

Berlin, 17. November 2021

bdeW

Energie. Wasser. Leben.

**BDEW Bundesverband
der Energie- und
Wasserwirtschaft e.V.**

Reinhardtstraße 32
10117 Berlin

www.bdeW.de

Stellungnahme

zum Vorschlag der EU-Kommission zur Änderung der Emissionshandelsrichtlinie als Beitrag zum Fit-for-55-Paket unter dem Europäischen Green-Deal

(Stand 14. Juli 2021)

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten über 1.900 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 90 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

Inhalt

1	Einleitung	4
2	Zusammenfassung der Kernforderungen.....	4
2.1	Fortschreibung des EU-Emissionshandels für ortsfeste Anlagen	5
2.2	Weiterentwicklung der Marktstabilitätsreserve	5
2.3	Einführung eines separaten Emissionshandels für Gebäude und Straßenverkehr	6
3	Fortschreibung des EU-Emissionshandels für ortsfeste Anlagen.....	7
3.1	Zu Artikel 10a (1) – Carbon-Leakage-Schutz	7
3.2	Zu Artikel 10a (1) i. V. m. Anlage I – kostenlose Zuteilung für Erzeugung von Wasserstoff	8
3.3	Zu Artikel 10a (2) – Übergangsvorschriften für die kostenlose Zuteilung	10
3.4	Zu Artikel 10a (8) – Innovationsfonds	11
3.5	Zu Artikel 10a (11) – Versteigerungsfaktor	12
3.6	Zu Artikel 14 (1) - Überwachung und Berichterstattung betreffend Emissionen	13
3.7	Zu den Änderungen des Beschlusses (EU) 2015/1814 (Marktstabilitätsreserve)	14
3.7.1	Berücksichtigung von Flug- und Seeverkehr bei der Bestimmung des Überschusses	14
3.7.2	Überarbeitung der Wirkweise der Marktstabilitätsreserve (MSR).....	15
4	Einführung eines separaten Emissionshandels für Gebäude und Straßenverkehr.....	17
4.1	Zu Artikel 3 Buchstabe y - Begriffsbestimmungen.....	18

4.2	Zu Artikel 22 – Änderung der Anhänge.....	19
4.3	Zu Artikel 30a – Anwendungsbereich	19
4.3.1	Anwendungsbereich	19
4.3.2	Vermeidung von Doppelbelastung	20
4.4	Zu Artikel 30c - Gesamtmenge der Zertifikate.....	21
4.5	Zu Artikel 30e - Übertragung, Abgabe und Löschung von Zertifikaten	23
4.6	Zu Artikel 30f - Überwachung, Berichterstattung, Prüfung von Emissionen und Akkreditierung	24
4.6.1	Überwachungsanforderungen für leitungsgebundene Brennstofflieferungen.....	24
4.6.2	Verlängerung der Frist für die Abgabe der Emissionsberichte	25
4.6.3	Liste von Standardfaktoren.....	26
4.7	Zu Anhang III - Tätigkeit gemäß Kapitel IVa	26
4.7.1	Emissionsfreie Brennstoffe	26
4.7.2	Dezentrale KWK-Anlagen und Heizwerke.....	27
4.7.3	Einbeziehung der Feuerungsanlagen der Land- und Forstwirtschaft.....	28

1 Einleitung

Am 14. Juli 2021 hat die Europäische Kommission im Rahmen des „Fit for 55“- Pakets zahlreiche Legislativvorschläge vorgelegt, um den klima- und energiepolitischen Rahmen der EU grundlegend zu überarbeiten und an die neuen EU-Klimaziele für 2030 (Treibhausgas-Minderung von mindestens 55 Prozent gegenüber 1990) und 2050 (Klimaneutralität) anzupassen.

Der BDEW unterstützt die europäischen Klimaschutzziele und begrüßt, dass die Kommission mit dem „Fit for 55“-Paket konkrete Maßnahmen und Instrumente für ihre Erreichung vorgelegt hat. Die europäischen Klimaziele können nur erreicht werden, wenn in allen Sektoren erhebliche Anstrengungen zur Dekarbonisierung unternommen werden. Von besonderer Relevanz für die vom BDEW vertretene Energiewirtschaft sind hierbei die Vorschläge zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union sowie des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve

in Verbindung mit einem Vorschlag für die Einführung eines separaten Emissionshandelssystems für die Bereiche Gebäude und Straßenverkehr.

Die vorliegende Stellungnahme des BDEW gliedert sich in drei Teile:

Kapitel 2 fasst die Kernforderungen des BDEW zusammen. Die Fortschreibung des **EU-Emissionshandels für ortsfeste Anlagen** und den Flugverkehr sowie die schrittweise Ausweitung auf den Seeverkehr bauen umfänglich auf dem bestehenden Regelwerk auf und bedürfen aus Sicht des BDEW nur weniger Anpassungen. Die entsprechenden Änderungsvorschläge sind im **Kapitel 3** der Stellungnahme dargelegt. **Kapitel 4** der Stellungnahme setzt sich im Detail mit den Vorschlägen der EU-Kommission zur **Einrichtung eines separaten Emissionshandelssystems für Gebäude und Straßenverkehr** auseinander.

2 Zusammenfassung der Kernforderungen

Der BDEW begrüßt die Ausrichtung und Ziele der Vorschläge der EU-Kommission zur Anpassung der Emissionshandelsrichtlinie. Insbesondere die systematische Anpassung des EU-Emissionshandelssystems durch eine Anhebung des linearen Reduktionsfaktors kombiniert mit einer einmaligen Kürzung der Gesamtmenge, damit der neue lineare Kürzungsfaktor dieselbe Wirkung hat, als ob er seit 2021 angewendet worden wäre. Dadurch wird gewährleistet, dass in den EU-EHS-Sektoren bis 2030 ein Emissionsrückgang von insgesamt 61 Prozent im Vergleich zu 2005 erreicht wird.

Auch die Weiterentwicklung der Marktstabilitätsreserve sowie die Einführung eines zunächst separaten Emissionshandels für Gebäude und Verkehr sind richtig.

Der BDEW bemängelt aber den zu eng gefassten Anwendungsbereich des neuen separaten ETS, der in der Umsetzung zu erheblichen Abgrenzungsproblemen und Wettbewerbsverzerrungen führen würde. Die Vorschläge der EU-Kommission erscheinen auch im Hinblick auf die Überwachungsbestimmungen, die Festlegung von Emissionsobergrenzen und die Vermeidung von Doppelbelastung noch unzureichend. Die Vorschläge der EU-Kommission werden insgesamt der Komplexität des neuen Systems noch nicht gerecht. Die EU-Kommission sollte bedeutend stärker auf den Erfahrungen der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die CO₂-Bepreisung in den betroffenen Sektoren aufbauen und hierbei die Erfahrungen mit dem Ende 2019 in Deutschland eingeführten Brennstoffemissionshandel berücksichtigen.

Verbesserungsbedarf sieht der BDEW somit an der Ausgestaltung der Vorschläge, nicht an der grundlegenden Ausrichtung.

2.1 Fortschreibung des EU-Emissionshandels für ortsfeste Anlagen

- Die kostenlose Zuteilung für Wasserstoff darf nicht zur Ungleichbehandlung verschiedener Erzeugungstechniken führen.
- Einbeziehung kleinerer Elektrolyseure: Der Schwellenwert für die Aufnahme in den EU-Emissionshandel sollte von 25 auf 10 Tonnen Wasserstoff pro Tag abgesenkt werden.
- Es ist klarzustellen, dass der Wegfall der kostenlosen Zuteilung nur für die im Anhang I der CBAM-Verordnung genannten Produkte und nicht etwa für die Gesamtanlage gilt, die sonstige Zuteilungsansprüche behalten muss.
- Die kostenlose Zuteilung für Wärmelieferungen darf nicht unverhältnismäßig reduziert werden. Die maximale Aktualisierungsrate der Benchmarks ist von derzeit 1,6 nicht auf 2,5, sondern moderater auf 2,0 Prozent pro Jahr ab 2026 zu erhöhen.
- Für Carbon-Leakage-gefährdete Unternehmen, die industrielle Abwärme an „effiziente Fernwärme- und Fernkältesysteme“ liefern, sollte eine 100 Prozent kostenlose Zuteilung für die Wärmelieferungen erfolgen.
- Neben CCU und CCS sollten auch Projekte zur Abscheidung und Einlagerung von CO₂ aus Biomasse („BECCS“) sowie zur direkten Abscheidung von CO₂ aus der Atmosphäre („DACCS“) über den Innovationsfonds gefördert werden dürfen.

2.2 Weiterentwicklung der Marktstabilitätsreserve

- Die Anpassung der Berechnung der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate (TNAC) muss die bereits vor Inkrafttreten der Richtlinienänderung ausgegebenen Zertifikate und berichteten Emissionen des Flugverkehrs berücksichtigen.

- Die EU-Kommission sollte die Wirkweise der MSR einschließlich der zeitlich verzögerten und gestaffelten Zuführung von Emissionszertifikaten in die MSR überprüfen und ggf. anpassen, um bei absehbarer zunehmender Knappheit einem deutlichen Absinken der TNAC unter die obere Schwelle durch geeignete Maßnahmen entgegenzuwirken.

2.3 Einführung eines separaten Emissionshandels für Gebäude und Straßenverkehr

- Der neue Emissionshandel sollte sich auf kommerzielle Regelbrennstoffe beschränken.
- Bestimmte CO₂-arme und CO₂-freie Brennstoffe sollten vom Anwendungsbereich ausgenommen werden.
- Die EU-Kommission sollte eine Liste von Standardwerten für die spezifischen CO₂-Emissionen kommerzieller Regelbrennstoffe erstellen.
- Bei KWK-Anlagen darf eine CO₂-Bepreisung nicht für den gesamten Brennstoff-Input, sondern nur für den zur Wärmeerzeugung dienenden Anteil angewendet werden.
- Der neue Emissionshandel sollte auch Brennstofflieferungen an die Land- und Forstwirtschaft umfassen.
- Den Mitgliedstaaten sollte die Möglichkeit einer freiwilligen Einbeziehung in Anhang I und III nicht genannter Tätigkeiten in den separaten Emissionshandel eröffnet werden.
- Die Vermeidung der Doppelbelastung von EHS-pflichtigen Anlagen kann am besten durch ein geeignetes „ex-ante“-System zweifelsfrei und umfangreich gewährleistet werden. Bei direkten Brennstofflieferungen sollte die Vermeidung der Doppelbelastung durch die Übertragung der Abgabepflicht vom Lieferanten auf den Anlagenbetreiber oder ein Abzug von der durch den Lieferanten zu berichtenden Emissionsmenge ermöglicht werden.
- Um eine ausreichende Zeit für die Verfahrensschritte zur Vermeidung der Doppelbelastung einzuräumen, sollte die Frist für die Erfüllung der Berichtspflicht durch den Brennstofflieferanten auf den 31. Juli des Folgejahres gelegt werden.
- Es besteht Klärungsbedarf, auf welche Weise und in welchem Umfang Ausgleichsmaßnahmen für Unternehmen und Entlastungen der Verbraucher durch die Mitgliedstaaten aus den Versteigerungserlösen vorgesehen werden dürfen und ob und wie weit hierzu auch der am 13. Oktober 2021 von der EU-Kommission veröffentlichte Instrumentenkasten „Tackling rising energy prices: a toolbox for action and support“ zur Anwendung kommen darf.

3 Fortschreibung des EU-Emissionshandels für ortsfeste Anlagen

Mit dem EU-Emissionshandel (EU-EHS) steht ein europaweit harmonisiertes Instrument für die CO₂-Bepreisung zur Verfügung, welches die Erreichung der Treibhausgasminderungsziele zielgenau und kosteneffizient für die betroffenen Bereiche gewährleisten kann.

Durch die Überarbeitung der Richtlinie sollen die THG-Minderungsziele der vom EU-EHS erfassten Sektoren – Energiesektor, energieintensive Industrie und Flugverkehr – an die neuen EU-Klimaziele angepasst werden. Die Kommission schlägt hierfür eine Anhebung des THG-Minderungsziels gegenüber dem Basisjahr 2005 von 43 Prozent auf 61 Prozent in Verbindung mit einer Anhebung des linearen Reduktionsfaktor (LRF) von 2,2 Prozent auf 4,2 Prozent ab dem Jahr nach Inkrafttreten der neuen Richtlinie vor. Darüber hinaus sieht der Entwurf eine einmalige Absenkung des Minderungspfades (sog. Rebasing) im Startjahr des neuen Emissionshandels auf das Niveau vor, das erreicht werden würde, wenn der neue LRF bereits ab 2021 angewandt worden wäre.

Gleichzeitig sollen künftig zusätzlich zu den Emissionen des Flugverkehrs auch die Emissionen des eingehenden Seeverkehrs an EU-Häfen sowie des Intra-EU-Seeverkehrs schrittweise zwischen 2023 und 2026 in das EU-EHS integriert werden.

Der BDEW hatte sich im Vorfeld für eine Ausrichtung des EU-EHS an den neuen Zielen ausgesprochen. Vor diesem Hintergrund ist der Kommissionsvorschlag zu begrüßen, da er zwar sehr ambitioniert ist, aber im Einklang mit der Folgenabschätzung von September 2020 steht und eine angemessene Lastenteilung zwischen EHS und non-EHS-Sektoren berücksichtigt. Auch die Vorschläge zur Änderung der Marktstabilitätsreserve gehen in die richtige Richtung.

Um die Wirksamkeit und Funktionstüchtigkeit des Emissionshandels für ortsfeste Anlagen noch weiter zu verbessern, schlägt der BDEW die im Folgenden beschriebenen Änderungen und Ergänzungen zum Kommissionsentwurf vor.

3.1 Zu Artikel 10a (1) – Carbon-Leakage-Schutz

In Unterabsatz 3 ist in Übereinstimmung mit Artikel 10a (1a) klarzustellen, dass der Wegfall der kostenlosen Zuteilung nur auf die freie Zuteilung für die im Anhang I der CBAM-Verordnung genannten Produkte und nicht etwa für die Gesamtanlage gilt, die ihren Zuteilungsanspruch für sonstige Produkte oder Wärmelieferungen grundsätzlich behalten muss.

Für Stromerzeugungsanlagen bedeutet dies konkret, dass für die Stromerzeugung weiterhin keine freie Zuteilung erfolgt, aber Wärmelieferungen der Anlage weiterhin von der kostenlosen Zuteilung erfasst sind.

Unterabsatz 3 ist im Sinne einer Klarstellung des Gewollten wie folgt zu ergänzen:

Änderungsvorschlag zu Artikel 10a (1) Unterabsatz 3

*“No free allocation shall be given to installations in sectors or subsectors **in relation to the production of products listed in Annex I of Regulation [CBAM]** to the extent they are covered by other measures to address the risk of carbon leakage as established by Regulation (EU) .../... [reference to CBAM] (**). The measures referred to in the first subparagraph shall be adjusted accordingly.”*

3.2 Zu Artikel 10a (1) i. V. m. Anlage I – kostenlose Zuteilung für Erzeugung von Wasserstoff

Mit Blick auf die Berücksichtigung der Wasserstoffproduktion ist aus Sicht des BDEW zunächst vorzuschicken, dass es bei diesem für die Zukunft der Dekarbonisierung wichtigen Prozess entscheidend darauf ankommt, für eine Gleichbehandlung der verschiedenen Herstellungsverfahren zu sorgen und Fehlanreize zu vermeiden. Der EU-Kommissionsvorschlag ist grundsätzlich geeignet, dieses Ziel zu erreichen.

So schlägt die Kommission vor, die Herstellung von Wasserstoff generell in den Anwendungsbereich des EU-Emissionshandels aufzunehmen. Bislang fiel die Herstellung von Wasserstoff nur im Rahmen der Dampfreformierung oder partieller Oxidation unter das Handelssystem. Die kostenlose Zuteilung für die Herstellung eines Produkts soll nach dem Vorschlag der EU-Kommission künftig grundsätzlich unabhängig von der Art des Produktionsverfahrens erfolgen („one product, one benchmark“). In der Folge ergäbe sich daraus ein Anspruch auf freie Zuteilung für alle Produktionsverfahren von Wasserstoff. Hierdurch kann im Wechselspiel von Abgabepflicht und freier Zuteilung ein Anreiz zur Produktion von CO₂-armem oder sogar -freiem Wasserstoff gesetzt werden.

Damit schafft die EU-Kommission ein „level playing field“ bei der Wasserstoffproduktion – die freie Zuteilung verzerrt damit die Wahl des Produktionsverfahren nicht mehr. Der BDEW begrüßt daher die zum Ausdruck gebrachte Absicht der EU-Kommission, das bestehende Benchmark-System, die Beschreibung einiger Kategorien von Tätigkeiten in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG sowie die Einschlägigkeit des damit zusammenhängenden Zuteilungsregimes zu überprüfen, um stärkere Anreize für die Produktion in Anlagen zu bieten, die weniger oder keine Treibhausgase ausstoßen und um die Gleichbehandlung der Anlagen in den betreffenden Sektoren zu gewährleisten.

Mit ihrem Vorschlag legt sich die EU-Kommission auf einen Weg zur Vermeidung der Ungleichbehandlung fest – alternative Ansätze werden zunächst von der Kommission nicht präsentiert.

Folgte man dem Vorschlag der EU-Kommission, ergäben sich aus Sicht des BDEW die im Folgenden aufgeführten Erwägungen.

Die EU-Kommission schlägt eine Anpassung des Anwendungsbereiches für die Herstellung von Wasserstoff vor (siehe Nummer 24 in Anhang I). Künftig sollen nicht nur Anlagen zur Erzeugung von Wasserstoff über Dampfreformierung oder partielle Oxidation, sondern jegliche Herstellungsverfahren (einschließlich Wasserelektrolyse) vom EU-Emissionshandel erfasst werden, sofern diese eine tägliche Erzeugungskapazität von 25 Tonnen Wasserstoff oder mehr aufweisen. Dieser Schwellenwert entspricht nach Einschätzung des BDEW bei Wasserelektrolyse einem Strominput von ca. 50 MW. Der vorgesehene Schwellenwert droht damit, kleine Elektrolyseprojekte auf dem Wasserstoffmarkt zu benachteiligen, da viele der derzeit in Betrieb, Planung oder Umsetzung befindlichen Elektrolyseprojekte deutlich geringere Anschlussleistungen bzw. Erzeugungskapazitäten für Wasserstoff aufweisen und nach dem Vorschlag keinen Anspruch auf kostenlose Zuteilung für die Wasserstofferzeugung hätten.

Zu beachten ist, dass eine Wasserelektrolyse bei Aufnahme in den Anwendungsbereich einer formalen Treibhausgas-Genehmigung bedarf sowie dass der Betreiber einen Überwachungsplan und verifizierte Produktions- und Emissionsberichte jährlich erstellen muss. Für die vollständige kostenlose Zuteilung müsste zudem nach dem Vorschlag der EU-Kommission ein Energie-Audit durchgeführt und die darin identifizierten Maßnahmen umgesetzt werden.

Vor dem Hintergrund dieser Erwägungen muss ein geeigneter Schwellenwert zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrung und unter Berücksichtigung des Verwaltungsaufwandes festgelegt werden. Der BDEW schlägt vor, diesen mit 10 Tonnen Wasserstoff pro Tag festzusetzen. Der vorgeschlagene Schwellenwert für die Tagesproduktion entspricht einer Stromanschlussleistung der Elektrolyseanlage für den Dauerbetrieb von 20 MW oder mehr. Dies entspricht dann in etwa dem Schwellenwert des EU-Emissionshandelssystems einer Feuerungsanlage mit 20 MW oder mehr Feuerungswärmeleistung.

Änderungsvorschlag zu Zeile 24 der Tabelle in Anlage I der Richtlinie 2003/87/EG

*“Production of hydrogen (H₂) and synthesis gas with a production capacity exceeding **10 25** tonnes per day.”*

Im Rahmen der Erwägungsgründe sollte zudem klargestellt werden, wie die (direkte) kostenlose Zuteilung für Wasserstofferzeugung bei Lieferung des Wasserstoffs als Zwischenprodukt für die Herstellung von Erzeugnissen, für die ein Anspruch auf kostenlose Zuteilung über spezifische Produkt-Benchmarks besteht, erfolgen soll. Die von der EU-Kommission vorgesehene Entkopplung der Benchmarkwerte für Raffinerien vom Benchmark für Wasserstoff soll der zunehmenden Bedeutung der Wasserstofferzeugung außerhalb des Raffineriesektors Rechnung tragen. Der BDEW weist darauf hin, dass auch für die Erzeugung von Grundchemikalien (insbesondere Ammoniak und Methanol) sowie für die Eisen- und Stahlerzeugung deutlich zunehmende Wasserstofflieferungen von Erzeugern außerhalb der genannten Sektoren in den nächsten Jahren zu erwarten sind.

Um Unklarheiten und ggf. auch unverhältnismäßige Doppelzuteilungen zu vermeiden, könnte die kostenlose Zuteilung für Wasserstoff analog der Zuteilung für anlagenüberschreitende Wärmelieferungen ausgestaltet werden.

Viele der von der Benchmarksetzung nach dem Prinzip „one product, one benchmark“ künftig zusätzlich erfassten Aktivitäten umfassen direkte oder indirekte Anwendungen von Strom (z. B. für Wasserelektrolyse). Diesbezüglich besteht vor dem Hintergrund der künftigen kostenlosen Zuteilung für strombasierte Prozesse Klarstellungsbedarf im Hinblick auf die gemäß Artikel 10a (6) vorgesehene Möglichkeit, für die Mitgliedstaaten zugunsten bestimmter Sektoren bzw. Teilsektoren, für die ein erhebliches Risiko einer Verlagerung von CO₂-Emissionen durch auf den Strompreis übergewälzte Kosten der Treibhausgasemissionen ermittelt wurde, finanzielle Ausgleichsmaßnahmen einzuführen (sog. Strompreiskompensation). Anspruchsberechtigte Sektoren sind hier derzeit insbesondere die für Elektrolysewasserstoff relevanten künftigen Anwendungsbereiche der Eisen und Stahlerzeugung sowie die Herstellung von Mineralölprodukten und Basischemikalien.

Darüber hinaus besteht noch Klarstellungsbedarf hinsichtlich des für erneuerbare strombasierte Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs (**RFNBO**) anzusetzenden Emissionsfaktors. Für RFNBO, die die Nachhaltigkeitsanforderungen der RED II nachweislich einhalten, sollte in Analogie zu Bioenergieträgern ein Nullemissionsfaktor angewendet werden dürfen.

3.3 Zu Artikel 10a (2) – Übergangsvorschriften für die kostenlose Zuteilung

Um die Möglichkeit der Anwendung des sektorübergreifenden Korrekturfaktors nach der Anpassung der Obergrenze einzuschränken, wird von der EU-Kommission vorgeschlagen, die maximale Aktualisierungsrate der Benchmarks von derzeit 1,6 Prozent auf 2,5 Prozent pro Jahr ab 2026 zu erhöhen. Dieser Ansatz soll eine gerechtere und transparentere Zuteilung kostenloser Zertifikate ermöglichen, als wenn alle Sektoren aufgrund des sektorübergreifenden Korrekturfaktors weniger kostenlose Zertifikate erhalten.

Nach Einschätzung des BDEW betrifft die vorgeschlagene Anhebung vor allem anlagenüberschreitende Wärmelieferungen und droht so die Wirtschaftlichkeit der Auskopplung von Fernwärme aus Heizkraftwerken und Industrieprozessen zu beeinträchtigen.

Hinsichtlich der möglichen Anwendung des sektorübergreifenden Korrekturfaktors ist die schrittweise verringerte kostenlose Zuteilung für Sektoren, die dem neu eingeführten CO₂-Grenzausgleichssystem (CBAM) unterliegen, zu beachten. Diese alternative Maßnahme zur Minderung des Carbon-Leakage-Risikos wirkt der Auslösung einer sektorübergreifenden Kürzung entgegen und entlastet die betroffenen energieintensiven Sektoren.

Vor diesem Hintergrund sollte die kostenlose Zuteilung für Wärmelieferungen nicht unverhältnismäßig reduziert werden. Der BDEW schlägt deswegen vor, die maximale Aktualisierungsrate der Benchmarks von derzeit 1,6 Prozent nicht auf 2,5 Prozent, sondern moderater auf 2,0 Prozent pro Jahr ab 2026 zu erhöhen.

Änderungsvorschlag zu Artikel 10a (2) UA 3 Buchstabe d

*“(d) Where the annual reduction rate exceeds ~~2,0~~ **2,5** % or is below 0,2 %, the benchmark values for the period from 2026 to 2030 shall be the benchmark values applicable in the period from 2013 to 2020 reduced by whichever of those two percentage rates is relevant, in respect of each year between 2008 and 2028.”*

3.4 Zu Artikel 10a (8) – Innovationsfonds

Die EU-Kommission schlägt eine Aufstockung des Innovationsfonds und eine Ausdehnung seiner Reichweite vor, damit künftig Industrieprojekte durch preisorientierte Ausschreibungsmechanismen wie CO₂-Differenzverträge (Carbon Contracts for Difference, CCfDs) und Abscheidung und Nutzung von CO₂ (Carbon Capture and Use, CCU) unterstützt werden können. Für CO₂-Emissionen, die dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden sind (CCU), sollen künftig keine Zertifikate abgegeben werden müssen.

Der BDEW unterstützt diese Anliegen ausdrücklich. Die in Unterabsatz 3 enthaltene besondere Einschränkung für CCU (“that contributes substantially to mitigating climate change”), die sich vermutlich auf die technischen Bewertungskriterien für das Umweltziel „climate change mitigation“ aus der Taxonomie-Verordnung bezieht, ist jedoch nicht erforderlich und so auch für die anderen Fördermaßnahmen nicht vorgesehen. Verweise auf die Taxonomie-Verordnung lehnt der BDEW grundsätzlich ab, da es keine Vermischung zwischen EU-Finanzmarkt- und Klimaregulierung geben sollte.

Neben CCU und CCS sollten auch Projekte und Technologien zur Weiterentwicklung der Abscheidung und Einlagerung von CO₂ aus Biomasse („BECCS“) sowie zur direkten Abscheidung von CO₂ aus der Atmosphäre („DACCS“) gefördert werden dürfen. Angesichts knapper Ressourcen zur geologischen Speicherung von CO₂ sollten Demonstrationsprojekte mit dem Potenzial zur Erzeugung negativer Emissionen bevorzugt gefördert werden.

Die Erzeugung von CO₂-armen und CO₂-freien Kraftstoffen sollte auch für die Binnen- und Küstenschifffahrt, Fischerei sowie den Offroad-Verkehr der Land- und Forstwirtschaft und anderem Sonderverkehr zugelassen werden. Es ist davon auszugehen, dass hier vergleichbare alternative Kraftstoffe und weitere Minderungsoptionen zum Einsatz kommen können.

Der Vorschlag steht im Sachzusammenhang mit dem Vorschlag des BDEW zu Anlage III, die Land- und Forstwirtschaft in den EU-Emissionshandel für Gebäude und Verkehr aufzunehmen.

Änderungsvorschlag zu Artikel 10a (8) Unterabsatz 3

*“(8) ... The Innovation Fund shall cover the sectors listed in Annex I and Annex III, including environmentally safe carbon capture and utilisation (“CCU”) ~~that contributes substantially to mitigating climate change~~, as well as products substituting carbon intensive ones produced in sectors listed in Annex I, and to help stimulate the construction and operation of projects aimed at the environmentally safe capture and geological storage (“CCS”, **“BECCS”, “DACCS”**) of CO₂, as well as of innovative renewable energy and energy storage technologies; in geographically balanced locations. The Innovation Fund may also support break-through innovative technologies and infrastructure to decarbonise the maritime sector and for the production of low- and zero-carbon fuels in aviation, **inland and coastal shipping, fishing**, rail and road transport **as well as other off-road transport.**”*

3.5 Zu Artikel 10a (11) – Versteigerungsfaktor

Industrielle Anlagen und deren zur Verfügung stehende Abwärme können eine Schlüsselrolle in der klimafreundlichen Wärmeversorgung spielen. Die Wichtigkeit der Dekarbonisierung der Fernwärme- und Fernkälteversorgung durch Ausbau der (industriellen) Abwärmenutzung stellt gemäß den aktuellen Vorschlägen zur Änderung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie und der Energieeffizienzrichtlinie einen zentralen Baustein für die Erreichung der europäischen energie- und klimapolitischen Ziele im Wärmemarkt dar.

Industrielle Abwärmelieferungen an Fernwärmenetze bedürfen in vielen Fällen erhebliche Investitionen in Wärmetauscher, Fernwärmetrassen, Umwandlungsstationen und Wärmespeicher sowie redundanter Reservekapazitäten. Um den gewünschten Ausbau der Abwärmenutzung wirksam zu befördern, sollte eine adäquate Zuteilung für die Wärmelieferung durch von Verlagerungseffekten bedrohte Unternehmen an im Sinne von Artikel 2 und 24 der Energieeffizienzrichtlinie „effiziente Fernwärme- und Fernkältesysteme“ erfolgen.

Die aktuelle Berechnungsformel zur Ermittlung der freien Zuteilung für Wärmelieferungen, sieht grundsätzlich einen Abschlagsfaktor für Wärmelieferungen von 30 Prozent bis 2030 vor. Dieser Faktor sollte für Carbon-Leakage-gefährdete Unternehmen, die industrielle Abwärme an „effiziente Fernwärme- und Fernkältesysteme“ liefern, auf 100 Prozent gesetzt werden, um eine angemessene Anreizwirkung zu schaffen.

Vor dem Hintergrund der von der EU-Kommission geplanten Stärkung des Prinzips „one product, one benchmark“ sollte künftig auch für Industrieanlagen, die für ihre industrielle Tätigkeit eine kostenlose Zuteilung über den Brennstoff-Benchmark erhalten, eine zusätzliche

Zuteilung über den Wärme-Benchmark für Lieferungen unvermeidbarer Abwärme aus Industrieprozessen an „effiziente Fernwärme- und Fernkältesysteme“ grundsätzlich ermöglicht werden. Damit würde ein wesentlicher Anreiz für den weiteren Ausbau industrieller Abwärmenutzung gesetzt.

3.6 Zu Artikel 14 (1) - Überwachung und Berichterstattung betreffend Emissionen

Artikel 14 Absatz 1 stellt einen Bezug zwischen dem Richtlinienentwurf und der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) im Hinblick auf Nachhaltigkeits- und Treibhausgasminderungskriterien her.

Für viele erneuerbare Brennstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBO) wird für die Herstellung neben erneuerbarem Wasserstoff auch eine Kohlenstoffquelle benötigt, die bei der Verbrennung des Brennstoffs als Kohlenstoffdioxid wieder freigesetzt werden kann. Im Hinblick auf die Emissionsbilanzierung von RFNBO besteht nach Einschätzung des BDEW Klarstellungsbedarf im Hinblick auf die Belastung des bei der Verwendung der Brennstoffe freigesetzten Kohlenstoffs, der nicht bereits einer CO₂-Belastung unterworfen wurde.

Für Kohlenstoff(dioxid) aus biogenen Quellen (z. B. aus der Biogas-Fermentation oder der Verbrennung nachhaltiger Biomasse) sowie bei der Verwendung von aus der Umgebungsluft abgeschiedenen Kohlenstoffdioxid als Kohlenstoffquelle sollte keine Belastung mit der Abgabepflicht erfolgen.

Änderungsvorschlag zu Artikel 14 (1)

“(1) Those implementing acts shall apply the sustainability and greenhouse gas emission saving criteria for the use of biomass established by Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council(), with any necessary adjustments for application under this Directive, for this biomass to be zero-rated. They shall specify how to account for storage of emissions from a mix of zero-rated sources and sources that are not zero-rated. They shall also specify how to account for emissions from renewable fuels of non-biological origin and recycled carbon fuels, ensuring that these emissions are accounted for **unless the carbon stock is derived from biogenic sources or directly extracted from the atmosphere** and that double counting is avoided.”*

3.7 Zu den Änderungen des Beschlusses (EU) 2015/1814 (Marktstabilitätsreserve)

Zur Gewährleistung der Marktstabilität wurde mit dem [Beschluss \(EU\) 2015/1814](#) die Marktstabilitätsreserve (MSR) geschaffen. Die MSR soll Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage angehen und das EU-EHS widerstandsfähiger gegen größere Ungleichgewichte machen. Der Mechanismus soll für zuverlässige rechtliche Rahmenbedingungen und langfristige Planungssicherheit sorgen. In Einklang mit der Folgenabschätzung schlägt die EU-Kommission vor, dass die Zuführungsrate in die MSR bis 2030 in Höhe von 24 Prozent beibehalten und zur Beseitigung des unerwünschten Schwelleneffekts angepasst werden sollte, um das reibungslose Funktionieren des EU-EHS aufrechtzuerhalten.

Die MSR hat aus Sicht des BDEW als Mengensteuerungsinstrument auch in der einschneidenden Corona-Krise bewirkt, dass der EHS-Preis stabil geblieben ist. In der ersten Phase hat die MSR dazu gedient Überschüsse aus dem Markt zu nehmen. Künftig wird ihre Kernaufgabe darin bestehen, übermäßigen CO₂-Preisschwankungen in beide Richtungen entgegenzuwirken. Hierfür ist die MSR im Hinblick auf ihre Wirkparameter wie von der EU-Kommission vorgeschlagen fortzuentwickeln. Ein zusätzliches preissteuerndes Element, wie ein CO₂-Mindestpreis, ist aufgrund der Überlappung mit der Wirkweise der MSR nicht zu empfehlen.

3.7.1 Berücksichtigung von Flug- und Seeverkehr bei der Bestimmung des Überschusses

Der Vorschlag zu Artikel 1 Absatz 4a sieht vor, dass die Berechnung der Gesamtmenge der in Umlauf befindlichen Zertifikate (Total Number of Allowances in Circulation, TNAC) geändert wird, um die Luftverkehrsemissionen und die für den Luftverkehr vergebenen Zertifikate (sowie künftig auch die des Seeverkehrs) einzubeziehen. Die EU-Kommission stellt diesbezüglich in der Begründung klar, dass Genauigkeit und die Wirksamkeit der Reserve als Maßstab für die Stabilität des Marktes durch Angebot und Nachfrage verbessert werden, wenn Luftverkehrszertifikate in die Berechnung der Reserve einbezogen werden.

Um die entsprechende Verbesserung der Genauigkeit und Wirksamkeit zu erreichen, muss die Anpassung der Berechnung der Gesamtmenge der in einem bestimmten Jahr in Umlauf befindlichen Zertifikate auch die bereits vor Inkrafttreten dieser Richtlinienänderung ausgegebenen Zertifikate und berichteten Emissionen des Flugverkehrs berücksichtigen. Der BDEW schlägt deshalb vor, für die Berechnung des TNAC auf den Startpunkt der dritten Handelsperiode abzustellen.

Änderungsvorschlag zu Artikel 1 Absatz 4a

*“4a. As from [the year following the entry into force of this Directive], the calculation of the total number of allowances in circulation shall include the number of allowances issued in respect of aviation **since 1 January 2013** and maritime transport since the beginning of **[the year following the entry into force of this Directive]** ~~that year~~, and the number of allowances surrendered by aircraft operators and ship operators in respect of emissions for which allowances are the units which can be used in respect of EU ETS obligations.*

The allowances cancelled pursuant to Article 3ga of Directive 2003/87/EC shall be considered as issued for the purposes of the calculation of the total number of allowances in circulation.”

3.7.2 Überarbeitung der Wirkweise der Marktstabilitätsreserve (MSR)

Die EU-Kommission stellt in ihrer Revision der Marktstabilitätsreserve fest, dass die derzeit geltende Zuführungsregel in die Marktstabilitätsreserve noch überarbeitet werden muss. Sofern die Anzahl der umlaufenden Zertifikate (TNAC) bei 834 Mio. läge, würden 24 Prozent der Menge in die MSR überführt. Läge die TNAC mit 832 Mio. nur geringfügig niedriger, würden keine Zertifikate in die MSR überführt. Für die Marktteilnehmer wäre es in diesem Fall nicht vorhersehbar, ob es entweder zu einer deutlichen Verringerung oder gar keiner Herausnahme von Zertifikaten aus dem Markt kommt. Um diese Unsicherheit für die Marktteilnehmer zu vermeiden, wird Artikel 1 Abs. 5 der Kommissionsentscheidung (EU) 2015/1814 so angepasst, dass maximal die Differenz zur oberen Schwelle von 833 Mio. Zertifikaten statt der vollen 24 Prozent gekürzt wird. Der BDEW begrüßt die Absicht der EU-Kommission, die derzeit geltende Auffüllrate über das Jahr 2023 hinaus beizubehalten und durch eine „Pufferregelung“ zu ergänzen, um unnötige Knappheiten oder Verunsicherungen der Marktteilnehmer zu vermeiden.

Die zugrundeliegende Mechanik der MSR-Zuführung führt aber dazu, dass es trotz Erreichen der oberen Schwelle zu weiteren Kürzungen kommen kann. Der Grund ist die zeitlich verzögerte Bestimmung der TNAC im Mai für das Vorjahr und die anschließende Überführung des Überschusses in die MSR durch Kürzung der Auktionsmengen in den Monaten September des Jahres bis August des nächsten Jahres.

Das folgende Beispiel soll die Problematik verdeutlichen:

- Die TNAC für das Jahr (i) wird im Mai des Jahres (i+1) bestimmt. Kommt es zu einem Überschreiten des oberen Schwellenwertes, erfolgt über den Zeitraum von September des Jahres (i+1) bis August des Jahres (i+2) eine Kürzung der monatlichen Versteigerungsmengen.

- Sofern sich ab dem Jahr (i+1) die Nachfrage nach Zertifikaten und das Angebot (kostenlose Zuteilung und gekürzte Auktionsmengen) die Waage halten, könnte im Mai des Jahres (i+2) festgestellt werden, dass die TNAC für das Vorjahr (i+1) beispielsweise ca. 880 Mio. Zertifikate beträgt. Jetzt würde die Neuregelung zu Art. 1 Abs. 5 der Kommissionsentscheidung greifen. Es würden statt 210 Mio. Zertifikate (24 Prozent) nur noch 45 Mio. Zertifikate (5 Prozent) in die MSR überführt.
- Obwohl die obere Grenze von 833 Mio. Zertifikaten im Jahr (i+2) also fast erreicht ist, werden von Januar (i+2) bis August (i+2) aber noch die Überschüsse des Vorjahres (i) abgezogen und von September (i+2) bis August (i+3) noch die 45 Mio. Zertifikate für das Jahr (i+2).
- Diese verzögerte Kürzung der Auktionsmengen führt dazu, dass trotz des Gleichgewichts von Angebot und Nachfrage in den Jahren (i+1) und (i+2) die TNAC im Jahr (i+3) fast um 200 Mio. Zertifikate unter der oberen Schwelle von 833 Mio. Zertifikate, aber noch über dem unteren Schwellenwert von 400 Mio. Zertifikaten liegt, dessen Unterschreiten einen Rückfluss von Zertifikaten aus der Reserve in den Markt auslösen würde.
- Würde im Jahr (i+3) eine starke Nachfrage nach Zertifikaten, zum Beispiel als Folge eines starken Wirtschaftswachstums oder ungünstiger meteorologischer Bedingungen, ausgelöst, könnte eine erhebliche Knappheit mit entsprechenden Preiseffekten im Markt entstehen, ohne dass es zu einer Ausschüttung von Zertifikaten aus der Reserve käme. Diese Problematik wird noch dadurch verschärft, dass nach der derzeitigen Wirkweise der Reserve die (erhebliche) historische Nutzung von Zertifikaten durch den Flugverkehr nicht berücksichtigt wird (siehe Abschnitt 3.7.1) und bei der Bestimmung des TNAC im Mai des Folgejahres auf die in der Regel noch unvollständigen Emissionsmeldungen der Unternehmen bis zum Stichtag 31. März abgestellt wird.

Aus BDEW-Sicht soll die Neuregelung des Artikels 1 Abs. 5 der Kommissionsentscheidung (EU) 2015/1814 allerdings verhindern, dass die TNAC allein aufgrund der verzögerten Wirkweise der MSR zu deutlich unter den oberen Schwellenwert fällt. Der BDEW fordert daher die EU-Kommission auf, die Wirkweise der MSR einschließlich der zeitlich verzögerten und gestaffelten Zuführung von Emissionszertifikaten in die MSR zu überprüfen und ggf. anzupassen. Neben einer Berücksichtigung der historischen Nutzung von Zertifikaten durch den Flugverkehr könnte der Stichtag der TNAC-Bestimmung für die Berücksichtigung von Emissionsmeldungen des Vorjahrs vom 31. März auf den 30. April verschoben werden und ggf. auch ein teilweises Aussetzen der im Vorjahr festgelegten Überführung von Zertifikaten in die MSR unter zu bestimmenden Voraussetzungen ermöglicht werden, um bei absehbarer zunehmender Knappheit, die durch die verzögerte Wirkung der MSR noch verstärkt würde, einem zu deutlichen Absinken der TNAC entgegenzuwirken.

4 Einführung eines separaten Emissionshandels für Gebäude und Straßenverkehr

Für die Bereiche Gebäude und Straßenverkehr plant die Kommission ab 2025 die Einführung eines separaten Emissionshandelssystems. Die EU-Kommission schlägt hierfür die Aufnahme eines neuen Kapitels IVa vor. Zertifikate sollen erstmalig ab dem Jahr 2026 abgegeben werden müssen. Eine kostenlose Zuteilung von Zertifikaten ist nicht vorgesehen.

Der BDEW spricht sich grundsätzlich für eine europaweite CO₂-Bepreisung in den derzeit nicht vom EU-EHS erfassten Sektoren Gebäude und Verkehr aus. Die Orientierung der Preissignale am CO₂-Gehalt ist ein marktbasierendes, technologieoffenes und kosteneffizientes Instrument zur Treibhausgasminde rung. Eine wirksame CO₂-Bepreisung wäre zudem ein wichtiger Schritt, um faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Energieträgern innerhalb der Bereiche und über die Sektoren hinweg zu schaffen und Sektorkopplung zu ermöglichen.

Kurz- bis mittelfristig eignet sich hierfür nach Ansicht des BDEW die Einführung einer CO₂-Komponente in die Energiesteuerrichtlinie oder – mit entsprechend ausreichender Vorlaufzeit – ein spezifisch gestaltetes, separates europäisches Emissionshandelssystem.

Demgegenüber lehnt der BDEW eine kurzfristige Einbeziehung der Bereiche Gebäude und Verkehr in das EU-EHS für ortsfeste Anlagen vor 2030 ab. Diese würde voraussichtlich zu sehr viel höheren CO₂-Zertifikatspreisen führen, was sich in erster Linie auf die bereits im EU-EHS erfassten Sektoren auswirken würde. Für die neu erfassten Sektoren hingegen, hätte dies aufgrund der unterschiedlichen Preiselastizitäten und Vermeidungskosten das Risiko, dass dort Anstrengungen zur THG-Minderung schwächer ausfallen würden als bei separat formulierten Zielen für diese Bereiche. Für Industrieunternehmen würde sich zudem durch gestiegene Zertifikatspreise die Gefahr des Carbon Leakage erhöhen. Langfristiges Ziel (post 2030) sollte allerdings eine sektorübergreifende, europäische Lösung zur möglichst einheitlichen CO₂-Bepreisung angestrebt werden. Der Zeitpunkt der Zusammenführung sowie einer möglichen Einbeziehung weiterer Sektoren soll in Abhängigkeit der zu erwartenden Angleichung der CO₂-Vermeidungskosten bestimmt werden.

Der Vorschlag der EU-Kommission wird den Anliegen des BDEW grundsätzlich gerecht.

Mit Blick auf die konkrete Ausgestaltung des neuen Handelssystems müssen im nun anstehenden Regelungsverfahren aber noch einige Unklarheiten beseitigt werden. Dazu gehört beispielsweise die ungenaue Abgrenzung der erfassten Sektoren und Tätigkeiten sowie die Wirkweise der Maßnahmen zur Vermeidung exzessiver Preisfluktuationen. Der BDEW begrüßt die vorgesehene Einführung einer eigenen Marktstabilitätsreserve (siehe neuen Artikel 1a des Beschlusses (EU) 2015/1814), vermisst aber nähere Ausführungen und Analysen zur Wirkweise und Funktionstüchtigkeit sowie zur Ableitung der vorgeschlagenen Schwellenwerte für die Mengensteuerung. Bei der Ausweitung des EU-Emissionshandels sind zudem die unterschied-

lichen Anknüpfungspunkte (Anlagenbetreiber bzw. Brennstoffinverkehrbringer) und Anforderungen an die Überwachung und Berichterstattung zu beachten, um Doppelbelastungen und exzessiven Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

Der BDEW weist hier auf die Erfahrungen mit dem deutschen Brennstoffemissionshandel hin, die in der europäischen Debatte beachtet werden sollten, um möglichst Kongruenz zwischen den europäischen und nationalen Regelungen herzustellen. Die Vorschläge der EU-Kommission erscheinen insbesondere noch unzureichend im Hinblick auf die Überwachungsbestimmungen, den damit einhergehenden Verwaltungsaufwand für die Inverkehrbringer von Brennstoffen und die Vermeidung von Doppelbelastung.

Insbesondere mit Blick auf den Gebäudebereich muss zudem auch der notwendige soziale Ausgleich sichergestellt werden. Die Einführung einer CO₂-Bepreisung im Verkehrs- und Gebäudebereich muss von einem breiten Maßnahmenmix flankiert werden: Insbesondere muss der Umstieg für Menschen und Unternehmen durch eine Förderung von klimaschonenden Technologien erleichtert werden. Ein Teil dieses sozialen Ausgleichs soll über den neu einzurichtenden Klima-Sozialfonds erreicht werden, der sich aus 25 Prozent der Einnahmen aus dem separaten Handelssystem für Gebäude und Straßenverkehr zusammensetzen würde. Die Auswirkungen eines solchen neuen Instruments gilt es im Detail zu prüfen. Zudem sollte die in Deutschland geplante Verwendung der Einnahmen der CO₂-Bepreisung im Verkehrs- und Gebäudebereich zur Entlastung des Strompreises durch Absenkung der EEG-Umlage als soziale Ausgleichsmaßnahme anerkannt werden, da durch diese Art der Entlastung einkommensschwache Haushalte und kleinere Unternehmen besonders profitieren können.

In diesem Zusammenhang besteht Klärungsbedarf, in welchem Umfang Ausgleichsmaßnahmen für Unternehmen und Entlastungen der Verbraucher durch die Mitgliedstaaten aus den Versteigerungserlösen vorgesehen werden dürfen und ob und wie weit hierzu Elemente des am 13. Oktober 2021 von der EU-Kommission veröffentlichten Instrumentenkastens „Tackling rising energy prices: a toolbox for action and support“ zur Anwendung kommen dürfen.

Im Einzelnen weist der BDEW auf die im Folgenden dargelegten Aspekte hin.

4.1 Zu Artikel 3 Buchstabe y - Begriffsbestimmungen

Der neue Emissionshandel für Gebäude und Straßenverkehr sollte nur für kommerzielle Regelfuelbrennstoffe gelten, um den Verwaltungsaufwand und die Anzahl der Verantwortlichen zu begrenzen. Darüber hinaus können so Wettbewerbsverzerrungen zwischen vom neuen Emissionshandel erfassten und nicht erfassten Tätigkeiten insbesondere des Energie- und des Industriesektors vermieden werden.

Änderungsvorschlag zu Artikel 3 Buchstabe y

“(y) ‘fuel’ for the purposes of Chapter IVa shall mean any fuel listed in Table-A and Table-C of Annex I to Directive 2003/96/EC, ~~as well as any other product offered for sale as motor fuel or heating fuel as specified in Article 2(3) of that Directive,~~”

4.2 Zu Artikel 22 – Änderung der Anhänge

Der Richtlinienentwurf sieht eine Ausweitung der technischen Anhänge um Anhang III und IIIa vor. In Artikel 22 ist eine Regelung aufzunehmen, die festlegt, welche der neuen Anhänge durch die EU-Kommission geändert werden dürfen. In Analogie zur bestehenden Regelung sollte eine Änderung des Anwendungsbereichs für Kapitel IV nicht eigenmächtig durch die EU-Kommission vorgenommen werden dürfen.

Artikel 22 ist demzufolge wie folgt zu ändern:

Änderungsvorschlag zu Artikel 22

“Article 22 Amendments to the Annexes

The Commission is empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 23 to amend, where appropriate, the Annexes to this Directive, with the exception of Annexes I, ~~Ila and, Ilb and III,~~ in the light of the reports provided for in Article 21 and of the experience of the application of this Directive. Annexes IIIa, IV and V may be amended in order to improve the monitoring, reporting and verification of emissions.”

4.3 Zu Artikel 30a – Anwendungsbereich

Angesichts der erheblichen Zahl an Kleinemittenten im Gebäude- und im Straßenverkehrssektor sowie aus Gründen der technischen Durchführbarkeit und der Verwaltungseffizienz setzt die Regulierung nicht bei den Emittenten an, sondern weiter vorgelagert in der Lieferkette beim Inverkehrbringer der Brennstoffe.

4.3.1 Anwendungsbereich

Der BDEW weist darauf hin, dass die regulierte Tätigkeit des Inverkehrbringens von Brennstoffen, die für Verbrennungsprozesse in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr verwendet werden, im Hinblick auf die Einsatzmengen nicht zwingend kongruent mit der in Anlage III aufgeführten Sektorenabgrenzung der nationalen Treibhausgasberichterstattung ist, die sich bei den verschiedenen Wirtschaftszweigen im Regelfall an der Haupttätigkeit ausrichtet.

Durch die gemäß Anlage III vorgesehene Verknüpfung der Sektoren der Treibhausgasberichterstattung mit dem steuerrechtlichen Inverkehrbringen ergeben sich in der Praxis eine Vielzahl von Schnittstellenproblemen. Beispielhaft sei hier die Einordnung von Kraftstofflieferungen für den Bauverkehr oder landwirtschaftlichen Offroad-Verkehr oder leitungsgebundene Brennstofflieferungen in Mischgebiete mit gewerblicher und industrieller Nutzung (teilweise mit ETS-pflichtigen Anlagen) genannt. Im Falle landwirtschaftlicher Betriebe ist unklar, wie bei der CO₂-Bepreisung zwischen der Verwendung von Brennstoffen für Heizzwecke von Stallungen und Trocknungsanlagen sowie selbst genutzten oder an Dritte vermieteten Wohnraum auf landwirtschaftlichen Gehöften unterschieden werden soll.

Im Unterschied zur Energiebesteuerung kann eine nachträgliche Anmeldung von Befreiungstatbeständen bei der Beschaffung von Zertifikaten vom Inverkehrbringer nicht mehr oder nur mit erheblichem Verwaltungsaufwand und Beschaffungsrisiken berücksichtigt werden.

4.3.2 Vermeidung von Doppelbelastung

In Artikel 30a Satz 2 wird die – aus Sicht des BDEW zwingend gebotene – Vermeidung der Doppelbelastung von Brennstoffen, die bereits einer CO₂-Bepreisung nach den Kapiteln II, IIa und III unterliegen, grundsätzlich festgeschrieben.

Die Schwierigkeit einer rechtssicheren Regelung zur Vermeidung von Doppelbelastungen liegt darin begründet, dass nach den beiden EU-weiten CO₂-Handelssystemen unterschiedliche Akteure als Verantwortliche adressiert werden. Nach dem EU-EHS für ortsfeste Anlagen ist der Anlagenbetreiber als Verwender des Brennstoffs der zentral Verantwortliche. Dagegen ist nach dem separaten Emissionshandel für Gebäude und Verkehr der Brennstofflieferant der verantwortliche Adressat. Zu diesem sehr wichtigen Thema muss zwingend eine weitere Konkretisierung im Rahmen der Richtlinie und im nachgelagerten Regelwerk erfolgen. wie die Erfahrungen aus der Einführung des deutschen Brennstoffemissionshandels gezeigt haben. Dies ist insbesondere dann geboten, wenn zusätzliche Auskunfts- und Informationspflichten für EHS-Anlagenbetreiber zur Vermeidung von Doppelbelastung vorgesehen werden müssen.

Zwar soll der neue Emissionshandel nur für solche Emissionen gelten, die nicht vom ortsfesten EU-EHS erfasst sind. Unmittelbar ausgenommen werden damit aber nur solche Brennstoffe sein, die in einer dem EU-EHS unterliegenden Anlage eingesetzt werden und direkt vom Abgabeschuldner an diese geliefert worden sind. In allen anderen Fällen – namentlich solchen, in denen keine Direktlieferung stattgefunden hat – kommt es zunächst zur Doppelbelastung, für die eine finanzielle Kompensation sowie eine Korrektur der Emissionsobergrenze vorgesehen werden muss.

Die Vermeidung der Doppelbelastung von EHS-pflichtigen Anlagen kann am besten durch ein geeignetes „ex-ante“-System zweifelsfrei und umfänglich gewährleistet werden. Insbesondere bei direkten Brennstofflieferbeziehungen sollte die gewünschte Vermeidung der Doppelbelastung schon im Voraus durch die Ermöglichung einer Übertragung der Abgabepflicht vom Lieferanten auf den EU-EHS-Anlagenbetreiber oder einen Abzug von der durch den Brennstofflieferanten zu berichtenden Emissionsmenge ermöglicht werden.

Andernfalls besteht für die EHS-pflichtige Anlage keine gesicherte Gewährleistung, dass es zu einer vollständigen Entlastung von der Doppelbelastung bekommt. Darüber hinaus kann es den Brennstofflieferanten nicht zugemutet werden, bei der Brennstoffpreiskalkulation in Vorleistung zu treten und die nachfolgenden Risiken im Hinblick auf mögliche überschießende Entlastungen oder zusätzliche „Last-Minute-Abgabepflichten“ und Insolvenzrisiken beim Endkunden zu tragen. Der einhergehende Verwaltungsaufwand und die mit der Be- und Entlastung verbundenen Risiken müssen angemessen zwischen den verpflichteten Inverkehrbringern und den zu entlastenden EHS-Anlagenbetreibern verteilt werden.

Die Vermeidung der Doppelbelastung soll nicht nur dann stattfinden, wenn der Brennstoffeinsatz im selben Kalenderjahr erfolgte. Im Gegenteil, es soll grundsätzlich eine vollständige Vermeidung der Doppelbelastung stattfinden. Hierfür wird eine rechtssichere Regelung für den Fall der mehrjährigen Zwischenlagerung von Brennstoffen benötigt, die in einem Berichtsjahr in Verkehr gebracht, aber erst zu einem späteren Zeitpunkt in den Folgejahren von einer EU-Emissionshandelspflichtigen Anlage verwendet werden.

Die für den Abzug einer Brennstoffemissionsmenge vorzulegenden Erklärungen, Angaben und Nachweise sowie die anzuwendende Methodik sollten im Detail in [der Durchführungsverordnung \(EU\) 2018/2066](#) über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen (Monitoringverordnung) festgelegt werden. Der Richtlinienentwurf sollte um eine entsprechende Ermächtigung für die EU-Kommission ergänzt werden.

4.4 Zu Artikel 30c - Gesamtmenge der Zertifikate

Die Emissionsobergrenze für das neue Emissionshandelssystem ab 2026 wird auf der Grundlage von im Rahmen der Lastenteilungsverordnung erhobenen Daten festgelegt und schrittweise gesenkt, um für die Sektoren Gebäude und Straßenverkehr bis 2030 eine Emissionsreduktion von 43 Prozent gegenüber 2005 zu erreichen.

Aus Sicht des BDEW sind die Regeln für die Festlegung der jährlichen Gesamtmenge an Zertifikaten näher zu konkretisieren und zu ergänzen:

- Das Verhältnis von Artikel 30c zu **Artikel 24** (Opt-in-Regeln für das EHS für ortsfeste Anlagen) und zu den **Artikeln 27 und 27a** (Opt-out-Regeln Regeln für das EHS für

ortsfeste Anlagen) ist klarzustellen. Insbesondere sollte die Einbeziehung in das neue Emissionshandelssystem als gleichwertige Maßnahme im Sinne von Artikel 27 eingestuft werden. Die Emissionen der aus dem jeweiligen Emissionshandelssystem ausscheidenden Anlagen oder Brennstofflieferungen sollten bei der Festlegung der jeweiligen Emissionsobergrenzen berücksichtigt werden.

- Ein Ausscheiden oder eine Aufnahme in das EU-Emissionshandelssystem für ortsfeste Anlagen sollte immer nur zu Beginn einer Zuteilungsperiode möglich sein, bedarf der Treibhausgasgenehmigung durch die zuständige Behörde und die Anlage muss dann mindestens bis zum Ende des in Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz genannten relevanten Fünfjahreszeitraums im Geltungsbereich des EU-Emissionshandelssystem für ortsfeste Anlagen verbleiben. Für die Dauer der Aufnahme muss für diese Anlagen der Anspruch auf eine kostenlose Zuteilung und Carbon-Leakage-Schutz sowie die Überwachungs- und Berichtspflichten in analoger Weise wie für andere Marktteilnehmer gelten.
- Die einseitige Ausweitung des Emissionshandels für ortsfeste Anlagen sollte für Anlagen der Industrie und Energiewirtschaft unterhalb der in Anhang I genannten Schwellenwerte von den Mitgliedstaaten angezeigt werden können und von der EU-Kommission gebilligt werden, sofern eine sachgerechte Anpassung der Emissionsobergrenzen vorgesehen wird. Für solche Anlagen wären die bestehenden Regelungen zur kostenlosen Zuteilung und zum Carbon-Leakage-Schutz anzuwenden.
- Darüber hinaus sollte in Erwägung gezogen werden, das in Artikel 24 geregelte Verfahren für die einseitige Einbeziehung zusätzlicher Tätigkeiten und Gase auch für in Anhang I und Anhang III nicht genannte Tätigkeiten im Hinblick auf eine Einbeziehung in den separaten Emissionshandel für Gebäude und Straßenverkehr auszuweiten, soweit alle einschlägigen Kriterien, insbesondere die Auswirkungen auf den Binnenmarkt, mögliche Wettbewerbsverzerrungen, die Umweltwirksamkeit des EU-EHS und die Zuverlässigkeit des vorgesehenen Überwachungs- und Berichterstattungsverfahrens, berücksichtigt werden. Durch eine solche Regelung würde es den Mitgliedstaaten freigestellt sein, weitere nicht in Anhang I und III aufgeführte Aktivitäten hinsichtlich der Emissionen der in Verkehr gebrachten Brennstoffe in das separate Emissionshandelssystem aufzunehmen.

Deutschland verfügt bereits seit 1. Januar 2021 über einen separaten „Brennstoffemissionshandel“ für Inverkehrbringer von Brennstoffen im Wärmemarkt und Verkehr. Der Anwendungsbereich des deutschen Brennstoffemissionshandels umfasst neben Brennstofflieferungen an Gebäude und Straßenverkehr nahezu alle CO₂-Emissionen, die nicht dem klassischen ETS unterworfen sind

Deshalb sollten Mitgliedstaaten die Möglichkeit einer freiwilligen Einbeziehung weiterer Sektoren und Tätigkeiten in den separaten Emissionshandel für Gebäude und Straßenverkehr eröffnet werden. Hiervon kann auch eine Vorbildwirkung für andere Mitgliedstaaten ausgehen.

Bei der Ausgestaltung ist darauf zu achten, dass

- die Einkünfte aus diesen freiwillig eingebrachten Bereichen dem betreffenden Mitgliedstaat vollständig verbleiben;
- die mit solchen freiwilligen Beiträgen erzielten Effizienzsteigerungen auch weiterhin auf das jeweilige nationale Effizienzziel gem. Art. 8 EED und deren Anhang IV einzahlen.

Anderenfalls würde der Anreiz, weitere Bereiche in den neuen Emissionshandel einzubringen, empfindlich geschwächt.

Darüber hinaus muss die jährliche Emissionsmenge nach den Absätzen 1 und 2 jeweils um die Menge an Brennstoffemissionen erhöht werden, für die sowohl nach Kapitel II, IIa und IIb Emissionszertifikate als auch nach Kapitel IV Emissionsberechtigungen für direkte Emissionen abgegeben werden müssen. Für diese nicht vermiedene bzw. im Rahmen der Überwachungs- und Abrechnungsprozesse **nicht vermeidbare Doppelbelastung** ist eine finanzielle Kompensation der EHS-pflichtigen Anlagenbetreiber aus den Versteigerungserlösen vorzusehen.

Eine spiegelbildliche ex-post-Regelung wird auch für eine **Belastung von Kunden aus nicht in Anlage III aufgeführten Sektoren und Subsektoren** erforderlich. Auf Grund der Komplexität der Abrechnungsprozesse und den dem Brennstofflieferanten zum Zeitpunkt der Beschaffung oder Berichterstattung nicht vorliegenden oder nur verspätet oder nachträglich angemeldeten Befreiungstatbeständen wird in der Praxis immer wieder im Einzelfall eine finanzielle Kompensation von nicht vom EU-Emissionshandel erfassten Kunden erforderlich werden. Auch für solche irrtümlich beschaffte und gelöschte Emissionsberechtigungen ist eine nachträgliche Aufstockung der Emissionsobergrenzen vorzusehen.

4.5 Zu Artikel 30e - Übertragung, Abgabe und Löschung von Zertifikaten

Der folgende Vorschlag steht im Zusammenhang mit dem Vorschlag zu Artikel 30f, die Pflicht für die Abgabe der Emissionsberichte vom 30. April auf den 31. Juli des Folgejahres zu verschieben. Das vom BDEW vorgeschlagene neue Abgabedatum (30. September) für die sich an die Berichterstattung anschließende Abgabe von Emissionsberechtigungen steht im Einklang mit den Vorgaben des deutschen Brennstoffemissionshandels.

Änderungsvorschlag zu Artikel 30e

*“2. From 1 January 2027, Member States shall ensure that, by ~~30 April~~ **30 September** each year, the regulated entity surrenders a number of allowances covered by this Chapter, that is equal to the total emissions, corresponding to the quantity of fuels released for consumption pursuant to Annex III, during the preceding calendar year as verified in accordance with Articles 15 and 30f, and that those allowances are subsequently cancelled.”*

4.6 Zu Artikel 30f - Überwachung, Berichterstattung, Prüfung von Emissionen und Akkreditierung

4.6.1 Überwachungsanforderungen für leitungsgebundene Brennstofflieferungen

Im Entwurf zu Artikel 30f werden nach Absatz 1 Satz 1 für Inverkehrbringer grundsätzlich die gleichen Überwachungsanforderungen wie für ortsfeste Großanlagen vorgesehen. Dies erscheint vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Anknüpfungspunkte für den Emissionshandel nicht sachgerecht. Insbesondere bei leitungsgebundenen Brennstofflieferungen müssen die Anforderungen an die Abrechnung die Besonderheiten häuslicher und gewerblicher Ables- und Abrechnungsprozesse sachgerecht berücksichtigen.

Hierbei ist zwingend zu beachten, dass in Verkehr gebrachte Erdgasmengen nach Ablesezeiträumen abgerechnet oder ermittelt werden, die oftmals mehrere Kalenderjahre betreffen können. Ferner ist zu berücksichtigen, dass es bei einer rollierenden Abrechnung für eine stichtagsbezogene Ermittlung von Brennstoffmengen geeigneter vereinfachter Verfahren bedarf. Enden Ablesezeiträume später als das jeweilige Kalenderjahr, sollte der Berichterstattung für diese Ablesezeiträume die voraussichtlich im Kalenderjahr entnommene Menge zugrunde gelegt werden. Nachdem ein solcher Ablesezeitraum beendet ist, hat der Verantwortliche die berichtete Menge und die darauf entfallende Emissionsmenge zu berichtigen. Dabei ist die Berichtigung in diesen Fällen nicht für das Vorjahr vorzunehmen, sondern in dem Emissionsbericht für das Kalenderjahr, in dem der Ablesezeitraum endet. Die für die Abgabe von Emissionszertifikaten relevante Differenzmenge zwischen der voraussichtlichen und der berichtigten Menge sollte zu dem Zeitpunkt als entstanden gelten, in dem der Ablesezeitraum endet. Durch diese Fiktion kann sowohl für die Verantwortlichen als auch für die zuständige Behörde vermieden werden, dass der Verantwortliche den bereits abgeschlossenen Emissionsberichterstattungsvorgang im Nachhinein korrigieren muss.

4.6.2 Verlängerung der Frist für die Abgabe der Emissionsberichte

Wie in den Anmerkungen zu Artikel 30a dargelegt, muss die Vermeidung von doppelten Belastungen der gleichen Emissionen auf der Grundlage des Emissionsberichts der EHS-pflichtigen Anlage erfolgen. Durch die Ermöglichung dieses Abzugs von der Berichts- und Abgabepflicht wird erreicht, dass der verantwortliche Brennstofflieferant für diese Emissionen keine Zertifikate erwerben muss.

Bei Lieferungen von Brennstoffen an eine dem EU-Emissionshandel unterliegende Anlage liegen die entsprechenden Angaben aus den Emissionsberichten der Anlagen erst im April des Folgejahres der zuständigen Behörde zur Prüfung vor.

Mit den Angaben aus diesem Bericht kann der Anlagenbetreiber gegenüber dem Brennstofflieferanten nachweisen, in welchem Umfang die Emissionen aus einer Anlage bereits dem EU-Emissionshandel unterfallen.

Mit Hilfe der Angaben dieses Berichts kann der verantwortliche Brennstofflieferant wiederum seine Berichtspflicht um die dort dargelegten Emissionen vermindern. Für den Abzug sind neben allgemeinen Angaben zur EHS-pflichtigen Anlage die genauen Stoffmengen des zum Einsatz in der Anlage gelieferten und eingesetzten Brennstoffs eines Kalenderjahres, einschließlich des nachhaltigen Biomasseanteils, erforderlich.

Um eine ausreichende Vorlaufzeit einzuräumen, sollte die Frist für die Erfüllung der Berichtspflicht durch den Brennstofflieferanten auf den **31. Juli** des Folgejahres gelegt werden. Die Abgabeverpflichtung sollte dann bis zum **30. September** des Folgejahres zu erfüllen sein.

Als Folgeänderung sollte zudem die in Artikel 12 Abs. 3 Satz 2 und Artikel 16 (3) genannte Frist (30. April) für Inverkehrbringer von Brennstoffen auf den 30. September verschoben werden, um ausreichend Zeit für die Beschaffung und Abgabe der Emissionszertifikate einzuräumen. Auch dieser Vorschlag für eine Verlegung der Fristsetzung steht im Einklang mit dem deutschen Brennstoffemissionshandel.

Änderungsvorschlag zu Artikel 30f Absatz 2 und 3

*“2. Member States shall ensure that each regulated entity monitors for each calendar year as from 2025 the emissions corresponding to the quantities of fuels released for consumption pursuant to Annex III. They shall also ensure that each regulated entity reports these emissions to the competent authority in the following year **by 31 July**, starting in 2026, in accordance with the acts referred to in Article 14(1).*

*3. Member States shall ensure that each regulated entity holding a permit in accordance with Article 30b on 1 January 2025 report their historical emissions for year 2024 by ~~30 March~~ **31 July 2025**.”*

4.6.3 Liste von Standardfaktoren

Die Überwachung, Ermittlung und Berichterstattung der Brennstoffemissionen sollten an die bestehenden, gesetzlichen Überwachungsmethoden im Energiesteuerrecht (Energiesteuerjahresanmeldung) angelehnt werden und sind so zu standardisieren, dass den Unternehmen zur Erfüllung der Berichterstattung ein möglichst geringer Zusatzaufwand entsteht.

Die EU-Kommission sollte eine Liste von Standardwerten für die spezifischen CO₂-Emissionen kommerzieller Regelbrennstoffe erstellen. Die Standardwerte sollten optional anstelle tatsächlich gemessener Werte verwendet werden dürfen, um den Überwachungs- und Verwaltungsaufwand zu begrenzen.

Änderungsvorschlag zu Artikel 30f für neuen Paragraph 7

“(7) By 1 January 2024, the Commission shall adopt a delegated act to supplement this Directive by establishing a list of default values for the release of greenhouse gases corresponding to the release for consumption of one energy unit of fuels listed in Table-A and Table-C of Annex I to Directive 2003/96/EC. These default values may be used in place of an actual value calculated in accordance with the principles for monitoring and reporting of emissions covered by this Chapter as laid down in Part C of Annex IV;”

4.7 Zu Anhang III - Tätigkeit gemäß Kapitel IVa

4.7.1 Emissionsfreie Brennstoffe

Der neue Emissionshandel sollte sich auf kommerzielle Regelbrennstoffe beschränken. Bestimmte CO₂-arme und CO₂-freie Brennstoffe sollten von vorneherein vom Anwendungsbereich ausgenommen werden, um die Anzahl Verantwortlicher und den Verwaltungsaufwand für Brennstofflieferanten, Kunden und Verwaltung zu begrenzen.

Darüber hinaus dürfen die Vorschläge zur Einführung von Überwachungsvorschriften die Vorschriften der Erneuerbare Energien Richtlinie nicht unterlaufen. Im Hinblick auf die unter Buchstabe c vorgesehene Befreiung vom Anwendungsbereich für das Inverkehrbringen von emissionsfreien Brennstoffen muss deshalb aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und vor dem Hintergrund des hohen Zertifizierungsaufwandes auf die Schwellenwerte der RED II für die Nachweisführung der Nachhaltigkeit abgestellt werden. Andernfalls würde faktisch für jedes Inverkehrbringen von Biomassebrennstoffen die Nachweispflicht nach Artikel 29 RED II erwachsen, um eine CO₂-Bepreisung abzuwenden.

Änderungsvorschlag zu Anlage III Ziffer 1

<p><i>Activity:</i> <i>1. Release for consumption of fuels which are used for combustion in the sectors of buildings and road transport.</i></p> <p><i>This activity shall not include:</i></p> <p><i>(a) the release for consumption of fuels used in the activities set out in Annex I to this Directive, except if used for combustion in the activities of transport of greenhouse gases for geological storage (activity row twenty seven);</i></p> <p><i>(b) the release for consumption of fuels, <u>including, among others, sustainable biomass fuels and renewable fuels of non-biological origin</u>, for which the emission factor is zero.</i></p> <p><i><u>(c) the release for consumption of sewage sludge and sewage gas from public waste water treatment, mine gas, landfill gas, hazardous waste and municipal solid waste;</u></i></p> <p><i><u>(d) the release for consumption of solid biomass fuels if these are intended for use in installations producing electricity, heating and cooling with a total rated thermal input below 5 MW;</u></i></p> <p><i><u>(e) the release for consumption of gaseous biomass fuels if these are intended for use in installations producing electricity, heating and cooling with a total rated thermal input below 2 MW.</u></i></p>	<p><i>Greenhouse gases</i> <i>Carbon dioxide (CO₂)</i></p>
---	--

4.7.2 Dezentrale KWK-Anlagen und Heizwerke

Der Vorschlag, KWK-Anlagen und Heizwerke der allgemeinen Versorgung mit weniger als 20 MW Feuerungswärmeleistung, die Wärme an Haushalte und GHD-Sektor liefern, in den neuen EU-Emissionshandel für Gebäude und Straßenverkehr aufzunehmen, stellt eine erhebliche Marktverzerrung gegenüber vergleichbaren Anlagen, die keine oder nur Industriewärme liefern, dar. Eine CO₂-Bepreisung darf nicht für den gesamten Brennstoff-Input, sondern nur für den zur Fernwärmeerzeugung dienenden Anteil angewendet werden. Das genau Verfahren zur Abrechnung der Brennstofflieferungen für die Wärmescheibe mit dem Brennstofflieferanten muss im untergesetzlichen Regelwerk geregelt werden.

Änderungsvorschlag zu Anhang III Ziffer 2 Buchstabe a

<p>2. The sectors of buildings and road transport shall correspond to the following sources of emissions, defined in 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories, with the necessary modifications to those definitions as follows:</p> <p>(a) Combined Heat and Power Generation (CHP) (source category code 1A1a ii) and Heat Plants (source category code 1A1a iii), insofar as they produce heat for categories under (c) and (d) of this point, either directly or through district heating networks <u>and only referring to the fuel use associated with the heat output; The splitting of GHG emissions between electricity output and heat output is carried out in analogy to Energy Efficiency Directive Annex II (split of emissions like split of primary energy to the electricity and heat output);</u></p>	<p>Greenhouse gases Carbon dioxide (CO₂)</p>
--	---

4.7.3 Einbeziehung der Feuerungsanlagen der Land- und Forstwirtschaft

Der neue Emissionshandel sollte auch Brennstofflieferungen an Feuerungsanlagen und mobile Anlagen des Sektors Land- und Forstwirtschaft umfassen. Die vorgeschlagene Ausweitung betrifft in Deutschland ca. 6 Mio. t CO₂ bzw. ca. 80 PJ fossilen Brennstoffeinsatz (ganz überwiegend Mineralölprodukte). In der EU-27 waren diese Sektoren im Jahr 2019 für einen Kraftstoff-einsatz von ca. 1200 PJ und rund 76 Mio. t CO₂ verantwortlich.

Für die zur Aufnahme vorgeschlagenen Sektoren bestehen grundsätzlich dieselben Vermeidungsoptionen wie für die übrigen vorgesehenen Sektoren.

Änderungsvorschlag zu Anlage III Ziffer 2 Buchstabe b - d

<p>(b) Road Transportation (source category code 1A3b), excluding the use of agricultural vehicles on paved roads;</p> <p>(c) Commercial / Institutional (source category code 1A4a);</p> <p>(d) Residential (source category code 1A4b);</p> <p><u>(e) Agriculture/forestry/fishing (source category code 1A4c).</u></p>	<p>Greenhouse gases Carbon dioxide (CO₂)</p>
---	---

Ansprechpartner:

Dr.-Ing. Martin Ruhrberg

Fachgebietsleiter Luftreinhaltung/Klimaschutz

Abteilung Recht

+ 49-30-300199-1518

martin.ruhrberg@bdew.de