

Berlin, 21. Oktober 2019

## Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesumweltministeriums

### Entwurf eines Gesetzes über ein nationales Emissionshandelssystem für Brennstoffemissionen (BEHG) - Stand: 19. Oktober 2019

#### Vorbemerkung

Das Bundesumweltministerium hat den o.g. Referentenentwurf per E-Mail am Samstag, 19. Oktober 2019 um 20:00 Uhr zur Verbändeanhörung übermittelt und eine Frist bis Montag, 21. Oktober 2019, 18:00 Uhr eingeräumt. Angesichts der enormen Herausforderungen, die die - vom MWV und seinen Mitgliedsfirmen unterstützten - Ziele zur Senkung der Treibhausgasemissionen in allen Sektoren mit sich bringen, ist eine solche Fristsetzung in keiner Weise nachvollziehbar oder angemessen.

Schnelligkeit wird hier in einem unverhältnismäßigen Maß Vorrang vor gebotener wie notwendiger Sorgfalt eingeräumt: dies kann einer anspruchsvollen Klimapolitik nicht gerecht werden.

Es handelt sich um ein neues Gesetz, nicht nur um Änderungen an einem bestehenden Gesetz. Vor diesem Hintergrund ist eine gründliche Prüfung nicht möglich. Die nachfolgenden Anmerkungen sind daher allenfalls als erste vorläufige Einschätzung zu verstehen.

#### Anmerkungen

1. Zu hinterfragen ist, ob es sich nicht – zumindest teilweise – um eine Doppelregulierung mit der nationalen Treibhausgasminderungsquote (§§ 37a ff BImSchG) handelt, da beide Regelungsbereiche die Treibhausgasminderung zum Ziel haben und identische Wirtschaftsbeteiligte verpflichten.
2. Dem Vernehmen nach könnte die Verfassungsmäßigkeit der zunächst vorgesehenen Ausgestaltung des nationalen Emissionshandels mit Festpreis ein Thema werden. Es könnte faktisch eine Besteuerung von CO<sub>2</sub> darstellen, die als Verbrauchsteuer kritisch eingestuft werden könnte.
3. Angesichts der Tragweite der neuen gesetzlichen Regelung für weite Teile der Wirtschaft und der Gesellschaft ist eine Verlagerung zentraler Elemente des Regelungsrahmens in Rechtsverordnungen<sup>1</sup> nicht sachgerecht. Bundesrat und Bundestag sind angemessen zu beteiligen.
4. Durch die Verlagerung vieler solcher Regelungen, wie z. B. Carbon-Leakage-Schutz, finanzielle Kompensation für Anlagenbetreiber u. v. m. in noch zu erlassende Verordnungen ist eine Gesamtbeurteilung dieses neuen ordnungsrechtlichen Regelungsbereiches nicht möglich. Insbesondere ist ein rechtssicherer Ausschluss einer Doppelbelastung für EU ETS-Anlagen, die auch vor europäischem Beihilferecht Bestand hat, von entscheidender Bedeutung. Zudem ist die vorgesehene staatliche Investitionslenkung (§ 11 Abs. 7) abzulehnen.
5. Auch die Einzelheiten zu den Vorgaben an die Emissionsermittlung bzw. die Festlegung von Standardwerten für die Emissionsfaktoren von Brennstoffen erfolgen erst in einer noch zu erlassenden Verordnung. Entscheidend ist dabei, dass emissionsarme oder treibhausgasneutrale Kraftstoffe auch entsprechend geringere Emissionsfaktoren zugewiesen bekommen, damit ihr Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung berücksichtigt wird.
6. Eine unzumutbare Härte kann nach der Gesetzesbegründung nur entstehen, wenn Brennstoffkosten einen ganz erheblichen Anteil an den Gesamtkosten eines Unterneh-

---

<sup>1</sup> § 4 Abs. 2 und 4, § 5 Abs. 2, § 6 Abs. 5, § 7 Abs. 4, § 9 Abs. 1, § 11 Abs. 3, 5, 6 und 7, § 12 Abs. 5, § 15 Abs. 2

mens haben. Diese Sichtweise lässt völlig außer Acht, dass die betroffenen Unternehmen (die Verantwortlichen) durch den nationalen Aufschlag einem Wettbewerbsnachteil schon gegenüber ihren europäischen, aber auch gegenüber außereuropäischen Wettbewerbern unterliegen.

7. Für die Jahre 2021 und 2022 wird die Berichts- und Abgabepflicht grundsätzlich auf das Inverkehrbringen der Hauptbrennstoffe beschränkt, gasförmige Biokraft- und Bioheizstoffe sind in diesem Zeitraum ausgenommen. Werden (beigemischte) Biokraftstoffe mit ihren THG-Emissionen entsprechend der THG-Quote behandelt, stellt dies eine Benachteiligung/Ungleichbehandlung gegenüber Biogas dar, für die eine Rechtfertigung weder gegeben noch erkennbar ist.
8. „*Im Interesse einer einfachen Administrierbarkeit*“ erfolgt eine zu stark vereinfachende Anknüpfung an das nationale Energiesteuerrecht: dadurch werden einerseits dort bestehende Problematiken (z. B. der sogenannte Bestimmungsakt<sup>2</sup>) in das nationale Emissionshandelsgesetz übernommen und bleiben andererseits zahlreiche Fragen ungelöst.<sup>3</sup>
9. Unklar bleibt, welche Folgen eintreten, wenn Flexibilisierungsmaßnahmen nach der EU-Klimaschutzverordnung, insbesondere ein Zukauf fehlender Mengen an Emissionszuweisungen aus anderen Mitgliedstaaten, nicht möglich sind, weil sie schlicht nicht vorhanden sind.

---

<sup>2</sup> Waren der Positionen ... der Kombinierten Nomenklatur, die dazu bestimmt sind, als Kraft- oder Heizstoff verwendet zu werden.

<sup>3</sup> z. B. wird das Inverkehrbringen von Energieerzeugnissen als Steuerentstehung unbeschadet von Steuerbefreiungen definiert: unklar ist damit, wie die gewerbliche Luftfahrt, die energiesteuerbefreit ist, dann vom nationalen Emissionshandel unberührt bleiben soll.