleistungen für indirekte Emissionen (u. a. CO₂-Bepreisung für Strom und Transport) belastet. Durch die Mitberücksichtigung indirekter Emissionen im Grenzausgleichsmechanismus wird dieser ein exakteres Abbild der emissionsbedingten Belastungen in der EU und damit sein Potenzial zur Verhinderung von Carbon Leakage gestärkt. Bisher werden die erfassten Emissionen in Annex III zum Kommissionsentwurf geregelt. Nach Nr. 2 werden bei einfachen Gütern nur direkte Emissionen erfasst, nach Nr. 3 bei komplexen Gütern die direkten Emissionen sowie die direkten Emissionen solcher Stoffe, die in den Gütern verarbeitet sind und ihrerseits vom Grenzausgleichsmechanismus erfasst werden. Der Anwendungsbereich von Nr. 3 dürfte begrenzt sein. Art. 30 des Kommissionsentwurfs sieht vor, dass die Kommission noch vor dem Ende der Übergangsphase einen Bericht vorlegt, in dem sie Möglichkeiten zur Einbeziehung auch indirekter Emissionen, u. a. Transportemissionen, prüft.

4. Anwendungsbereich auf weitere Güter ausweiten

Nach dem Kommissionsentwurf betrifft der Grenzausgleichsmechanismus zunächst nur die Sektoren Zement, Stickstoffdünger, Eisen und Stahl, Aluminium und Strom. Innerhalb dieser Sektoren werden insgesamt 30 Produkte erfasst. Die Auswahl der fünf Sektoren und Produkte erfolgte anhand einer Liste abstrakter Kriterien, u. a. deren Erfassung durch den EU-EHS, deren Carbon Leakage Risiko, die Gesamtemissionsmenge und

administrative sowie technische Umsetzbarkeit. Insbesondere letzteres Kriterium ist ursächlich für die Begrenzung auf die gewählten Sektoren. Eine Ausweitung des Anwendungsbereichs in sektoraler Hinsicht ist jedoch sinnvoll, um auch in anderen Sektoren Carbon Leakage zu verhindern und Anreize für eine emissionsärmere Produktion zu setzen. Art. 30 sieht vor, dass die Kommission noch vor dem Ende der Übergangsphase einen Bericht vorlegt, in dem sie Möglichkeiten zur Ausweitung des Anwendungsbereiches auf weitere Güter prüft. Eine weitere Konkretisierung der Voraussetzungen bzw. einen Plan für die Ausdehnung des Anwendungsbereiches in sektoraler Hinsicht gibt es bisher nicht.

5. Verwendungszwecke der Einnahmen aus dem

Grenzausgleichsmechanismus konkretisieren:

Der Kommissionsentwurf regelt nicht, zu welchen Zwecken die Einnahmen aus dem Grenzausgleichsmechanismus verwendet werden sollen. Die Einnahmen kommen, soweit sie die administrativen Kosten übersteigen – was erwartet wird – unmittelbar dem EU-Budget zugute. Die Verwendung der Einnahmen sollte an klimabezogene Zwecke gebunden werden, insbesondere für klimafreundliche Investitionen. Dabei sollte in Erwägung gezogen werden, einen Großteil Developed Countries einzusetzen. Durch eine solche „Rückgabe“ der Einnahmen in vom Grenzausgleich betroffene Länder wird die Vereinbarkeit mit WTO-Recht gefördert. Darüber hinaus wird die EU so ihrer globalen Verantwortung aufgrund ihres Beitrags zu den historischen globalen CO₂-Emissionen gerecht.

kurzfristige Änderungsvorschläge

Vorschlag
für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems

Artikel 1
Gegenstand

[...]

- (4) ¹Die Einnahmen aus dem CBAM werden nach Abzug der Verwaltungskosten allein zu Zwecken verwendet, die der Förderung des Klimaschutzes dienen. ²Der Großteil wird zur Förderung von Klimaschutzmaßnahmen in am wenigsten entwickelten Ländern (LDCs, *least developed countries*) eingesetzt.

Kapitel IX
Koordinierung mit der kostenlosen Zuteilung von Zertifikaten
im Rahmen des EU-EHS und Einführung eines Exportausgleichs

Artikel 31a
Exportausgleich

¹Mit dem vollständigen Auslaufen der kostenlosen Zuteilung von EU-EHS-Zertifikaten gemäß Artikel 31 Absatz 1 kann ein Mechanismus zum Ausgleich der durch den EU-EHS entstehenden Mehrbelastungen für Produkte, die aus der EU in einen Nichtmitgliedsstaat exportiert werden, geschaffen werden. ²Vor dem Ende des Übergangszeitraums prüft die Kommission hierzu die Notwendigkeit und Effektivität eines solchen Ausgleichs im Hinblick auf das Ziel dieser Verordnung, Carbon Leakage Effekte zu vermeiden. ³Die Kommission entwickelt gegebenenfalls einen entsprechenden Legislativvorschlag.

langfristige Änderungsvorschläge

Vorschlag
für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems

Artikel 2
Anwendungsbereich

- (1) Diese Verordnung gilt für die in Anhang I aufgelisteten Waren mit Ursprung in einem Drittland, wenn diese Waren oder im Verfahren der aktiven Veredelung dieser Waren entstandene Veredelungserzeugnisse gemäß Artikel 256 der Verordnung (EU Nr. 952/2013 des Europäischen Parlamentes und des Rates in das Zollgebiet der Union eingeführt werden.
- (1a) ¹Sie gilt auch für solche Waren mit Ursprung in einem Drittland, zu deren Herstellung die in Anhang I aufgelistete Waren verwendet wurden, wenn diese Waren in das Zollgebiet der Union eingeführt werden. ²Die Kommission ist befugt, die weiteren Voraussetzungen, unter denen Waren nach Satz 1 erfasst werden, zu bestimmen.**

[...]

Artikel 3
Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

[...]

- (16) „graue Emissionen“ während der Warenherstellung freigesetzte direkte **und indirekte** Emissionen, die nach den in Anhang III beschriebenen Verfahren berechnet werden;

[...]

- (28) „indirekte Emissionen“ Emissionen aus der Erzeugung von während der Warenherstellung verbrauchtem Strom bzw. verbrauchter Wärme und Kälte **sowie durch den Transport der Ware entstandene Emissionen (Scope 2-Emissionen) und solche aufgrund des Rohstoffeinsatzes (Scope 3-Emissionen).**

Begründung

Ein Normierungsentwurf für ein Grenzausgleichsregime wurde bereits durch die Europäische Kommission mit dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems (COM(2021) 564 final) am 14.07.2021 vorgestellt. Der im Entwurf der Kommission vorgesehene Grenzausgleichsmechanismus stellt einen guten Anknüpfungspunkt für den hier vorliegenden Normierungsvorschlag dar. Insbesondere findet der Grenzausgleichsmechanismus auf Produkte Anwendung, die auch vom EU-EHS erfasst sind und bei denen ein erhöhtes Carbon Leakage-Risiko besteht (Zement, Stickstoffdünger, Eisen und Stahl, Aluminium und Strom). Die zum Ausgleich zu erwerbende Zertifikatmenge orientiert sich an den CO₂-Emissionen, die bei der Produktion anfallen, wobei entweder auf individuelle Emissionswerte oder länderspezifische Durchschnittswerte abgestellt werden kann. Erstere sind gegenüber unabhängigen Stellen nachzuweisen und von diesen zu überprüfen. Zudem können Unternehmen vom Grenzausgleich befreit werden, soweit sie im Produktionsland bereits vergleichbaren emissionsbedingten Belastungen bzw. Standards ausgesetzt sind. An einzelnen Stellen kann der Kommissionsentwurf allerdings nachgebessert werden, um die Effektivität des Mechanismus zur Verhinderung von Carbon Leakage und damit auch den Emissionsreduktionseffekt insgesamt zu verstärken. Insoweit kommen die im Folgenden dargestellten Anpassungen und Ergänzungen des vorgeschlagenen Grenzausgleichsmechanismus in Betracht. Zum Teil sind diese Anpassungen im Kommissionsentwurf selbst bereits vorgesehen (vollständige Abschaffung der freien Allokationen, Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf weitere Sektoren und Berücksichtigung indirekter Emissionen), ihre Einführung wird jedoch erst im Anschluss an eine Übergangs-/Testphase erwogen. Der Kommissionsentwurf bemüht sich mit der Übergangsphase bis 2026 um eine pragmatische Lösung, die das Carbon Leakage Risiko in besonders gefährdeten Sektoren adressiert und gleichzeitig ökonomische und rechtliche Unsicherheiten abzumildern versucht.¹ Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass der Grenzausgleichsmechanismus in dieser Form neu ist und seine Funktionsfähigkeit sowie ökologischen, ökonomischen und politischen Auswirkungen zu diesem Zeitpunkt nicht sicher abschätzbar sind. Die nur schrittweise Abschaffung der freien Allokationen soll die Effekte für europäische Unternehmen abfedern und sicherstellen, dass diese auch auf außereuropäischen Märkten wettbewerbsfähig bleiben. Gleichzeitig geht die Einführung des Mechanismus mit einem hohen organisatorischen bzw. bürokratischen Aufwand seitens der EU, der Mitgliedstaaten und insbesondere auch der importierenden, außereuropäischen Unternehmen einher. Vor diesem Hintergrund halten wir den im Kommissionsentwurf gewählten, pragmatischen Weg für sinnvoll und schlagen vor, mittelfristig vor allem den Anwendungsbereich des Grenzausgleichsmechanismus auszudehnen (siehe Maßnahmen Nr. 3-5). Diese knüpfen an den gemäß Art. 30 Abs. 2 des Kommissionsentwurfs von der Kommission bis zum Ende der Übergangsphase vorzulegenden Prüfbericht an und sollten daher zeitgleich und auf Basis der Ergebnisse des Prüfberichts eingeführt werden. Die Normierungsvorschläge Nr. 1 und 2 sind kurzfristig in den Kommissionsentwurf aufzunehmen.

Art. 1 Abs. 4

Der Kommissionsentwurf regelt nicht, zu welchen Zwecken die Einnahmen aus dem Grenzausgleichsmechanismus verwendet werden sollen. Die Einnahmen kommen, soweit sie die administrativen Kosten übersteigen – was erwartet wird² – unmittelbar dem EU-Budget zugute. Die Verwendung der Einnahmen sollte an klimabezogene Zwecke gebunden werden, insbesondere für klimafreundliche Investitionen. Dabei sollte in Erwägung gezogen werden, einen Großteil der Einnahmen zur Förderung von Klimaschutzmaßnahmen außerhalb der EU, vor allem in Least Developed Countries einzusetzen.³ Durch eine solche „Rückgabe“ der Einnahmen in vom Grenzausgleich betroffene Länder wird die Vereinbarkeit mit WTO-Recht gefördert.

Insoweit verpflichtet Art. 2 Abs. 5 die Union, mindestens 50 % der Einnahmen aus dem CBAM nach Abzug der Verwaltungskosten in Klimaschutzprojekte in am wenigsten entwickelten Ländern zu investieren.

¹ Vgl. European Roundtable on Climate Change and Sustainable Transition (ERCST), Guide to the European Carbon Border Adjustment Mechanism, 28.10.2021, S. 70.

² European Roundtable on Climate Change and Sustainable Transition (ERCST), Guide to the European Carbon Border Adjustment Mechanism, 28.10.2021, S. 50.

³ ClientEarth and Ember joint feedback on the Roadmap for a carbon border adjustment mechanism (CBAM) Applications in the energy sector, S. 5.

Art. 31a

Die freie Allokation von Emissionszertifikaten an europäische Unternehmen und Kompensationen für indirekte Emissionen sollen nach Art. 31 des Kommissionsentwurfs innerhalb der Übergangsphase schrittweise vollständig abgeschafft werden, damit das EU-EHS in Gänze greift und die Unternehmen zur Umstellung auf weniger emissionsintensive Produktionsweisen veranlasst werden.⁴ Es ist zu prüfen, ob zum Ausgleich eine Regelung sinnvoll ist, nach der die bei einer Herstellung von Produkten in der EU durch das EU-EHS anfallenden Mehrkosten den Unternehmen im Fall des Exports dieser Produkte erstattet werden. Hintergrund ist, dass die durch den europäischen Emissionshandel anfallenden Mehrkosten dazu führen, dass die Produktionskosten für europäische Produkte im Verhältnis zu außereuropäischen Produkten höher sind und damit die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Produkte sinkt.⁵ Durch die Erstattungsregelung wird dieser Effekt ausgeglichen, sodass die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Produkte auf außereuropäischen Märkten erhalten bleibt. Eine derartige Förderung des Absatzes und der Verbreitung europäischer Produkte ist im Sinne des Klimaschutzes, da europäische Produkte durch die mittels des EU-EHS gesetzten Anreize durchschnittlich weniger CO₂-intensiv sind.⁶ Das größte Risiko, dass mit der Einführung einer Exportregelung verbunden ist, ist die Vereinbarkeit mit WTO-Recht. Zudem ist die Effektivität einer solchen Regelung vor der Einführung des Grenzausgleichsmechanismus einerseits und der vollständigen Abschaffung der kostenlosen Zertifikate andererseits noch nicht abschätzbar. Daher sollte die Kommission die Notwendigkeit und Effektivität eines Exportausgleichs bis zum Ende der Übergangsphase prüfen und ggf. einen Legislativvorschlag schaffen. Art. 31a verpflichtet die Kommission, bis zum Ende der Übergangsphase die Notwendigkeit und Effektivität der Einführung eines Ausgleichsmechanismus für EU-Exporte nach der vollständigen Abschaffung der Zuteilung kostenloser Zertifikate im EU-EHS zu prüfen.

Art. 2 Abs. 1a

Der Anwendungsbereich des Grenzausgleichsmechanismus wird auf die gesamte Wertschöpfungskette der erfassten Güter ausgedehnt.⁷ Bisher werden mit Zement, Eisen und Stahl sowie Aluminium nur Primär- bzw. Grundstoffe vom Grenzausgleichsmechanismus erfasst. Produkte weiter unten in der Wertschöpfungskette, d. h. Zwischen- und Endprodukte, welche diese Primär- und Grundstoffe beinhalten und durch weitere oft emissionsintensive Weiterverarbeitungsschritte erzeugt werden, werden nur in sehr begrenztem Umfang erfasst. Anhang I des bisherigen Kommissionsentwurfs enthält die Liste der gemäß Art. 2 Abs. 1 des Entwurfs unter den Grenzausgleichsmechanismus fallenden Waren (bestimmt nach der Kombinierten Nomenklature), hierunter auch einige weiterverarbeitete Produkte, wie z. B. Spundwand-erzeugnissen aus Eisen und Stahl, Draht aus Aluminium etc. Damit beruht die Erfassung von Produkten, die sich weiter unten in der Wertschöpfungsketten befinden, auf einer Einzelfallentscheidung hinsichtlich des jeweiligen Produktes durch die Kommission. Durch diese Einschränkung geht erhebliches Potential zur Verhinderung von Carbon Leakage verloren. Die Kommission hatte die Erfassung der gesamten Wertschöpfungskette u. a. als Option 5 des Impact Assessments geprüft, sich jedoch aus Praktikabilitätsgründen dagegen entschieden. Art. 2 Abs. 1a regelt nun die Ausdehnung des Anwendungsbereiches auf in der Wertschöpfungskette nachgelagerte Waren.

Art. 3 Abs. 16 und 28

Indirekte Emissionen (Scope 2: Strom, Wärme, Transport und Scope 3: Rohstoffeinsatz) sollten im Grenzausgleichsmechanismus berücksichtigt werden, um die tatsächlichen produktionsbedingten Emissionen in möglichst realistischem Umfang zu erfassen. In einigen CO₂-intensiven Sektoren, z. B. Aluminium, machen

⁴ Siehe u. a. Carbon Border Adjustments: Climate Protection or Climate Protectionism?, Carbon Market Watch Position paper, March 2020, S. 1 f.

⁵ Siehe u. a. Stellungnahmen aus der Konsultationsphase zum Kommissionsentwurf: European Roundtable on Climate Change and Sustainable Transition (ERCST), Guide to the European Carbon Border Adjustment Mechanism, 28.10.2021; EURACOAL (Belgium), Response to the European Commission's proposal for a Regulation establishing a Carbon Border Adjustment Mechanism, 3.11.2021

⁶ Vgl. European Roundtable on Climate Change and Sustainable Transition (ERCST), Guide to the European Carbon Border Adjustment Mechanism, 28.10.2021, S. 24 f.

⁷ ClientEarth and Ember joint feedback on the Roadmap for a carbon border adjustment mechanism (CBAM) Applications in the energy sector, S. 3.

die indirekten Emissionen den höchsten Anteil aus.⁸ Europäische Unternehmen werden über den Zertifikaterwerb für direkte Emissionen im EU-EHS hinaus auch mit Kompensationsleistungen für indirekte Emissionen (u. a. CO₂-Bepreisung für Strom und Transport) belastet. Durch die Mitberücksichtigung indirekter Emissionen im Grenzausgleichsmechanismus wird dieser ein exakteres Abbild der emissionsbedingten Belastungen in der EU und damit sein Potenzial zur Verhinderung von Carbon Leakage gestärkt. Bisher legt Art. 6 Abs. 2 lit. b fest, dass die mit einer Wareneinfuhr verbundenen sog. grauen Emissionen anzumelden sind und folglich die Grundlage für die Festlegung der zu erwerbenden Emissionszertifikate bilden. Der Begriff der grauen Emissionen ist in Art. 3 Abs. 16 definiert, demnach sind nur direkte Emissionen erfasst. Die erfassten Emissionen werden gemäß Art. 7 des Entwurfs nach den Berechnungsvorgaben in Annex III zum Kommissionsentwurf bestimmt. Nach Annex III Nr. 2 werden bei einfachen Gütern nur direkte Emissionen erfasst, nach Annex III Nr. 3 bei komplexen Gütern die direkten Emissionen sowie die direkten Emissionen solcher Stoffe, die in den Gütern verarbeitet sind und ihrerseits vom CBAM erfasst werden. Der Anwendungsbereich von Nr.3 dürfte allerdings begrenzt sein.⁹ Art. 30 des Kommissionsentwurfs sieht vor, dass die Kommission noch vor dem Ende der Übergangsphase einen Bericht vorlegt, in dem sie Möglichkeiten zur Einbeziehung auch indirekter Emissionen, u. a. Transportemissionen, prüft.

Um indirekte Emissionen im Sinne von Scope 2 und Scope 3 mitzuberücksichtigen, ist der Begriff der grauen Emissionen auf indirekte Emissionen in Art. 3 Abs. 16 auszuweiten. (Die Grundlage für die Berechnungen (Anhang III) sollte entsprechend ebenfalls angepasst werden. Eine Überarbeitung der Berechnungsgrundlage ist in Art. 30 Abs. 1 des Entwurfs bereits vorgesehen.) Der Begriff der indirekten Emissionen in Art. 3 Abs. 28 ist um sämtliche Kategorien indirekter Emissionen zu ergänzen.

Art. 3 Abs. 16 ergänzt nun den Begriff der “grauen Emissionen”, der im Kommissionsentwurf für die Bestimmung der Menge an zu erwerbenden Emissionszertifikaten zugrunde gelegt wird, um die indirekten Emissionen. Art. 3 Abs. 28 ergänzt nun die Definition für indirekte Emissionen, sodass Scope 2- und Scope3-Emissionen vollständig erfasst werden.

⁸ Vgl. European Roundtable on Climate Change and Sustainable Transition (ERCST), Guide to the European Carbon Border Adjustment Mechanism, 28.10.2021, S. 37.

⁹ Vgl. European Roundtable on Climate Change and Sustainable Transition (ERCST), Guide to the European Carbon Border Adjustment Mechanism, 28.10.2021, S. 37.

IX. Soziale Ausgleichsmaßnahmen

Wie auch jede Verbrauchsteuer birgt eine CO₂-Bepreisung das Risiko, dass Personen mit geringerem Einkommen relativ gesehen stärker durch Mehrkosten belastet werden (regressive Wirkung). Aufgrund ihres geringen Einkommens geben sie prozentual mehr ihres Nettoeinkommens für den Grundbedarf und damit auch für Heizen, Strom und Kraftstoffe aus.¹⁷² Dies alles sind zugleich Bereiche, die stark vom CO₂-Preis betroffen sind. Besonders ausgeprägt ist diese regressive Wirkung bei Heizstoffen und Strom.¹⁷³ Einkommensschwächere geben in Deutschland also relativ gesehen einen höheren Einkommensanteil für CO₂-intensive Güter aus und werden in der Folge relativ gesehen stärker durch CO₂-Bepreisung belastet. Gleichzeitig haben höhere Einkommensschichten aber einen größeren CO₂-Fußabdruck.¹⁷⁴ Dies entspricht nicht dem Verursacherprinzip. Vielmehr werden soziale Ungleichheiten verschärft sowie die Akzeptanz für Klimaschutz und den CO₂-Preis in der Gesellschaft minimiert.¹⁷⁵ Deshalb gilt es, die regressive Wirkung des CO₂-Preises mit Hilfe von verschiedenen Maßnahmen in eine progressive zu verwandeln und den CO₂-Preis sozialverträglich auszugestalten.

Notwendige Unterstützungs- und Ausgleichsmaßnahmen auf nationaler Ebene

- **Klimaprämie** → **NORMIERT** ¹⁶⁸
Als staatsbürgerschaftsunabhängige pauschale Auszahlung¹⁷⁶ ist eine Klimaprämie finanziert aus den Einnahmen aus Energiesteuer und BEHG über das System der Krankenkassen administrativ leicht umsetzbar.¹⁷⁷ Zudem ist sie öffentlichkeitswirksam und unterstützt vor allem Haushalte mit geringem Einkommen, Familien und Alleinerziehende.¹⁷⁸ Folglich wirkt sie der tendenziell regressiven Wirkung des CO₂-Preises progressiv entgegen.
- **Härtefallfonds** → **NORMIERT** ¹⁷⁰
Weiterhin müssen Härtefallfonds eingerichtet werden, um individuelle Härten abzufangen. Denn die pauschale Klimaprämie wird Einzelfällen nicht gerecht. Agora Energiewende schlägt vor, sich bei der Antragsbewilligung an folgenden zwei abstrakten Kriterien zu orientieren: Einerseits der individuellen Betroffenheit durch die CO₂-Bepreisung in Abhängigkeit zur Einkommenssituation.¹⁷⁹ Andererseits an einer Betroffenheit von 1 % des Nettoeinkommens bei kleinen und mittleren Haushalten.¹⁸⁰

¹⁷² DIW (2019), Sozialverträglicher CO₂-Preis: Vorschlag für einen Pro-Kopf-Bonus durch Krankenversicherungen, S. 5.

¹⁷³ DIW (2018), Verteilungswirkungen der Energiepolitik – Personelle Einkommensverteilung, S. 4 f..

¹⁷⁴ UBA (2016), Repräsentative Erhebung von Pro-Kopf-Verbräuchen natürlicher Ressourcen in Deutschland (nach Bevölkerungsgruppen), S. 93.

¹⁷⁵ MCC (2017), Deutsche Klimapolitik sozial gerecht gestalten Sozialökologische Finanzreform, Klima-Weihnachtsscheck und klimafreundliche Infrastrukturen, S. 1.

¹⁷⁶ Vgl. etwa DIW, Optionen zur Auszahlung einer Pro-Kopf-Limaprämie für einen sozialverträglichen CO₂-Preis, S. 4.

¹⁷⁷ Ebenda, S. 23.

¹⁷⁸ Etwa FÖS (2017), Energiesteuerreform für Klimaschutz und Energiewende, S. 21.

¹⁷⁹ Agora Energiewende, Klimaschutz auf Kurs bringen, S. 8.

¹⁸⁰ Ebenda.

Sozialgesetzbuch (SGB) Fünftes Buch (V) – Gesetzliche Krankenversicherung

Achtes Kapitel Finanzierung

Erster Abschnitt Beiträge

Erster Titel Aufbringung der Mittel

[...]

§ 221c

Senkung der Beiträge durch die Klimaprämie

- (1) ¹Übersteigen die Einnahmen des CO₂-Preises des Bundes die Kosten durch die Senkung der Stromsteuer und die Abschaffung der EEG-, KWKG- und Offshore Umlage, sowie der Umlage auf abschaltbare Lasten, so zahlt der Bund 50 % der Einnahmen als gleichmäßige monatliche Beitragsminderung an die Bürger zurück. ²Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ermittelt am Jahresanfang die Höhe der Klimaprämie pro Person.
- (2) Im Sinne des Absatz 1 sind etwaige Begrifflichkeiten folglich zu verstehen:
 1. die Einnahmen des CO₂-Preis sind alle Einnahmen aus dem Brennstoffemissionshandelsgesetz, dem Treibhausgasemissionshandelsgesetz, jeweils abzüglich der Vollzugskosten, sowie dem Energiesteuergesetz, abzüglich des Infrastrukturaufschlags für Benzin der Nomenklatur 2710 12 41, 2710 12 45, 2710 12 49, 2710 12 50 sowie Gasöl der Nomenklatur 2710 19 43 bis 2710 19 48, 2710 20 11 bis 2710 20 19
 2. die Kosten durch Abschaffung der EEG-, KWKG- und OffshoreUmlage sowie der Umlage auf abschaltbare Lasten sind die ausbleibenden Einnahmen durch eine teilweise oder vollständige Abschaffung der EEG-, KWKG sowie Offshore-Umlage und der Umlage auf abschaltbare Lasten im Vergleich zu den absoluten Einnahmen des Jahres 2021.
 3. die Kosten der Senkung der Stromsteuer sind die ausbleibenden Einnahmen aufgrund der gesenkten Stromsteuer im Vergleich zum Steuersatz im Jahr 2021.
 4. Die Beitragsminderung bezeichnet eine Senkung des absoluten Beitragssatzes, welcher sich auf Grundlage von §§ 241-248 SGB V ergibt.
- (3) ¹Unbeschadet des § 221a erfolgt die Zahlung der Klimaprämie zunächst an den Gesundheitsfond, welcher die Klimaprämie zu gleichen Teilen pro versicherte Person an die privaten und gesetzlichen Krankenkassen weitergibt. ²Die Prämie wird für Mitglieder sowie Mitversicherte gleichermaßen ausbezahlt, ungeachtet des Alters der Personen.
- (4) ¹Die in Absatz 1 ermittelte Höhe der Klimaprämie wird monatlich von dem zu zahlenden Krankenkassenbeitrag der versicherten Person abgezogen. ²Ausschlaggebend ist der Krankenversicherungsstatus am 1. Tag des Monats.
 1. Ist die versicherte Person in einem krankenkassenpflichtigen Arbeitsverhältnis, so wird die der Arbeitnehmeranteil durch die Klimaprämie gesenkt.
 2. Bezieht ein Mitglied Rente, Arbeitslosengeld I oder Arbeitslosengeld II, so meldet die Kranken-

kasse dieses Mitglied je nach Fall an die Rentenversicherung oder die Bundesagentur für Arbeit.
³Je nach Fall erhöhen die Rentenversicherung oder die Bundesagentur für Arbeit die Auszahlung an das jeweilige Mitglied um die Klimaprämie. ⁴Je nach Fall zahlt die Rentenversicherung oder die Bundesagentur für Arbeit den um die Klimaprämie verminderten Krankenkassenbeitrag an die Krankenkasse.

3. ¹Liegt eine freiwillige gesetzliche Krankenversicherung vor, so mindert sich der Beitragssatz um die Klimaprämie. ²Die Krankenkasse muss den freiwillig Versicherten über den gesenkten Beitragssatz informieren.
4. Zahlt der Arbeitgeber Hundert Prozent des Krankenkassenbeitrags, so muss der Arbeitgeber die Klimaprämie monatlich auszahlen.
5. ¹Liegt eine andere Form der Krankenversicherung vor, so ist die Prämie analog zu den Sätzen 1-3 monatlich zu senken oder monatlich auszuzahlen. ²Dies gilt auch für private Krankenversicherungen.
- (5) ¹Die Krankenkassen untersuchen anhand der nach der Datenerfassungs- und übermittlungsverordnung vorhandenen Daten nach Mehrfachnennungen von Arbeitnehmern durch die Arbeitgeber. ²Liegt eine Mehrfachnennung vor, so bestimmt die Krankenkasse einen Arbeitgeber, der den Beitrag entsprechend der Klimaprämie senkt und informiert alle Arbeitgeber über diese Entscheidung.
- (6) Ist der Beitrag niedriger als die Klimaprämie, so zahlt die Krankenkasse den verbleibenden Anteil aus.
- (7) ¹Ist eine Person über eine ausländische Krankenversicherung versichert, so kann diese Person ab einem Aufenthalt von mindestens sechs Monaten die Auszahlung der Klimaprämie bei einer gesetzlichen Krankenversicherung seiner Wahl beantragen. ²Die gewählte Krankenversicherung meldet die Auszahlung an die im Auslandversicherte Person an alle anderen gesetzlichen Krankenversicherungen. ³Die gewählte gesetzliche Krankenversicherung kann vom Gesundheitsfond verlangen, dass die, an die im Ausland versicherte Person, gezahlten Klimaprämie erstattet werden.
- (8) ¹Von der Auszahlung der Klimaprämie ausgenommen sind Personen, die im Ausland wohnen. ²Die Krankenkassen sind dazu verpflichtet, die Adresse der Person zu prüfen.

Verordnung über die Erfassung und Übermittlung von Daten für die Träger der Sozialversicherung (Datenerfassungs- und -übermittlungsverordnung – DEÜV)

[...]

§ 10 Jahresmeldung

- (1) ¹Eine Jahresmeldung ist für jeden am 31. Dezember eines Jahres versicherungspflichtig Beschäftigten mit der ersten folgenden Lohn- und Gehaltsabrechnung, spätestens bis zum 15. Februar des folgenden Jahres, zu erstatten. ²Die Jahresmeldung entfällt, wenn zum 31. Dezember eine Meldung nach §§ 8, 9 oder § 12 zu erstatten ist. ³**Die Jahresmeldung enthält auch Information über eine geplante Auszahlung der Klimaprämie an den Arbeitnehmer.**

[...]

Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens „Energie- und Klimafonds“ (EKFG)

§ 2

Zweck des Sondervermögens

- (1) ¹Das Sondervermögen ermöglicht zusätzliche Programmausgaben zur Förderung einer umwelt-schonenden, zuverlässigen und bezahlbaren Energieversorgung sowie zum Klimaschutz. ²Aus dem Sondervermögen können insbesondere Maßnahmen in folgenden Bereichen finanziert werden:
- Energieeffizienz,
 - erneuerbare Energien,
 - Energiespeicher- und Netztechnologien,
 - energetische Gebäudesanierung,
 - nationaler Klimaschutz,
 - internationaler Klima- und Umweltschutz,
 - Elektromobilität
 - **eine Klimaprämie für Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen**

[...]

Begründung

Für die Einführung einer Klimaprämie durch den Bund bedarf es einer Kompetenzgrundlage. Zum einen hat der Bund die Regelungskompetenz über Sozialversicherung nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 12. Da die Krankenversicherung zu den Sozialversicherungen gehört, lässt sich hiervon die Gesetzeskompetenz ableiten. Des Weiteren wäre auch die Luftreinhaltung als Kompetenzgrundlage möglich: die Einführung der Klimaprämie ermöglicht eine konsequente Einführung eines CO₂-Preises, da es, im Gegensatz zu anderen Entlastungen wie etwa die Pendlerpauschale, eine verhaltensunspezifische Rückzahlung handelt. Möglich ist auch eine komplementäre Anwendung beider Kompetenzgrundlagen.

§ 221c SGB V

Abs. 1

Dieser Absatz führt das Konzept der Klimaprämie ein und definiert, ab welchem Zeitpunkt die Klimaprämie ausgezahlt werden soll. Danach wird die Klimaprämie erst ausgezahlt, wenn die CO₂-Bepreisung die Kosten zur Gegenfinanzierung der Stromsteuer, der EEG-, KWK sowie Offshore-Umlage und der Umlage auf abschaltbare Lasten übersteigt. Denn diese Gegenfinanzierungen haben in der Tendenz die gleiche progressive Wirkung wie eine direkt Auszahlung über die Krankenkassen und andere Systeme. Aufgrund der unbürokratischeren Umsetzung wird diesen Umsetzungsmethoden der Vorrang eingeräumt. Ab einem bestimmten Zeitpunkt übersteigen jedoch die Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung die Ausgaben für die Gegenfinanzierung. Zu diesem Zeitpunkt bedarf es eines weiteren Systems zur Auszahlung. Aus diesem Grund wird parallel zu einer Klimaprämie für Unternehmen ausgezahlt über die Reduktion der Arbeitgeberbeiträge für die Rentenversicherungen eine Klimaprämie für Bürger:innen geschaffen. Beide Klimaprämien erhalten 50 % der Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung. Außerdem wird festgelegt, welches Ministerium für die Ermittlung der Höhe der Klimaprämie zuständig ist. Das neu geschaffene Ministerium für Wirtschaft und Umwelt wird aufgrund der gebündelten Sachkompetenz für zuständig erklärt.

Abs. 2

Dieser Absatz bestimmt die in Abs. 1 genutzten Begriffe näher. Erst werden die Einkünfte aus dem CO₂-Preis definiert. Danach werden die Bezugsgrößen für die ausbleibenden Einnahmen genannt. 2021 eignet deshalb als Bezugsjahr, weil dies das letzte Jahr vor Abschaffung beziehungsweise Senkung der EEG-, KWKH-, sowie Offshore- und der Umlage auf abschaltbare Lasten sowie der Stromsteuer ist. Bei der Stromsteuer eignet sich besonders ein relativer Bezug in Form von einer Prozentzahl, da die Steuerbezugsgröße, also die Strommenge, sich im Laufe der Jahre verändern wird. Da bei der EEG-, KWKG-, Offshore- und der Umlage auf abschaltbare Lasten eine schrittweise Abschaffung geplant ist, vereinfacht ein Vergleich der absoluten Einnahmehöhe die Kalkulation und ist somit in diesem Fall gewählt worden. Im Satz 4 wird verdeutlicht, dass es sich bei der Klimaprämie um einen absoluten Betrag handelt, auf den die Höhe des Krankenkassenbeitrags keinerlei Einfluss hat.

Abs. 3

Mit diesem Absatz werden die bestehenden Strukturen genutzt, um die Klimaprämie vom Staatshaushalt in die Krankenkassenstrukturen zu bringen. Außerdem ist es wichtig klarzustellen, dass es sich bei der Klimaprämie um eine Pro-Kopf-Prämie handelt, ungeachtet der Versicherungsstruktur.

Abs. 4

In diesem Absatz wird die Beziehung zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber reguliert. Die vier Sätze gehen jeweils auf die unterschiedlichen Beschäftigungen und Krankenkassen ein.

Abs. 5

Hat eine Person mehrere Arbeitgeber, so besteht das Risiko, dass dieser die Klimaprämie mehrfach ausbezahlt bekommt. Dieses Risiko wird durch die Pflicht für die Krankenkassen zur Prüfung von mehrfachen Arbeitsverhältnissen entschärft.

Abs. 6

Im Falle einer sehr hohen Klimaprämie und einem niedrigen Beitragssatz kann es dazu kommen, dass die Klimaprämie den Beitragssatz übersteigt. Für diesen Fall bestimmt Absatz 6, dass die Krankenkasse dann die Differenz auszahlen muss.

Abs. 7

Personen, die in Deutschland leben aber im Ausland versichert sind, werden auch durch den CO₂-Preis belastet und sollen deshalb die Möglichkeit erhalten, die Klimaprämie zu beantragen. Der Mindestaufenthalt stellt sicher, dass sich die Auszahlung der Klimaprämie im Verhältnis zum Verwaltungsaufwand und -kosten lohnt. Der Mindestaufenthalt kann etwa durch einen Wohnmietvertrag-, ein Arbeits- oder Auftragsverhältnis nachgewiesen werden.

Abs. 8

Personen, die in Deutschland versichert sind aber nicht in Deutschland leben werden nicht mit dem CO₂-Preis belastet. Deshalb besteht kein Grund, ihnen die Klimaprämie auszuzahlen.

§ 10 DEÜV

Ein Informationsaustausch zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer wird erleichtert, indem der Arbeitgeber verpflichtet ist, über die geplante Auszahlung der Klimaprämie zu informieren.

§ 2 EKFG

Die Einnahmen aus dem Bundesemissionshandel sowie dem Treibhausgasemissionshandel fließen in dem Energie- und Klimafonds. Damit die daraus resultierenden Mittel für die im SGB V neu geregelten Ausgaben verwendet werden können muss die entsprechende Einnahmenverwendung für eine Klimaprämie für Bürger:innen, wie auch für Unternehmen ergänzt werden.

- **Staatliche Transferleistungen anpassen**

Die staatlichen Transferleistungen müssen bereits aus verfassungsrechtlichen Gründen angepasst werden.¹⁸¹ Mindestens sollen sie die Höhe der Klimaprämie erreichen.¹⁸²

- **Höhere Wohnkosten ausgleichen**

Das Vermieter:innen-Mieter:innen-Dilemma kann dadurch angegangen werden, dass die Umlagemöglichkeit der Vermieter:innen im Hinblick auf die CO₂-Preis-bedingten Betriebskosten abgeschafft wird. Damit bestehen weitere Anreize für die Vermieter:innen, Heizsysteme auszutauschen, um einen größeren Anteil der Miete erhalten zu können. (Vgl. weitergehend das Kapitel **Gebäude/Wärme Abschnitt I. 10.**)

- **Stromsteuersenkung**¹⁸³

Diese stellt eine finanzielle Entlastung dar und setzt aufgrund der Sektorkopplung zugleich auch Anreize für einen Umstieg auf strombasierte Lösungen beispielsweise im Verkehrs- und Gebäudebereich (z. B. Elektro-Pkw und Wärmepumpe). Zur Vereinheitlichung des Preisungssystems sind die derzeit bestehenden Umlagen (abschaltbare Lasten, EEG, KWKG, Offshore)¹⁸⁴ gegenzufinanzieren, was den Effekt weiter steigert.¹⁸⁵ Ggf. ist hierbei eine beihilfenrechtliche Genehmigung der Europäischen Kommission zur Wahrung der Rechtsicherheit einzuholen.¹⁸⁶

¹⁸¹ SVR (2019), Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik, S. 119.

¹⁸² In diese Richtung DIW, CO₂-Bepreisung im Wärme- und Verkehrssektor: Diskussion von Wirkungen und alternativen Entlastungsoptionen, S. 115.

¹⁸³ Vgl. dazu den **Abschnitt IV. 3. zur Stromsteuer.**

¹⁸⁴ Zu den Berechnungen vgl. Agora Energiewende (2018), Eine Neuordnung der Abgaben und Umlagen auf Strom, Wärme, Verkehr – Optionen für eine aufkommensneutrale CO₂-Bepreisung von Energieerzeugung und Energieverbrauch, S. 34.

¹⁸⁵ Etwa E&E Consult Gbr/FÖS (2019), Umsetzung einer wirtschaftsverträglichen CO₂-Bepreisung in Deutschland für den ETS- und den Nicht-ETS-Bereich, S. 6, 32.

¹⁸⁶ SVR (2019), Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik, S. 99.

Literaturverzeichnis

Agora Energiewende: Klimaneutrale Industrie – Juristische Kurzbewertung der Politikoptionen, 2018, https://www.agora-energie-wende.de/fileadmin2/Projekte/2018/Dekarbonisierung_Industrie/165_A-EW_Klimaneutrale_Industrie_Juristische-Kurzbewertung_WEB.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Agora Energiewende: Eine Neuordnung der Abgaben und Umlagen auf Strom, Wärme, Verkehr – Optionen für eine aufkommensneutrale CO₂-Bepreisung von Energieerzeugung und Energieverbrauch, 2017, https://static.agora-energie-wende.de/fileadmin2/Projekte/2017/Abgaben_Umlagen/147_Reformvorschlag_Umlagen-Steuern_WEB.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Agora Energiewende: Ein Emissionshandelssystem für die nicht vom EU ETS erfassten Bereiche Praktische Umsetzungsthemata und zeitliche Erfordernisse, 2019, <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Emissionshandelssystem-fuer-nicht-vom-EU-ETS-erfassten-Bereiche.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Agora Energiewende: Klimaschutz auf Kurs bringen – Wie eine CO₂-bepreisung sozial ausgewogen wirkt, 2017, https://static.agora-energie-wende.de/fileadmin2/Projekte/2017/Abgaben_Umlagen/CO2-Rueckverteilungsstudie/Agora-Verkehrswende_Agora-Energiewende_CO2-Bepreisung_WEB.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Agora Energiewende: Vom Wasserbett zur Badewanne – Die Auswirkungen der EU-Emissionshandelsreform 2018 auf CO₂-Preis, Kohleausstieg und den Ausbau der Erneuerbaren, 2018, https://www.agora-energie-wende.de/fileadmin/Projekte/2018/Reform_des_Europaeischen_Emissionshandels_2018/Agora_Energiewende_Vom_Wasserbett_zur_Badewanne_WEB.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Agora Energiewende: Eine Neuordnung der Abgaben und Umlagen auf Strom, Wärme, Verkehr – Optionen für eine aufkommensneutrale CO₂-Bepreisung von Energieerzeugung und Energieverbrauch, 2018, https://static.agora-energie-wende.de/fileadmin/Projekte/2017/Abgaben_Umlagen/147_Reformvorschlag_Umlagen-Steuern_WEB.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Agora Energiewende/Wuppertal Institut (Hrsg.): Klimaneutrale Industrie, Schlüsseltechnologien und Politikoptionen für Stahl, Chemie und Zement, 2019, https://static.agora-energie-wende.de/fileadmin2/Projekte/2018/Dekarbonisierung_Industrie/164_A-EW_Klimaneutrale-Industrie_Studie_WEB.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

B.KWK und AGFW: Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesumweltministeriums der BEHG-Durchführungsverordnungen, https://www.bkww.de/aktuelles/2020-08-13/bkww_agfw_stellungnahme_behg/ (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

BBH: „Der Klimaschutz durch das BEHG und die Kreislaufwirtschaft: mit oder ohne Zertifikat?“ (25.06.2020), <https://www.bbh-blog.de/alle-themen/energie/der-klimaschutz-durch-das-behg-und-die-kreislaufwirtschaft-mit-oder-ohne-zertifikat/> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

BMWi: Energiepreise und effiziente Klimapolitik Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, 2019, https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Ministerium/Veroeffentlichung-Wissenschaftlicher-Beirat/gutachten-energiepreise-effiziente-klimapolitik.pdf?__blob=publicationFile&v=10 (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Carbon Pricing Leadership Coalition: Report of the High-Level Commission on Carbon Prices, 2017, https://static1.squarespace.com/static/54ff9c5ce4b0a53decccfb4c/t/59b7f2409f8dce5316811916/1505227332748/CarbonPricing_FullReport.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

CO₂-Abgabe e.V.: Standpunkt – Warum der europäische Emissionshandel trotz steigender Preise kein Garant für wirksamen Klimaschutz ist, https://co2abgabe.de/wp-content/uploads/2018/10/Standpunkt_zum_ETS_2018_09_24.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

CO₂-Abgabe e.V.: Welchen Preis haben und brauchen Treibhausgase? – Für mehr Klimaschutz, weniger Bürokratie und sozial gerechtere Energiepreise, 2017, https://co2abgabe.de/wp-content/uploads/2017/06/Diskussionspapier_CO2_Abgabe_Stand_2017_06_18.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

CO₂-Abgabe e.V.: Grenzausgleich: Von Ausnahmen zu verursacher- und klimagerechten Produktpreisen, 2020, https://co2abgabe.de/wp-content/uploads/2020/10/Von-Ausnahmen-zu-verursachergerechten-und-klimagerechten-Produktpreisen_de.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Coady, David/Parry, Ian W. H./Shang, Baoping: Energy Price Reform: Lessons for Policymakers, Review of Environmental Economics and Policy, 2018, 12(2), 197 - 219,

https://www.researchgate.net/publication/329760555_Energy_Price_Reform_Lessons_for_Policymakers (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021). **DICE Consult:** Emissionshandel – Eine effizientere Form der CO₂-Bepreisung, 2019, https://www.insm.de/fileadmin/insm-dms/downloads/130919_Emissionshandel.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

DIW: CO₂-Bepreisung im Wärme- und Verkehrssektor: Diskussion von Wirkungen und alternativen Entlastungsoptionen, 2019, https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.676034.de/diwkompakt_2019-140.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

DIW: CO₂-Bepreisung im Wärme- und Verkehrssektor: Erweiterung des Emissionshandels löst aktuelles Klimaschutzproblem nicht, 2019, https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.672303.de/dp1818.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

DIW: Does the EU ETS cause Carbon Leakage in European Manufacturing?, 2017, https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.565609.de/dp1689.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

DIW: Umweltwirkungen der Ökosteuer begrenzt – CO₂-Bepreisung der nächste Schritt, DIW Wochenbericht 3/2019, 215 - 221, https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.617676.de/19-13-1.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

DIW: Maßnahmen zum Schutz vor Carbon Leakage für CO₂-intensive Materialien im Zeitraum nach 2020, DIW-Wochenbericht 29 + 30 2015, S. 679 - 689 https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.510974.de/15-29-3.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

DIW: Sozialverträglicher CO₂-Preis: Vorschlag für einen Pro-Kopf-Bonus durch Krankenversicherungen, 2020, https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.673191.de/dp1819.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

DIW: Verteilungswirkungen der Energiepolitik – Personelle Einkommensverteilung, 2018, https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/verteilungswirkungen-der-energiepolitiken.pdf?__blob=publicationFile&v=8 (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

E&E Consult Gbr/FÖS: Umsetzung einer wirtschaftsverträglichen CO₂-Bepreisung in Deutschland für den ETS- und den Nicht-ETS-Bereich, 2019, https://foes.de/publikationen/2019/2019-10_Leprich-FOES_Wirtschaftsvertraegliche-CO2-Bepreisung.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Edenhofer, Ottmar/Schmidt, Christoph M.: Eckpunkte einer CO₂-Preisreform, https://www.rwi-essen.de/media/content/pages/publikationen/rwi-positionen/pos_072_eckpunkte_einer_co2-preisreform.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

EEA: „EU Emissions Trading System data viewer“ (19.05.2021), <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/dashboards/emissions-trading-viewer-1> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Europäische Kommission: „Allocation to industrial installations“, https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/allowances/industrial_en

Europäische Kommission: Zusammenfassender Bericht – Öffentliche Konsultation zur Reform der Energiesteuerrichtlinie, 2020, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12227-EU-Green-Deal-Revision-of-the-Energy-Taxation-Directive/public-consultation_de (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Europäische Kommission: Zusammenfassender Bericht – Zur öffentlichen Konsultation bezüglich eines Updates des europäischen Emissionshandelssystems, 2020, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation_de (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Europäische Kommission: „Adoption of the Delegated Decision on the carbon leakage list for 2021-2030“, https://ec.europa.eu/clima/news/adoption-delegated-decision-carbon-leakage-list-2021-2030_en (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Europäische Kommission: Reducing emissions from the shipment sector, https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping_en (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

FÖS: Energiesteuerreform für Klimaschutz und Energiewende, 2017, <https://foes.de/pdf/2017-11-Energiesteuerreform.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Ibisch, Pierre/Welle, Torsten/Blumroeder, Jeanette/Sommer, Jörg: Ibisch/Welle et. al., „Wie das Klimaschutznarrativ die Wälder bedroht“, in: oekom, Der Holzweg – Wald im Widerstreit der Interessen, 2020, S. 175 - 200, https://www.researchgate.net/publication/347935643_Wie_das_Klimaschutznarrativ_die_Walder_bedroht (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

IKEM: Verfassungsmäßigkeit des Entwurfs zum Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG-E), 2019, abrufbar unter https://www.ikem.de/wp-content/uploads/2019/11/2019-11-05_IKEM_Kurzgutachten_BEHG-E_final.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

IPCC: Special Report – Global Warming of 1,5°C, <https://www.ipcc.ch/sr15/> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

IREES: Prozessemissionen in der deutschen Industrie und ihre Bedeutung für die nationalen Klimaschutzziele - Problemstellung und erste Lösungsansätze, 2020, https://irees.de/wp-content/uploads/2020/04/180716_IREEES_AP4_Prozessemissionen.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

ITAD: Lenkungswirkung von CO₂-Zertifikaten in der Kreislaufwirtschaft, 2020, <https://www.itad.de/service/mitgliederinfos/oef-fentliche-anhaenge/2020-06-03-lenkungswirkung-behg-itad-002.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Karner, Klara: Rechtsfragen des Handels mit Emissionszertifikaten, <https://epub.jku.at/obvulihs/content/titleinfo/4494276/full.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Klinski, Stefan: Stellungnahme Zum Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Gesetzes über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (Brennstoffemissionshandelsgesetz – BEHG), S. 7, <https://www.bundestag.de/re-source/blob/665998/ec4cc21e220eac9b32469fe7046e5f33/19-16-293-A-Klinski-data.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Loyds's register/UMAS: Zero-Emission Vessels 2030. How do we get there?, 2017, https://www.lrs.or.jp/news/pdf/LR_Zero_Emission_Vessels_2030.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

MCC: Deutsche Klimapolitik sozial gerecht gestalten Sozialökologische Finanzreform, Klima-Weihnachtsscheck und klimafreundliche Infrastrukturen, 2017, https://www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/B2.3_Publications/Kurzdossiers/Klimapolitik/MCC-Kurzdossier_Steuerreform.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Metschke, Andreas/Woltering, Tobias: „Das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) – Einführung eines nationalen Emissionshandels“ (06.01.2020), https://www.heuking.de/fileadmin/DATEN/Dokumente/Veroeffentlichungen/2021/03_BEHG_Deutsch.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

NABU: CO₂-Preis für die Verbrennung von Abfällen ist notwendig und wirksam, 2020, https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/konsumressourcenmuell/200629_nabu_behg_final.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

New Climate: Carbon pricing options for international maritime emissions, 2019, <https://newclimate.org/wp-content/uploads/2019/04/Carbon-pricing-options-for-international-maritime-emissions.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Öko-Institut: Rechtliche Fragen zum Klimaschutzplan – Erweiterungen des steuer- und abgabenrechtlichen Gestaltungsspielraums für Klimaschutzinstrumente im Grundgesetz, 2017, <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Juristische-Begleitung-KSP2050-Umweltsteuern.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Öko-Institut: Zur verfassungsrechtlichen Zulässigkeit eines CO₂-Zuschlags zur Energiesteuer, 2019, <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/CO2-Zuschlag-zur-Energiesteuer.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Öko-Institut: Analysis of potential reforms of aviation's inclusion in the EU ETS, 2020, https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_11_Oko_Institute_analysis_potential_reforms_aviation_inclusion_ETS.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Öko-Institut: Zur finanzverfassungsrechtlichen Zulässigkeit eines nationalen Zertifikatehandels für CO₂-Emissionen aus Kraft- und Heizstoffen, 2019, https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Verfassungsrecht_Emissionshandel_Gebaeude-Verkehr.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Paul, Sonja/Schellenberger, Andreas: Organische Böden, Klima und der Kohlenstoffmarkt, BGS Bulletin, 36., 57-69, <https://edoc.unibas.ch/41742/> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Pfeifer, Hermann: „Volldampf für Klimaschutz – Frachter und Kreuzfahrtschiffe sollen in der EU bald für jede Tonne CO₂ bezahlen“ (20.09.2020), <https://www.neues-deutschland.de/artikel/1142027.treibhausgas-volldampf-fuer-klimaschutz.html> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

PIK/MCC: Eckpunkte einer CO₂-Preis-Reform in Deutschland, 2018, https://www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/B2.3_Publications/Working_Paper/2018_MCC_Working_Paper_1_CO2-Preisreform.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

r2b: Finanzierung der Energiewende – Aktualisierung zum VKU-Reformvorschlag der Entgelte- und Umlagesystematik, 2021

sandbag: „EU ETS emissions plummet due to pandemic as EUA surplus skyrockets“ (08.04.2021), <https://sandbag.be/index.php/2021/04/08/eu-ets-emissions-plummet-due-to-pandemic-as-eua-surplus-skyrockets/> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

sandbag: „New data: EU ETS emissions fall as wind & solar replace coal – Lignite emissions remain stubbornly high“ (01.04.2019), <https://sandbag.be/index.php/project/ets-emissions-2018/> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Schultz Projekt Consult: Auswirkungen einer CO₂-Steuer auf sechs energieintensive Industrien sowie auf die deutsche Stromwirtschaft, 2020, https://www.schultz-projekt-consult.de/DOWNLOADS/200212_StAU_Auswirkungen_einerCO2-Steuer-min.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Schultz Projekt Consult: Ökologische Steuerreform 2.0 – Einführung einer CO₂-Steuer, 2017, https://schultz-projekt-consult.de/BLOG2020/wp-content/uploads/simple-file-list/1489316878_Okologische-Steuerreform-2.0_V.-22.compressed.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Schulz, Florence: „Zahlen auch Schiffe bald für ihre Emissionen?“ (17.02.2020), <https://www.euractiv.de/section/energie-und-umwelt/news/zahlen-auch-schiffe-bald-fuer-ihre-emissionen/> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

SRU: Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa – Umweltgutachten 2020, https://www.umwelt-rat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Entschlossene_Umweltpolitik.pdf;jsessionid=B8CDF89A0B15721C4B6586BEF20B92DA.2_cid331?__blob=publicationFile&v=31 (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Stiftung Klimaneutralität/Agora Energiewende/Agora Verkehrswende: Politikinstrumente für ein klimaneutrales Deutschland – 50 Empfehlungen für die 21. Legislaturperiode (2021 – 2025), 2021, https://www.stiftung-klima.de/app/uploads/2021/08/2021-06-17_Politikinstrumente_klimaneutrales_Deutschland_WEB_1.1.pdf (zuletzt aufgerufen am 26.08.2021)

Stiftung Umweltenergierecht: Europa- und verfassungsrechtliche Spielräume einer CO₂-Bepreisung in Deutschland, 2017, https://stiftung-umweltenergierecht.de/wp-content/uploads/2017/10/stiftung_umweltenergierecht_wuestudien_06_co2_bepreisung.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

SVR: Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik, 2019, <https://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/sondergutachten-2019.html> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

UBA: CO₂-Bepreisung in Deutschland, 2019, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/factsheet_co2-bepreisung_in_deutschland_2019_08_29.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021)

UBA: EU ETS up to 2030: Adjusting the Cap in light of the IPCC1.5°C Special Report and the Paris Agreement, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-01-28_climate-change_07-2020_implications_its_ipcc_15_for_eu_ets_bf.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

UBA: „Der Europäische Emissionshandel“ (16.11.2020), <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/der-europaeische-emissionshandel#teilnehmer-prinzip-und-umsetzung-des-europaischen-emissionshandels> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

UBA: Klimaschutz und Emissionshandel in der Landwirtschaft, 2013, <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4397.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

UBA: „Heizen mit Holz“ (26.01.20), <https://www.umweltbundesamt.de/themen/heizen-holz> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

UBA: Repräsentative Erhebung von Pro-Kopf-Verbräuchen natürlicher Ressourcen in Deutschland (nach Bevölkerungsgruppen), https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/texte_39_2016_repraesentative_erhebung_von_pro-kopf-verbraeuchen_natuereicher_ressourcen_korr.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

UBA: Erweiterung der EU-Emissionshandels durch Einbeziehung des Schiffsverkehrs Ökologische, ökonomische und rechtliche Analyse verschiedener Optionen, 2010, <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/k3942.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

vbw: Instrumente zur CO₂-Bepreisung im Vergleich, 2019, https://www.baymevbm.de/Redaktion/Frei-zugaengliche-Medien/Abteilungen-GS/Wirtschaftspolitik/2019/Downloads/190903_Studie_%C3%9Cberblick-CO2-Preis-Studien_final.pdf (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Weishaupt, Antonia/Ekardt, Felix/Garske, Beatrice/Stubenrauch, Jessica/Wieding, Jutta: Land Use, Livestock, Quantity Governance, and Economic Instruments—Sustainability Beyond Big Livestock Herds and Fossil Fuels, 2020, <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/5/2053> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

Wendl-Damerius, Andreas: Einführung in das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), https://www.dehst.de/Shared-Docs/downloads/DE/presentationen/nehst-infoveranstaltung-2.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

World Bank Group: State and Trends of Carbon Pricing 2018, 2018, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29687/9781464812927.pdf?sequence=5&isAllowed=y> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

WWF: Wie klimaneutral ist CO₂ als Rohstoff wirklich? – WWF Position zu Carbon Capture and Utilization (CCU), 2018, <https://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/WWF-CCU-Final.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).

WWF: Raising the climate policy ambition of the European Union – Reforming the EU Emissions Trading System, 2021, <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/WWF-Emissionshandel-Studie.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.05.2021).