

Newsletter

Legal News Energierecht für energieintensive Unternehmen

Ausgabe 11, Juli 2021

Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir freuen uns, Ihnen die neueste Ausgabe unseres PDF-Newsletters Legal News Energierecht für energieintensive Unternehmen übersenden zu können.

Mit unserem Newsletter wollen wir den eiligen Leser auf prägnante und übersichtliche Weise über die aktuellen energierechtlichen Themen, die besondere Relevanz für energieintensive Unternehmen aufweisen, informieren. Sie profitieren dabei von dem Expertenwissen der verschiedenen Fachbereiche und erhalten zu allen Themen kompetente Auskunft sowie Verweise auf weiterführende Quellen.

Für fachliche Rückfragen können Sie selbstverständlich die Ihnen bekannten Mitglieder des Energierechtsteams ansprechen.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre!

Mit freundlichen Grüßen

Michael Küper
Partner

Peter Mussaeus
Partner

Stefan Krakowka
Of Counsel

Dr. Daniel Callejon
Senior Manager

Inhalt

Neues aus Europa	2
EU-Kommission legt Legislativpaket „Fit for 55“ vor	2
Überarbeitung des EU-Emissionshandelssystems (ETS)	3
Neue CO ₂ -Abgabe für Importe durch Einführung eines Carbon Border Adjustment Mechanism	4
Revision der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED)	5
Ergänzungen zur Energieeffizienz-Richtlinie	5
Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie	6
Weitere Regelungsvorschläge	7
Aktuelle Entwicklungen im nationalen Klimarecht	9
Bundestag stimmt BECV zu	9
Über uns	10
Ihre Ansprechpartner	10
Redaktion	10
Bestellung und Abbestellung	10

Neues aus Europa

EU-Kommission legt Legislativpaket „Fit for 55“ vor

Die Europäische Kommission hat am 14. Juli 2021 ihr seit längerem mit Spannung erwartetes Legislativpaket mit dem plakativen Titel „Fit for 55“ vorgelegt. Das Paket umfasst insgesamt 14 Gesetzesvorhaben, die dazu beitragen sollen, dass die Netto-Treibhausgasemissionen in der EU bis zum Jahr 2030 um mindestens 55% gegenüber dem Stand von 1990 gesenkt werden. Sie stellen damit einen wesentlichen Schritt zur Umsetzung des im Dezember 2019 vorgestellten europäischen Green Deals und zur Erreichung der Klimaneutralität innerhalb der EU im Jahr 2050 dar.

RA Michael Küper

Tel.: +49 211 981-5396

michael.kueper@pwc.com

RA Dr. Daniel Callejon

Tel.: +49 211 981-2194

daniel.callejon@pwc.com

Die nun von der EU-Kommission vorgelegten Legislativvorschläge entfalten Auswirkungen auf die europäische und nationale Politik in den Bereichen Klima, Energie, Landnutzung, Verkehr und Steuern. Mit dem Paket wird neben der Implementierung neuer Rechtsakte auch die Novellierung bereits bestehender Rechtsakte verfolgt. So intendiert die EU-Kommission u.a. eine umfassende **Überarbeitung der Emissionshandelsrichtlinie**, in deren Rahmen nicht nur die Obergrenzen für Emissionen noch weiter gesenkt und der jährliche lineare Kürzungsfaktor erhöht werden sollen, sondern auch die kostenlosen Emissionszertifikate für den Luftverkehr sukzessive abgeschafft und zudem die aus der Schifffahrt resultierenden Emissionen in den Anwendungsbereich des Europäischen Emissionshandels einbezogen werden sollen. Zugleich wird für die Treibhausgasemissionen der Sektoren Verkehr und Gebäude die Einführung eines **separaten Emissionshandelssystems** ab dem Jahr 2026 vorgeschlagen, welches – wie das nationale Emissionshandelssystem nach dem BEHG – an die Brennstofflieferung anknüpfen soll. Der Schutz vor einem Carbon-Leakage-Risiko soll künftig in bestimmten Sektoren durch Einführung eines **„Carbon Border Adjustment Mechanism“** – mithin eines CO₂-Grenzausgleichssystems, das zu einer CO₂-Bepreisung von Einfuhren bestimmter Produkte führen soll – statt durch Zuteilung kostenloser Berechtigungen im Rahmen des Europäischen Emissionshandelssystems gewährleistet werden. In diesem Zusammenhang sei auch auf die geplante Revision der **Lastenteilungsverordnung** sowie der **Verordnung über Landnutzung, Forstwirtschaft und Landwirtschaft** („LULUCF“) hingewiesen.

Auch die **Erneuerbare-Energien-Richtlinie** sowie die **Energieeffizienz-Richtlinie** sollen geändert werden. Im Rahmen ersterer soll die Zielvorgabe für die Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen auf 40% erhöht werden. Zugleich werden spezifische Zielvorgaben für die Nutzung erneuerbarer Energien in den Sektoren Verkehr, Heizung, Kühlung, Gebäude und Industrie vorgeschlagen.

Mit dem Anpassungsvorschlag für die **Energiesteuerrichtlinie** bezweckt die Kommission, die Besteuerung von Energieerzeugnissen besser an die europäische Energie- und Klimapolitik anzupassen, indem etwa die Förderung sauberer Technologien sowie die Abschaffung von Steuerbefreiungen resp. ermäßigten Steuersätzen, die zurzeit noch die Nutzung fossiler Brennstoffe fördern, ermöglicht wird.

Weitere Vorschläge betreffen insbesondere die Automobilindustrie, indem insbesondere strengere CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge festgelegt werden sollen, mit dem Ziel, dass die durchschnittlichen jährlichen Emissionen neuer Fahrzeuge ab dem Jahr 2035 um 100% niedriger ausfallen als im Jahr 2021. Damit korrespondierend sollen in der **revidierten Verordnung über Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** neue Abstandvorgaben für die Installation von Tankstationen zur Betankung mit Wasserstoff resp. Ladestationen für das Aufladen elektrischer Fahrzeuge normiert werden. Der Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe im Schiffs- und Flugverkehr soll im Rahmen der Initiativen **„ReFuelEU Aviation“** und **„FuelEU Maritime“** gefördert werden.

Das von der Kommission vorgelegte Legislativpaket wird nun an das EU-Parlament sowie den Rat, in dem die einzelnen Mitgliedstaaten der EU vertreten sind, weitergeleitet. Beide Institutionen müssen sich im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens nach Art. 294 AEUV detailliert mit den Vorschlägen auseinandersetzen. Ein konkreter Zeitplan für diesen – in der Regel langwierigen – Prozess besteht nicht.

Überarbeitung des EU-Emissionshandelssystems (ETS)

Der von der EU-Kommission vorgelegte Entwurf zur Änderung der Emissionshandelsrichtlinie (Richtlinie 2003/87/EG, ETS-Richtlinie), deren Umsetzung in nationales Recht das Treibhausgasemissionshandelsgesetz dient, sieht eminente Neuerungen des Europäischen Emissionshandels vor. Zwar werden die Grundstatuten des Emissionshandelssystems nicht angetastet. Gleichwohl ergeben sich aus den geplanten Änderungen erhebliche Auswirkungen auf den Industriesektor, aber auch die Luft- und Schifffahrt, den Gebäude- sowie den Verkehrssektor.

RA Dr. Daniel Callejon
Tel.: +49 211 981-2194
daniel.callejon@pwc.com

In dem nun vorliegenden Änderungsentwurf formuliert die Kommission das Ziel der schrittweisen jährlichen Verringerung der Anzahl an verfügbaren Zertifikaten. Insgesamt wird ein sektorübergreifender Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase bis 2030 angestrebt. Der Änderungsvorschlag sieht entsprechend vor, dass die Menge der Zertifikate, die für Anlagen jährlich ausgegeben wird, ab dem Jahr nach dem Inkrafttreten der Änderung um einen linearen Faktor von 4,2% p.a., verglichen mit der durchschnittlichen jährlichen Gesamtmenge der Zertifikate, die den Mitgliedsstaaten zugeteilt wurden, gekürzt wird. Aktuell liegt der lineare Kürzungsfaktor noch bei 2,2% für die vierte Handelsperiode. Diese Änderungen werden voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung der Zertifikatspreise haben. Insofern muss auch mit einer massiven Belastung energieintensiver Industrieunternehmen gerechnet werden, da ihnen eine Kostenweitergabe teilweise nur bedingt möglich ist. Zugleich sollen die Regelungen zu kostenlosen Zuteilungen, von denen Industrieunternehmen regelmäßig profitieren können, angepasst werden. So sollen kostenlose Zuteilungen jedenfalls von Anlagenbetreibern, die unter die Energieeffizienz-Richtlinie fallen, nur dann in Anspruch genommen werden können, wenn sie die Empfehlungen des Energieaudits vollumfänglich umgesetzt haben. Andernfalls soll die kostenlose Zuteilungsmenge auf 25% gekürzt werden. Zudem sollen auch solche Anlagenbetreiber, die einem (Teil-)Sektor angehören, die von der ebenfalls geplanten CBAM-Verordnung erfasst sind und in denen das Risiko eines Carbon Leakage damit bereits auf andere Weise minimiert wird, fortan keinen Anspruch mehr auf kostenlose Zuteilungen haben. Zudem sollen die Benchmarks, die der Berechnung der kostenlos zuzuteilenden Zertifikatsmengen zugrunde liegen, vor dem Beginn der zweiten Zuteilungsperiode im Jahr 2026 evaluiert und – bei Bedarf – angepasst werden.

Ein ausdrückliches Augenmerk legt die Kommission auf den Innovationsfonds (Art. 10a Abs. 8 der ETS-Richtlinie). Dieser soll in erheblichem Maße aufgestockt werden, um innovative Projekte zu CO₂-armen Technologien und Prozessen zu fördern. Ausdrücklich genannt werden hier, wie schon bislang, Projekte, die auf die CCS- und/oder CCU-Technologie ausgerichtet sind, sowie nunmehr auch entsprechende Projekte in Sektoren, die von der CBAM-Verordnung erfasst sind. Zu diesem Zweck sollen künftig 365 Mio. Zertifikate, die ansonsten kostenlos zugeteilt worden wären, sowie 85 Mio. Zertifikate aus der zu versteigernden Menge an Berechtigungen in den Innovationsfonds fließen. Gleiches gilt für die Zertifikatsmengen, die aufgrund der anvisierten Einführung des „Carbon Border Adjustment Mechanism“ (CBAM) in den erfassten Sektoren dann nicht mehr kostenlos zugeteilt werden.

Interessant ist der Änderungsvorschlag insbesondere auch im Hinblick auf die geplante Einbeziehung von Schifffahrtsemissionen ab dem Jahr 2023. Die Vorgaben zur Versteigerung und Abgabe von Zertifikaten sollen nach dem Vorschlag der Kommission allerdings lediglich auf 50% der Emissionen von Schiffen Anwendung finden, die von einem Hafen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats auslaufen, jedoch in einem Hafen außerhalb der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats ankommen und vice versa. Bewegt sich ein Schiff ausschließlich im Bereich der Gerichtsbarkeit von Mitgliedsstaaten, so gelten die Vorgaben für sämtliche Emissionen des Schiffes. Vorgesehen ist zudem, dass die Zertifikate durch die Schifffahrtsunternehmen nach einem festgelegten Zeitplan abzugeben sind. Dieser sieht eine Staffelung von 20% der für das Jahr 2023 gemeldeten und geprüften Emissionen bis hin zu einer Abgabepflicht von 70% der gemeldeten und geprüften Emissionen im Jahr 2025, mithin eine dreijährige Einführungsphase vor. Erst ab dem Jahr 2026 besteht eine Abgabepflicht in Höhe von 100% der für jedes Jahr gemeldeten und verifizierten Emissionen.

Darüber hinaus ist auch der Vorschlag der Kommission, ein eigenständiges Emissionshandelssystem für Gebäude und den Transport über öffentliche Straßen (mithin den Verkehrssektor) einzuführen, von erheblicher Relevanz. Dieses separate Emissionshandelssystem deckt damit de facto den Anwendungsbereich des nationalen Emissionshandelssystems auf Grundlage des Brennstoffemissionshandelsgesetzes ab, welches seit dem 1.1.2021 Anwendung findet. Nach dem Willen der Kommission soll das Emissionshandelssystem für den Gebäude- und den Verkehrssektor im Jahr 2026

beginnen, mithin genau zu dem Zeitpunkt, zu dem im nationalen Emissionshandel der Übergang vom Festpreissystem zur Auktionierung der Berechtigungen vorgesehen ist. Wie auch bereits auf nationaler Ebene soll das System für diese beiden Sektoren als Upstream-System ausgestaltet werden, folglich nicht beim Letztverbraucher, sondern bei den Lieferanten der eingesetzten Brennstoffe ansetzen. Es finden sich hier entsprechende Regelungsvorschläge u.a. betreffend die Festlegung der Gesamtmenge an zur Verfügung stehenden Berechtigungen sowie die lineare Abnahme der zu vergebenden Zertifikate. Der lineare Reduktionsfaktor der Zertifikatsmenge wird auf zunächst auf 5,15 % festgelegt und soll zu einem späteren Zeitpunkt auf 5,43% angehoben werden.

Haben Sie Fragen zu den geplanten Änderungen und möglichen Auswirkungen auf Ihr Unternehmen?
Dann sprechen Sie uns gerne an!

Neue CO₂-Abgabe für Importe durch Einführung eines Carbon Border Adjustment Mechanism

Mit dem Carbon Border Adjustment Mechanism („CBAM“) sollen die Belastungen durch den Europäischen Emissionshandel („EU-ETS“) auf Importe erstreckt werden, um die innereuropäische Industrie vor einem Carbon Leakage-Risiko zu schützen. Einen entsprechenden Vorschlag zur Implementierung eines solchen Mechanismus im Wege einer Verordnung hat die EU-Kommission ebenfalls im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets vorgelegt.

RA Dr. Daniel Callejon
Tel.: +49 211 981-2194
daniel.callejon@pwc.com

Der CBAM (auch als „CO₂-Grenzausgleichssystem“ bezeichnet) soll einerseits das Problem des **Carbon Leakage-Risikos** lösen, andererseits die erheblichen Emissionen durch Importe in die EU reduzieren und damit im Ausland Anreize für Emissionsreduktionen schaffen. Als Carbon Leakage wird in diesem Rahmen der Wegzug von Industrie in Länder mit weniger strengen Umweltvorschriften oder die Erhöhung von Importen aus solchen Ländern bezeichnet. Dieses Risiko steigt mit einer strikten CO₂-Bepreisung innerhalb der EU ohne vergleichbare Maßnahmen im EU-Ausland signifikant an. Der CBAM wird in einer Einführungsphase mit verminderten Auflagen ab 2023 und voraussichtlich vollständig ab dem Jahr 2026 Anwendung finden. Der CBAM soll vor allem der Finanzierung der aus dem Green Deal resultierenden Kosten sowie des Förderprogramms „NextGenerationEU“ dienen.

Im Vergleich zum EU-ETS soll der sektorale Anwendungsbereich des CBAM auf **Zement, Elektrizität, Düngemittel, Eisen, Stahl und Aluminium** beschränkt sein. Obwohl in der Vergangenheit vielfach eine territoriale Exklusion von bestimmten Entwicklungsländern oder klimafreundlichen, ambitionierten Ländern gefordert wurde, soll der CBAM nach dem Vorschlag der EU-Kommission auf alle Länder außerhalb der EU und der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) Anwendung finden.

Bis zum 31. Mai jedes Jahres sollen Importeure ausweislich des Vorschlags bei der CBAM-Authority Zertifikate entsprechend der direkten und indirekten Emissionen ihrer Produkte des vorherigen Kalenderjahres übermitteln. Die Inklusion der indirekten Emissionen bezweckt, dass bereits auf Ebene der ausländischen Energieerzeugung Anreize zur Emissionsreduktion gesetzt werden. Die Höhe der Emissionen basiert dabei entweder auf vorgegebenen Standardwerten oder auf tatsächlichen und durch einen unabhängigen Dritten verifizierten Emissionsdaten. Von dem ermittelten Bedarf an Zertifikaten sind die tatsächlichen Ausgaben für carbon pricing im Herkunftsland, z.B. in Form eines heimischen Emissionshandels oder einer CO₂-Steuer, abzuziehen.

Bei dem Zertifikatspreis ist die Orientierung des CBAM zwecks Schaffung eines Gleichlaufs am EU-ETS vorgesehen. Der CBAM-Zertifikatspreis soll dem Durchschnitt der Versteigerungspreise der EU-ETS-Zertifikate der jeweiligen vorherigen Woche entsprechen. Sofern Importeure zu viele Zertifikate gekauft haben, sollen sie bis zu 33% der gekauften Zertifikate wieder an die CBAM-Authority verkaufen können (sog. Re-Purchase). Jegliche verbleibenden Zertifikate sollen dagegen zum 30. Juni verfallen. Dies verhindert ein sog. Hedging von Zertifikaten zu günstigen Marktpreisen. Sofern ein Importeur zu wenig Zertifikate abgibt oder falsche Emissionswerte übermittelt, ist – wie auch im EU-ETS – eine Strafzahlung vorgesehen.

Für stromkostenintensive Unternehmen sowie die Energiewirtschaft besonders relevant ist der Umgang mit kostenlosen Zertifikaten, die auf Grundlage der EU-ETS-Richtlinie zugeteilt werden, bei Einführung eines solchen CO₂-Grenzausgleichssystems. Grundsätzlich soll der CBAM nach der Intention der EU-Kommission eine Alternative zu dieser Carbon Leakage-Maßnahme (in Form der kostenlosen Zuteilung von Berechtigungen) darstellen. Um die WTO-Konformität zu gewährleisten, sind die durch Importeure zu übermittelnden Zertifikate in der Ratio zu verringern, in der die heimische Industrie kostenlose Zertifikate nach der EU-ETS-Richtlinie zugeteilt werden. Durch Einführung des CBAM wird die ausländische Konkurrenz

perspektivisch ebenso wie die innereuropäische Industrie unter die Verpflichtung des Erwerbs resp. der Abgabe von Zertifikaten fallen. Grundsätzlich sollen Anlagenbetreiber für die Herstellung von Produkten, die von der CBAM-Verordnung erfasst sind, keine kostenlosen Zertifikate mehr erhalten. Gleichwohl soll die kostenlose Zuteilung nicht sofort ersatzlos wegfallen, sondern sukzessive reduziert werden.

Sofern sich Fragen Ihrer individuellen Betroffenheit oder der Betroffenheit Ihrer Zuliefererkette ergeben, wenden Sie sich jederzeit gerne an uns.

Revision der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED)

Gegenstand der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) ist es, einen gemeinsamen Rahmen für die Förderung von aus erneuerbaren Quellen gewonnener Energie vorzugeben. Zu den primären Regelungszwecken der Richtlinie gehört zum einen die Festlegung, welche Energiequellen als erneuerbar zu qualifizieren sind, zum anderen die Aufstellung verbindlicher Ziele für den Anteil ebensolcher Energien auf dem europäischen Strommarkt.

RA Matthias Stephan
Tel.: +49 211 981-1509
matthias.stephan@pwc.com

Im Rahmen des nun vorgelegten Maßnahmenpaktes schlägt die EU-Kommission mehrere Änderungen bzw. Ergänzungen der derzeit maßgeblichen Fassung der RED vor. Zu den wichtigsten Änderungsvorschlägen gehört u.a. die Anhebung der verbindlichen Zielvorgabe der EU für die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen bis zum Jahr 2030 von bislang 32% auf einen Anteil von mindestens 40%. Zur Förderung der Umsetzung dieses Ziels werden in den Sektoren Verkehr, Industrie, Gebäude sowie Heizung und Kühlung jeweils spezifische Ziele vorgeschlagen. Namentlich im Industriesektor wird die Festlegung eines Richtziels anvisiert, um die Nutzung erneuerbarer Energien in diesem Bereich um 1,1% p.a. zu erhöhen. Zudem sollen die Mitgliedstaaten durch nationale Vorgaben sicherstellen, dass der Anteil erneuerbarer, nicht-biogener Kraftstoffe bis zum Jahr 2030 bei 50% des in der Industrie zu energetischen und nicht energetischen Zwecken verwendeten Wasserstoffs liegt.

Daneben wird eine Ausgestaltung der Förderregelungen für Bioenergie durch die Mitgliedstaaten angestrebt, die dazu führen soll, dass der Grundsatz der Kaskadennutzung gewahrt bleibt und somit eine Verzerrung des Marktes aufgrund von Förderregelungen vermieden wird. Zugleich wird vorgeschlagen, die Mitgliedstaaten zu verpflichten, die Förderung der Stromerzeugung aus Biomasse – mit einigen Ausnahmen – auslaufen zu lassen. Um die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Realisierung gemeinsamer Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien zu stärken, wird eine dahingehende Ergänzung der Richtlinie vorgeschlagen, dass sich jeder Mitgliedstaat bis zum 31. Dezember 2025 mit einem oder mehreren Mitgliedstaaten dazu verpflichten soll, ein gemeinsames Projekt im Bereich der erneuerbarer Energien zu verwirklichen. Des Weiteren wird vorgeschlagen, dass die Mitgliedsstaaten einen Rahmen schaffen sollen, der bestehende Hindernisse gerade im Bereich des Abschlusses von Verträgen über die Abnahme von Elektrizität aus erneuerbaren Energiequellen (z.B. mittels Power-Purchase-Agreements – PPA) durch die Realisierung von Erleichterungen oder durch die Umsetzung von Fördermaßnahmen aus dem Weg schaffen soll. Dies soll langfristig vor allem in den Bereichen Verkehr, Industrie, Gebäude sowie Heizung und Kühlung zu einem höheren Niveau der aus erneuerbaren Energiequellen genutzten Energie führen.

Die Ergänzungen der RED verfolgen das Ziel, die Nutzung aus erneuerbaren Quellen gewonnener Energie bis 2030 zu steigern, eine bessere Integration der Energiesysteme zu fördern und einen Beitrag zu den Klima- und Umweltzielen zu leisten. Es ist davon auszugehen, dass die vorgeschlagene Revision der Richtlinie verschiedene Anpassungen im Rahmen des EEG erfordern wird. Ebenso sind sektorspezifische Anpassungen nicht auszuschließen.

Sprechen Sie uns an, wenn wir mit Ihnen gemeinsam erörtern können, welche Auswirkungen die vorgeschlagenen Änderungen auf Ihr Unternehmen haben könnten.

Ergänzungen zur Energieeffizienz-Richtlinie

Mit der vorgeschlagenen Revision der Energieeffizienz-Richtlinie plant die Kommission die Anhebung der verbindlichen jährlichen Zielvorgaben für die Senkung des Energieverbrauchs auf EU-Ebene. Der Entwurf sieht die Erhöhung der jährlichen Energiesparverpflichtung der Mitgliedsstaaten auf fast das Doppelte vor.

Im Fokus stehen dabei insbesondere das Transportwesen und der Gebäudebestand des öffentlichen Sektors.

RA Matthias Stephan
Tel.: +49 211 981-1509
matthias.stephan@pwc.com

Angesichts der ambitionierten Ziele des Green Deals werden kosteneffiziente Energieeffizienzmaßnahmen in sämtlichen relevanten Bereichen des Energiesystems gefordert. Das Gebot der Energieeffizienz soll von öffentlichen Entscheidungsträgern stets bei größeren Investitionsentscheidungen mit einem Volumen von mehr als 50 Mio. Euro herangezogen werden. Öffentliche Stellen sollen etwa bei der Renovierung großer Gebäude von den Mitgliedsstaaten dazu angehalten werden, in den Verträgen die Energieeffizienzregeln einfließen zu lassen. Bei gewerblichen Gebäuden sind öffentliche Stellen ab einer Nutzfläche von mehr als 1000 m² zur Prüfung der Durchführbarkeit derartiger Verträge verpflichtet. Zudem sollen Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie die Verwaltungspraxis im Bereich des öffentlichen Beschaffungswesens und die jährliche Haushaltsplanung und Rechnungslegung derart auszugestalten sein, dass sichergestellt ist, dass öffentliche Auftraggeber nicht von der Nutzung energieeffizienter Mechanismen abgehalten werden. Gleichschreitend sollen regulatorische Barrieren, welche derartiger Maßnahmen entgegenstehen, abgeschafft werden.

In Zahlen gesprochen bedeuten diese Zielvorgaben beispielsweise Folgendes: Die Mitgliedsstaaten sollen sicherstellen, dass der Gesamtenergieverbrauch aller öffentlichen Einrichtungen jährlich um mindestens 1,7% im Vergleich zum zweiten Jahr vor Inkrafttreten der Richtlinie gesenkt wird. Der öffentliche Sektor soll sicherstellen sicherzustellen, dass jährlich mindestens 3% des Gebäudebestands renoviert wird, um die Mindestanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz zu erfüllen. Erfüllen Mitgliedsstaaten die geforderten Einsparungen nicht, so ist vorgesehen, dass sie die ausstehenden Einsparungen zusätzlich zu den dann geforderten Energieeinsparungen zu erbringen haben.

Des Weiteren sollen die Mitgliedsstaaten verpflichtet werden, sicherzustellen, dass Unternehmen mit einem durchschnittlichen Jahresenergieverbrauch von mehr als 100 TJ in den vorangegangenen drei Jahren unter Berücksichtigung aller Energieträger ein Energiemanagementsystem einführen. Unternehmen mit einem Jahresverbrauch zwischen 10 und 100 TJ in dem vorgenannten Zeitraum sollen sich dagegen einem Energieaudit unterziehen.

Auch für Heiz- und Kühlsysteme stellt die Kommission im Rahmen des Richtlinienvorschlags bis einschließlich zum Jahr 2050 Kriterien auf. Bis zum Ende des Jahres 2025 müssen die Systeme einen Anteil von mindestens 50% erneuerbarer Energie oder Abwärme, 75% KWK-Wärme oder zu 50% einen Energiemix der genannten Energien aufweisen. Schrittweise wird der Anteil der erneuerbaren Energien erhöht bis schließlich ab dem Jahr 2050 vollständig auf erneuerbare Energien und Abwärme zurückgegriffen werden muss. Bei dem Ausbau der Netzplanung, dem Netzausbau und den Investitionsentscheidungen durch Betreiber von Gas - und Elektrizitätsübertragungs- und -verteilernetzen sollen die Mitgliedsstaaten sicherzustellen, dass der Effizienzgrundsatz auch hier Beachtung findet.

Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie

Die EU-Kommission sieht auch das Besteuerungssystem als Teil des grünen Wandels an. Mit dem nun vorgelegten Vorschlag zur Revision der bestehenden Energiesteuerrichtlinie soll die Besteuerung von Energieerzeugnissen auf die Energie- und Klimapolitik der EU abgestimmt werden.

RA Dr. Daniel Callejon
Tel.: +49 211 981-2194
daniel.callejon@pwc.com

Die einheitliche Energiebesteuerung im Binnenraum wird von der Kommission als kosteneffizientes Mittel zu Verringerung der Treibhausemissionen angesehen. Die Höhe der Steuern soll dabei in den Mitgliedsstaaten nicht unter den durch die Richtlinie festgelegten Mindestbeträgen liegen. Eine jährliche Anpassung der Mindeststeuersätze ist ab dem Jahr 2024 vorgesehen. Zu den am niedrigsten besteuerten Energiequellen soll stets die elektrische Energie zählen. Energieerzeugnisse und elektrischer Strom für den Flugbetrieb innerhalb der EU sollen nunmehr besteuert werden. Hiervon werden mangels geeigneter Alternativen indes Frachtflüge ausgenommen. Zugleich stellt die Kommission in den Erwägungsgründen fest, dass die Einnahmen aus der Energiebesteuerung nicht ausschließlich zum Zwecke der Reduzierung von Treibhausemissionen genutzt werden müssen.

Der Entwurf beinhaltet – wie bereits die frühere Fassung – Übergangszeiten. Für Heizkraftstoffe wird die Erhöhung der Mindeststeuerbeträge etwa bis zum 1. Januar 2033 auf ein Zehntel pro Jahr festgesetzt. Exemplarisch sei in diesem Zusammenhang auch der Luftverkehr genannt. Hier beginnt die Besteuerung für Flüge innerhalb der EU – ausgenommen sind dabei reine Vergnügungsflüge und Geschäftsflüge - bei dem durch die Richtlinie festgelegten Minimalsatz.

Die Mindeststeuersätze beginnen bei Null, erhöhen sich allerdings während einer zehnjährigen Übergangszeit um ein Zehntel der im Anhang I (Tabellen A und D) genannten endgültigen Mindestsätze. Der festgelegte Minimal-Steuersatz für Benzin, Gas und Kerosin liegt hiernach bei 10,75 %.

Von der Besteuerung werden an einigen Stellen Ausnahmen zugelassen. So sind etwa nach Art. 3 Energieerzeugnisse ausgenommen, die nicht als Kraft- oder Heizstoff Verwendung finden. Dasselbe gilt, wenn die Erzeugnisse direkt in der chemischen Reduktion oder in elektrolytischen oder metallurgischen Prozessen Verwendung finden. Ferner gilt dies für Energieerzeugnisse, die selbst für die Energieerzeugung erforderlich sind. Im Hinblick auf die bereits oben exemplarisch angeführte Luftfahrtbesteuerung gilt für ausgewählte Kraftstoffe (nachhaltige Biokraftstoffe, erneuerbare Kraftstoffe, kohlenstoffarme Kraftstoffe u.Ä.) für die zehnjährige Übergangszeit eine Mindestbesteuerung von Null. Derartige Erleichterungen finden sich an vielen Stellen der Richtlinie.

Darüber hinaus sollen auch die Mitgliedsstaaten selbst innerhalb des in der Richtlinie festgelegten Rahmens vollständige oder teilweise Steuerermäßigungen festsetzen können. Dies umfasst nach Art. 16 des vorliegenden Entwurfs insbesondere Elektrizitätsprodukte der Solar-, Wind- und Wasserkraft. Auf Vorschlag der Kommission soll der Rat außerdem Durchführungsrechtsakte erlassen können, mit denen Mitgliedsstaaten ermächtigt werden, aus besonderen politischen Erwägungen weitere Ausnahmen resp. Ermäßigungen einzuführen. Zugleich können Mitgliedsstaaten jedoch aus Umweltschutzgesichtspunkten auch ermächtigt werden, erhöhte Steuersätze zu erlassen.

Weitere Regelungsvorschläge

„ReFuelEU Aviation“ (Flugzeugkraftstoffe)

Mit der ReFuelEU Aviation-Initiative der Kommission sollen Kraftstoffanbieter verpflichtet werden, dem Turbinenkraftstoff vermehrt nachhaltige Flugkraftstoffe beizumischen. Als e-Fuels werden gemeinhin CO₂-arme Kraftstoffe bezeichnet.

Kraftstofflieferanten sollen verpflichtet werden, sicherzustellen, dass der gesamte Flugkraftstoff an jedem Flughafen der Union einen Mindestanteil an nachhaltigen Flugkraftstoffen enthält. Kommt ein Lieferant dieser Verpflichtung nicht im vorgesehenen Maße nach, so ist vorgesehen, dass er das Defizit im nachfolgenden Berichtszeitpunkt zumindest ausgleichen muss. Zudem schlägt die EU-Kommission in Form einer verbindlichen Vorgabe vor, dass Luftfahrtunternehmen mindestens 90% ihres jährlichen Kraftstoffes von einem Flughafen der europäischen Union beziehen müssen.

Die Festlegung entsprechender Sanktionen soll hingegen den Mitgliedsstaaten obliegen. Sie haben die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Durchführung der Verordnung zu gewährleisten. Geldbußen sind der Höhe nach mindestens doppelt so hoch anzusetzen wie die Multiplikation der Differenz zwischen dem jährlichen Durchschnittspreis für konventionellen Flugkraftstoff und nachhaltigen Flugkraftstoff pro Tonne und der Menge an verwendeten Kraftstoffen, die den festgelegten Mindestanteil an e-Fuel-Kraftstoffen unterschritten hat.

„FuelEU Maritime“ (Schiffahrtkraftstoffe)

Die Schiffahrt ist mit einem Anteil von etwa 75% am EU-Außenhandelsvolumen und 31% am EU-Binnenhandelsvolumen ein wesentlicher Bestandteil des europäischen Verkehrssystems. Dass die Schiffahrt eine entscheidende Rolle für die europäische Wirtschaft spielt, steht außer Frage. Um bis 2050 das Ziel der Klimaneutralität umsetzen zu können, müssen 90% der Verkehrsemissionen reduziert werden – auch die Schiffahrt muss nach Ansicht der EU-Kommission einen Beitrag zur Umsetzung dieser Zielvorgabe leisten.

Mit der Initiative „FuelEU Maritime“ schlägt die EU-Kommission nun einen gemeinsamen EU-Rechtsrahmen vor, um den Anteil von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen im Kraftstoffmix des internationalen Seeverkehrs zu regulieren. So sollen eine Obergrenze für den Treibhausgasgehalt von Schiffen geschaffen werden und die Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe sowie die Verwendung emissionsfreier Technologien gefördert werden.

RA Matthias Stephan
Tel.: +49 211 981-1509
matthias.stephan@pwc.com

RA Matthias Stephan
Tel.: +49 211 981-1509
matthias.stephan@pwc.com

Novelle der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

RA Matthias Stephan

Tel.: +49 211 981-1509
matthias.stephan@pwc.com

RA Philipp Landorff

Tel.: +49 211 981-7284
philipp.landorff@pwc.com

Ziel des nun vorgelegten Novellierungsvorschlags ist es, dass die benötigten Lade- und Tankinfrastrukturen für erneuerbare Kraftstoffe schneller EU-weit zur Verfügung stehen.

Die frühere Richtlinie 2014/94 verpflichtete die Mitgliedstaaten, nationale Rahmenbedingungen für die Märkte der alternativen Kraftstoffe zu schaffen und öffentlich zugängliche Lade- und Tankinfrastrukturen anzuregen. Im Rahmen der Evaluierung wurden jedoch die Konsequenzen der fehlenden verbindlichen Ziele in der Richtlinie offensichtlich, da der Ausbau der Infrastruktur stark zwischen den verschiedenen Mitgliedstaaten divergiert. Der intra-europäische Verkehr mit alternativen Kraftstoffen wurde hierdurch effektiv verhindert. Der bisherige Ausbau spiegelt nach Auffassung der EU-Kommission auch nicht die Erfordernisse der Klimaziele wider.

Zunächst ändert sich durch die Novelle der Rechtscharakter – aus der früheren Richtlinie 2014/94 soll nunmehr eine Verordnung werden, was dazu führt, dass den Mitgliedstaaten ein geringerer Umsetzungsspielraum verbleibt. Als Verordnung gelten die neuen Vorgaben unmittelbar, es bedarf keiner Umsetzung in nationales Recht.

Um den Hochlauf der Infrastruktur und damit auch die Attraktivität dieser Verkehrsmodi zu sichern, werden sowohl für die Beladung als auch für die Betankung Vorgaben gemacht, welche Infrastruktur in welchem Abstand zueinander zu welchem Zeitpunkt entlang des TEN-Verkehr-Kernnetzes und des TEN-Verkehr-Gesamtnetzes zur Verfügung stehen muss. Hierdurch ergeben sich im Gegensatz zur bisherigen Richtlinie sehr konkrete Zielvorgaben. Zudem sollen die Zugangsbedingungen weiter reguliert werden. Auch in Bezug auf die Verfügbarkeit von Infrastruktur mit alternativen Kraftstoffen für die Verkehrsmodi Luftfahrt und Schifffahrt werden verbindliche Vorgaben gemacht. Hierdurch soll namentlich der Markthochlauf in diesen emissionsintensiven Verkehrsträgern beschleunigt werden.

Eine Evaluierung der Verordnung ist für das Jahr 2026 vorgesehen.

Anpassung der Lastenteilungsverordnung

RA Dr. Daniel Callejon

Tel.: +49 211 981-2194
daniel.callejon@pwc.com

Die bisherige Lastenteilungsverordnung (Effort Sharing Regulation) soll auf Grundlage des nun von der EU-Kommission vorgelegten Änderungsvorschlags an das neue im Europäischen Klimagesetz festgelegte Emissionsreduktionsziel von 55% im Jahr 2030 gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 angepasst werden.

Die EU-Kommission hält die Anpassung für erforderlich, da festgestellt wurde, dass die gesetzten Anreize im Rahmen der bislang maßgeblichen Fassung der Lastenteilungsverordnung nicht genügen würden, um eine Emissionsreduktion von 55%, wie sie kürzlich durch die EU-Kommission gemeinsam mit dem Europäischen Parlament sowie dem Rat im Rahmen des Europäischen Klimagesetzes beschlossen wurde, zu erreichen.

Die Lastenteilungsverordnung statuiert Emissionsreduktionsziele für alle Sektoren, die nicht dem EU-ETS oder der Verordnung über den LULUCF-Sektor unterfallen. Trotz der Inklusion der Schifffahrt, der Gebäude und des Straßenverkehrs in den EU-ETS, soll der sachliche Anwendungsbereich der Lastenteilungsverordnung unverändert bleiben. Die jeweils zulässige Emissionsmenge der einzelnen Mitgliedsstaaten wird anhand der jeweiligen Möglichkeiten und Kosteneffizienz-Opportunitäten ermittelt. Dadurch soll eine faire Verteilung garantiert sein.

Für Deutschland hätte der Anpassungsvorschlag zur Folge, dass sich die Emissionsminderungslast von vormalig 38% auf sodann 50% erhöht. Ob hierdurch auch Anpassungen der Reduktionsziele im Bundes-Klimaschutzgesetz erforderlich werden, unterliegt einer genauen Sektorenberechnung. Grundsätzlich wurde aber bereits bei der Novelle des Bundes-Klimaschutzgesetzes im Juni 2021 die anstehende Anpassung der Lastenteilungsverordnung mitberücksichtigt, sodass a priori davon auszugehen ist, dass das neue deutsche Emissionsreduktionsziel von 65% in Jahr 2030, wie es nunmehr im Klimaschutzgesetz festgelegt ist, den europarechtlichen Anforderungen genügen könnte oder jedenfalls nur geringfügig zu ändern wäre, um der Lastenteilungsverordnung zu entsprechen.

Eine weitere Aktualisierung der Lastenteilungsverordnung ist im Jahr 2025 für den Zeitraum bis 2030 vorgesehen.

Über aus den Vorschlägen im Rahmen der Lastenteilungsverordnung resultierende Änderungen auf deutscher Ebene werden wir Sie an dieser Stelle informieren.

RA Dr. Daniel Callejon
Tel.: +49 211 981-2194
daniel.callejon@pwc.com

Durch die Revision der Verordnung 2018/841 zum Landnutzungs-, Landnutzungsänderungs- und Forstwirtschaft- Sektor (LULUCF) soll dieser Sektor nicht nur wie bisher emissionsneutral werden, sondern im Jahr 2030 bis zu 310 Mio. t CO₂-Äquivalent aus der Atmosphäre entfernen. Des Weiteren wird eine stärkere Verknüpfung zwischen LULUCF und Biodiversität und Bioenergie anvisiert. Zuletzt wird vorgeschlagen, für das Jahr 2035 eine Klimaneutralität der LULUCF-Sektoren sowie der Landwirtschaft festzulegen.

Durch die EU-Forstwirtschaftsstrategie sollen die Qualität, Quantität und Klima-Widerstandsfähigkeit europäischer Wälder koordiniert gefördert werden. Die Ziele der Forstwirtschaft, der Biodiversität und der Nutzung der Biomasse für Bioenergie sollen harmonisiert werden. Zudem sollen bis zum Jahr 2030 drei Milliarden zusätzliche Bäume gepflanzt werden.

Der neu zu schaffende Klima-Sozialfonds ist Ausdruck dessen, dass die EU-Kommission die kurzfristigen Belastungen durch den European Green Deal für Privathaushalte und Verbraucher anerkennt. Durch Fonds soll Mitgliedstaaten die Förderung von Investitionen durch Verbraucher in Energieeffizienzmaßnahmen, neuen Heizungs- und Kühlungssystemen und alternative Mobilität ermöglicht werden. Davon unberührt bleibt die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, die zusätzliche Belastung der Verbraucher durch sonstige finanzielle Förderung/Entlastungen zu minimieren, sofern diese beihilfenrechtskonform ausgestaltet sind, mithin insbesondere in Einklang mit den Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfeleitlinien stehen, die momentan ebenfalls überarbeitet werden.

Aktuelle Entwicklungen im nationalen Klimarecht

Bundestag stimmt BECV zu

Der Deutsche Bundestag hat am 24. Juni 2021 dem von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf einer Verordnung über Maßnahmen zur Vermeidung von Carbon-Leakage durch den nationalen Brennstoffemissionshandel („BECV“) in der Fassung der Beschlussempfehlung des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zugestimmt. Die Verordnung bedarf nun noch der Ausfertigung und Verkündung im Bundesgesetzblatt, ehe sie in Kraft treten kann.

Mit der BECV verfolgt die Bundesregierung das Ziel, die seit dem 1. Januar 2021 aus der Einführung einer nationalen CO₂-Bepreisung resultierenden Zusatzkosten jedenfalls für bestimmte betroffene Unternehmen zu minimieren, ohne dabei die mit dem nationalen Brennstoffemissionshandel verfolgten Klimaziele zu konterkarieren. Im Grundsatz orientiert sich der nationale Carbon-Leakage-Schutz an dem bereits aus dem Europäischen Emissionshandel bekannten System.

Der Regierungsentwurf der BECV erfuhr gegenüber dem ursprünglichen Referentenentwurf mehrere Änderungen, die im Ergebnis eine Senkung der Anspruchsvoraussetzungen für betroffene Unternehmen bedeuteten (wir berichteten in *Ausgabe 5, April 2021*). Die am 22. Juni 2021 vorgelegte Beschlussempfehlung des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, in deren Fassung der Bundestag der BECV am 24. Juni 2021 zugestimmt hat, bewirkt demgegenüber keine wesentlichen Änderungen des Entwurfs. Im Vergleich zum Regierungsentwurf sieht die Beschlussempfehlung zum einen eine zusätzliche Privilegierung für kleine und mittlere Unternehmen vor, indem der ursprünglich vorgesehene Selbstbehalt in Höhe von 150 Tonnen Kohlendioxid stufenweise abgesenkt wird. Davon profitieren Unternehmen mit einem Gesamtenergieverbrauch fossiler Brennstoffe zwischen 9,2 und 10 GWh. Für die Inanspruchnahme der Privilegierung in Form eines reduzierten Selbstbehalts ist, abweichend von weiteren Regelungen in der BECV, kein mehrjähriger Durchschnittswert erforderlich, sondern allein der Gesamtenergieverbrauch fossiler Brennstoffe im Abrechnungsjahr maßgeblich. Zum anderen führt die Beschlussempfehlung zu einer Anpassung der Evaluationsvorgaben, indem namentlich ein zusätzlicher Konsultationsprozess vorgesehen wird, in dessen Rahmen die zuständige Behörde u.a. die für die betroffenen (Teil-)Sektoren zuständigen

RA Dr. Daniel Callejon
Tel.: +49 211 981-2194
danie.callejon@pwc.com

Interessenverbände konsultiert. Auf diese Weise sollen frühzeitig und kontinuierlich die Auswirkungen der CO₂-Bepreisung auf die Wettbewerbssituation der Unternehmen in Deutschland und zugleich die Wirksamkeit der Beihilfe eruiert werden.

Sprechen Sie uns gerne an bei Fragen rund um das Thema Brennstoffemissionshandel und Carbon-Leakage-Schutz.

Über uns

Ihre Ansprechpartner

RA Michael Küper

Tel.: +49 211 981-5396
michael.kueper@pwc.com

RA Matthias Stephan

Tel.: +49 211 981-1509
matthias.stephan@pwc.com

RA Dr. Daniel Callejon

Tel.: +49 211 981-2194
daniel.callejon@pwc.com

Rain Alexandra Ufer

Tel.: +49 211 981-5679
alexandra.ufer@pwc.com

Redaktion

Für Ihre Fragen, Hinweise und Anmerkungen zum Newsletter stehen Ihnen unsere Ansprechpartner aus der Redaktion gern zur Verfügung. Wir freuen uns auf Ihr Feedback.

RA Michael Küper

Tel.: +49 211 981-5396
michael.kueper@pwc.com

RA Dr. Daniel Callejon

Tel.: +49 211 981-2194
daniel.callejon@pwc.com

Bestellung und Abbestellung

Wenn Sie den PDF-Newsletter *Newsletter* bestellen oder abbestellen möchten, senden Sie bitte eine leere E-Mail mit der Betreffzeile „Bestellung“ an subscribe_energieintensive_unternehmen@de.pwc.com bzw. „Abbestellung“ an folgende Adresse: unsubscribe_energieintensive_unternehmen@de.pwc.com

Die Beiträge dieser Publikation sind zur Information unserer Mandanten bestimmt. Für die Lösung einschlägiger Probleme greifen Sie bitte auf die angegebenen Quellen oder die Unterstützung unserer Büros zurück. Meinungsbeiträge geben die Auffassung der einzelnen Autoren wieder.

© Juli 2021 PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft. Alle Rechte vorbehalten.

"PwC Legal" bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft, die zum Netzwerk der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) gehört. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft..

www.pwc.de