

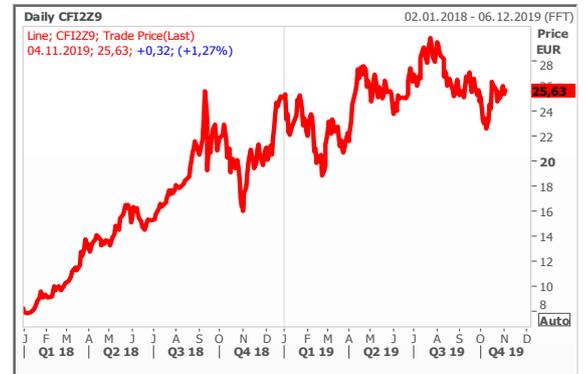


- CO₂ Überwachungspläne- und Berichterstellung im EU-ETS und nEHS
- CO₂ Mitteilung zum Betrieb MzB und Erstellung Jahresbericht
- CO₂ Registerkontoführung für Unternehmen im EU-ETS und nEHS
- CO₂ Emissionsrechte Kauf/Verkauf/Tausch von EUA/aEUA, CER2
- CO₂ Portfoliomanagement und Strategieberatung
- Informationen zum Brennstoffemissionshandelsgesetz BEHG
- Info- und Beratungstermine zum nationalen Emissionshandelssystem nEHS
- Infos unter Freecall 0800-590 600 02

Emissionsbrief 07-2019

**Praktische Informationen zum Emissionshandel
im EU-ETS/nEHS**

Ausgabe vom 05.11.2019



EUA DEC19 01.01.2018 bis 04.11.2019

Quelle: ICE London

Das nationale Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) ist im Bundesrat - Bald über 4.000 neue Teilnehmer im Emissionshandel

Mit dem finalen Gesetzesentwurf über ein nationales Emissionshandelssystem (nEHS) für Brennstoffemissionen (Brennstoffemissionshandelsgesetz = BEHG) wurde am 24.10.2019 erstmalig die Grundlage dafür geschaffen, dass Klimaschutzziele in Deutschland gesetzlich festgehalten werden und dass die Emissionen des Verkehrs- und Gebäudesektors in den Emissionshandel aufgenommen werden.

Davon ausgehend, dass das Gesetz mehr oder weniger „gerupft“ am 08.11.2019 den Bundesrat passieren wird und nicht an Fragen der Konformität mit dem Grundgesetz bezüglich der Frage scheitert, ob nicht besser eine CO₂-Steuer erhoben werden sollte, als ein nationales Emissionshandelssystem einzuführen (welches erst einmal keines ist), werden wir in Deutschland bereits in 13 Monaten über 4.000 neue kleinere und mittelgroße Teilnehmer im Emissionshandel begrüßen können, die sich wohl einem erheblichen administrativem Aufwand unterwerfen werden müssen.

Im Rahmen seines **Emissionsbriefes 07-2019** fasst Emissionshändler.com® die wesentlichsten Punkte des BEHG zusammen und gibt eine Übersicht über die neuen Teilnehmer des nEHS, die in ihrer Mehrzahl aus der Branche des Treibstoff- und Gashandels kommen. Diese erwartet nicht nur ein größerer administrativer Aufwand, sondern auch ein erhebliches Drohszenario was Bußgelder und Ordnungswidrigkeiten betrifft sowie einige sehr spezielle Risiken im Zusammenhang mit einer Doppelbelastung von EU-ETS Anlagen.

Wie kam es zum Brennstoffemissionshandelsgesetz BEHG und zu einem nationalen Emissionshandel?

Neben den deutschen nationalen Klimaschutzziele für 2020 (40 % CO₂äq- Einsparung gegenüber 1990), 2030 (55 % CO₂äq- Einsparung gegenüber 1990) sowie 2050 (Klimaneutralität) ist Deutschland im Rahmen der EU-Effort Sharing - Entscheidung und der EU-Klimaschutzverordnung Klimaschutzverpflichtungen eingegangen, die mittlerweile nicht mehr oder nur noch mit größten Anstrengungen eingehalten werden können. Deutschland hat sich dazu verpflichtet, die Treibhausgasemissionen in den sog. „Non-ETS-Sektoren“ (Non – Emissions Trading System), also den Sektoren, die nicht in den EU-Emissionshandel einbezogen sind, bis 2020 um 14 % und bis 2030 um 38 % im Vergleich zum Jahr 2005 zu senken. Bis 2017 wurde lediglich eine Reduktion der Emissionen um 3 % erreicht.

Werden von Deutschland die verbindlichen jährlichen Treibhausgaseminderungsziele im Non-ETS-Bereich nicht erreicht, d.h. können in einem Jahr nur weniger Emissionszuweisungen vorgewiesen werden als in Summe emittiert wurde, werden die Minderungsziele für das kommende Jahr automatisch verschärft, was wiederum bei Nichterfüllung in empfindlichen Zahlungsverpflichtungen mündet. Um im Falle eines Budgetdefizits einer Bestrafung seitens der EU zu entgehen, beinhaltet das EU - Klimaschutzabkommen bestimmte Flexibilitätsoptionen.

Eine dieser Optionen bzw. die einzige für Deutschland wirklich relevante Option ist der Kauf von Emissionszuweisungen von anderen EU-



Mitgliedstaaten, die ihre Emissionsziele übererfüllt haben.

Um die Klimaschutzziele doch noch zu erreichen, wurde seitens der Bundesregierung nun die Einführung einer CO₂-Bepreisung für die Sektoren Wärme und Verkehr beschlossen. Der Fokus liegt auf diesen beiden Sektoren des Non-ETS-Bereichs, weil diese fast 80 % der Emissionen ausmachen, die derzeit nicht dem EU-ETS (European Union - Emissions Trading) unterliegen.

Die Basis für das neue Werkzeug „CO₂-Bepreisung“ wird nun ein neues nationales Brennstoff-Emissionshandelssystem (nEHS) sein, das jedoch in den ersten 5 Jahren vollständig abgekoppelt vom bisherigen EU-ETS sein wird, auf lange Sicht jedoch in das EU-ETS integriert werden wird. Dass durch das nEHS auch Emissionen von Anlagen betroffen sein werden, die bereits im verpflichtenden EU-Emissionshandel tätig sind, widerspricht nicht den EU-ETS-Richtlinien.

Umfassen wird das nEHS die Emissionen der Wärmeerzeugung des Gebäudesektors und der Energie- und Industrieanlagen außerhalb des EU-ETS-Systems sowie im Verkehrsbereich die Emissionen aus der Verbrennung fossiler Kraftstoffe. Ausgenommen von dieser Regelung ist der Luftverkehr, da dieser sich bereits vollständig im EU-ETS befindet.

Im Grundsatz wird sich die Ausgestaltung des nEHS am bewährten EU-ETS orientieren. Dies bedeutet, dass auch der nationale Emissionshandel in Zukunft auf dem marktwirtschaftlichen „cap and trade“-System basieren soll, also einem Emissionshandelssystem mit absoluter Mengenbegrenzung. Die von der EU-Klimaschutzverordnung vorgegebenen jährlichen Emissionsziele für die Non-ETS-Sektoren bilden gleichzeitig die Obergrenzen für das deutsche nEHS. Das hat zur Folge, dass mit dem jährlichen Anstieg der Minderungsverpflichtung nach der EU-Klimaschutzverordnung dementsprechend auch die Mengen an Emissionsberechtigungen im nEHS sinken werden.

Im Detail wird die CO₂-Emissionsmenge, die jährlich ausgestoßen werden darf, gemäß BEHG § 4 etwas schwer verständlich berechnet. Stark verkürzt ergeben sich als „Planzahlen“ für

- 2021 etwa 360 Mio. t
- 2022 etwa 345 Mio. t
- 2023 etwa 331 Mio. t

und weiter absinkende Mengen für die folgenden Jahre.

Infobox

Der Gesetzentwurf (Drucksache 533/19) zum Brennstoffemissionshandelsgesetz BEHG wird am 08.11.2019 als TOP 45 und Teil eines 4-er Paketes von zusammenhängenden Gesetzesentwürfen zum Klima beraten werden.

Plenum	Dokumente	Termine	Presse	Service	VA
TOP 45a	521/19 Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Bundes-Klimaschutzgesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften				
TOP 45b	533/19 Entwurf eines Gesetzes über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (Brennstoffemissionshandelsgesetz - BEHG)				
TOP 45c	514/19 Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht				
TOP 45d	515/19 Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes				

- 1) 521/19 Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Bundes-Klimaschutzgesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften
- 2) 533/19 Entwurf eines Gesetzes über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (Brennstoffemissionshandelsgesetz - BEHG)
- 3) 514/19 Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht
- 4) 515/19 Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

Welche Brennstoffe und welche Unternehmen sind vom nEHS betroffen?

Zu allererst gilt es natürlich zu klären, auf welche Brennstoffe sich das neue BEHG überhaupt bezieht und welche Unternehmen das BEHG zur Teilnahme am nEHS verpflichtet.

Das BEHG findet auf alle Emissionen Anwendung, die bei der Verbrennung von Heiz- und Kraftstoffen entstehen, die in Verkehr gebracht werden. Nach dem Energiesteuergesetz gelten alle Brennstoffe mit dem Entstehen der Steuerpflicht als in Verkehr gebracht. Alle Brennstoffe, darunter fallen insbesondere auch alle Ottokraftstoffe, Diesel, Erdgas und Heizöl, die vom BEHG umfasst werden, sind in § 1 Absatz 2 und 3 des Energiesteuergesetzes (EnStG) aufgelistet. Allerdings ist hier wichtig festzuhalten, dass ein hier gelisteter Brennstoff auch dann als in Verkehr gebracht gilt und damit Bestandteil des nEHS ist, wenn er auf Grund bestimmter Gründe von der Energiesteuerpflicht befreit ist.

Einer der bedeutendsten Unterschiede des nEHS zum EU-ETS besteht darin, dass am nEHS nicht diejenigen Unternehmen am Brennstoffemissionshandel teilnehmen, die die Brennstoffemissionen verursachen, sondern die Unternehmen, die auf der



vorgelagerten Handelsebene, dort wo die Energiesteuer entsteht, die Heiz- und Kraftstoffe in Verkehr bringen. Somit handelt es sich bei den Teilnehmern des nEHS sowohl um Unternehmen der ersten als auch der letzten Handelsstufe.

In der Mineralölbranche sind es in erster Linie die Inverkehrbringer (erste Handelsstufe) und im Bereich Erdgas die Lieferanten (letzte Handelsstufe), der Einfachheit halber durch Emissionshändler.com® auch als Inverkehrbringer bezeichnet.

Da es aktuell 4.050 energiesteuerpflichtige Unternehmen gibt und der Anwendungsbereich des BEHG, wie oben bereits beschrieben, eine enge Verzahnung mit der Energiesteuerpflicht vorsieht, wird im [Gesetzesentwurf vom 24.10.2019](#) davon ausgegangen, dass genau diese 4.050 Unternehmen auch zur Teilnahme am nEHS verpflichtet werden.

Die enge Verknüpfung zwischen Energiesteuerrecht und dem Anwendungsbereich des BEHG stößt allerdings dann an seine Grenzen, wenn es um die genaue Zusammensetzung des Brennstoffs und damit um dessen exakte CO₂-Intensität geht. Während das Energiesteuerrecht nicht im Detail nach der CO₂-Intensität einzelner Brennstoffe unterscheidet, d.h. verschiedene Zusammensetzungen von Brennstoffen werden nach dem Energiesteuergesetz gleichbehandelt, ist die genaue Festlegung der CO₂-Intensität eines Brennstoffs im Sinne des BEHG natürlich wesentlich und erforderlich. Laut Gesetzesentwurf werden aller Voraussicht nach 80 % der Inverkehrbringer im Rahmen ihrer Berichtspflichten auf Standardemissionsfaktoren zurückgreifen können.

Für die anderen 20 % wird eine aufwendigere Emissionsberichterstattung basierend auf differenzierten Emissionsfaktoren notwendig sein.

Als Teilnehmer des nEHS sind es also die Inverkehrbringer, denen für jede Tonne Brennstoff Kosten in Höhe des Zertifikatspreises entstehen. Die Kosten können anschließend vollständig an die Verbraucher weitergegeben werden. Diejenigen Inverkehrbringer, deren Brennstoffkosten „auch unter Berücksichtigung der durch die Erfüllung des Brennstoffemissionshandels verursachten direkten und indirekten zusätzlichen Kosten“ einen vom Gesetzgeber festgelegten Satz von 20% an den betriebswirtschaftlichen Gesamtkosten übersteigen, können unter Umständen den Tatbestand der unzumutbaren Härte geltend machen. Jedoch kann „auch erst dann von einer unzumutbaren Härte ausgegangen werden, wenn die infolge der Einführung des Brennstoffemissionshandels gestiegenen Kosten, auch unter Berücksichtigung von Effizienz- und anderen emissionsmindernden

Maßnahmen eine erdrosselnde Höhe annehmen, die eine unternehmerische Betätigung unmöglich machen.“ Zur Vermeidung der unzumutbaren wirtschaftlichen Härte kann eine finanzielle Kompensation erfolgen, deren Höhe im Ermessen der zuständigen Behörde liegt.

Des Weiteren erwähnt das nun in den Bundesrat eingebrachte Gesetz die Möglichkeit, Beihilfen einzuführen, um mögliche Verlagerungen von Emissionen über die EU-Grenzen hinaus aufgrund mangelnder internationaler Wettbewerbsfähigkeit (Carbon Leakage) zu vermeiden. An welcher Stelle das Thema Carbon Leakage angesichts der Tatsache, dass der Verbraucher die gesamten Kosten der bepreisten Brennstoffemissionen trägt, überhaupt relevant sein soll, ist noch ein Rätsel.

Infobox

Die Doppelerfassungen von Brennstoffemissionen als Schnittpunkt zum EU-ETS

Durch die parallele Existenz von zukünftig zwei Emissionshandelssystemen ergibt sich die Problematik der möglichen Doppelerfassungen von Brennstoffemissionen durch das BEHG als auch durch das TEHG. Um eine Doppelregulierung zu vermeiden, ist das Ziel, Brennstoffemissionen, die von Anlagen verursacht werden, die nachweislich bereits am EU-ETS teilnehmen, von den Verpflichtungen des BEHG von vornherein auszunehmen.

Da jedoch beim Inverkehrbringen eines Brennstoffs auf der ersten Handelsstufe oftmals noch nicht gesagt werden kann, ob dieser in einer ETS-Anlage verbrannt werden wird, kann im Voraus der vollständige Ausschluss von bestimmten Brennstoffen und somit von Doppelerfassungen nicht gewährleistet werden.

In diesen Fällen sieht der Gesetzesentwurf eine Kompensationsregelung für die Inverkehrbringer und/oder die Anlagenbetreiber im EU-ETS vor. Sofern es bei den zunächst geschätzten Doppelerfassungen Abweichungen zu den tatsächlichen CO₂-Mengen gibt, für die sowohl Brennstoffemissionszertifikate als auch EU-ETS-Zertifikate abgegeben werden müssen, ist in den Folgejahren auch die Ausgabemenge von Emissionsberechtigungen um diese Differenzmenge zu erhöhen.

Äußerst interessant wird es übrigens, inwieweit sich der administrative Aufwand der Berechnung der doppelten Emissionen vom Inverkehrbringer auf den Anlagenbetreiber im EU-ETS verlagert und wer vor allem wann welche Liquiditätsreserven haben sollte, da beide Parteien (Inverkehrbringer und EU-ETS Anlagenbetreiber) gemäß dem BEHG § 7 (5) und der Gesetzesbegründung in Kapitel V als Empfänger der Kompensation in Frage kommen. In jedem Falle kann davon ausgegangen werden, dass der Betroffene mit einer zeitnahen Erstattung der finanziellen Doppelbelastung nicht ausgehen sollte, was eine extreme Belastung der Liquidität zur Folge haben kann.



Emissionszertifikate im nEHS sind frei handelbar

Im Gegensatz zu den Emissionszertifikaten im EU-ETS fallen die Emissionszertifikate für Brennstoffemissionen nach dem BEHG weder unter die Definition des Finanzinstruments, noch sind sie Finanzinstrumente im Sinne des Kredit- oder Wertpapierhandelsgesetzes. Das gleiche gilt für Derivate auf die Emissionszertifikate für Brennstoffemissionen. Obwohl dies so nicht im BEHG § 9 steht, wird darauf auf Seite 42 der Gesetzesbegründung hingewiesen. Damit sind diese Zertifikate für jeden handelbar und können im nEHS ohne BAFIN Genehmigung (im Gegensatz zum EU-ETS) gehandelt werden.

Die erste Handelsperiode des nEHS wird vom 01.01.2021 bis zum 31.12.2030 laufen und orientiert sich damit hinsichtlich der Laufzeit an der vierten Handelsperiode des EU-ETS. Dies macht durchaus Sinn, will man doch zukünftig ab dem 01.01.2026 das nEHS teilweise mit Beschränkungen in das EU-ETS integrieren und spätestens dann ab dem 01.01.2031 ohne Beschränkungen durch einen Preiskorridor überführen.

Erst Verkauf, dann Auktionierung

Wie ebenfalls aus dem europäischen Handelssystem bekannt, soll auch im nEHS die Ausgabe der Emissionszertifikate grundsätzlich im Zuge von Auktionen erfolgen.

Eine Ausnahme bilden die ersten 5 Jahre der als Einführungsphase deklarierten Periode 2021-2025, welcher der ersten 5-Jahres-Zuteilungsperiode der vierten Handelsperiode im EU-ETS entspricht. Hierbei werden noch keine Versteigerungen vorgenommen, sondern ein Festpreissystem eingeführt. Das heißt, die Zertifikate werden zu einem Festpreis, der für die Dauer eines jeden Jahres festgesetzt wird, an die Inverkehrbringer durch eine noch zu bestimmende Behörde verkauft. Die Festpreise für jedes Kalenderjahr sind festgelegt wie folgt:

- Jahr 2021: 10,00 EUR
- Jahr 2022: 20,00 EUR
- Jahr 2031: 25,00 EUR
- Jahr 2024: 30,00 EUR
- Jahr 2025: 35,00 EUR

Anschließend an diese fünfjährige Phase, die u.a. dafür genutzt werden soll, eine Versteigerungsplattform aufzubauen, können im Jahr 2026 erstmalig Emissionszertifikate im Rahmen des nEHS von Inverkehrbringern ersteigert werden.

Aller Erfahrung nach wird dies jedoch mit erheblichem Aufwand verbunden sein. Dies vor allem für kleinere und mittlere Inverkehrbringer, die sich dann eher an Händler wenden werden, um sicher in einem Sekundärmarkt zu einem Festpreis zu kaufen, anstatt auf das Ergebnis einer Auktion zu hoffen, die auch noch über zwischengeschaltete Clearingbanken mit hohen Gebühren abgerechnet werden müssen.

Infobox

Eine These zum BEHG:

„Ein System des Emissionshandels, bei dem der Zertifikatepreis von vornherein festgeschrieben ist, sich der Preis also nicht an einem Knappheitsmarkt bildet, unterliegt hohen finanzverfassungsrechtlichen Risiken.“

Auszüge aus der offiziellen Stellungnahme zum BEHG-Entwurf von Prof. Dr. jur. Stefan Klinski / Hochschule Wirtschaft und Recht, Berlin

„Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass die Bundesrepublik ein „Steuerstaat“ ist, worunter es einen Staat versteht, der seine Aufgaben in erster Linie aus Steuermitteln zu finanzieren habe.

Die Konsequenz ist, dass an den Staat zu entrichtende Abgaben, die ihrerseits nicht den Charakter von Steuern tragen, nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig sind (z.B. Gebühren/Entgelte oder Sonderabgaben). Ferner hat das Gericht vielfach zum Ausdruck gebracht, dass es für die Zuordnung von Abgabenarten nicht auf die Bezeichnung durch den Gesetzgeber ankommt. Maßgebend ist vielmehr allein der materielle Kern der jeweiligen Regelung.“

Speziell den EU-Zertifikatehandel hat das BVerfG finanzverfassungsrechtlich als eine (ausnahmsweise zulässige) außersteuerliche Abgabe zur Abschöpfung eines individuellen „Sondervorteils“ eingestuft. Der finanziell abgeschöpfte Sondervorteil ist dabei die vom Staat gegen die Zahlung des Zertifikatepreises eingeräumte Vorteil, in einem bestimmten Umfang CO₂-Emissionen ausstoßen zu dürfen. Der Vorteilscharakter ergibt sich daraus, dass die Menge der Zertifikate knapp ist, ein Erwerb in beliebigem Umfang also nicht möglich ist.

Es ist zwar nicht ausgeschlossen, dass das BVerfG seine Rechtsprechung insoweit lockern bzw. erweitern würde. Die bisherigen Entscheidungen des Gerichts sprechen jedoch dafür, wegen des Fehlens eines abschöpfbaren individuellen Sondervorteils davon ausgehen zu müssen, dass das Festpreis-Modell seinem Wesen nach nicht als (zulässige) Abschöpfungsabgabe, sondern als (unzulässige) neue Steuer eingeordnet werden muss, für deren Einführung dem Bund die Gesetzgebungskompetenz fehlt.“

Die vollständige offizielle Stellungnahme von Prof. Dr. Klinski mit weiteren 6 Thesen zum BEHG und zum Klimaschutzgesetz [finden Sie hier](#).



Der Preiskorridor für das Jahr 2026 und mögliche weitere Jahre

Doch auch noch mindestens für das Jahr 2026 beabsichtigt der Gesetzgeber, dem Markt nicht zu viel freies Spiel zu geben und setzt deshalb mit einem Mindestpreis von 35 EUR/Zertifikat und einem Höchstpreis von 60 EUR/Zertifikat einen Preiskorridor für dieses erste Jahr der Auktionierung fest.

Inwieweit dieses Preisgerüst für die ersten 6 Jahre des nEHS letztendlich genau in dieser Form umgesetzt wird, bleibt noch abzuwarten. Die ersten beiden Erfahrungsberichte bzgl. Stand der Implementierung und Wirksamkeit des nEHS sollen seitens der Bundesregierung gemäß BEHG § 23 bis November 2022 bzw. November 2024 erstellt werden. Anschließend sollen die gesammelten Erfahrungen alle vier Jahre in weiteren Berichten gesammelt werden. Je nachdem zu welchen Schlussfolgerungen man hier kommt, behält sich der Gesetzgeber Änderungen am preislichen System der ersten 6 Jahre vor. Entschließt man sich, weiter mit Preiskorridoren über 2026 hinaus zu arbeiten, wird hierzu in 2025 ein Vorschlag erarbeitet.

Inwieweit in den ab 2027 folgenden Jahren weiter mit Mindest- und Höchstpreisen hantiert oder man den Markt doch selbst über den Preis entscheiden lassen wird, wird sich dann erst ab 2025 ergeben.

Der Handel mit den BEHG Zertifikaten im nEHS und deren Einschränkungen

Jedes BEHG Emissionszertifikat wird mit zwei Markierungen versehen, welches die Handelsperiode und das Kalenderjahr der Gültigkeit des Zertifikates erkennen lassen.

Hintergrund ist, dass die Regelungen des § 10 des BEHG umgesetzt werden können, nach denen ein Inverkehrbringer sich z. B. nicht mit billigen „10-Euro-Zertifikaten“ des Jahres 2021 eindecken könnte, um diese dann erst in einem Folgejahr wieder an die Behörde abzugeben. Insofern ist die Kalenderjahr-Markierung die Folge des vorgegebenen, strikten Preisgerüsts.

Nur mit Hilfe dieser Markierung kann in Jahren, in denen Festpreise oder Preiskorridore gelten, die Übertragbarkeit von Zertifikaten in zukünftige Jahre („banking“) ausgeschlossen werden. Ansonsten würde die Eindeckung mit Zertifikaten in 2021-2026 oder sogar bis 2030 und einem anschließenden späteren Verkauf zu dann viel höheren Preisen zu einem äußerst beliebten Anlagemodell werden. Sobald der Gesetzgeber Versteigerungen ohne preisliche Grenzen zulässt, ist „banking“ dann ohne weiteres möglich.

Eine weitere Beschränkung besteht darin, dass ein Inverkehrbringer in einem Kalenderjahr der Lieferung von Brennstoffen auch mindestens 90% aller notwendigen Zertifikate von der Behörde erwerben muss. Dies ergibt sich aus der Formulierung des § 10 (2), wonach der Inverkehrbringer maximal 10% seines Zertifikatebedarfs (für das Vorjahr) im Folgejahr bis zum 28. Februar zum Vorjahrespreis erwerben kann, bevor er dann zum 31. August die Zertifikate wieder abgeben muss. Diese Regelung dürfte auch verhindern, dass exorbitante Liquiditäten bei den Inverkehrbringern aufgebaut werden, die diese nur zu unnötigen Risiken und Marktbeeinflussungen verleiten könnten.

Berichtspflichten und Abgabepflichten in neuen nEHS

Während es im EU-ETS die Anlagenbetreiber sind, sind es nun im nEHS die Inverkehrbringer, die sich mit den Mitteilungs- und Berichtspflichten, die solch ein Handelssystem mit sich bringt, auseinandersetzen müssen.

Die gesamte Kommunikation der Inverkehrbringer mit der DEHSt wird aller Voraussicht nach wie im EU-ETS elektronisch über eine VPS-Schnittstelle unter Berücksichtigung vorgegebener Formularvorlagen (FMS = Formular-Management-System) erfolgen. Zumindest wird im Gesetzentwurf schon einmal darauf hingewiesen, dass die Inverkehrbringer zur Einrichtung einer derartigen elektronischen Kommunikation verpflichtet werden können.

Genau wie im EU-ETS werden auch im nEHS der Überwachungsplan (gem. §6 BEHG) und der Jahresbericht (gem. §7 BEHG) die entscheidenden Instrumente sein.

Jeder Inverkehrbringer ist verpflichtet, für jede Handelsperiode einen Überwachungsplan zu erstellen, der Aufschluss darüber gibt, mit welcher Methodik er die von ihm in Verkehr gebrachten Brennstoffe ermittelt. Dieser Überwachungsplan, der Grundlage für den Jahresbrennstoffemissionsbericht ist, muss von einem unabhängigen Prüfer zertifiziert (kann so aus § 7 (4) Nr. 1 entnommen werden) und von der zuständigen Behörde genehmigt werden.

Der Überwachungsplan ist jedoch nicht nur zum Beginn der Handelsperiode zu erstellen, sondern auch bei wesentlichen Änderungen in der Art und Weise der Ermittlung der in Verkehr gebrachten Brennstoffe unverzüglich anzupassen. Inverkehrbringer, die ausschließlich Standardemissionsfaktoren verwenden, können einen vereinfachten Überwachungsplan gem. BEHG §6 (3) erstellen.



Für die im vorherigen Kalenderjahr in Verkehr gebrachten Brennstoffe müssen die Inverkehrbringer der Deutschen Emissionshandelsstelle DEHSt einen Bericht über die Brennstoffemissionen bis zum 31. Juli des Folgejahres abgeben, Dies vermutlich auch in verifizierter Form durch einen Prüfer, was auch so aus § 7 (4) Nr. 1 entnommen werden kann.

Einen Monat später muss dann der Inverkehrbringer die entsprechende Anzahl von Zertifikaten zum 31. August abgeben.

Ordnungswidrigkeiten und Sanktionen

Die Sanktionen, die im Falle einer Verletzung der Berichts- bzw. Abgabepflicht verhängt werden, ähneln denjenigen im EU-ETS: Sollten Berichte nicht, verspätet, nicht korrekt oder nicht vollständig eingereicht worden sein, so greifen die Bußgeldvorschriften des Ordnungswidrigkeitengesetzes, die Bußgelder bis 500.000 EUR nach sich ziehen können.

Eine Verletzung der Abgabepflicht kann jedoch, je nachdem wie viele Zertifikate zum Stichtag nicht ordnungsgemäß abgegeben worden sind, noch um einiges empfindlicher ausfallen.

In der Einführungsphase wird für jedes nicht abgegebene Zertifikat das Zweifache des jeweiligen Festpreises fällig. Das bedeutet, dass die Zahlungspflicht über die ersten fünf Jahre kontinuierlich ansteigt. In den Jahren darauf werden für jedes fehlende Zertifikat 100 EUR/t erhoben. Der Inverkehrbringer bleibt außerdem verpflichtet, die fehlenden Zertifikate bis zum 31.01. des Jahres, das dem Verstoß folgt, abzugeben.

Bei einer nicht ordnungsgemäßen Berichterstattung findet eine konservative Schätzung der Brennstoffemissionsmenge durch die DEHSt statt. Die geschätzte Menge ist dann wiederum Basis für die Menge an abzugebenden Zertifikaten. Einen Trost gibt es jedoch hier:

Im Gegensatz zum EU-ETS ist der Grund der „höhere Gewalt“ für die nicht rechtzeitige Abgabe von Zertifikaten zulässig. Hier sollte sich der Inverkehrbringer jedoch nicht zu sicher fühlen, weil die entsprechende Messlatte hoch gesetzt sein dürfte.

In jedem Falle ist der Inverkehrbringer gut beraten, die ihm in 2021 durchschnittlich zusätzlich zufließende Liquidität von zunächst 890.000 Euro pro Jahr (3,6 Mrd. Euro / 4.050 Inverkehrbringer), welche auf ca. 2,6 Mio. im Jahr 2025 steigen wird, in ein ausreichend gutes Verhältnis zu setzen, zu seinen stark gestiegenen Risiken.

Infobox

Die Service- und Beratungsleistungen von Emissionshändler.com® für die neuen Teilnehmer im nEHS für Brennstoffemissionen

- a) Erstellung eines Überwachungsplanes/ vereinfachten Überwachungsplanes gem. BEHG §6 (1)+(2) für die Handelsperiode zwecks Vermeidung einer Ordnungswidrigkeit gem. BEHG §22 (3)
- b) Einreichung des Überwachungsplanes gem. BEHG §6 (2) zwecks Vermeidung einer Ordnungswidrigkeit gem. BEHG §22 (3)
- c) Änderungen des Überwachungsplanes gem. BEHG §6 (4)
- d) Ermittlung der Emissionen und Erstellung des Emissionsberichtes gem. BEHG §7 (1)
- e) Übergabe des Emissionsberichtes und Abstimmung mit dem Verifizierer gem. BEHG §7 (3)
- f) Abgabe des Emissionsberichtes zum 31. Juli für Vorjahr gem. BEHG §7 (1) zwecks Vermeidung einer Ordnungswidrigkeit gem. BEHG §22 (1)
- g) Hilfestellung bei der Gutschrift zu Doppelbelastungen gem. BEHG §7 (5) zwecks Vermeidung Ordnungswidrigkeit gem. BEHG §11 (1)
- i) Abgabe der Emissionszertifikate im Registerkonto zum 31. August für Vorjahr gem. BEHG §8
- j) Direkter Verkauf von Emissionszertifikaten als Alternative zur Teilnahme an „diskriminierungsfreien“ Auktionen gem. BEHG §10 (3)
- k) Führung des Registerkontos für den Inverkehrbringer und Übernahme der Funktionen von Kontobevollmächtigten gem. BEHG §12 (2)
- l) Hilfestellung bei der Einrichtung eines VPS-Kontos für die elektronische Kommunikation gem. BEHG §17 (1)
- m) Unterstützung und Begleitungen bei Behördenprüfungen vor Ort gem. BEHG §14 (2) + §22 (3) zwecks Vermeidung Ordnungswidrigkeit gem. BEHG §22 (3).
- n) Überwachungen und Durchführungen von Änderungsmeldungen gem. BEHG §18 (1) + §22 (3) zwecks Vermeidung Ordnungswidrigkeit gem. BEHG §22 (3)

§ 22 BEHG: Ordnungswidrigkeiten (50.000 €-500.000 €).

Interessierte betroffene Unternehmen, die der Besteuerung des Energiesteuergesetzes unterliegen bzw. von der Energiesteuer befreit sind und damit verpflichtend dem neuen BEHG unterliegen, können sich für Fragen zu vorgenannten Services gerne an Emissionshändler.com® wenden unter info@emissionshaendler.com

Die neuen Termine und Pflichten sowie die möglichen Ordnungswidrigkeiten und Sanktionen, die sich ergeben, scheinen es sinnvoll zu machen, viele Aufgaben und jährliche Berichte inkl. der



Registerkontoführung an einen externen Dienstleister zu übergeben, der über entsprechende Erfahrungen aus dem verpflichtenden EU-Emissionshandel verfügt (siehe auch Infobox Seite zuvor).

Unser Angebot

Kontakten Sie uns einfach unverbindlich unter 030-398 8721-10 oder Freecall 0800-590 600 02 sowie per Mail unter info@emissionshaendler.com oder informieren Sie sich über weitere Leistungen unter www.emissionshaendler.com.

Disclaimer

Dieser Emissionsbrief wird von der GEMB mbH herausgegeben und dient ausschließlich zu Informationszwecken. Die GEMB mbH gibt weder juristische noch steuerliche Ratschläge. Sollte dieser Eindruck entstehen, wird hiermit klargestellt, dass dies weder beabsichtigt noch gewollt ist.

Die GEMB mbH übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Informationen oder ihre Geeignetheit zu einem bestimmten Zweck, weder ausdrücklich noch stillschweigend. Dieser Brief wird auch nicht mit der Absicht verfasst, dass Leser eine Investitionsentscheidung, eine Kauf- oder Verkaufsentscheidung hinsichtlich eines CO₂-Produktes oder Markt- und/oder eine Vertrags-

entscheidungen in jeglicher anderer Hinsicht tätigen. Alle hier gezeigten Preiskurven basieren auf Daten der ICE-London, generiert aus einem Reuters-Informationssystem.

Verantwortlich für den Inhalt:

Emissionshaendler.com

GEMB mbH, Helmholtzstraße 2-9, 10587 Berlin

HRB 101917 Amtsgericht Berlin Charlottenburg, USt-ID-Nr. DE 249072517

Telefon: 030-398872110, Telefax: 030-398872129

Web: www.emissionshaendler.com, Mail: info@emissionshaendler.com

Mitglied im Vorstand Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz BVEK www.bvek.de



Herzliche Emissionsgrüße
Ihr Michael Kroehnert