

Berlin, 14. Juni 2022

STELLUNGNAHME

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (Stand: 25. Mai 2022)

Der Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V. (en2x) und die Mittelständische Mineralölwirtschaft Deutschland e. V. (MEW) danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu o. g. Gesetzentwurf und nehmen diese nachfolgend gerne wahr.

1. Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a) Doppelbuchstabe aa): § 2 Absatz 2 Satz 1 BEHG

In Satz 1 sind die Wörter „§ 14 Absatz 2“ ebenfalls zu streichen. Damit wird der Steuerentstehungstatbestand des § 14 Absatz 2 EnergieStG aus der Inverkehrbringensregelung herausgenommen.

Begründung:

- Es werden lediglich geringfügige Mengen von fossilen Brennstoffemissionen aus der CO₂-Bepreisung ausgenommen, für deren Bepreisung jedoch ein hoher administrativer Aufwand erforderlich ist.
- Sofern die Steuer nach dieser Vorschrift (endgültig) entsteht, handelt es sich in aller Regel um Differenzmengen, die ausschließlich auf Messdifferenzen bei der Mengenermittlung an Lade- und Löschstelle beruhen. Sie sind üblicherweise nicht Gegenstand der regulären monatlichen Steueranmeldung, sondern werden durch gesonderten Steuerbescheid häufig erst nachträglich festgesetzt. Daher sieht auch das nationale Quotenrecht von einem Inverkehrbringen ab.¹ Hier muss ein Gleichklang herbeigeführt werden.
- Wird an der Regelung festgehalten, werden auch ausländische Versender (Raffinerien, Tankläger und Großhändler) bei innergemeinschaftlichen Versendungen mit allen damit zusammenhängenden Verpflichtungen Verantwortliche nach dem BEHG. Es erscheint fraglich, ob das für die geringen Mengen gewollt ist. Es ist nicht auszuschließen, dass dies zu einer Behinderung des Warenverkehrs in der EU führt.
- Die Mengendifferenzen beruhen ausschließlich auf Abweichungen bei der Mengenermittlung an Lade- und Löschstelle. Sie wurden nicht tatsächlich in den Verkehr gebracht, sondern gelten nur als in den energiesteuerrechtlich freien Verkehr gebracht. Es handelt sich also um eine Fiktion. Zur Berücksichtigung im BEHG muss jedoch zusätzlicher Ermittlungsaufwand bei vernachlässigbaren Mengen betrieben werden.²

Forderung: alle Transportdifferenzmengen – wie im nationalen Quotenrecht nach §§ 37a ff BImSchG - generell aus dem Anwendungsbereich des BEHG ausnehmen.

¹ § 37a Absatz 1 Satz 2 BImSchG

² Ergebnisse einer Umfrage (Stichprobe) bei Mitgliedsfirmen des damaligen MWV und der MEW (Zahlen aus dem Kalenderjahr 2019): Von 3.220 Transporten aus der EU nach Deutschland haben 126 zu Fehlmengen und zu einer Versteuerung geführt. Die versteuerten Fehlmengen belaufen sich auf 1.729.490 Liter 15°, im Verhältnis zu den insgesamt beförderten Brennstoffmengen (5.910.765.462 Liter 15°) sind das lediglich **0,02 %**. Bei Ablieferungen Inland/EU sind 182 von 28.419 Transporten betroffen. Die zu steuernden Fehlmengen belaufen sich auf 696.292 Liter 15°, im Verhältnis zu den insgesamt beförderten Brennstoffmengen (11.055.979.383 Liter 15°) sind das lediglich **0,006 %**.

Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V. | Georgenstraße 25 | 10117 Berlin
MEW Mittelständischer Energiewirtschaft Deutschland e. V. | Georgenstraße 23 | 10117 Berlin

2. Zu Artikel 1 Nr. [neu]: § 7 Absatz 4 Nr. 2 BEHG

Flüssige oder gasförmige erneuerbare Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs sind in den Katalog der Brennstoffe aufzunehmen, die bei entsprechendem Nachhaltigkeitsnachweis mit dem Emissionsfaktor Null belegt werden sollen.

Formulierungsvorschlag:

(4) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Anforderungen an die Ermittlung der Brennstoffemissionen und die Berichterstattung zu regeln, insbesondere kann sie

1. ...
2. *Standardwerte für Emissionsfaktoren von Brennstoffen festlegen; dabei sollen die biogenen Brennstoffemissionen bei entsprechendem Nachhaltigkeitsnachweis, flüssige oder gasförmige erneuerbare Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs bei entsprechendem Nachweissystem³ sowie Klärschlämme mit dem Emissionsfaktor Null belegt werden,*
3. ...

Begründung:

Erneuerbare Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs (so genannte RFNBO's⁴) werden im Gesetz wie gängige Otto- und Dieselmotorkraftstoffe behandelt, indem sie oder ihr Anteil im Gemisch nicht den Emissionsfaktor Null zugewiesen bekommen. Der ausdrückliche Gesetzeszweck, nämlich die Bepreisung fossiler Treibhausgasemissionen,⁵ wird damit klar verfehlt: Alle Emissionseinsparungen durch den Einsatz grüner Moleküle müssen anerkannt und von der Bepreisung ausgenommen werden. Eine Beschränkung auf biogene Brennstoffemissionen ist Gesetzeszweckwidrig.

Behandelt werden sie bislang lediglich im *Leitfaden zum Anwendungsbereich sowie zur Überwachung und Berichterstattung von CO₂-Emissionen - Nationales Emissionshandelssystem 2021 und 2022, Stand Mai 2022*, Kapitel 2.3.2 (E-Fuels) und 2.3.3 (Wasserstoff), die erforderliche entsprechende Regelung im Gesetz fehlt bislang.

Zudem würde eine Berücksichtigung in der jetzt vorgesehenen Novelle eine erneute Gesetzesänderung zum Jahresende entbehrlich machen.⁶

Forderung: flüssige oder gasförmige erneuerbare Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs sind mit dem Emissionsfaktor Null belegen

³ Das exakte System steht aktuell noch nicht fest und hängt u.a. vom entsprechenden delegierten Rechtsakt der Europäischen Kommission ab.

⁴ Begriff und Definition entsprechend der Richtlinie (EU) 2018/2001 sowie der entsprechenden Umsetzung in nationales Recht im Bundes-Immissionsschutzgesetz sowie den dazugehörigen Verordnungen

⁵ § 1 Absatz 2 BEHG

⁶ Die Bundesregierung ist beauftragt zu prüfen, ob der Emissionsfaktor von Null für erneuerbare Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs ab 2023 angewendet werden kann. Für sie bestehen noch keine Nachweis- oder Zertifizierungssysteme. Auf europäischer Ebene wird ein delegierter Rechtsakt gemäß Art 28 Absatz 5 Erneuerbare Energien-Richtlinie EU 2018/2001 (RED II) vorgelegt, der anschließend in der 37. BImSchV in nationales Recht umgesetzt werden soll.

Wirtschaftsverband Fuels und Energie e. V. | Georgenstraße 25 | 10117 Berlin
MEW Mittelständischer Energiewirtschaft Deutschland e. V. | Georgenstraße 23 | 10117 Berlin

3. Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a): § 7 Absatz 4 Nr. 4 BEHG

Die Streichung der Wörter „für die ersten beiden Berichtsjahre“ führt dazu, dass es weiterhin möglich ist, im Verordnungswege die ausschließliche Anwendbarkeit von Standardemissionsfaktoren vorzusehen und nicht, wie in der Gesetzesbegründung ausgeführt, eine Option für die Verantwortlichen zu schaffen. Daher sollte zusätzlich das Wort „ausschließlich“ gestrichen und das Wort „wird“ durch die Wörter „werden kann“ ersetzt werden.

Forderung: Optionale Anwendbarkeit von Standardemissionsfaktoren für die Ermittlung der Brennstoffemissionen auf die gesamte Handelsperiode erweitern

4. Zu Artikel 1 Nr. 9: § 7 Absatz 5 Satz 2 BEHG

Die Klarstellung in § 7 Absatz 5 Satz 2 BEHG ist zu begrüßen. Sie darf aber nicht dazu führen, dass in den Jahren 2021 und 2022 in den Fällen, in denen der BEHG-Verantwortliche zugleich Steuerschuldner ist, kein Vorababzug vorgenommen werden darf. Eine Klarstellung ist erforderlich.

Forderung: Klarstellung zum Vorabzug für die Jahre 2021 und 2022

5. Zu Artikel 1 Nr. 8: § 14 Absatz 4 BEHG

Die Änderung betrifft die aktuelle Forderung der Verbände en2x und MEW, dass die Angaben zur THG-Quote im Rahmen der Emissionsberichterstattung seitens Behörde abgefragt werden könnten. Sie wird unter dem Aspekt des dringend erforderlichen Bürokratieabbaus ausdrücklich begrüßt, denn die aktuellen Bestimmungen beinhalten eine höchst umfangreiche Doppelberichterstattung, die es unbedingt zu reduzieren gilt.

Forderung: Doppelberichterstattung zwischen Energiesteuerrecht, THG-Quote und nationalem Emissionshandelssystem weiter reduzieren