

**11.10.24**

Wi - AV - U - Vk

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

---

## **Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes an die Änderung der Richtlinie 2003/87/EG (TEHG-Europarechtsanpassungsgesetz 2024)**

### **A. Problem und Ziel**

Das europäische Emissionshandelssystem ist ein zentrales Instrument der europäischen und nationalen Klimaschutzpolitik. Die europäische Rechtsgrundlage für den Emissionshandel bildet die Richtlinie 2003/87/EG (EU-Emissionshandelsrichtlinie). Die Umsetzung des europäischen Regelungsrahmens in nationales Recht erfolgt in Deutschland seit dem Jahr 2011 durch das Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (TEHG).

Mit der im Rahmen des „Europäischen Grünen Deals“ mit dem Ziel einer Senkung der Netto-Treibhausgasemissionen in der Europäischen Union bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 und einer Netto-Treibhausgasneutralität bis 2050 beschlossenen Reform des europäischen Emissionshandels wird das Ambitionsniveau des Emissionshandels zur Erreichung des Treibhausgasminderungsziels der EU für 2030 deutlich erhöht und der Anwendungsbereich des Emissionshandels in diesem Zusammenhang erheblich ausgeweitet. Hierzu haben das Europäische Parlament und der Rat zwei Richtlinien (EU) 2023/958 und (EU) 2023/959 zur Änderung der EU-Emissionshandelsrichtlinie erlassen, die jeweils am 5. Juni 2023 in Kraft getreten sind. Neben Änderungen des Emissionshandelssystems im Bereich ortsfester Anlagen und Luftverkehr („ETS-1“), in dem die Gesamtemissionsmengen bis 2030 infolge der Reform stärker als bislang vorgesehen gesenkt werden, sehen die Änderungen der EU-Emissionshandelsrichtlinie die erstmalige Einbeziehung des Bereichs Seeverkehr in den Emissionshandel sowie die Einführung eines neuen europäischen Brennstoffemissionshandels („ETS-2“) für die bislang nicht vom ETS-1 erfassten Brennstoffeinsätze in den Sektoren Wärme und Verkehr vor. Des Weiteren haben das Europäische Parlament und der Rat die Verordnung (EU) 2023/956 (EU-CBAM-Verordnung) erlassen, mit der ein CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem (CBAM) geschaffen wird, um den Risiken der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen entgegenzuwirken. Das CBAM soll die bestehenden Mechanismen der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten schrittweise ablösen und den Verlagerungsrisiken begegnen, indem eine adäquate CO<sub>2</sub>-Bepreisung von Einfuhren und inländischen Erzeugnissen sichergestellt wird. Mit diesem Gesetz werden die nationalen Rechtsgrundlagen für die auf europäischer Ebene beschlossene künftige Ausgestaltung und Erweiterung des europäischen Emissionshandels sowie für das CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem CBAM geschaffen.

---

Fristablauf: 22.11.24

besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

Dieser Entwurf trägt zur rechtzeitigen Erreichung der Ziele der Resolution der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 25. September 2015 „Transformation unserer Welt: die UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“ und insbesondere zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels 13 bei, umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen zu ergreifen.

## **B. Lösung; Nutzen**

Mit diesem Gesetz werden die Vorgaben der beiden Änderungs-Richtlinien (EU) 2023/958 und (EU) 2023/959 zur Änderung der europäischen Emissionshandels-Richtlinie 2003/87/EG in nationales Recht umgesetzt sowie ergänzende Durchführungsbestimmungen zur EU-CBAM-Verordnung hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems CBAM festgelegt.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Für die Haushalte der Länder und Kommunen entstehen keine Haushaltsausgaben. Etwaige zusätzliche Haushaltsausgaben im Bereich des Bundes sind finanziell und (plan-)stellenmäßig im jeweils betroffenen Einzelplan auszugleichen. Dies gilt nicht für etwaige zusätzliche Haushaltsausgaben im Bereich der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt. Etwaige zusätzliche Haushaltsausgaben im Bereich der DEHSt müssen ausgehend vom Refinanzierungsgrundsatz der DEHSt nach § 10 Absatz 3 TEHG durch Erlöse aus der Versteigerung von Berechtigungen und Emissionszertifikaten oder durch die Erhebung von Gebühren und Auslagen gedeckt werden.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Der Gesetzentwurf richtet sich ausschließlich an die Wirtschaft. Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger.

### **2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Durch die TEHG-Novelle und die Überführung des nationalen Brennstoffemissionshandels in den künftigen EU-Brennstoffemissionshandel verringert sich der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft gegenüber den Abschätzungen zum bisherigen TEHG und zum nationalen Brennstoffemissionshandel um insgesamt knapp 4 Mio. Euro pro Jahr.

Der durch den Gesetzentwurf begründete Erfüllungsaufwand ist durch EU-rechtliche Vorgaben der EU-Emissionshandelsrichtlinie determiniert und somit für die „One in, one out“-Regelung unter dem Gesichtspunkt des Bürokratieabbaus nicht zu berücksichtigen.

### **3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung**

Durch die TEHG-Novelle und die Überführung des nationalen Brennstoffemissionshandels in den EU-Brennstoffemissionshandel entsteht für die Verwaltung ein Erfüllungsaufwand, der sich um etwa 0,67 Mio. Euro pro Jahr erhöhen wird.

## **F. Weitere Kosten**

Durch diesen Gesetzentwurf entstehen Schifffahrtsunternehmen und Verantwortlichen im Sinne des europäischen Brennstoffemissionshandels, die neu in den europäischen Emissionshandel einbezogen werden, ab dem Zeitpunkt des Einsetzens der Abgabepflicht zusätzliche Kosten für den Ankauf von Berechtigungen oder Emissionszertifikaten. Für Unternehmen, die bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes vom europäischen Emissionshandelssystem umfasst waren, ergeben sich zusätzliche Kosten durch dieses Gesetz daraus, dass aufgrund der kontinuierlichen Verknappung der europaweiten Gesamtmenge eine weitere Steigerung des Preises von Berechtigungen zu erwarten ist. Veränderungen von Einzelpreisen bestimmter Waren und Dienstleistungen beispielsweise über höhere Energieträgerkosten in der Produktion oder über höhere Transportkosten werden voraussichtlich dadurch zustande kommen, dass die unmittelbar und mittelbar betroffenen Unternehmenskreise ihre steigenden Kosten für den Ankauf von Berechtigungen oder Emissionszertifikate über Preiserhöhungen an andere Unternehmen und Privathaushalte weitergeben. Im Bereich des neuen europäischen Brennstoffemissionshandels entstehen Endverbrauchern, die ab dem Zeitpunkt des Einsetzens der Abgabepflicht von der neuen europäischen CO<sub>2</sub>-Bepreisung für Brennstoffe betroffen sind, zusätzliche Kosten. Diese Kostensteigerungen werden zum Teil jedoch dadurch kompensiert, dass andere Kosten wegfallen: Es fallen die Kosten aus der nationalen CO<sub>2</sub>-Bepreisung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz weg, weil die nationale CO<sub>2</sub>-Bepreisung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz mit dem Beginn der europäischen CO<sub>2</sub>-Bepreisung für Brennstoffe beendet wird.



**11.10.24**

Wi - AV - U - Vk

**Gesetzentwurf  
der Bundesregierung**

---

**Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes an die Änderung der Richtlinie 2003/87/EG (TEHG-Europarechtsanpassungsgesetz 2024)**Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler

Berlin, 11. Oktober 2024

An die  
Präsidentin des Bundesrates  
Frau Ministerpräsidentin  
Manuela Schwesig

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes an die Änderung der Richtlinie 2003/87/EG (TEHG-Europarechtsanpassungsgesetz 2024)

mit Begründung und Vorblatt.

Der Gesetzentwurf ist besonders eilbedürftig, weil die Europäische Kommission aufgrund der Überschreitung der zum 31. Dezember 2023 sowie zum 30. Juni 2024 abgelaufenen Fristen zur nationalen Umsetzung der beiden Änderungsrichtlinien zu der Richtlinie 2003/87/EG bereits insgesamt drei Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet hat.

---

Fristablauf: 22.11.24

besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

Federführend ist das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen  
Olaf Scholz

**Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes an die Änderung der Richtlinie 2003/87/EG (TEHG-Europarechtsanpassungsgesetz 2024)<sup>1</sup>**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

**Gesetz über den Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen**

**(Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz – TEHG)**

Inhaltsübersicht

A b s c h n i t t 1

A l l g e m e i n e V o r s c h r i f t e n

- § 1 Zweck des Gesetzes
- § 2 Anwendungsbereich
- § 3 Begriffsbestimmungen

A b s c h n i t t 2

G r u n d p f l i c h t e n

- § 4 Emissionsgenehmigung
- § 5 Ermittlung von Emissionen und Emissionsbericht
- § 6 Überwachungsplan
- § 7 Abgabeverpflichtung

---

<sup>1</sup> Dieses Gesetz dient der Umsetzung der

- Richtlinie (EU) 2023/958 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag des Luftverkehrs zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 115) sowie
- der Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union (ABl. L 130, vom 16.5.2023, S. 134).

A b s c h n i t t 3  
G e m e i n s a m e V o r s c h r i f t e n

- § 8 Gültigkeit und Übertragung von Berechtigungen und Emissionszertifikaten
- § 9 Emissionshandelsregister
- § 10 Versteigerung
- § 11 Zuständigkeiten; Beleihung
- § 12 Überwachung
- § 13 Datenübermittlung
- § 14 Prüfstellen
- § 15 Formvorschriften; elektronische Kommunikation
- § 16 Änderung der Identität oder Rechtsform
- § 17 Ausschluss der aufschiebenden Wirkung
- § 18 Verordnungsermächtigungen

A b s c h n i t t 4  
B e s o n d e r e V o r s c h r i f t e n

U n t e r a b s c h n i t t 1  
A n l a g e n

- § 19 Regelungen zum Anwendungsbereich bei Anlagen
- § 20 Emissionsgenehmigung für Anlagen
- § 21 Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen für Anlagen
- § 22 Ergänzende Anforderungen an den Überwachungsplan für Anlagen; Anpassung des Überwachungsplans
- § 23 Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen an Anlagenbetreiber
- § 24 Ausgabe von Berechtigungen an Anlagenbetreiber
- § 25 Durchsetzung von Rückgabeverpflichtungen
- § 26 Pflichtenfreistellung für Betreiber von Anlagen mit überwiegendem Biomasseeinsatz
- § 27 Einheitliche Anlage eines Anlagenbetreibers
- § 28 Verordnungsermächtigungen für den Bereich Anlagen

U n t e r a b s c h n i t t 2  
L u f t v e r k e h r

- § 29 Regelungen zum Anwendungsbereich im Luftverkehr
- § 30 Berichterstattung über die im Luftverkehr auftretenden Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte
- § 31 Ergänzende Anforderungen an den Überwachungsplan, die Berichterstattung und die Abgabe von Berechtigungen für Luftverkehrstätigkeiten
- § 32 Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen an Luftfahrzeugbetreiber

- § 33 Überwachung, Berichterstattung, Prüfung und Kompensation nach CORSIA
- § 34 Veröffentlichung von Daten
- § 35 Verordnungsermächtigungen für den Bereich Luftverkehr

#### Unterabschnitt 3

##### Seeverkehr

- § 36 Ergänzende Regelungen zum Anwendungsbereich und zur Zuständigkeit
- § 37 Berichterstattung und Abgabe von Berechtigungen für Schifffahrtsunternehmen
- § 38 Ergänzende Anforderungen an den Überwachungsplan für Seeverkehrstätigkeiten
- § 39 Kostenerstattungsanspruch des Schifffahrtsunternehmens
- § 40 Verordnungsermächtigungen für den Bereich Seeverkehr

#### Unterabschnitt 4

##### Brennstoffemissionshandel

- § 41 Emissionsgenehmigung für Verantwortliche
- § 42 Ergänzende Anforderungen an den Überwachungsplan für den Brennstoffemissionshandel; Anpassung des Überwachungsplans
- § 43 Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen; sonstige Berichts- und Nachweispflichten; Verifizierung
- § 44 Verordnungsermächtigungen für den Bereich Brennstoffemissionshandel

#### A b s c h n i t t 5

##### S a n k t i o n e n

- § 45 Durchsetzung der Berichtspflicht
- § 46 Durchsetzung der Abgabepflicht
- § 47 Ausweisungs- und Festhaltenanordnung gegen Schifffahrtsunternehmen
- § 48 Maßnahmen gegen Luftfahrzeugbetreiber
- § 49 Bußgeldvorschriften

#### A b s c h n i t t 6

##### Ü b e r g a n g s r e g e l u n g e n

- § 50 Allgemeine Übergangsregelung für Anlagenbetreiber
- § 51 Übergangsregelung für die Zuteilung kostenloser Berechtigungen an Anlagenbetreiber
- § 52 Übergangsregelung für Abfallverbrennungsanlagen
- § 53 Übergangsregelung für die Anwendung der Pflichtenfreistellung nach § 26
- § 54 Übergangsregelung für Luftfahrzeugbetreiber
- § 55 Übergangsregelung für Seeverkehrstätigkeiten
- § 56 Übergangsregelung für den Brennstoffemissionshandel bei außergewöhnlichen Marktentwicklungen

## **Abschnitt 1**

### **Allgemeine Vorschriften**

#### **§ 1**

##### **Zweck des Gesetzes**

Zweck dieses Gesetzes ist es, die Grundlagen für ein unionsweites Emissionshandelsystem zu schaffen, um damit auf kosteneffiziente Weise die Treibhausgasemissionen der einbezogenen Anlagen sowie des Luft- und Seeverkehrs zu verringern und dadurch einen Beitrag zur Erreichung der nationalen und europäischen Klimaziele zu leisten. Diesen Zielen dient auch die Einrichtung eines unionsweiten Brennstoffemissionshandelssystems. Das Gesetz dient zudem der Umsetzung der internationalen Vorgaben zur Einbeziehung des Luftverkehrs in Maßnahmen zur Erfassung, Reduktion und Kompensation von Treibhausgasen und der Umsetzung weiterer europäischer Vorgaben zur Erfassung von Treibhausgasen im Seeverkehr sowie der Durchführung des CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems (CBAM) nach der EU-CBAM-Verordnung.

#### **§ 2**

##### **Anwendungsbereich**

(1) Dieses Gesetz gilt für die in Teil A Abschnitt 2 des Anhangs sowie für die in Teil B Abschnitt 2 des Anhangs aufgeführten Tätigkeiten.

(2) Zur Bestimmung des Anwendungsbereichs dieses Gesetzes gelten ergänzend

1. § 19 für den Bereich Anlagen,
2. die §§ 29 und 33 Absatz 1 Satz 1 für den Bereich Luftverkehr und
3. § 36 Absatz 1 und 2 für den Bereich Seeverkehr.

(3) Dieses Gesetz gilt auch für die Durchführung der EU-CBAM-Verordnung und der von der Europäischen Kommission zu dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte.

(4) Dieses Gesetz gilt auch für die Überwachung und die Ahndung von Verstößen gegen die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten nach Kapitel II der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung.

#### **§ 3**

##### **Begriffsbestimmungen**

Für dieses Gesetz gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. Anlage:

eine Betriebsstätte oder sonstige ortsfeste Einrichtung;

2. Anlagenbetreiber:

eine natürliche oder juristische Person oder Personengesellschaft, die die unmittelbare Entscheidungsgewalt über eine Anlage innehat, in der eine Tätigkeit nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 bis 32 des Anhangs durchgeführt wird, und die dabei die wirtschaftlichen Risiken trägt; wer im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes eine genehmigungsbedürftige Anlage betreibt, in der eine Tätigkeit nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 bis 30 des Anhangs durchgeführt wird, ist Anlagenbetreiber nach Halbsatz 1;

3. Berechtigung:

die Befugnis zur Emission von einer Tonne Kohlendioxidäquivalent im Rahmen einer Tätigkeit nach Teil A Abschnitt 2 des Anhangs in einem bestimmten Zeitraum; eine Tonne Kohlendioxidäquivalent ist eine Tonne Kohlendioxid oder die Menge eines anderen Treibhausgases, die in ihrem Potenzial zur Erwärmung der Atmosphäre einer Tonne Kohlendioxid entspricht;

4. Betreiber:

ein Anlagenbetreiber oder Luftfahrzeugbetreiber;

5. 5. Betrieb des Schiffes:

die Entscheidungshoheit über die beförderte Ladung oder die Route und die Geschwindigkeit des Schiffes;

6. CORSIA:

das Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – Globales marktbasierendes System zur Verrechnung und Verringerung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation;

7. Emission:

die Freisetzung von Treibhausgasen durch eine Tätigkeit nach Teil A Abschnitt 2 oder 4 oder Teil B Abschnitt 2 des Anhangs;

8. Emissionszertifikat:

die Befugnis zur Emission von einer Tonne Kohlendioxid im Rahmen einer Tätigkeit nach Teil B Abschnitt 2 des Anhangs in einem bestimmten Zeitraum;

9. Energiesteuergesetz:

das Energiesteuergesetz vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534; 2008 I S. 660, 1007), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 27. März 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 107) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

10. EU-Akkreditierungs- und Verifizierungs-Durchführungsverordnung:

die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Prüfung von Daten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 94), die zuletzt durch Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1321 (ABl. L 2024/1321, 13.5.2024) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

## 11. EU-Auktionsverordnung:

Delegierte Verordnung (EU) 2023/2830 der Kommission vom 17. Oktober 2023 zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung von Vorschriften über den zeitlichen und administrativen Ablauf sowie andere Aspekte der Versteigerung von Treibhausgasemissionszertifikaten (ABl. L 2023/2830, 20.12.2023) in der jeweils geltenden Fassung;

## 12. EU-CBAM-Verordnung:

Verordnung (EU) 2023/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Schaffung eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 52, L 163, S. 107) in der jeweils geltenden Fassung;

## 13. EU-Energiesteuerrichtlinie:

Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51), die zuletzt durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2022/2521 (ABl. L 326 vom 21.12.2022, S. 57) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

## 14. EU-Emissionshandelsrichtlinie:

Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/795 vom 29. Februar 2024 (ABl. L 795 vom 29. Februar 2024, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

## 15. EU-Monitoring-Durchführungsverordnung:

Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 1), die zuletzt durch Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2122 (ABl. L 2023/2122, 18.10.2023) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

## 16. EU-Register-Verordnung:

Delegierte Verordnung (EU) 2019/1122 der Kommission vom 12. März 2019 zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Funktionsweise des Unionsregisters (ABl. L 177 vom 2.7.2019, S. 3), die zuletzt durch Artikel 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2023/1642 der Kommission vom 14. Juni 2023 (ABl. L 206 vom 21.8.2023, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

## 17. EU-MRV-Seeverkehrsverordnung:

die Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2023/2776 vom 12. Oktober 2023 (ABl. L 2023/2776, 14.12.2023) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

18. EU-Zuteilungs-Verordnung:

Delegierte Verordnung (EU) 2019/331 der Kommission vom 19. Dezember 2018 zur Festlegung EU-weiter Übergangsvorschriften zur Harmonisierung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten gemäß Artikel 10a der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 59 vom 27.2.2019, S. 8), die durch Artikel 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2024/873 vom 30. Januar 2024 (Abi. L 2024/873, 04.04.2024; ABl. L, 2024/90242, 17.04.2024) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;

19. Inverkehrbringen von Brennstoffen:

die Überführung von Brennstoffen in den steuerrechtlich freien Verkehr im Sinne von Artikel 3ag der EU-Emissionshandelsrichtlinie; Brennstoffe gelten als in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt mit dem Entstehen der Energiesteuer nach § 8 Absatz 1, § 9 Absatz 1, § 9a Absatz 4, § 14 Absatz 2, § 18b Absatz 1, § 19b Absatz 1, § 22 Absatz 1, § 23 Absatz 1 und 1a, § 30 Absatz 1, § 32 Absatz 1, den §§ 34, 35, 36 Absatz 1, § 37 Absatz 2 Satz 5 und 6, Absatz 3 Satz 2, Absatz 4 Satz 1, § 38 Absatz 1, § 40 Absatz 1, § 41 Absatz 1, § 43 Absatz 1 oder § 44 Absatz 4 Satz 2 des Energiesteuergesetzes; Brennstoffe im Verfahren der steuerfreien Verwendung nach § 37 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 oder Nummer 4 des Energiesteuergesetzes gelten ebenfalls als in Verkehr gebracht, sofern sie nicht in einer dem Abschnitt 4 Unterabschnitt 1 unterliegenden Anlage verwendet werden;

20. Luftfahrzeugbetreiber:

eine natürliche oder juristische Person oder Personengesellschaft, die die unmittelbare Entscheidungsgewalt über ein Luftfahrzeug zu dem Zeitpunkt innehat, zu dem mit diesem eine Luftverkehrstätigkeit oder ein unter Teil A Abschnitt 4 des Anhangs fallender Flug durchgeführt wird, und die dabei die wirtschaftlichen Risiken trägt, oder, wenn die Identität dieser Person nicht bekannt ist oder vom Luftfahrzeugeigentümer nicht angegeben wird, der Eigentümer des Luftfahrzeugs;

21. Luftverkehrstätigkeit:

eine Tätigkeit nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 33 des Anhangs;

22. Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte:

durch Luftfahrzeuge, die eine Luftverkehrstätigkeit durchführen, verursachte Auswirkungen auf das Klima, die sich aus der Freisetzung von Stickstoffoxiden, Rußpartikeln und oxidierten Schwefelverbindungen während der Verbrennung von Kraftstoff ergeben, sowie die Auswirkungen von Wasserdampf, darunter Kondensstreifen;

23. Produktionsleistung:

die tatsächlich und rechtlich maximal mögliche Produktionsmenge pro Jahr;

24. Quellkategorie-Code:

Klassifizierung der Emissionssektoren nach dem gemeinsamen Berichtsformat (Common Reporting Format) nach der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1208 der Kommission vom 7. August 2020 über die Struktur, das Format, die Verfahren für die Vorlage und die Überprüfung der von den Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates gemeldeten Informationen und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 749/2014 der Kommission (ABl. L 278 vom 26.8.2020, S. 1), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2024/1281 vom 7. Mai 2024 (ABl. L, 2024/1281, 17.05.2024) geändert worden ist;

## 25. Schifffahrtsunternehmen:

ein Schiffseigner im Sinne von Artikel 3 Buchstabe w der EU-Emissionshandelsrichtlinie oder eine sonstige Organisation oder Person, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übernommen hat und sich bei Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, alle Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen, die sich ergeben aus dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2006 zur Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates (ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1) ergeben;

## 26. Tätigkeit:

eine in Teil A Abschnitt 2 oder in Teil B Abschnitt 2 des Anhangs genannte Tätigkeit;

## 27. Treibhausgase:

Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O), teilfluorierte Kohlenwasserstoffe (HFKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFC) und Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>);

## 28. Überwachungsplan:

eine Darstellung der Methode, die ein Betreiber, ein Schifffahrtsunternehmen oder ein Verantwortlicher anwendet, um seine Emissionen zu ermitteln und darüber Bericht zu erstatten;

## 29. Verantwortlicher:

- a) die natürliche oder juristische Person oder Personengesellschaft, die für die in Nummer 19 genannten Fälle als Steuerschuldner definiert ist,
- b) in den Fällen des § 7 Absatz 4 Satz 1 des Energiesteuergesetzes der an die Stelle des Steuerlagerinhabers tretende Dritte.

## **A b s c h n i t t 2**

### **G r u n d p f l i c h t e n**

#### **§ 4**

#### **Emissionsgenehmigung**

(1) Eine Emissionsgenehmigung benötigen

1. Anlagenbetreiber zur Freisetzung von Treibhausgasen durch eine Tätigkeit nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 bis 32 des Anhangs und
2. Verantwortliche zur Freisetzung von Treibhausgasen durch eine Tätigkeit nach Teil B Abschnitt 2 des Anhangs.

(2) Für die Emissionsgenehmigung gelten ergänzend zu Absatz 1

1. für Anlagenbetreiber die Anforderungen nach § 20 und
2. für Verantwortliche die Anforderungen nach den §§ 41 und 42.
  - (3) Die zuständige Behörde überprüft unabhängig von § 16 Absatz 1
    1. mindestens alle fünf Jahre die Angaben in der Emissionsgenehmigung und
    2. die Emissionsgenehmigungen oder die getroffenen Feststellungsentscheidungen zur Emissionshandlungspflicht bei Änderungen
      - a) des Anwendungsbereichs oder der Tätigkeiten nach diesem Gesetz oder
      - b) in der Betriebsweise der Anlage, die dazu führen, dass die Durchführung einer Tätigkeit nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 bis 32 des Anhangs in der Anlage dauerhaft technisch nicht mehr möglich ist.

Sie ändert die Emissionsgenehmigung im Bedarfsfall entsprechend von Amts wegen. Die §§ 48 und 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleiben im Übrigen unberührt.

## § 5

### Ermittlung von Emissionen und Emissionsbericht

(1) Betreiber, Schifffahrtsunternehmen und Verantwortliche sind verpflichtet, nach folgenden Maßgaben die durch ihre Tätigkeit in einem Kalenderjahr verursachten Emissionen zu ermitteln und der zuständigen Behörde über die Emissionen zu berichten:

1. für Anlagenbetreiber nach Maßgabe des § 21,
2. für Luftfahrzeugbetreiber nach Maßgabe des § 31 Absatz 6,
3. für Schifffahrtsunternehmen nach Maßgabe des § 37 und
4. für Verantwortliche nach Maßgabe des § 43 Absatz 1 und 2.

(2) Die Angaben im Emissionsbericht nach Absatz 1 müssen von einer Prüfstelle nach § 14 Absatz 1 verifiziert worden sein.

## § 6

### Überwachungsplan

(1) Betreiber, Schifffahrtsunternehmen und Verantwortliche sind verpflichtet, bei der zuständigen Behörde für jede Handelsperiode einen Überwachungsplan für die Emissionsermittlung und Berichterstattung nach § 5 Absatz 1 zur Genehmigung einzureichen.

(2) Die Genehmigung wird von der zuständigen Behörde erteilt, wenn der Überwachungsplan folgenden Vorgaben entspricht:

1. für Betreiber und Verantwortliche den Vorgaben der EU-Monitoring-Verordnung und den Vorgaben der jeweils einschlägigen Rechtsverordnungen nach den §§ 28 Absatz 1 Nummer 3, 35 Absatz 1 Nummer 6 oder 44 Absatz 1 Nummer 5 oder

2. für Schifffahrtsunternehmen den Vorgaben des Artikels 6 Absatz 3 bis 6 der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung und der Rechtsverordnung nach § 40 Absatz 1 Nummer 2.

Entspricht ein vorgelegter Überwachungsplan nicht diesen Vorgaben, ist der Betreiber, das Schifffahrtsunternehmen oder der Verantwortliche verpflichtet, die festgestellten Mängel innerhalb einer von der zuständigen Behörde festzusetzenden Frist zu beseitigen und den geänderten Überwachungsplan vorzulegen. Die zuständige Behörde kann die Genehmigung mit Auflagen für die Überwachung von und Berichterstattung über Emissionen verbinden.

(3) Für den Überwachungsplan gelten ergänzend

1. für Anlagenbetreiber die Anforderungen nach § 22,
2. für Luftfahrzeugbetreiber die Anforderungen nach § 31 Absatz 1, 2, 5 und 6,
3. für Schifffahrtsunternehmen die Anforderungen nach § 38 und
4. für Verantwortliche die Anforderungen nach § 42.

(4) Betreiber, Schifffahrtsunternehmen und Verantwortliche müssen den Überwachungsplan innerhalb einer Handelsperiode unverzüglich anpassen und den angepassten Überwachungsplan bei der zuständigen Behörde zur Genehmigung einreichen, soweit sich die Anforderungen nach Absatz 2 ändern oder dies nach den ergänzenden Regelungen nach Absatz 3 erforderlich ist. Für den angepassten Überwachungsplan nach Satz 1 gilt Absatz 2 entsprechend.

## § 7

### Abgabeverpflichtung

(1) Betreiber und Schifffahrtsunternehmen sind verpflichtet, jährlich bis zum 30. September an die zuständige Behörde eine Anzahl von Berechtigungen abzugeben, die den durch ihre Tätigkeit im vorangegangenen Kalenderjahr verursachten Emissionen entspricht.

(2) Verantwortliche sind verpflichtet, ab dem 1. Januar 2028 jährlich bis zum 31. Mai eine Anzahl von Emissionszertifikaten an die zuständige Behörde abzugeben, die den durch ihre Tätigkeit im vorangegangenen Kalenderjahr verursachten Emissionen entspricht.

(3) Für die Abgabepflicht von Schifffahrtsunternehmen gelten ergänzend die Anforderungen nach § 37 Absatz 3.

### Abschnitt 3

## Gemeinsame Vorschriften

### § 8

#### Gültigkeit und Übertragung von Berechtigungen und Emissionszertifikaten

(1) Berechtigungen und Emissionszertifikate sind zeitlich unbegrenzt gültig. Satz 1 gilt nicht für Berechtigungen, die vor dem 1. Januar 2013 ausgegeben wurden. Sofern auf den Berechtigungen und Emissionszertifikaten die Zuordnung zu einer Handelsperiode ausgewiesen ist, sind diese Berechtigungen und Emissionszertifikate für Emissionen ab dem ersten Jahr der jeweiligen Handelsperiode gültig. Der Inhaber von Berechtigungen oder Emissionszertifikaten kann jederzeit auf sie verzichten und ihre Löschung verlangen.

(2) Berechtigungen und Emissionszertifikate sind übertragbar. Die Übertragung von Berechtigungen und Emissionszertifikaten erfolgt durch Einigung und Eintragung auf dem Konto des Erwerbers im Emissionshandelsregister nach § 9. Die Eintragung erfolgt auf Anweisung des Veräußerers an die kontoführende Stelle, Berechtigungen oder Emissionszertifikate von seinem Konto auf das Konto des Erwerbers zu übertragen.

(3) Emissionsberechtigungen, die von Drittländern ausgegeben werden, mit denen Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Berechtigungen gemäß Artikel 25 Absatz 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie geschlossen wurden, stehen nach Maßgabe der Vorgaben eines nach Artikel 19 Absatz 3 und 4 der EU-Emissionshandelsrichtlinie erlassenen delegierten Rechtsaktes der Europäischen Kommission Berechtigungen gleich.

### § 9

#### Emissionshandelsregister

(1) Berechtigungen und Emissionszertifikate werden in einem Emissionshandelsregister nach Artikel 19 der EU-Emissionshandels-Registerverordnung gehalten und übertragen.

(2) Soweit für jemanden eine Berechtigung oder ein Emissionszertifikat in das Emissionshandelsregister eingetragen ist, gilt der Inhalt des Registers als richtig. Dies gilt nicht für den Empfänger ausgegebener Berechtigungen, wenn ihm die Unrichtigkeit bei Ausgabe bekannt ist.

### § 10

#### Versteigerung

(1) Die Versteigerung von Berechtigungen und Emissionszertifikaten wird nach den Regeln der EU-Auktionsverordnung durchgeführt.

(2) Soweit die Versteigerung auf einer nationalen Versteigerungsplattform durchgeführt wird, beauftragt das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen eine geeignete Stelle mit der Durchführung der Versteigerung.

(3) Die Erlöse aus der Versteigerung nach Absatz 1 stehen dem Bund zu. Die Kosten, die dem Bund durch die Wahrnehmung der ihm durch dieses Gesetz zugewiesenen Aufgaben entstehen, werden aus den Erlösen nach Satz 1 oder, soweit im Rahmen der Aufgabenerfüllung individuell zurechenbare öffentliche Leistungen erbracht werden, durch die Erhebung von Gebühren und Auslagen gedeckt.

(4) Zur Gebotseinstellung auf eigene Rechnung oder im Namen der Kunden ihres Hauptgeschäftes bedürfen die in § 3 Absatz 1 Nummer 8 des Wertpapierhandelsgesetzes genannten Unternehmen einer Erlaubnis der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht. Die Erlaubnis wird erteilt, sofern das Unternehmen die Bedingungen des Artikels 50 Absatz 5 der EU-Auktionsverordnung erfüllt. Die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht kann die Erlaubnis außer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes auch aufheben, wenn ihr Tatsachen bekannt werden, welche eine Erteilung der Erlaubnis nach Satz 2 ausschließen würden.

(5) Im Fall des Verbots der Kohleverfeuerung nach § 51 des Gesetzes zur Reduzierung und zur Beendigung der Kohleverstromung werden Berechtigungen aus der zu versteigernden Menge an Berechtigungen in dem Umfang gelöscht, der der zusätzlichen Emissionsminderung durch die Stilllegung der Stromerzeugungskapazitäten entspricht, soweit diese Menge dem Markt nicht durch die mit dem Beschluss (EU) 2015/1814 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Oktober 2015 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG (ABl. L 264 vom 9.10.2015, S. 1), der zuletzt durch die Richtlinie 2023/959 (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 134) geändert worden ist, eingerichtete Marktstabilitätsreserve entzogen wird und soweit dies den Vorgaben nach Artikel 12 Absatz 4 der EU-Emissionshandelsrichtlinie entspricht. Diese Menge wird für das jeweils vorangegangene Kalenderjahr ermittelt und durch Beschluss der Bundesregierung festgestellt.

## § 11

### Zuständigkeiten; Beleihung

(1) Zuständige Behörde ist

1. für den Vollzug des § 4 Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 20 bei genehmigungsbedürftigen Anlagen nach § 4 Absatz 1 Satz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes die nach Landesrecht für den Vollzug des § 4 zuständige Behörde,
2. für den Vollzug des § 2 Absatz 4 im Rahmen der Hafenstaatkontrolle die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation; hiervon ausgenommen sind die Aufgaben der Bußgeldbehörde,
3. für den Vollzug des § 48 Absatz 2 im Fall eines gewerblichen Luftfahrzeugbetreibers das Luftfahrt-Bundesamt,
4. für den Vollzug der EU-CBAM-Verordnung und der von der Europäischen Kommission zu dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte sowie für den Vollzug dieses Gesetzes im Übrigen das Umweltbundesamt.

(2) Ist für Streitigkeiten nach diesem Gesetz der Verwaltungsrechtsweg gegeben, ist für Klagen, die sich gegen eine Handlung oder Unterlassung des Umweltbundesamtes richten, das Verwaltungsgericht am Sitz der Deutschen Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt örtlich zuständig.

(3) Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation überprüft im Rahmen der Hafenstaatkontrolle nach § 6 Absatz 1 des Seeaufgabengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1489), das zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 9. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 126) geändert worden ist, in Verbindung mit § 12 der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Juni 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 217) geändert worden ist, auch, ob eine gültige Konformitätsbescheinigung nach Artikel 18 der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung an Bord mitgeführt wird. Zu diesem Zweck kann sie in den Betriebsräumen des Schiffes zu den üblichen Betriebs- und Geschäftszeiten Kontrollen durchführen. Stellt die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation fest, dass eine gültige Konformitätsbescheinigung nach Satz 1 fehlt, meldet sie dies an die nach Absatz 1 Nummer 4 zuständige Behörde. Die nach Absatz 1 Nummer 4 zuständige Behörde prüft, ob ein Verstoß gegen § 49 Absatz 4 vorliegt. § 9e des Seeaufgabengesetzes gilt entsprechend. Auf Ersuchen der zuständigen Behörde nach Absatz 1 Nummer 4 hin leistet die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation Vollzugshilfe im Rahmen der Vollstreckung von Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 bis 3 und nach Artikel 20 Absatz 3 der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung.

(4) Die zuständige Behörde wird ermächtigt, einer juristischen Person des Privatrechts, einer rechtsfähigen Personengesellschaft oder einer anderen geeigneten Stelle die Befugnis zu übertragen, im eigenen Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts die Aufgaben zur Durchführung der Antragsverfahren für den Status eines zugelassenen CBAM-Anmelders gemäß Artikel 5 und Artikel 17 der EU-CBAM-Verordnung und den hierfür erforderlichen Befugnissen wahrzunehmen (Beleihung), wenn diese die Gewähr dafür bietet, dass sie die übertragenen Aufgaben ordnungsgemäß erfüllt. Die Beleihung darf die Befugnis der Beliehenen umfassen, den Status als zugelassener CBAM-Anmelder zu widerrufen. Im Rahmen der Beleihung sind die Kontinuität und Qualität der übertragenen Aufgaben zu gewährleisten. Die Beliehene bietet Gewähr im Sinne von Satz 1, wenn

1. die Personen, die nach Gesetz, nach dem Gesellschaftsvertrag oder nach der Satzung die Geschäftsführung und Vertretung ausüben, zuverlässig und fachlich geeignet zur ordnungsgemäßen Erfüllung der übertragenen Aufgaben sind,
2. die Beliehene die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendige Ausstattung und Organisation hat,
3. sichergestellt ist, dass die Vorschriften zum Schutz personenbezogener Daten sowie zum Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen und die Vorgaben von Artikel 13 der EU-CBAM-Verordnung eingehalten werden und
4. eine wirtschaftliche oder organisatorische Nähe zu den dem Anwendungsbereich dieses Gesetzes unterfallenden Personen ausgeschlossen ist.

(5) Die zuständige Behörde kann der Beliehenen die Befugnis übertragen, für die Erfüllung der in Absatz 4 genannten Aufgaben Gebühren und Auslagen nach dem Bundesgebührengesetz zu erheben und festzulegen, wie die Gebühren und Auslagen vom Gebührenschuldner zu zahlen sind. Soweit bei der Beliehenen im Rahmen der Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 4 Aufwand für nicht individuell zurechenbare öffentliche Leistungen oder sonstiger Aufwand entsteht, der nicht durch die Gebühren- und Auslagenerhebung der Beliehenen gedeckt ist, oder die Befugnis nach Satz 1 nicht übertragen wird, kann die zuständige Behörde der Beliehenen die für die Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 4 nachweislich entstehenden notwendigen Kosten erstatten.

(6) Die Beliehene untersteht der Rechts- und Fachaufsicht der zuständigen Behörde. Im Rahmen der Beleihung nach Absatz 4 können nähere Bestimmungen zur Wahrnehmung der Aufsicht festgelegt werden. Erfüllt die Beliehene die ihr übertragenen Aufgaben nicht

oder nicht ausreichend, ist die zuständige Behörde befugt, die Aufgaben selbst durchzuführen oder im Einzelfall durch einen Beauftragten durchführen zu lassen.

(7) Die zuständige Behörde kann die Beleihung auch widerrufen, wenn die Beliehene die übertragenen Aufgaben nicht sachgerecht wahrnimmt.

(8) Die zuständige Behörde kann auch mehreren juristischen Personen des Privatrechts Aufgaben im Wege der Beleihung nach Absatz 4 übertragen. Dabei sind zum Zwecke der Abgrenzung der Aufgaben der verschiedenen Beliehenen die von den jeweiligen Beliehenen im Einzelnen wahrzunehmenden Aufgaben zu bestimmen.

(9) Die Beleihung ist durch die zuständige Behörde im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

## § 12

### Überwachung

(1) Die nach § 11 Absatz 1 jeweils zuständige Behörde hat die Durchführung dieses Gesetzes und der auf dieses Gesetz gestützten Rechtsverordnungen zu überwachen.

(2) Betreiber sowie Eigentümer und Besitzer von Luftfahrzeugen oder Schiffen oder von Grundstücken, auf denen Anlagen betrieben werden oder auf denen sich Luftfahrzeuge oder Schiffe befinden, sind verpflichtet, den Angehörigen der zuständigen Behörde und deren Beauftragten unverzüglich

1. den Zutritt zu den Anlagen, Luftfahrzeugen, Schiffen, Grundstücken zu den üblichen Betriebs- und Geschäftszeiten zum Zwecke der Überwachung nach Absatz 1 zu gestatten,
2. die Vornahme von Kontrollen einschließlich der Ermittlung von Emissionen zu den üblichen Betriebs- und Geschäftszeiten zu gestatten sowie
3. auf Anforderung die Auskünfte zu erteilen und die Unterlagen vorzulegen, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich sind.

Im Rahmen der Pflichten nach Satz 1 haben die nach Satz 1 Verpflichteten Arbeitskräfte sowie Hilfsmittel bereitzustellen.

(3) Absatz 2 gilt entsprechend für Verantwortliche sowie Eigentümer und Besitzer von Grundstücken, auf denen sich Betriebsräume von Verantwortlichen befinden.

(4) Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

## § 13

### Datenübermittlung

(1) Zur Überprüfung der von Anlagenbetreibern oder Verantwortlichen nach § 5 Absatz 1 übermittelten Daten durch die zuständige Behörde ist die Übermittlung von Daten der Anlagenbetreiber oder Verantwortlichen durch eine andere Behörde an die zuständige Behörde zulässig, die wie folgt erhoben oder bekannt wurden:

1. bei Anlagenbetreibern im Rahmen von Antragsverfahren nach § 12 der Herkunfts- und Regionalnachweis-Durchführungsverordnung vom 8. November 2018 (BGBl. I S. 1853), die zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 8. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 151) geändert worden ist, [in der jeweils geltenden Fassung] zur Ausstellung von Herkunftsnachweisen für Strom aus erneuerbaren Energien zu den zur Stromerzeugung eingesetzten Energieträgern,
2. bei Verantwortlichen im Rahmen von
  - a) Besteuerungsverfahren der in § 3 Nummer 19 genannten Tatbestände des Energiesteuergesetzes für das Inverkehrbringen von Energieerzeugnissen gemäß Artikel 2 Absatz 1 und 3 der EU-Energiesteuerrichtlinie mit Ausnahme von Abfällen und
  - b) Verfahren nach § 37c Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Die übermittelten Daten umfassen die der jeweiligen anderen Behörde bekannt gewordenen Daten der Anlagenbetreiber oder Verantwortlichen, soweit diese Daten für die Prüfung der Emissionsberichterstattung oder der Erfüllung der sonstigen emissionshandelsrechtlichen Verpflichtungen dieser Anlagenbetreiber oder Verantwortlichen nach diesem Gesetz erforderlich sind und soweit nicht überwiegend schutzwürdige Interessen der betroffenen Person entgegenstehen. § 30 der Abgabenordnung steht einer Übermittlung von Daten nach den Sätzen 1 und 2 an die zuständige Behörde durch andere Behörden nicht entgegen. Die zuständige Behörde ist in den Fällen, in denen überwiegende schutzwürdige Interessen der betroffenen Person nicht bestehen, befugt, die Daten nach Satz 2 zu den dort genannten Zwecken zu erheben, zu speichern und zu verwenden. Die übermittelten Daten sind durch die zuständige Behörde nach Erfüllung der in Satz 2 genannten Aufgaben im Einzelfall unverzüglich zu löschen.

(2) Die zuständige Behörde kann auf Anfrage eines Vertragsstaates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) die nach § 5 Absatz 1 übermittelten Angaben eines Luftfahrzeugbetreibers, der Flüge von und zu diesem ICAO-Vertragsstaat durchführt, an diesen ICAO-Vertragsstaat weiterleiten, wenn mit diesem ICAO-Vertragsstaat eine Vereinbarung über einen solchen Datenaustausch besteht und dieser ICAO-Vertragsstaat darlegt, dass diese Übermittlung für die Erfüllung einer Aufgabe des ICAO-Vertragsstaates erforderlich ist. Der Luftfahrzeugbetreiber wird durch die zuständige Behörde über die Datenanfrage informiert.

(3) Die zuständige Behörde ist berechtigt, die im Rahmen der Erfüllung der Aufgaben nach diesem Gesetz von Betreibern, Schifffahrtsunternehmen oder Verantwortlichen übermittelten Daten und Angaben dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz zu Zwecken der Rechts- und Fachaufsicht sowie, soweit es sich um von der Europäischen Kommission zu veröffentlichende Daten handelt, der Europäischen Kommission zu übermitteln. Sowohl die zuständige Behörde als auch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz dürfen die Daten und Angaben nach Satz 1 in nicht personenbezogener Form an beauftragte Dritte zu Zwecken der Fortentwicklung des Emissionshandelssystems übermitteln. Daten und Angaben, die Geschäftsgeheimnisse darstellen, dürfen an beauftragte Dritte nur bei Abschluss einer Geheimhaltungsvereinbarung übermittelt werden.

(4) Auf Ersuchen einer nach § 11 Absatz 1 Nummer 1 zuständigen Behörde kann das Umweltbundesamt nach § 5 Absatz 1 übermittelte Daten von genehmigungsbedürftigen Anlagen aus dem betroffenen Land an die ersuchende Behörde übermitteln, soweit diese Daten zur Erfüllung der Aufgaben der ersuchenden Behörde erforderlich sind. Die ersuchende Behörde hat mit dem Übermittlungsersuchen nach Satz 1 darzulegen, für welche Zwecke und in welchem Umfang sie die Daten benötigt. Enthalten die Daten Geschäftsgeheimnisse, weist das Umweltbundesamt die ersuchende Behörde ausdrücklich darauf hin.

Die ersuchende Behörde ist für den Schutz der Vertraulichkeit der übermittelten Daten verantwortlich.

(5) Im Falle eines automatisierten Abrufverfahrens oder eines automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahrens haben die beteiligten Stellen zu gewährleisten, dass dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung von Datenschutz und Datensicherheit getroffen werden, die insbesondere die Vertraulichkeit und Integrität der Daten gewährleisten; im Falle der Nutzung allgemein zugänglicher Netze sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Verschlüsselungsverfahren anzuwenden. Die jeweils beteiligte Stelle als übermittelnde Stelle hat über die Abrufe Aufzeichnungen zu fertigen, die die bei der Durchführung der Abrufe verwendeten Daten, den Tag und die Uhrzeit der Abrufe, die Kennung der abrufenden Dienststelle und die abgerufenen Daten enthalten müssen. Die protokollierten Daten dürfen nur für Zwecke der Datenschutzkontrolle, der Datensicherung oder zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Betriebs der Datenverarbeitungsanlage verwendet werden. Die Protokolldaten sind durch geeignete Vorkehrungen gegen zweckfremde Verwendung und gegen sonstigen Missbrauch zu schützen und nach sechs Monaten zu löschen. Bis die für ein automatisiertes Abrufverfahren oder automatisiertes Anfrage- und Auskunftsverfahren erforderlichen technischen und organisatorischen Voraussetzungen in der jeweiligen anderen Behörde vorliegen, ist die Übermittlung von Daten nach Absatz 1 Satz 1 und 2 auf Ersuchen der zuständigen Behörde anhand angemessener Stichproben außerhalb des automatisierten Abrufverfahrens durchzuführen.

## § 14

### Prüfstellen

(1) Berechtigte Prüfstellen sind:

1. Akkreditierte Prüfstellen nach der EU-Akkreditierungs- und Verifizierungs-Verordnung für die Prüfung von Emissionsberichten, Zuteilungsanträgen und Datenmitteilungen von Betreibern und Verantwortlichen und
2. Akkreditierte Prüfstellen nach der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung für die Prüfung von Überwachungsplänen, Emissionsberichten und aggregierten Daten auf Unternehmensebene von Schifffahrtsunternehmen.

(2) Die Prüfstelle hat die zu prüfenden Unterlagen nach den entsprechenden Vorgaben der EU-Akkreditierungs- und Verifizierungs-Verordnung, der EU-Zuteilungs-Verordnung, der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung sowie den nach § 28 Absatz 1 Nummer 3 und Absatz 2 Nummer 1 erlassenen Rechtsverordnungen zu prüfen.

(3) Die Prüfstelle nimmt die ihr nach Absatz 2 zugewiesenen Aufgaben nur im öffentlichen Interesse wahr.

## § 15

### Formvorschriften; elektronische Kommunikation

(1) Erklärungen gegenüber der zuständigen Behörde sind auf elektronischem Wege und in elektronischer Form abzugeben. Die zuständige Behörde kann für die Kommunikation eine bestimmte Verschlüsselung vorschreiben. Die zuständige Behörde kann auch vorschreiben, dass zur Erstellung von Überwachungsplänen, Berichten oder sonstigen Nachweisen oder zur Stellung von Anträgen oder im Rahmen von Berichtigungsverfahren nach Artikel 35 Absatz 4 Satz 3 der EU-CBAM-Verordnung nur die auf ihrer Internetseite zur

Verfügung gestellten elektronischen Formularvorlagen zu benutzen und die ausgefüllten Formularvorlagen in elektronischer Form zu übermitteln sind. Wenn die Benutzung elektronischer Formularvorlagen vorgeschrieben ist, ist die Übermittlung zusätzlicher Dokumente unter Beachtung der Formvorschriften des Satzes 3 möglich. Soweit das Umweltbundesamt zuständige Behörde ist, werden Anordnungen nach den Sätzen 1 bis 3 im Bundesanzeiger, ansonsten im amtlichen Veröffentlichungsblatt der zuständigen Behörde bekannt gemacht.

(2) Für Verfahren zur Bewilligung von Beihilfen im Anwendungsbereich dieses Gesetzes gilt Absatz 1 entsprechend.

## § 16

### Änderung der Identität oder Rechtsform

(1) Ändert sich die Identität oder die Rechtsform eines Betreibers, Schiffahrtsunternehmens oder Verantwortlichen, so ist der neue Betreiber, das neue Schiffahrtsunternehmen oder der neue Verantwortliche verpflichtet, dies der zuständigen Behörde unverzüglich nach der Änderung anzuzeigen, bei immissionsschutzrechtlich genehmigten Anlagen zusätzlich auch der Behörde, die für den Vollzug von § 20 Absatz 5 Satz 1 zuständig ist. Der neue nach Satz 1 Verpflichtete übernimmt die noch nicht erfüllten Pflichten des ursprünglichen Betreibers, Schiffahrtsunternehmens oder Verantwortlichen nach den §§ 5 und 7.

(2) Ein Wechsel des Betreibers im Verlauf der Handelsperiode lässt die Zuteilungsentscheidung unberührt. Noch nicht ausgegebene Berechtigungen werden ab dem Nachweis des Betreiberwechsels an den neuen Betreiber ausgegeben, soweit er die Tätigkeit übernommen hat.

(3) Wird über das Vermögen eines Betreibers, Schiffahrtsunternehmens oder Verantwortlichen das Insolvenzverfahren eröffnet, hat der Insolvenzverwalter die zuständige Behörde unverzüglich darüber zu unterrichten. Alle Verpflichtungen des Betreibers, Schiffahrtsunternehmens oder Verantwortlichen aus diesem Gesetz bestehen während des Insolvenzverfahrens fort. Der Insolvenzverwalter teilt der zuständigen Behörde unverzüglich die natürlichen Personen mit, die während des Insolvenzverfahrens berechtigt sind, Übertragungen von Berechtigungen oder Emissionszertifikaten vorzunehmen. Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für den vorläufigen Insolvenzverwalter mit Verwaltungs- und Verfügungsbefugnis über das Vermögen des Insolvenzschuldners nach Satz 1 sowie für den Insolvenzschuldner nach Satz 1 als eigenverwaltenden Schuldner.

## § 17

### Ausschluss der aufschiebenden Wirkung

Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Zuteilungsentscheidungen oder Entscheidungen nach § 45 Satz 1 oder § 47 Absatz 1 bis 3 oder Maßnahmen zur Durchsetzung von Beschlüssen nach § 48 Absatz 2 Satz 1 haben keine aufschiebende Wirkung.

## § 18

### Verordnungsermächtigungen

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf,

1. Kohlendioxidäquivalente im Sinne von § 3 Nummer 3 Halbsatz 2 für die einzelnen Treibhausgase nach Maßgabe internationaler Standards zu bestimmen;
2. Einzelheiten für die Versteigerung nach § 10 vorzusehen; dabei kann die Bundesregierung insbesondere Vorschriften erlassen über die Zulassung von Stellen, die Versteigerungen durchführen, über die Aufsicht über diese Stellen sowie über die Zulassung von weiteren Bietern;
3. die Methoden für die Akkreditierung von Prüfstellen nach § 14 Absatz 1 zu konkretisieren und weitere prüfungsbefugte Stellen für die Prüfung von Anträgen und Berichten im Anwendungsbereich dieses Gesetzes zu bestimmen;
4. Einzelheiten zur Überführung von Emissionsberechtigungen, die von Drittländern ausgegeben werden, nach § 8 Absatz 3 zu regeln;
5. Einzelheiten zur Einrichtung und Führung eines Emissionshandelsregisters nach § 9, insbesondere die in der Verordnung nach Artikel 19 Absatz 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie aufgeführten Sachverhalte zur ergänzenden Regelung durch die Mitgliedstaaten festzulegen.

Die Verordnungsermächtigungen in Satz 1 gelten nicht für Sachverhalte, die in unmittelbar geltenden Durchführungsrechtsakten oder Delegierten Rechtsakten der Europäischen Kommission zur Durchführung der EU-Emissionshandelsrichtlinie abschließend geregelt sind.

(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Einzelheiten zur Durchführung der EU-CBAM-Verordnung zu regeln, soweit dies keine Sachverhalte betrifft, die in der EU-CBAM-Verordnung oder in unmittelbar geltenden Durchführungsrechtsakten oder Delegierten Rechtsakten der Europäischen Kommission zur Durchführung der EU-CBAM-Verordnung abschließend geregelt sind.

## A b s c h n i t t 4

### B e s o n d e r e V o r s c h r i f t e n

#### U n t e r a b s c h n i t t 1

#### A n l a g e n

### § 19

#### Regelungen zum Anwendungsbereich bei Anlagen

(1) Für die in Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 bis 32 des Anhangs genannten Anlagen gilt dieses Gesetz auch dann, wenn sie Teile oder Nebeneinrichtungen einer Anlage sind, die nicht in Teil A Abschnitt 2 des Anhangs aufgeführt ist.

(2) Der Anwendungsbereich dieses Gesetzes erstreckt sich bei den in Teil A Abschnitt 2 Nummer 2 bis 31 des Anhangs genannten Anlagen auf alle

1. Anlagenteile und Verfahrensschritte, die zum Betrieb notwendig sind, und

2. Nebeneinrichtungen, die mit den Anlagenteilen und Verfahrensschritten nach Nummer 1 in einem räumlichen und betriebstechnischen Zusammenhang stehen und die für das Entstehen von den in Teil A Abschnitt 3 des Anhangs genannten Treibhausgasen von Bedeutung sein können.

Satz 1 gilt für Verbrennungseinheiten nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 des Anhangs entsprechend.

(3) Die in Teil A Abschnitt 2 des Anhangs bestimmten Voraussetzungen liegen auch vor, wenn mehrere Anlagen derselben Art in einem engen räumlichen und betrieblichen Zusammenhang stehen und zusammen die nach Teil A des Anhangs maßgeblichen Leistungsgrenzen oder Anlagengrößen erreichen oder überschreiten. Ein enger räumlicher und betrieblicher Zusammenhang ist gegeben, wenn die Anlagen

1. auf demselben Betriebsgelände liegen,
2. mit gemeinsamen Betriebseinrichtungen verbunden sind und
3. einem vergleichbaren technischen Zweck dienen.

(4) Bedürfen Anlagen nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 2 bis 30 des Anhangs einer Genehmigung nach einer Rechtsverordnung auf Grund von § 4 Absatz 1 Satz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, so sind hinsichtlich der Abgrenzung der Anlagen nach den Absätzen 2 und 3 die Festlegungen in der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für die Anlage maßgeblich. Satz 1 gilt für Verbrennungseinheiten nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 des Anhangs entsprechend. In den Fällen des Absatzes 1 gilt Satz 1 hinsichtlich der Festlegungen in der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung zu den Anlagenteilen oder Nebeneinrichtungen entsprechend.

(5) Dieses Gesetz gilt nicht für:

1. Anlagen oder Anlagenteile, soweit sie der Forschung oder der Entwicklung oder Erprobung neuer Einsatzstoffe, Brennstoffe, Erzeugnisse oder Verfahren im Labor- oder Technikumsmaßstab dienen; hierunter fallen auch solche Anlagen im Labor- oder Technikumsmaßstab, in denen neue Erzeugnisse in der für die Erprobung ihrer Eigenschaften durch Dritte erforderlichen Menge vor der Markteinführung hergestellt werden, soweit die neuen Erzeugnisse noch weiter erforscht oder entwickelt werden, und
2. Anlagen, die nach einer Rechtsverordnung auf Grund von § 4 Absatz 1 Satz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes genehmigungsbedürftig sind und bei denen nach ihrer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung außer für Zwecke der Zünd- und Stützfeuerungs als Brennstoffe nur Klärgas, Deponiegas, Biogas oder Biomasse eingesetzt werden dürfen, die den in der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82; L 41 vom 22.2.2022, S. 37), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2024/1711 (ABl. L 2024/1711, 26.6.2024) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung festgelegten Nachhaltigkeits- und Treibhausgaseinsparungskriterien entsprechen.

(6) Dieses Gesetz gilt auch für Aufgaben im Zusammenhang mit der Bewilligung von Beihilfen zur Kompensation indirekter CO<sub>2</sub>-Kosten, soweit solche Beihilfen nach einer Förderrichtlinie zu Artikel 10a Absatz 6 der EU-Emissionshandelsrichtlinie vorgesehen sind.

**§ 20**

## Emissionsgenehmigung für Anlagen

(1) Die Emissionsgenehmigung nach § 4 Absatz 1 Nummer 1 ist auf Antrag des Anlagenbetreibers von der zuständigen Behörde zu erteilen, wenn die zuständige Behörde auf der Grundlage der vorgelegten Antragsunterlagen die Angaben nach Absatz 3 feststellen kann.

(2) Der Antragsteller hat dem Genehmigungsantrag folgende Angaben beizufügen:

1. Name und Anschrift des Anlagenbetreibers,
2. eine Beschreibung der Tätigkeit, des Standorts und der Art und des Umfangs der dort durchgeführten Einrichtungen und der verwendeten Technologien,
3. in den Fällen des § 19 Absatz 1 eine Beschreibung der räumlichen Abgrenzung der Anlagenteile, Verfahrensschritte und Nebeneinrichtungen nach § 19 Absatz 2,
4. die Quellen von Emissionen und
5. den Zeitpunkt, zu dem die Anlage in Betrieb genommen worden ist oder werden soll.

Die zuständige Behörde ist in den Fällen, in denen überwiegende schutzwürdige Interessen der betroffenen Person nicht bestehen, befugt, die Daten nach Satz 1 zum in Absatz 1 genannten Zweck zu erheben, zu speichern und zu verwenden. Die übermittelten Daten sind durch die zuständige Behörde nach Erfüllung der in Satz 2 und § 4 Absatz 3 genannten Aufgaben im Einzelfall unverzüglich zu löschen.

(3) Die Emissionsgenehmigung enthält folgende Angaben:

1. Name und Anschrift des Anlagenbetreibers,
2. eine Beschreibung der Tätigkeit und des Standorts, an dem die Tätigkeit durchgeführt wird,
3. in den Fällen des § 19 Absatz 1 eine Beschreibung der räumlichen Abgrenzung der einbezogenen Anlagenteile, Verfahrensschritte und Nebeneinrichtungen nach § 19 Absatz 2 und
4. eine Auflistung der einbezogenen Quellen von Emissionen.

(4) Bei Anlagen, die vor dem 1. Januar 2013 nach den Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes genehmigt worden sind, ist die immissionsschutzrechtliche Genehmigung die Emissionsgenehmigung nach § 4 Absatz 1 Nummer 1. Der Anlagenbetreiber kann aber eine gesonderte Emissionsgenehmigung nach § 4 Absatz 1 Nummer 1 beantragen. In diesem Fall ist Satz 1 nur bis zur Erteilung der gesonderten Emissionsgenehmigung anwendbar.

(5) Der Anlagenbetreiber ist verpflichtet, der zuständigen Behörde eine geplante Änderung der Tätigkeit in Bezug auf die Angaben nach Absatz 3 mindestens einen Monat vor ihrer Verwirklichung vollständig und richtig anzuzeigen, soweit diese Änderung Auswirkungen auf die Emissionen haben kann. Für Änderungen der Emissionsgenehmigung gilt § 4 Absatz 3 Satz 2 entsprechend.

(6) In den Verfahren zur Erteilung oder Änderung der Emissionsgenehmigung nach Absatz 1, Absatz 4 Satz 2 und Absatz 5 ist der nach § 11 Absatz 1 Nummer 4 zuständigen Behörde Gelegenheit zur Stellungnahme in angemessener Frist zu geben.

(7) Sofern eine nach Absatz 1 genehmigte Anlage, die aufgrund des Betriebs von Verbrennungseinheiten mit einer Gesamtf Feuerungswärmeleistung von mehr als 20 MW vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes erfasst ist, aufgrund einer Änderung ihrer Produktionsverfahren den Schwellenwert von 20 MW Gesamtf Feuerungswärmeleistung unterschreitet, hebt die zuständige Behörde die Genehmigung abweichend von Absatz 5 Satz 2 auf Antrag des Anlagenbetreibers erst mit Wirkung zum Ablauf des laufenden Zuteilungszeitraums nach Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 2 Satz 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie oder zum Ablauf des jeweils nachfolgenden Zuteilungszeitraums auf.

## § 21

### Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen für Anlagen

(1) Zur Erfüllung der Berichtspflicht nach § 5 Absatz 1 hat der Anlagenbetreiber seine Emissionen nach dem genehmigten Überwachungsplan zu ermitteln und bis zum Ablauf des 31. März des jeweiligen Folgejahres der zuständigen Behörde zu berichten. Soweit der Überwachungsplan keine Regelungen trifft, hat er die Emissionen nach der EU-Monitoring-Verordnung und nach einer nach § 28 Absatz 1 Nummer 4 erlassenen Rechtsverordnung zu ermitteln und darüber zu berichten.

(2) Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von in Teil A Abschnitt 2 Nummer 8 bis 10 des Anhangs genannten Anlagen sind über die Bilanzierung und Saldierung der Kohlenstoffgehalte der CO<sub>2</sub>-relevanten Inputs und Outputs zu erfassen, soweit diese Anlagen nach § 27 als einheitliche Anlage gelten. Verbundkraftwerke am Standort von Anlagen zur Eisen- und Stahlerzeugung dürfen nicht gemeinsam mit den übrigen Anlagen bilanziert werden.

## § 22

### Ergänzende Anforderungen an den Überwachungsplan für Anlagen; Anpassung des Überwachungsplans

(1) Für die Einreichung des Überwachungsplans nach § 6 Absatz 1 gelten folgende Fristen:

1. für Anlagenbetreiber, deren Anlagen spätestens zehn Monate vor Beginn einer Handelsperiode in Betrieb genommen wurden, endet die Frist fünf Monate vor Beginn der Handelsperiode;
2. Anlagenbetreiber, die später als zehn Monate vor Beginn einer Handelsperiode erstmalig den Pflichten nach § 5 Absatz 1 unterliegen, müssen den Überwachungsplan vor dem Zeitpunkt, zu dem sie erstmals den Pflichten nach § 5 Absatz 1 unterliegen, vorlegen.

(2) Im Verfahren zur Genehmigung des Überwachungsplans ist in den Fällen des § 11 Absatz 1 Nummer 1 der danach zuständigen Behörde Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(3) Eine Anpassung des Überwachungsplans nach § 6 Absatz 3 ist auch erforderlich, wenn der Anlagenbetreiber betriebliche Änderungen plant, die zu einer erheblichen Änderung der Überwachung im Sinne des Artikel 15 Absatz 3 der EU-Monitoring-Verordnung führen.

## § 23

### Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen an Anlagenbetreiber

(1) Anlagenbetreiber erhalten eine Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen nach Maßgabe der EU-Zuteilungs-Verordnung.

(2) Anlagenbetreiber müssen die Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen innerhalb einer von der zuständigen Behörde festzusetzenden Frist bei der zuständigen Behörde beantragen. Die zuständige Behörde macht die Frist nach Satz 1 spätestens bis zum Ablauf des dritten vor dem Ablauf der Frist nach Satz 1 endenden Kalendermonats im Bundesanzeiger bekannt. Dem Antrag sind die zur Prüfung des Anspruchs erforderlichen Unterlagen beizufügen. Die tatsächlichen Angaben im Zuteilungsantrag müssen von einer Prüfstelle nach § 14 Absatz 1 Nummer 1 verifiziert worden sein. Bei verspätetem Antrag besteht kein Anspruch auf kostenlose Zuteilung.

(3) Die zuständige Behörde berechnet die vorläufigen Zuteilungsmengen, veröffentlicht eine Liste aller unter den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fallenden Anlagen und der vorläufigen Zuteilungsmengen im Bundesanzeiger und meldet die Liste der Europäischen Kommission. Bei der Berechnung der vorläufigen Zuteilungsmengen werden nur solche Angaben des Betreibers berücksichtigt, deren Richtigkeit ausreichend gesichert ist. Rechtsbehelfe im Hinblick auf die Meldung der Zuteilungsmengen können nur gleichzeitig mit den gegen die Zuteilungsentscheidung zulässigen Rechtsbehelfen geltend gemacht werden.

(4) Die zuständige Behörde entscheidet über die Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen für eine Anlage an Anlagenbetreiber, die innerhalb der nach Absatz 2 Satz 2 bekannt gegebenen Frist einen Antrag gestellt haben.

(5) Die Zuteilungsentscheidung ist aufzuheben, soweit sie auf Grund eines Rechtsakts der Europäischen Union nachträglich geändert werden muss. Im Übrigen bleiben die für die Rücknahme oder den Widerruf von Verwaltungsakten geltenden Vorschriften unberührt.

## § 24

### Ausgabe von Berechtigungen an Anlagenbetreiber

(1) Die zuständige Behörde gibt die nach § 23 Absatz 4 zugeteilten Berechtigungen nach Maßgabe der Zuteilungsentscheidung bis zum Ablauf des 30. Juni eines Jahres, für das Berechtigungen abzugeben sind, aus.

(2) Abweichend von Absatz 1 werden für Anlagen, die nach Beginn des Zuteilungszeitraums in Betrieb genommen wurden, für das erste Betriebsjahr zugeteilte Berechtigungen unverzüglich nach der Zuteilungsentscheidung ausgegeben. Ergeht die Zuteilungsentscheidung vor dem 30. Juni eines Kalenderjahres, so werden Berechtigungen nach Satz 1 erstmals zum 30. Juni desselben Jahres ausgegeben.

## § 25

### Durchsetzung von Rückgabeverpflichtungen

Soweit der Anlagenbetreiber im Fall der Aufhebung der Zuteilungsentscheidung zur Rückgabe zu viel ausgegebener Berechtigungen verpflichtet ist, kann die zuständige Behörde diese Verpflichtung nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.

## § 26

### Pflichtenfreistellung für Betreiber von Anlagen mit überwiegendem Biomasseeinsatz

(1) Die zuständige Behörde stellt den Betreiber einer Anlage ab dem Beginn des Zuteilungszeitraums 2026 bis 2030 von den Pflichten nach den §§ 5 und 7 frei, sofern die Gesamtemissionsmenge der Anlage entsprechend den Angaben in den Emissionsberichten nach § 5 Absatz 1 Nummer 1 für die Jahre 2019 bis 2023 insgesamt zu mehr als 95 Prozent aus dem Einsatz von Biomasse resultiert, die mit dem Emissionsfaktor Null bewertet wurde.

(2) Anlagen von nach Absatz 1 freigestellten Betreibern gelten in Bezug auf die Zuteilung kostenloser Berechtigungen als nicht emissionshandlungspflichtige Anlagen. Für den nach Absatz 1 freigestellten Betreiber einer Anlage besteht für die Dauer der Pflichtenfreistellung kein Anspruch auf Zuteilung kostenloser Berechtigungen nach § 23 Absatz 1.

(3) Der nach Absatz 1 freigestellte Betreiber einer Anlage ist verpflichtet, zur Überprüfung der Fortführung der Pflichtenfreistellung für den Zuteilungszeitraum 2031 bis 2035 bis zum Ablauf der Frist nach § 23 Absatz 2 Satz 2 gegenüber der zuständigen Behörde den Nachweis zu erbringen, zu welchem Anteil die Gesamtemissionsmenge der Anlage in den Jahren 2024 bis 2028 aus dem Einsatz von Biomasse resultierte, die mit dem Emissionsfaktor Null zu bewerten ist.

(4) Die zuständige Behörde hebt die Pflichtenfreistellung nach Absatz 1 auf, sofern entsprechend dem Nachweis nach Absatz 3 der Anteil der mit dem Emissionsfaktor Null zu bewertenden Biomasse an den Gesamtemissionen 95 Prozent oder weniger beträgt. Der Anspruch auf Zuteilung kostenloser Berechtigungen nach § 23 Absatz 1 lebt in den Fällen des Satzes 1 wieder auf.

(5) Die Absätze 3 und 4 gelten für nachfolgende Zuteilungszeiträume entsprechend.

(6) § 46 Absatz 2 findet im Rahmen der Entscheidung nach Absatz 1 entsprechende Anwendung.

## § 27

### Einheitliche Anlage eines Anlagenbetreibers

Auf Antrag stellt die zuständige Behörde fest, dass das Betreiben mehrerer in Teil A Abschnitt 2 Nummer 7 sowie Nummer 8 bis 11 des Anhangs genannten Anlagen, die von demselben Betreiber an demselben Standort in einem technischen Verbund betrieben werden, für die Anwendung der §§ 5 bis 7 und § 23 als Betrieb einer einheitlichen Anlage gilt, wenn die erforderliche Genauigkeit bei der Ermittlung der Emissionen gewährleistet ist.

## § 28

### Verordnungsermächtigungen für den Bereich Anlagen

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, für den Bereich der Anlagen zu regeln

1. Einzelheiten für die Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen an Anlagenbetreiber nach § 23, sowie Einzelheiten zu regeln für die Anpassung der Zuteilung aufgrund von Änderungen der Aktivitätsraten, insbesondere für:

- a) die Erhebung von Daten über die Emissionen und die Produktion von Anlagen und sonstiger für das Zuteilungsverfahren relevanter Daten,
  - b) die Bestimmung der Produktionsmenge oder sonstiger Größen, die zur Berechnung der Zuteilungsmenge und ihrer dynamischen Anpassung während der Handelsperiode erforderlich sind,
  - c) die Zuteilung für Neuanlagen, einschließlich der Bestimmung der Auslastung dieser Anlagen,
  - d) die Bestimmung der jährlich auszugebenden Mengen von kostenlosen Berechtigungen in der Zuteilungsentscheidung sowie den Übergang der Zuteilung im Falle der Teilung oder Zusammenlegung von Anlagen,
  - e) die im Antrag nach § 23 Absatz 2 Satz 1
    - aa) erforderlichen Angaben und
    - bb) erforderlichen Unterlagen sowie die Art der beizubringenden Nachweise,
  - f) die Anforderungen an die Verifizierung von Zuteilungsanträgen und Datenmitteilungen im Zusammenhang mit der Zuteilung sowie Ausnahmen von der Verifizierungspflicht, und
  - g) Anforderungen und Nachweispflichten zu Klimaneutralitätsplänen;
2. Einzelheiten zur Anwendung des § 27 für Anlagen, die von demselben Betreiber am gleichen Standort in einem technischen Verbund betrieben werden; dies umfasst insbesondere Regelungen, dass
- a) der Antrag nach § 27 auch zulässig ist für einheitliche Anlagen aus Anlagen nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 bis 6 des Anhangs und anderen Anlagen nach Teil A Abschnitt 2 des Anhangs,
  - b) bei Anlagen nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 8 bis 11 des Anhangs die Produktionsmengen der in den einbezogenen Anlagen hergestellten Produkte anzugeben sind,
  - c) Anlagen nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 7 des Anhangs mit sonstigen in Teil A Abschnitt 2 des Anhangs aufgeführten Anlagen als einheitliche Anlage gelten;
3. Einzelheiten zur Erstellung und Änderung des Überwachungsplans nach § 6; abweichend von § 6 Absatz 3 können dabei auch für bestimmte Fallgruppen von Änderungen der Überwachung verlängerte Fristen für die Vorlage des geänderten Überwachungsplans festgelegt werden.
4. Einzelheiten zur Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen nach § 5 Absatz 1 und zur Verifizierung der Angaben in Emissionsberichten nach § 5 Absatz 2, einschließlich der Zulassung vereinfachter Maßnahmen zur Emissionsberichterstattung und der Verifizierung;
5. Einzelheiten zur Erstellung der Nachweise für die Pflichtenfreistellung für Anlagen mit überwiegendem Biomasseeinsatz nach § 26 Absatz 3 und § 53.

(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, im Rahmen der Vorgaben der Artikel 27 und 27a der EU-Emissionshandelsrichtlinie den Ausschluss von Kleinemittenten aus dem europäischen

Emissionshandelssystem auf Antrag des Anlagenbetreibers sowie weitere Erleichterungen für Kleinemittenten zu regeln, insbesondere

1. Erleichterungen bei der Emissionsberichterstattung für Anlagen mit jährlichen Emissionen von bis zu 5 000 Tonnen Kohlendioxid,
2. vereinfachte Emissionsnachweise für Anlagen mit jährlichen Emissionen von bis zu 2 500 Tonnen Kohlendioxid,
3. Vereinfachungen für die Verifizierung von Emissionsberichten,
4. Ausnahmen für die Verifizierung von Emissionsberichten,
5. im Rahmen der Umsetzung des Artikels 27 der EU-Emissionshandelsrichtlinie die Festlegung gleichwertiger Maßnahmen, insbesondere den Bezug von Brennstoffen, die der Abgabepflicht nach § 7 Absatz 2 unterliegen oder die Zahlung eines Ausgleichsbetrages als Kompensation für die wirtschaftlichen Vorteile aus der Freistellung von der Pflicht nach § 7 Absatz 1, einschließlich Regelungen zur Erhöhung dieses Ausgleichsbetrages im Falle nicht rechtzeitiger Zahlung, wobei sich die Höhe des Ausgleichsbetrages am Zukaufbedarf von Berechtigungen für die Anlage zu orientieren hat,
6. den Ausschluss von Kleinemittenten auf einzelne Zuteilungsperioden zu begrenzen.

(3) Die Verordnungsermächtigungen in den Absätzen 1 und 2 gelten nicht für Sachverhalte, die in unmittelbar geltenden Durchführungsrechtsakten oder Delegierten Rechtsakten der Europäischen Kommission zur Durchführung der EU-Emissionshandelsrichtlinie abschließend geregelt sind, oder die den Vollzug des § 4 für Tätigkeiten nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 bis 30 des Anhangs betreffen.

## Unterabschnitt 2

### Luftverkehr

## § 29

### Regelungen zum Anwendungsbereich im Luftverkehr

(1) Bei Luftverkehrstätigkeiten erstreckt sich der Anwendungsbereich dieses Gesetzes auf alle Emissionen eines Luftfahrzeugs, die durch den Verbrauch von Treibstoffen entstehen. Zum Treibstoffverbrauch eines Luftfahrzeugs zählt auch der Treibstoffverbrauch von Hilfsmotoren.

(2) Dieses Gesetz gilt nur für Luftverkehrstätigkeiten, die von Luftfahrzeugbetreibern durchgeführt werden,

1. die eine gültige deutsche Betriebsgenehmigung im Sinne des Artikels 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3) in der jeweils geltenden Fassung besitzen oder
2. die

- a) der Bundesrepublik Deutschland als zuständigem Verwaltungsmitgliedstaat zugewiesen sind nach der Verordnung (EG) Nr. 748/2009 der Kommission vom 5. August 2009 über die Liste der Luftfahrzeugbetreiber, die am oder nach dem 1. Januar 2006 einer Luftverkehrstätigkeit im Sinne von Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG nachgekommen sind, mit Angabe des für die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber zuständigen Verwaltungsmitgliedstaats (ABl. L 219 vom 22.8.2009, S. 1), die durch die Verordnung (EU) Nr. 82/2010 (ABl. L 25 vom 29.1.2010, S. 12) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, und
- b) keine gültige Betriebsgenehmigung eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum besitzen.

Alle Luftverkehrstätigkeiten, die der Luftfahrzeugbetreiber nach Satz 1 Nummer 1 ab Beginn des Kalenderjahres durchführt oder nach Satz 1 Nummer 2 ab Beginn des vorangegangenen Kalenderjahres durchgeführt hat, in dem die Voraussetzungen erstmals erfüllt sind, fallen in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes.

(3) Dieses Gesetz gilt auch für die Erfassung der im Luftverkehr auftretenden Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte.

### § 30

#### Berichterstattung über die im Luftverkehr auftretenden Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte

Der Luftfahrzeugbetreiber ist verpflichtet, die durch seine Luftverkehrstätigkeit in einem Kalenderjahr entstandenen Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte nach dem genehmigten Überwachungsplan zu ermitteln und der zuständigen Behörde bis zum Ablauf des 31. März des Folgejahres zu berichten. Soweit der Überwachungsplan keine Regelungen trifft, gelten für die Ermittlung der Emissionen und die Berichterstattung über die Emissionen die Bestimmungen der EU-Monitoring-Durchführungsverordnung.

### § 31

#### Ergänzende Anforderungen an den Überwachungsplan, die Berichterstattung und die Abgabe von Berechtigungen für Luftverkehrstätigkeiten

(1) Ein Luftfahrzeugbetreiber muss den Überwachungsplan unverzüglich nach Aufnahme der Luftverkehrstätigkeit einreichen.

(2) Der Luftfahrzeugbetreiber ist verpflichtet, den Überwachungsplan auch hinsichtlich der Ermittlung von Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten und deren Berichterstattung nach § 30 zu ergänzen. Absatz 1 gilt entsprechend.

(3) Die jährlichen Emissionen eines Luftfahrzeugbetreibers werden als geprüfte Emissionen im Sinne der EU-Emissionshandelsrichtlinie erachtet, wenn sie folgende Voraussetzungen erfüllen:

1. sie betragen

- a) weniger als 25 000 Tonnen Kohlendioxid oder
- b) weniger als 3 000 Tonnen Kohlendioxid für nicht in Absatz 2 genannte Flüge und

2. sie sind mit dem Instrument für Kleinemittenten ermittelt worden, das gemäß der Verordnung (EU) Nr. 606/2010 der Europäischen Kommission zulässig ist und von Eurocontrol mit Daten aus seiner Unterstützungseinrichtung für das Emissionshandelssystem vollständig befüllt wurde.

(4) § 7 Absatz 1 gilt bis zum 31. Dezember 2026 nicht für Emissionen, die bei Flügen zwischen dem Europäischen Wirtschaftsraum und Staaten außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums entstehen. Hinsichtlich dieser Flüge gelten die Verpflichtungen nach den §§ 5 und 6 bis zum 31. Dezember 2026 als erfüllt. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Flüge vom Europäischen Wirtschaftsraum in die Schweiz oder das Vereinigte Königreich.

(5) Die §§ 5 bis 7 gelten bis zum 31. Dezember 2030 als erfüllt für Emissionen auf Flügen innerhalb eines Mitgliedstaats, die von einem Flugplatz in einem Gebiet in äußerster Randlage im Sinne des Artikel 349 Absatz 1 Satz 1 AEUV starten oder auf einem solchen Flugplatz landen.

(6) Zur Erfüllung der Berichtspflicht nach § 5 Absatz 1 hat der Luftfahrzeugbetreiber seine Emissionen nach dem genehmigten Überwachungsplan zu ermitteln und bis zum Ablauf des 31. März des jeweiligen Folgejahres der zuständigen Behörde zu berichten. Soweit der Überwachungsplan keine Regelungen trifft, hat er die Emissionen nach der EU-Monitoring-Verordnung und nach einer nach § 35 Absatz 1 erlassenen Rechtsverordnung zu ermitteln und darüber zu berichten.

## § 32

### Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen an Luftfahrzeugbetreiber

(1) Luftfahrzeugbetreiber erhalten für die Jahre 2024 und 2025 eine Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen auf Basis der für das Jahr 2023 berichteten Emissionen gemäß Artikel 3d Absatz 1 und Absatz 1a der EU-Emissionshandelsrichtlinie.

(2) Gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber können jährlich eine Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen für förderfähige Flugkraftstoffe im Sinne des Artikel 3c Absatz 6 Unterabsatz 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie bei der Einreichung ihres Emissionsberichts beantragen, die zwischen dem 1. Januar 2024 und dem Ablauf des 31. Dezember 2030 für Flüge verwendet wurden und für die Berechtigungen gemäß § 7 Absatz 1 abzugeben waren. Davon ausgenommen sind

1. bis zum Ablauf des 31. Dezember 2026 durchgeführte Flüge zwischen dem Europäischen Wirtschaftsraum und Staaten außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums, mit Ausnahme von Flügen vom Europäischen Wirtschaftsraum
  - a) in die Schweiz oder
  - b) in das Vereinigte Königreich, und
2. Flüge mit als Überschallluftfahrzeug zugelassenen Mustern.

Kann ein förderfähiger Flugkraftstoff an einem Flughafen nicht physisch einem bestimmten Flug zugeordnet werden, so kann ein Antrag für die kostenlosen Berechtigungen nach Satz 1 nur für an diesem Flughafen vertankte förderfähige Flugkraftstoffe gestellt werden, die im Verhältnis zu den Emissionen aus Flügen des Luftfahrzeugbetreibers von diesem Flughafen stehen, für die Berechtigungen gemäß § 7 Absatz 1 abgegeben werden müssen. Die Zuteilung bestimmt sich nach den delegierten Rechtsakten nach Artikel 3c Absatz 6 Unterabsatz 7 der EU-Emissionshandelsrichtlinie oder der Rechtsverordnung nach § 35 Nummer 1.

(3) Die Zuteilungen nach Absatz 1 und 2 setzen eine Prüfung der Angaben des Luftfahrzeugbetreibers durch die zuständige Behörde voraus. Der Luftfahrzeugbetreiber ist verpflichtet, auf Verlangen der zuständigen Behörde zusätzliche Angaben oder Nachweise zu übermitteln.

(4) Die Zuteilung nach Absatz 1 und 2 ist aufzuheben, soweit sie auf Grund eines Rechtsakts der Europäischen Union, insbesondere auch in Folge der Überprüfung nach Artikel 28b der EU-Emissionshandelsrichtlinie, nachträglich geändert werden muss. Sofern ein Luftfahrzeugbetreiber innerhalb eines Kalenderjahres keine Luftverkehrstätigkeit ausübt, ist die Zuteilung nach Absatz 1 mit Wirkung ab dem Beginn dieses Kalenderjahres aufzuheben. Im Übrigen bleiben die für die Rücknahme oder den Widerruf von Verwaltungsakten geltenden Vorschriften unberührt. Für den Fall der Aufhebung der Zuteilung gilt § 25 entsprechend.

(5) Für die Ausgabe von Berechtigungen an Luftfahrzeugbetreiber gilt § 24 Absatz 1 entsprechend.

### § 33

#### Überwachung, Berichterstattung, Prüfung und Kompensation nach CORSIA

(1) Dieses Gesetz gilt auch für die Umsetzung von CORSIA. Für die Berichts- und Überwachungspflichten sind die Vorgaben eines nach Artikel 28c der EU-Emissionshandelsrichtlinie erlassenen delegierten Rechtsakts sowie nach Teil A Abschnitt 4 des Anhangs maßgeblich. § 31 Absatz 1 gilt entsprechend.

(2) Die zuständige Behörde prüft die gemäß Absatz 1 Satz 2 zu berichtenden Emissionen und unterrichtet den Luftfahrzeugbetreiber bis zum Ablauf des 30. November jeden Jahres über seine Kompensationspflicht für das vorangegangene Kalenderjahr nach den Vorgaben des Artikel 12 Absatz 6 der EU-Emissionshandelsrichtlinie. Die Kompensationspflicht nach Satz 1 gilt auch für internationale Flüge

1. zwischen Flugplätzen in Mitgliedstaaten und Flugplätzen in überseeischen Gebieten oder Schutzgebieten anderer Mitgliedstaaten sowie
2. zwischen Flugplätzen in überseeischen Gebieten oder Schutzgebieten von Mitgliedstaaten und überseeischen Gebieten oder Schutzgebieten anderer Mitgliedstaaten sowie Flugplätzen in Staaten gemäß Artikel 25a Absatz 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie.

(3) Die zuständige Behörde setzt die Gesamtmenge an zu löschenden Einheiten fest und teilt dem Luftfahrzeugbetreiber diese Gesamtmenge bis zum Ablauf des 30. November des Jahres, das auf das letzte Jahr des betreffenden CORSIA-Verpflichtungszeitraums folgt, mit. CORSIA-Verpflichtungszeiträume sind die Jahre 2021 bis 2023, 2024 bis 2026, 2027 bis 2029, 2030 bis 2032 und 2033 bis 2035. Der Luftfahrzeugbetreiber ist verpflichtet, für die Emissionen im Verpflichtungszeitraum 2021 bis 2023 bis zum Ablauf des 31. Januar 2025 und für die Emissionen im Verpflichtungszeitraum 2024 bis 2026 bis zum Ablauf des 31. Januar 2028 die von der zuständigen Behörde mitgeteilte Menge an Einheiten zu löschen.

(4) Der Luftfahrzeugbetreiber kann die Löschungspflicht nach Absatz 3 Satz 3 nur erfüllen durch die Verwendung von Einheiten, die

1. den Anforderungen nach Artikel 11a Absatz 1 bis 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie entsprechen oder

2. in den nach Artikel 11a Absatz 8 der EU-Emissionshandelsrichtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakten aufgeführt sind.

## **§ 34**

### **Veröffentlichung von Daten**

Sofern die zuständige Behörde auf Antrag eines Luftfahrzeugbetreibers feststellt, dass die Veröffentlichung von Daten nach Artikel 14 Absatz 6 Unterabsatz 1 Satz 1 Buchstabe a und b der EU-Emissionshandelsrichtlinie seinem geschäftlichen Interesse schadet, kann die zuständige Behörde bei der Europäischen Kommission beantragen, diese Daten nicht auf Ebene der Luftfahrzeugbetreiber, sondern auf einer höheren Aggregationsebene zu veröffentlichen. Antragsberechtigt im Sinne von Satz 1 sind Luftfahrzeugbetreiber, die nur auf einer sehr begrenzten Zahl von Flugplatzpaaren oder in einer sehr begrenzten Zahl von Staatenpaaren tätig sind.

## **§ 35**

### **Verordnungsermächtigungen für den Bereich Luftverkehr**

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, für den Bereich Luftverkehr zur Konkretisierung der Regelungen dieses Unterabschnitts Einzelheiten für Luftfahrzeugbetreiber zu regeln insbesondere:

1. zu der Antragstellung zur Zuteilung von Berechtigungen, zu der Ermittlung der Zuteilung von Berechtigungen, der Ausgabe von Berechtigungen, der Berichterstattung über förderfähige Flugkraftstoffe und der Verifizierung von förderfähigen Flugkraftstoffen;
2. für die Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen für die Jahre 2024 und 2025;
3. zur Ermittlung von Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten und Berichterstattung über Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte des Luftverkehrs sowie zur Verifizierung der berichteten Angaben;
4. zur Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen nach CORSIA, zur Verifizierung der berichteten Angaben sowie zur Kompensationspflicht nach CORSIA;
5. zur Regelung und Anwendung eines gegenüber § 31 Absatz 3 vereinfachten Verfahrens auf nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber, solange solche Verfahren nicht weniger genau sind als das Instrument für Kleinemittenten;
6. zur Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen nach § 5 Absatz 1, zur Verifizierung der Angaben in Emissionsberichten nach § 5 Absatz 2 sowie zur Einreichung eines Überwachungsplans nach § 6, einschließlich der Zulassung vereinfachter Maßnahmen zur Emissionsberichterstattung und zur Verifizierung.

(2) Die Verordnungsermächtigungen in Absatz 1 gelten nicht für Sachverhalte, die in unmittelbar geltenden Durchführungsrechtsakten oder Delegierten Rechtsakten der Europäischen Kommission zur Durchführung der EU-Emissionshandelsrichtlinie abschließend geregelt sind.

## Unterabschnitt 3

## Seeverkehr

**§ 36****Ergänzende Regelungen zum Anwendungsbereich und zur Zuständigkeit**

(1) Dieses Gesetz gilt nur für Seeverkehrstätigkeiten nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 34 des Anhangs von Schifffahrtsunternehmen, die auf Grundlage der nach Artikel 3gf Absatz 2 der EU-Emissionshandelsrichtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakte der Bundesrepublik Deutschland zugeordnet sind oder für die die Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 3gf Absatz 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie der zuständige Verwaltungsmitgliedstaat ist.

(2) Abweichend von Absatz 1 gilt § 47 auch für Seeverkehrstätigkeiten von Schifffahrtsunternehmen, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland als zuständigem Verwaltungsmitgliedstaat registriert sind.

(3) Sofern das Schifffahrtsunternehmen seine Tätigkeit ändert oder in einem anderen Staat registriert wird, bleibt die Zuständigkeit der nach § 11 Absatz 1 Nummer 4 zuständigen Behörde bestehen, bis ein Durchführungsrechtsakt nach Artikel 3gf Absatz 2 der EU-Emissionshandelsrichtlinie eine abweichende Zuordnung vornimmt.

**§ 37****Berichterstattung und Abgabe von Berechtigungen für Schifffahrtsunternehmen**

(1) Die Ermittlung von Emissionen und die Emissionsberichterstattung von Schifffahrtsunternehmen richten sich nach Kapitel II der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung mit der Maßgabe, dass

1. Emissionsberichte nach Artikel 11 Absatz 1 der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung und
2. aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene nach Artikel 11a Absatz 2 der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung

jeweils bis zum 31. März des Folgejahres vorzulegen sind.

(2) Die Angaben zu den aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 müssen nach Maßgabe der Prüfungs- und Akkreditierungsvorschriften in Kapitel III der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung verifiziert worden sein.

(3) Für die Abgabepflichtung des Schifffahrtsunternehmens nach § 7 Absatz 1 sind die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 maßgeblich.

**§ 38****Ergänzende Anforderungen an den Überwachungsplan für Seeverkehrstätigkeiten**

(1) Tritt eine der in Artikel 7 Absatz 2 der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung genannten Situationen ein, ist das Schifffahrtsunternehmen verpflichtet, nach Maßgabe des Artikels 7

Absatz 4 Satz 3 der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung einen geänderten Überwachungsplan bei der zuständigen Behörde einzureichen, sobald es von der Prüfstelle eine Mitteilung über die Konformität erhalten hat. Die Genehmigung des geänderten Überwachungsplan erfolgt durch die zuständige Behörde nach Maßgabe des Artikels 7 Absatz 5 Unterabsatz 1 der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung.

(2) Während eines Berichtszeitraums überwacht das Schifffahrtsunternehmen die einschlägigen Parameter gemäß Kapitel II Abschnitte 1 bis 3 der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung.

## § 39

### **Kostenerstattungsanspruch des Schifffahrtsunternehmens**

Sofern die Rechte und Pflichten, die eine endgültige Verantwortung für den Ankauf des Brennstoffs oder den Betrieb des Schiffes oder beides begründen, gemäß einer vertraglichen Vereinbarung von dem Schifffahrtsunternehmen auf eine andere natürliche oder juristische Person übertragen wird, hat das Schifffahrtsunternehmen gegen diese andere natürliche oder juristische Person einen Anspruch auf Erstattung der Kosten, die sich aus der Abgabepflichtung nach § 7 ergeben. Die Pflichten des Schifffahrtsunternehmens nach diesem Gesetz bleiben unberührt.

## § 40

### **Verordnungsermächtigungen für den Bereich Seeverkehr**

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, für den Bereich Seeverkehr zu regeln:

1. Einzelheiten zur Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen nach § 5 Absatz 1, einschließlich der Berichterstattung von CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen;
2. Einzelheiten zur Einbeziehung von Service- und Versorgungsschiffen für küstennahe Energieanlagen in den Anwendungsbereich der Vorschrift;
3. Einzelheiten des Verfahrens der Verifizierung der Angaben in Emissionsberichten nach § 5 Absatz 2, einschließlich der Zulassung vereinfachter Maßnahmen zur Emissionsberichterstattung und der Verifizierung;
4. Einzelheiten zur Erstellung und Genehmigung des Überwachungsplans nach § 6, einschließlich der Einbeziehung von CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen sowie Service- und Versorgungsschiffen für küstennahe Energieanlagen;
5. Einzelheiten zur Änderung des Überwachungsplans nach § 38;
6. Einzelheiten in Bezug auf die Überwachung, Meldung und Übermittlung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene;
7. Einzelheiten zur Prüfung und Verifizierung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene sowie der Akkreditierung von Prüfstellen;
8. Einzelheiten zur Verwaltung von Schifffahrtsunternehmen durch die zuständige Behörde.

(2) Die Verordnungsermächtigungen in Absatz 1 gelten nicht für Sachverhalte, die in unmittelbar geltenden Durchführungsrechtsakten oder Delegierten Rechtsakten der Europäischen Kommission zur Durchführung der EU-Emissionshandelsrichtlinie abschließend geregelt sind.

#### Unterabschnitt 4

#### Brennstoffemissionshandel

### § 41

#### Emissionsgenehmigung für Verantwortliche

(1) Verantwortliche müssen die Emissionsgenehmigung nach § 4 Absatz 1 Nummer 2 innerhalb einer von der zuständigen Behörde festzusetzenden Frist bei der zuständigen Behörde beantragen. Die zuständige Behörde macht die Frist nach Satz 1 spätestens bis zum Ablauf des dritten vor dem Ablauf der Frist nach Satz 1 endenden Kalendermonats im Bundesanzeiger bekannt. Verantwortliche, die nach Ablauf der Frist nach Satz 1 erstmals der Verpflichtung nach § 5 Absatz 1 unterliegen, müssen die Emissionsgenehmigung nach § 4 Absatz 1 Nummer 2 spätestens bis zum Ablauf des Tages der Aufnahme ihrer Tätigkeit nach Teil B Abschnitt 2 Nummer 1 und 2 des Anhangs bei der zuständigen Behörde beantragen. Der Verantwortliche hat dem Genehmigungsantrag insbesondere folgende Angaben beizufügen:

1. Name und Anschrift des Verantwortlichen,
2. eine Beschreibung der Tätigkeit, in deren Rahmen Brennstoffe in Verkehr gebracht werden,
3. eine Bezeichnung der von dem Verantwortlichen in Verkehr gebrachten Brennstoffe,
4. eine Beschreibung der Art und Weise des Inverkehrbringens der Brennstoffe,
5. eine Beschreibung der vorgesehenen Endverwendung oder Endverwendungen der in Verkehr gebrachten Brennstoffe, und
6. eine nichttechnische Zusammenfassung der Angaben unter Nummer 1 bis 5.

Die zuständige Behörde ist befugt, die Angaben nach Satz 4 zu dem in Satz 1 genannten Zweck zu erheben, zu speichern und zu verwenden. Die übermittelten Daten sind durch die zuständige Behörde nach Erfüllung der in Absatz 2 und § 4 Absatz 3 genannten Aufgaben im Einzelfall unverzüglich zu löschen.

(2) Die Emissionsgenehmigung wird von der zuständigen Behörde erteilt, wenn die zuständige Behörde auf der Grundlage der vorgelegten Antragsunterlagen feststellt, dass der Verantwortliche gewährleisten kann, seinen Verpflichtungen nach § 5 Absatz 1 Nummer 4 nachzukommen. Die Voraussetzung nach Satz 1 gilt als erfüllt, wenn der Verantwortliche einen Überwachungsplan vorgelegt hat, der den Anforderungen nach § 6 Absatz 1, 2 und 4 Nummer 4 entspricht.

(3) Die Emissionsgenehmigung enthält folgende Angaben:

1. Name und Anschrift des Verantwortlichen,
2. eine Bezeichnung der von dem Verantwortlichen in Verkehr gebrachten Brennstoffe,

3. eine Beschreibung der Art und Weise des Inverkehrbringens der Brennstoffe,
4. die Feststellung der Pflicht zur Abgabe von Emissionszertifikaten in Höhe der nach § 5 Absatz 2 verifizierten Gesamtemissionen für das jeweils vorangegangene Kalenderjahr innerhalb der Frist nach § 7 Absatz 2.

(4) Bis zur Erteilung einer Emissionsgenehmigung gilt für Verantwortliche, die zum Ablauf der Frist nach Absatz 1 Satz 1 vom Anwendungsbereich des Brennstoffemissionshandelsgesetzes erfasst sind, der nach § 6 Absatz 1 Satz 3 des Brennstoffemissionshandelsgesetzes in Verbindung mit § 3 der Emissionsberichterstattungsverordnung 2030 vom 21. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2868) in der jeweils geltenden Fassung genehmigte Überwachungsplan als Emissionsgenehmigung nach § 4 Absatz 1 Nummer 2. Die Pflicht nach Absatz 1 Satz 1 bleibt hiervon unberührt. Satz 1 ist nur bis zur Bestandskraft der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Emissionsgenehmigung anwendbar. Sofern der Verantwortliche innerhalb der Frist nach Absatz 1 Satz 1 keinen Antrag stellt, ist Satz 1 nur bis zum Ablauf der Frist nach Absatz 1 Satz 1 anwendbar.

## § 42

### **Ergänzende Anforderungen an den Überwachungsplan für den Brennstoffemissionshandel; Anpassung des Überwachungsplans**

(1) Für den Zeitraum ab dem Kalenderjahr 2025 haben Verantwortliche den Überwachungsplan innerhalb einer von der zuständigen Behörde festzusetzenden Frist bei der zuständigen Behörde zur Genehmigung einzureichen. Die zuständige Behörde macht die Frist nach Satz 1 spätestens bis zum Ablauf des dritten vor dem Ablauf der Frist nach Satz 1 endenden Kalendermonats im Bundesanzeiger bekannt. Verantwortliche, die nach Ablauf der Frist nach Satz 1 erstmals der Verpflichtung nach § 5 Absatz 1 Nummer 4 unterliegen, müssen den Überwachungsplan unverzüglich, spätestens aber bis zum Ablauf des ersten auf den Tag der Aufnahme ihrer Tätigkeit nach Teil B Abschnitt 2 Nummer 1 und 2 des Anhangs folgenden Kalendermonats bei der zuständigen Behörde beantragen.

(2) Eine Anpassung des Überwachungsplans nach § 6 Absatz 3 ist auch erforderlich, wenn der Verantwortliche plant, sonstige betriebliche Änderungen vorzunehmen, die zu einer erheblichen Änderung der Überwachung insbesondere nach Artikel 75b Absatz 3 der EU-Monitoring-Verordnung führen.

(3) Führen Anpassungen im Rahmen des Überwachungsplans gemäß § 6 Absatz 3 zugleich zu einer Unrichtigkeit der Angaben zur Emissionsgenehmigung gemäß § 41 Absatz 3, so passt die zuständige Behörde die Emissionsgenehmigung von Amts wegen an.

(4) Die zuständige Behörde kann die Genehmigung des Überwachungsplans gemeinsam mit der Emissionsgenehmigung erteilen.

## § 43

### **Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen; sonstige Berichts- und Nachweispflichten; Verifizierung**

(1) Zur Erfüllung der Berichtspflicht nach § 5 Absatz 1 haben Verantwortliche ab dem Berichtsjahr 2025 die Emissionen für die durch sie in einem Kalenderjahr im Rahmen einer Tätigkeit im Sinne von Teil B Abschnitt 2 des Anhangs in Verkehr gebrachten Brennstoffe nach dem genehmigten Überwachungsplan zu ermitteln und bis zum Ablauf des 30. April des jeweiligen Folgejahres der zuständigen Behörde zu berichten. Soweit der Überwachungsplan keine Regelungen trifft, haben Verantwortliche die Emissionen nach Maßgabe

von Kapitel VIIa der EU-Monitoring-Verordnung und nach der Rechtsverordnung nach § 44 Absatz 1 zu ermitteln und darüber zu berichten.

(2) Verantwortliche, die im Jahr 2024 eine Tätigkeit im Sinne von Teil B Abschnitt 2 des Anhangs ausgeübt haben, sind verpflichtet, bis zum Ablauf des 30. April 2025 die Emissionen für die in dem Kalenderjahr 2024 im Rahmen einer Tätigkeit im Sinne von Teil B Abschnitt 2 des Anhangs in Verkehr gebrachten Brennstoffe nach Maßgabe von Kapitel VIIa der EU-Monitoring-Verordnung und nach der Rechtsverordnung nach § 44 Absatz 1 Nummer 1 für die Emissionsberichterstattung für das Kalenderjahr 2024 zu berichten.

(3) Verantwortliche haben für die Kalenderjahre 2027 bis 2029 den durchschnittlichen Anteil der durch den Brennstoffemissionshandel gemäß Kapitel IVa der EU-Emissionshandelsrichtlinie im Zusammenhang mit der Abgabe von Emissionszertifikaten bedingten Kosten, den sie im Vorjahr an Verbraucher weitergegeben haben, bis zum Ablauf des 30. April des jeweiligen Folgejahres der zuständigen Behörde zu berichten.

(4) Die Anforderungen an die Verifizierung der Berichterstattung des Verantwortlichen bestimmen sich nach Maßgabe der EU-Akkreditierungs- und Verifizierungs-Verordnung und nach der Rechtsverordnung nach § 44 Absatz 1 Nummer 4.

## § 44

### Verordnungsermächtigungen für den Bereich Brennstoffemissionshandel

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, für den Bereich des Brennstoffemissionshandels zu regeln:

1. Einzelheiten zur Berichterstattung über Emissionen aus dem Kalenderjahr 2024;
2. Einzelheiten zur Berichterstattung über den an Verbraucher weitergegebenen Anteil der durch den Brennstoffemissionshandel bedingten Kosten;
3. Einzelheiten zur Nachweispflicht hinsichtlich der Verwendung der in Verkehr gebrachten Brennstoffe;
4. Einzelheiten zur Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen nach § 5 Absatz 1 und zur Verifizierung der Angaben in Emissionsberichten nach § 5 Absatz 2, einschließlich der Zulassung vereinfachter Maßnahmen zur Emissionsberichterstattung und der Verifizierung;
5. Einzelheiten zur Erstellung und Änderung des Überwachungsplans nach § 6 und § 42; abweichend von § 6 Absatz 3 können für bestimmte Fallgruppen von Änderungen der Überwachung verlängerte Fristen für die Vorlage des geänderten Überwachungsplans festgelegt werden;
6. Einzelheiten zur Vermeidung von
  - a) Doppelerfassungen innerhalb des Brennstoffemissionshandels für Emissionen, die bereits nachweislich Gegenstand der Emissionsberichterstattung waren,
  - b) Doppelbelastungen infolge des Einsatzes von Brennstoffen, die im Rahmen einer Tätigkeit nach Teil B Abschnitt 2 des Anhangs in Verkehr gebracht werden, im Rahmen einer Tätigkeit nach Teil A Abschnitt 2 des Anhangs, insbesondere im Fall der Eigenverwendung oder einer Direktlieferung von Brennstoffen im Hinblick auf die Anforderungen und das Verfahren zur Anrechnung von Brennstoffmengen im

Rahmen der Emissionsberichterstattung, soweit der Einsatz dieser Brennstoffe im Rahmen des Emissionsberichts nach § 5 Absatz 1 für diese Tätigkeit nach Teil A Abschnitt 2 des Anhangs nachgewiesen ist;

7. Maßnahmen zur Begrenzung des Risikos, dass Emissionen berichtet und Emissionszertifikate für Emissionen abgegeben werden, die nicht unter diesen Unterabschnitt fallen;
8. Maßnahmen zur Gewährung eines finanziellen Ausgleichs für die Endverbraucher der Brennstoffe in Fällen, in denen eine solche Doppelzählung oder Abgabe nicht vermieden werden kann;
9. Maßnahmen zur Vermeidung von Carbon-Leakage und zum Erhalt der grenzüberschreitenden Wettbewerbsfähigkeit bezogen auf Unternehmen, die von den durch den Brennstoffemissionshandel im Zusammenhang mit der Abgabe von Emissionszertifikaten bedingten Kosten in besonderer Weise betroffen sind;
10. Anwendungsbeschränkungen für einzelne der in § 3 Nummer 19 aufgeführten Entstehungstatbestände des Energiesteuergesetzes.

(2) Die Verordnungsermächtigungen in Absatz 1 gelten nicht für Sachverhalte, die in unmittelbar geltenden Durchführungsrechtsakten oder Delegierten Rechtsakten der Europäischen Kommission zur Durchführung der EU-Emissionshandelsrichtlinie abschließend geregelt sind.

## A b s c h n i t t 5

### S a n k t i o n e n

#### § 45

##### **Durchsetzung der Berichtspflicht**

Kommt ein Betreiber, Schifffahrtsunternehmen oder Verantwortlicher seiner Berichtspflicht nach § 5 Absatz 1 nicht nach, so hat die zuständige Behörde die Sperrung seines Kontos zu verfügen. Die Sperrung ist unverzüglich aufzuheben, sobald der Betreiber, das Schifffahrtsunternehmen oder der Verantwortliche der zuständigen Behörde einen den Anforderungen nach § 5 Absatz 1 entsprechenden Bericht vorlegt oder die zuständige Behörde eine Schätzung der Emissionen nach § 46 Absatz 2 Satz 1 vorgenommen hat. Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend, wenn ein Luftfahrzeugbetreiber seiner Berichtspflicht nach § 30 nicht nachkommt.

#### § 46

##### **Durchsetzung der Abgabepflicht**

(1) Kommt ein Betreiber, Schifffahrtsunternehmen oder Verantwortlicher seiner Abgabepflicht nach § 7 nicht nach, so setzt die zuständige Behörde für jede emittierte Tonne Kohlendioxidäquivalent, für die der Betreiber, das Schifffahrtsunternehmen oder der Verantwortliche keine Berechtigungen oder Emissionszertifikate abgegeben hat, eine Zahlungspflicht von 100 Euro fest. Die Zahlungspflicht erhöht sich entsprechend dem Anstieg des Europäischen Verbraucherpreisindex für das Berichtsjahr gegenüber dem Bezugsjahr

2012. Von der Festsetzung einer Zahlungspflicht kann abgesehen werden, wenn der Betreiber, das Schifffahrtsunternehmen oder der Verantwortliche seiner Abgabepflicht nach § 7 auf Grund höherer Gewalt nicht nachkommen konnte. Hat der Betreiber, das Schifffahrtsunternehmen oder der Verantwortliche über die Emissionen nach § 5 Absatz 1 berichtet, ist die Festsetzung der Zahlungspflicht nur zulässig, soweit die Menge der abgegebenen Berechtigungen oder Emissionszertifikate geringer ist als die Höhe der verifizierten Emissionen im Emissionsbericht.

(2) Soweit ein Betreiber, Schifffahrtsunternehmen oder Verantwortlicher nicht ordnungsgemäß gemäß § 5 Absatz 1 über die durch seine Tätigkeit verursachten Emissionen berichtet hat, schätzt die zuständige Behörde die durch die Tätigkeit verursachten Emissionen entsprechend den Vorgaben der EU-Monitoring-Verordnung und des delegierten Rechtsakts nach Artikel 11a Absatz 4 der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung. Die Schätzung ist Basis für die Verpflichtung nach § 7. Die Schätzung unterbleibt, wenn der Betreiber, das Schifffahrtsunternehmen oder der Verantwortliche im Rahmen der Anhörung zum Festsetzungsbescheid nach Absatz 1 seiner Berichtspflicht ordnungsgemäß nachkommt.

(3) Der Betreiber, das Schifffahrtsunternehmen oder der Verantwortliche bleibt verpflichtet, die fehlenden Berechtigungen oder Emissionszertifikate bis zum Ablauf des 31. Mai des Folgejahres abzugeben. Sind die Emissionen nach Absatz 2 Satz 1 geschätzt worden, so sind die Berechtigungen oder Emissionszertifikate nach Maßgabe der erfolgten Schätzung abzugeben.

(4) Die Namen der Betreiber, Schifffahrtsunternehmen oder Verantwortlichen, die gegen die Abgabepflicht nach § 7 verstoßen haben, werden im Bundesanzeiger veröffentlicht. Die Veröffentlichung setzt einen bestandskräftigen Festsetzungsbescheid voraus.

## § 47

### **Ausweisungs- und Festhaltenordnung gegen Schifffahrtsunternehmen**

(1) Erfüllt ein Schifffahrtsunternehmen seine Abgabepflicht nach § 7 Absatz 1 und 3 für mindestens zwei aufeinanderfolgenden Kalenderjahre nicht und konnte die Einhaltung der Abgabepflicht nicht durch andere Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden, so kann die zuständige Behörde diesem gegenüber anordnen, dass unter fremder Flagge fahrende Schiffe dieses Schifffahrtsunternehmens nicht berechtigt sind, deutsche Häfen anzulaufen, nachdem sie dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat.

(2) Wurde eine Ausweisungsanordnung von der zuständigen Behörde oder von einem anderen Mitgliedstaat verhängt, verweigert die zuständige Behörde bis zur Erfüllung der Abgabepflicht sämtlichen Schiffen unter fremder Flagge, die der Verantwortung des betroffenen Schifffahrtsunternehmens unterfallen, das Anlaufen deutscher Häfen. Ist von der Ausweisungsanordnung ein Schiff unter deutscher Flagge betroffen und läuft dieses in einen deutschen Hafen ein oder wird dort angetroffen, hält die zuständige Behörde dieses Schiff bis zur Erfüllung der Abgabepflicht im Hafen fest, nachdem sie dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat.

(3) Wird ein unter deutscher Flagge fahrendes Schiff eines Schifffahrtsunternehmens, das seine Abgabepflicht nach § 7 Absatz 1 und 3 für mindestens zwei aufeinanderfolgenden Kalenderjahre nicht erfüllt hat, in einem deutschen Hafen angetroffen und konnte die Einhaltung der Vorschriften nicht durch andere Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden, so kann die zuständige Behörde bis zur Erfüllung der Abgabepflicht das Verbot, einen deutschen Hafen zu verlassen (Festhaltenordnung), erlassen, nachdem sie dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat. Wird eine solche Festhaltenordnung durch einen anderen Mitgliedstaat erlassen, trifft die zuständige

Behörde die gleichen Maßnahmen wie im Anschluss an eine Ausweisungsanordnung nach Absatz 2 Satz 1.

(4) Die zuständige Behörde setzt die Europäische Kommission, die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und die übrigen Mitgliedstaaten von den Maßnahmen nach Absatz 1 und 3 in Kenntnis. Von den Maßnahmen nach Absatz 1 setzt die zuständige Behörde zudem den betroffenen Flaggenstaat in Kenntnis.

(5) Die Vorschriften für Schiffe in Seenot bleiben unberührt.

## § 48

### Maßnahmen gegen Luftfahrzeugbetreiber

(1) Erfüllt ein Luftfahrzeugbetreiber seine Pflichten aus diesem Gesetz nicht und konnte die Einhaltung der Vorschriften nicht durch andere Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden, so kann die zuständige Behörde die Europäische Kommission ersuchen, eine Betriebsuntersagung für den betreffenden Luftfahrzeugbetreiber zu beschließen. Die zuständige Behörde hat dabei eine Empfehlung für den Geltungsbereich der Betriebsuntersagung und für Auflagen, die zu erfüllen sind, abzugeben. Die zuständige Behörde hat bei dem Ersuchen im Fall eines gewerblichen Luftfahrzeugbetreibers Einvernehmen mit dem Luftfahrt-Bundesamt herzustellen.

(2) Hat die Europäische Kommission gemäß Artikel 16 Absatz 10 der EU-Emissionshandelsrichtlinie die Verhängung einer Betriebsuntersagung gegen einen Luftfahrzeugbetreiber beschlossen, so ergreift die zuständige Behörde die zur Durchsetzung dieses Beschlusses erforderlichen Maßnahmen. Dazu kann sie insbesondere

1. ein Startverbot verhängen,
2. ein Einflugverbot verhängen oder
3. die Erlaubnis nach § 2 Absatz 7 des Luftverkehrsgesetzes oder die Betriebsgenehmigung nach § 20 Absatz 4 oder § 21a des Luftverkehrsgesetzes, soweit vorhanden, widerrufen.

## § 49

### Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer

1. entgegen § 21 Absatz 1 Satz 1, § 30 Satz 1, § 31 Absatz 6 Satz 1 oder § 43 Absatz 1 Satz 1 einen Bericht nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet,
2. einer Rechtsverordnung nach § 28 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe e Doppelbuchstabe aa oder § 35 Absatz 1 Nummer 1 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
3. entgegen einer Rechtsverordnung nach § 35 Absatz 1 Nummer 1 Antragsangaben nicht richtig oder nicht vollständig macht oder zur Antragstellung erforderliche Nachweise oder Unterlagen nicht richtig oder nicht vollständig vorlegt oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die

Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,

4. entgegen § 32 Absatz 3 Satz 2 eine Angabe oder einen Nachweis nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt oder
5. entgegen § 33 Absatz 3 Satz 3 die mitgeteilte Menge an Einheiten nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig löscht.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer eine in Absatz 1 bezeichnete Handlung fahrlässig begeht.

(3) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. ohne Genehmigung nach § 4 Absatz 1 Treibhausgase freisetzt,
2. entgegen § 6 Absatz 1 oder Absatz 4 Satz 1 einen Überwachungsplan nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig einreicht,
3. entgegen § 6 Absatz 2 Satz 2 einen geänderten Überwachungsplan nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt,
4. entgegen § 12 Absatz 2, auch in Verbindung mit § 12 Absatz 3, eine dort genannte Handlung nicht gestattet, eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt, eine Unterlage nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig vorlegt oder eine Arbeitskraft oder ein Hilfsmittel nicht oder nicht rechtzeitig bereitstellt,
5. entgegen § 16 Absatz 1 Satz 1 oder § 20 Absatz 5 Satz 1 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet,
6. entgegen § 16 Absatz 3 Satz 1 oder Satz 3, jeweils auch in Verbindung mit Satz 4, eine Unterrichtung nicht oder nicht rechtzeitig vornimmt oder eine Mitteilung nicht oder nicht rechtzeitig macht,
7. entgegen § 20 Absatz 2 Satz 1 oder § 41 Absatz 1 Satz 4 eine Angabe nicht richtig oder nicht vollständig beifügt,
8. einer Rechtsverordnung § 28 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a oder Buchstabe e Doppelbuchstabe bb oder Absatz 2 Nummer 1, 2 oder Nummer 3 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
9. entgegen § 43 Absatz 2, auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 44 Absatz 1 Nummer 1, oder entgegen § 43 Absatz 3 einen Bericht nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet.

(4) Ordnungswidrig handelt, wer gegen die Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2023/2776 vom 12. Oktober 2023 (ABl. L 2023/2776, 14.12.2023) geändert worden ist, verstößt, indem er vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 1 oder Unterabsatz 2 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, einen dort genannten Emissionsbericht nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt oder

2. entgegen Artikel 11a Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2849 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Vorschriften für die Meldung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene (ABl. L, 2023/2849, 15.12.2023) aggregierte Emissionsdaten nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt.

(5) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen Artikel 2 Absatz 1, auch in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 2 oder Absatz 4, der Delegierten Verordnung (EU) 2019/1603 der Kommission vom 18. Juli 2019 zur Ergänzung der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates betreffend die von der Internationalen Zivillufffahrt-Organisation angenommenen Maßnahmen für die Überwachung von, die Berichterstattung über und die Prüfung von Luftverkehrsemissionen für die Zwecke der Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus (ABl. L 250 vom 30.09.2019, S. 10) einen Bericht nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig bis zum Ablauf des 31. März des jeweiligen Folgejahres erstattet.

(6) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 Unterabsatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842 der Kommission vom 31. Oktober 2019 mit Durchführungsbestimmungen zur Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich weiterer Vorkehrungen für die Anpassung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten aufgrund von Änderungen der Aktivitätsraten (ABl. L 282 vom 04.11.2019, S. 20), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2022/827 (ABl. L 147 vom 30.05.2022, S. 25) geändert worden ist, einen Bericht nach dem ... [###einfügen: Datum der Verkündung dieses Gesetzes###] nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet.

(7) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu fünfhunderttausend Euro und in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu hunderttausend Euro geahndet werden.

## Abschnitt 6

### Übergangsregelungen

#### § 50

##### Allgemeine Übergangsregelung für Anlagenbetreiber

(1) Für die Freisetzung von Treibhausgasen durch Tätigkeiten nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 bis 32 des Anhangs sind in Bezug auf die Emissionen des Kalenderjahres 2023 die §§ 1 bis 35 des Gesetzes in seiner bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Datum der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung anzuwenden.

(2) Für Anlagenbetreiber, die aufgrund einer Änderung der Tätigkeiten nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 bis 32 des Anhangs erstmals vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes erfasst werden, gelten die Regelungen dieses Gesetzes ab dem 1. Januar 2024.

(3) Für Anlagen, die nach ihrer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung außer für Zwecke der Zünd- und Stützfeuerung nur Biobrennstoffe einsetzen dürfen, ist § 2 Absatz 5 Nummer 2 des Gesetzes in seiner bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Datum der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung bis zum Ablauf des 31. Dezember 2025 weiter anzuwenden. § 53 bleibt unberührt.

(4) Zur Berechnung der Gesamtfeuerungswärmeleistung einer in Teil A Abschnitt 2 Nummer 2 bis 6, 11, 13, 19 und 22 des Anhangs genannten Anlage oder der Gesamtfeuerungswärmeleistung der Verbrennungseinheiten einer Anlage nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 des Anhangs ist Anhang 1 Teil 1 Nummer 1 des Gesetzes in seiner bis zum Ablauf des ... [einsetzen: Datum der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung bis zum Ablauf des 31. Dezember 2025 weiter anzuwenden.

## § 51

### **Übergangsregelung für die Zuteilung kostenloser Berechtigungen an Anlagenbetreiber**

(1) Die Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen für die in § 50 Absatz 2 genannten Anlagen bemisst sich ab dem 1. Januar 2024 nach den für neue Marktteilnehmer geltenden Regeln nach Artikel 5 Absatz 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1842.

(2) Zuteilungsentscheidungen für die Zuteilungsperiode 2021 bis 2025 bleiben von den Änderungen von Artikel 10a Absatz 3 und 4 der EU-Emissionshandelsrichtlinie unberührt.

## § 52

### **Übergangsregelung für Abfallverbrennungsanlagen**

(1) Die Anwendung der Pflichten nach § 4 Absatz 1 und § 7 Absatz 1 sowie der Anspruch auf Zuteilung kostenloser Berechtigungen nach § 23 für Anlagen oder Verbrennungseinheiten nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 bis 6 des Anhangs, die als Anlagen oder Verbrennungseinheiten zur Beseitigung oder Verwertung von Abfällen nach

1. Nummer 8.1.1 oder
2. Nummer 8.1.2 mit dem Hauptbrennstoff Altöl

des Anhangs 1 zu der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2017 (BGBl. I S. 1440), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 12. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1799) geändert worden ist, genehmigungsbedürftig sind, ab dem 1. Januar 2027 steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Europäische Kommission die Billigung einer einseitigen Einbeziehung dieser Anlagen nach Artikel 24 der EU-Emissionshandelsrichtlinie ab dem Jahr 2027 vor dem 1. Januar 2027 bekannt gibt. Sofern die Europäische Kommission die Billigungsentscheidung nach dem 31. Dezember 2026 bekannt gibt, beginnt die Wirksamkeit der Einbeziehung dieser Anlagen ab dem 1. Januar des auf die Bekanntgabe der Billigungsentscheidung folgenden Kalenderjahres. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gibt das Datum der Bekanntgabe der Billigungsentscheidung durch die Europäische Kommission im Bundesanzeiger gesondert bekannt.

(2) Bis zum Beginn der Wirksamkeit der Einbeziehung dieser Anlagen nach Absatz 1 sind Betreiber von Anlagen zur Verbrennung von gefährlichen Abfällen von den Verpflichtungen nach den §§ 5 und 6 freigestellt. Als Anlagen zur Verbrennung von gefährlichen Abfällen gelten solche Anlagen oder Verbrennungseinheiten, bei denen

1. nach den Anforderungen in der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung eine Verbrennungstemperatur von mindestens 1 100 Grad Celsius erreicht sein muss oder

2. der Anteil gefährlicher Abfälle an der insgesamt eingesetzten Menge an Abfällen im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 2021 und dem Ablauf des 31. Dezember 2023 insgesamt mehr als 66 Prozent betrug.

(3) Der Anwendungsbereich dieses Gesetzes erfasst nicht solche Anlagen oder Verbrennungseinheiten zur Beseitigung oder Verwertung von Abfällen, die nicht von § 2 Absatz 2a des Brennstoffemissionshandelsgesetzes umfasst sind.

## § 53

### **Übergangsregelung für die Anwendung der Pflichtenfreistellung nach § 26**

Der Betreiber einer Anlage, die

1. nach § 2 Absatz 5 Nummer 2 des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes in seiner bis zum [einsetzen: Tag vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes] geltenden Fassung nicht vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes erfasst war und
2. die Voraussetzungen nach § 19 Absatz 5 Nummer 2 nicht erfüllt,

ist verpflichtet, zur Vorbereitung der Entscheidung nach § 26 Absatz 1 gegenüber der zuständigen Behörde bis zum Ablauf der Frist nach § 23 Absatz 2 Satz 2 den Nachweis zu erbringen, zu welchem Anteil die Gesamtemissionsmenge der Anlage in den Jahren 2019 bis 2023 aus dem Einsatz von Biomasse resultiert, die mit dem Emissionsfaktor Null zu bewerten ist.

## § 54

### **Übergangsregelung für Luftfahrzeugbetreiber**

Abweichend von § 6 Absatz 1 und 2 gilt der für das Jahr 2023 genehmigte Überwachungsplan eines Luftfahrzeugbetreibers für das Jahr 2024 fort.

## § 55

### **Übergangsregelung für Seeverkehrstätigkeiten**

(1) Abweichend von Teil A Abschnitt 2 Nummer 34 des Anhangs gelten Seeverkehrstätigkeiten nach Artikel 2 Absatz 1b EU-MRV-Seeverkehrsverordnung für die Jahre 2024 bis 2026 nicht als Seeverkehrstätigkeiten im Sinne dieses Gesetzes.

(2) Abweichend von Teil A Abschnitt 3 Nummer 4 des Anhangs gelten die Treibhausgase Methan und Distickstoffoxid für die Jahre 2024 und 2025 nicht als einbezogene Treibhausgase für Seeverkehrstätigkeiten.

## § 56

### **Übergangsregelung für den Brennstoffemissionshandel bei außergewöhnlichen Marktentwicklungen**

Sofern die Europäische Kommission bis zum Ablauf des 15. Juli 2026 in einer Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union den Eintritt der Bedingung nach Artikel 30k

Absatz 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie veröffentlicht, gilt die Verpflichtung nach § 7 Absatz 2 nicht für Emissionen aus Brennstoffen, die vor dem 1. Januar 2028 in Verkehr gebracht worden sind.

**Anhang (zu den §§ 2 bis 4, 13, 19, 21, 27, 28, 33, 37, 41 bis 44, 50, 52 und 55)**

**Einbezogene Tätigkeiten und Treibhausgase**

**Teil A**

**Emissionshandel für Anlagen, Luft- und Seeverkehr**

**Abschnitt 1**

**Grundsätze**

1. Zur Berechnung der Gesamtfeuerungswärmeleistung einer in Abschnitt 2 Nummer 2 bis 6, 11, 13, 19 und 22 genannten Anlage oder der Gesamtfeuerungswärmeleistung der Verbrennungseinheiten einer Anlage nach Abschnitt 2 Nummer 1 werden die Feuerungswärmeleistungen aller technischen Einheiten addiert, die Bestandteil der Anlage sind und in denen Brennstoffe verbrannt werden. Bei diesen technischen Einheiten handelt es sich insbesondere um alle Arten von Heizkesseln, Turbinen, Erhitzern, Industrieöfen, Verbrennungsöfen, Kalzinierungsöfen, Brennöfen, sonstigen Öfen, Trocknern, Motoren, Brennstoffzellen, Fackeln und thermischen oder katalytischen Nachbrennern. Einheiten mit einer Feuerungswärmeleistung von weniger als 3 Megawatt (MW), Notfackeln zur Anlagenentlastung bei Betriebsstörungen und Notstromaggregate werden bei dieser Berechnung nicht berücksichtigt. Ist der Schwellenwert für die Gesamtfeuerungswärmeleistung überschritten, sind alle Einheiten erfasst, in denen Brennstoffe verbrannt werden.
2. Für die Zuordnung einer Anlage, die sowohl einer Tätigkeit mit einem als Produktionsleistung angegebenen Schwellenwert als auch einer Tätigkeit mit einem als Gesamtfeuerungswärmeleistung angegebenen Schwellenwert zugeordnet werden kann, gilt Folgendes:
  - a) Wenn die Anlage sowohl den Schwellenwert der Produktionsleistung als auch den Schwellenwert der Gesamtfeuerungswärmeleistung erreicht oder überschreitet, so ist die Anlage derjenigen Tätigkeit zuzuordnen, für die der Schwellenwert als Produktionsleistung angegeben ist.
  - b) Wenn die Anlage entweder nur den Schwellenwert der Gesamtfeuerungswärmeleistung oder nur den Schwellenwert der Produktionsleistung erreicht oder überschreitet, ist sie derjenigen Tätigkeit zuzuordnen, deren Schwellenwert sie erreicht.
3. Bei den in Abschnitt 2 aufgeführten Tätigkeiten sind jeweils die in Abschnitt 3 aufgeführten Treibhausgase einbezogen.

**Abschnitt 2**

**Tätigkeiten**

1. Verbrennungseinheiten zur Verbrennung von Brennstoffen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von insgesamt 20 MW oder mehr in einer Anlage, soweit nicht von einer der nachfolgenden Nummern erfasst;

2. Anlagen zur Erzeugung von Strom, Dampf, Warmwasser, Prozesswärme oder erhitztem Abgas durch den Einsatz von Brennstoffen in einer Verbrennungseinrichtung (wie Kraftwerk, Heizkraftwerk, Heizwerk, Gasturbinenanlage, Verbrennungsmotoranlage, sonstige Feuerungsanlage), einschließlich zugehöriger Dampfkessel, mit einer Feuerungswärmeleistung von 50 MW oder mehr;
3. Anlagen zur Erzeugung von Strom, Dampf, Warmwasser, Prozesswärme oder erhitztem Abgas durch den Einsatz von Kohle, Koks, einschließlich Petrolkoks, Kohlebriketts, Torfbriketts, Brenntorf, naturbelassenem Holz, emulgiertem Naturbitumen, Heizölen, gasförmigen Brennstoffen (insbesondere Koksofengas, Grubengas, Stahlgas, Raffineriegas, Synthesegas, Erdölgas aus der Tertiärförderung von Erdöl, Klärgas, Biogas), Methanol, Ethanol, naturbelassenen Pflanzenölen, Pflanzenölmethylestern, naturbelassenem Erdgas, Flüssiggas, Gasen der öffentlichen Gasversorgung oder Wasserstoff mit einer Feuerungswärmeleistung von mehr als 20 MW bis weniger als 50 MW in einer Verbrennungseinrichtung (wie Kraftwerk, Heizkraftwerk, Heizwerk, Gasturbinenanlage, Verbrennungsmotoranlage, sonstige Feuerungsanlage), einschließlich zugehöriger Dampfkessel;
4. Anlagen zur Erzeugung von Strom, Dampf, Warmwasser, Prozesswärme oder erhitztem Abgas durch den Einsatz anderer als in Nummer 3 genannter fester oder flüssiger Brennstoffe in einer Verbrennungseinrichtung (wie Kraftwerk, Heizkraftwerk, Heizwerk, Gasturbinenanlage, Verbrennungsmotoranlage, sonstige Feuerungsanlage), einschließlich zugehöriger Dampfkessel, mit einer Feuerungswärmeleistung von mehr als 20 MW bis weniger als 50 MW;
5. Verbrennungsmotoranlagen zum Antrieb von Arbeitsmaschinen für den Einsatz von Heizöl EL, Dieselmotorkraftstoff, Methanol, Ethanol, naturbelassenen Pflanzenölen, Pflanzenölmethylestern oder gasförmigen Brennstoffen (insbesondere Koksofengas, Grubengas, Stahlgas, Raffineriegas, Synthesegas, Erdölgas aus der Tertiärförderung von Erdöl, Klärgas, Biogas, naturbelassenem Erdgas, Flüssiggas, Gasen der öffentlichen Gasversorgung, Wasserstoff) mit einer Feuerungswärmeleistung von 20 MW oder mehr;
6. Gasturbinenanlagen zum Antrieb von Arbeitsmaschinen für den Einsatz von Heizöl EL, Dieselmotorkraftstoff, Methanol, Ethanol, naturbelassenen Pflanzenölen, Pflanzenölmethylestern oder gasförmigen Brennstoffen (insbesondere Koksofengas, Grubengas, Stahlgas, Raffineriegas, Synthesegas, Erdölgas aus der Tertiärförderung von Erdöl, Klärgas, Biogas, naturbelassenem Erdgas, Flüssiggas, Gasen der öffentlichen Gasversorgung, Wasserstoff) mit einer Feuerungswärmeleistung von mehr als 20 MW;
7. Anlagen zur Destillation oder Raffination oder sonstigen Weiterverarbeitung von Öl oder Ölerzeugnissen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mehr als 20 MW;
8. Anlagen zur Trockendestillation von Steinkohle oder Braunkohle (Kokereien);
9. Anlagen zum Rösten, Schmelzen, Sintern oder Pelletieren von Metallerzen;

10. Anlagen zur Herstellung oder zum Erschmelzen von Eisen oder Stahl (primär oder sekundär), mit einer Kapazität von mindestens 2,5 Tonnen je Stunde, einschließlich Stranggießen;
11. Anlagen zur Herstellung oder Verarbeitung von Eisenmetallen (einschließlich Eisenlegierung) bei Betrieb von Verbrennungseinheiten mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von 20 MW oder mehr; die Verarbeitung umfasst insbesondere Walzwerke, Öfen zum Wiederaufheizen, Glühöfen, Schmiedewerke, Gießereien, Beschichtungs- und Beizanlagen;
12. Anlagen zur Herstellung von Primäraluminium oder Aluminiumoxid;
13. Anlagen zum Schmelzen, zum Legieren oder zur Raffination von Nichteisenmetallen bei Betrieb von Verbrennungseinheiten mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung (einschließlich der als Reduktionsmittel verwendeten Brennstoffe) von 20 MW oder mehr;
14. Anlagen zur Herstellung von Zementklinker mit einer Produktionsleistung von mehr als 500 Tonnen je Tag in Drehrohröfen oder mehr als 50 Tonnen je Tag in anderen Öfen;
15. Anlagen zum Brennen von Kalkstein, Magnesit oder Dolomit mit einer Produktionsleistung von mehr als 50 Tonnen Branntkalk, gebranntem Magnesit oder gebranntem Dolomit je Tag;
16. Anlagen zur Herstellung von Glas, auch soweit es aus Altglas hergestellt wird, einschließlich Anlagen zur Herstellung von Glasfasern, mit einer Schmelzleistung von mehr als 20 Tonnen je Tag;
17. Anlagen zum Brennen keramischer Erzeugnisse mit einer Produktionsleistung von mehr als 75 Tonnen je Tag;
18. Anlagen zum Schmelzen mineralischer Stoffe, einschließlich Anlagen zur Herstellung von Mineralfasern, mit einer Schmelzleistung von mehr als 20 Tonnen je Tag;
19. Anlagen zum Trocknen oder Brennen von Gips oder zur Herstellung von Gipskartonplatten und sonstigen Gipszeugnissen mit einer Produktionsleistung von mehr als 20 Tonnen gebranntem Gips oder getrocknetem Sekundärgips je Tag;
20. Anlagen zur Gewinnung von Zellstoff aus Holz, Stroh oder ähnlichen Faserstoffen;
21. Anlagen zur Herstellung von Papier, Karton oder Pappe mit einer Produktionsleistung von mehr als 20 Tonnen je Tag;
22. Anlagen zur Herstellung von Industrieruß mit einer Produktionsleistung von mehr als 50 Tonnen je Tag;
23. Anlagen zur Herstellung von Salpetersäure;
24. Anlagen zur Herstellung von Adipinsäure;
25. Anlagen zur Herstellung von Glyoxal oder Glyoxylsäure;
26. Anlagen zur Herstellung von Ammoniak;
27. Anlagen zur Herstellung von

- a) organischen Grundchemikalien (Alkene und chlorierte Alkene, Alkine, Aromaten und alkylierte Aromaten, Phenole, Alkohole, Aldehyde, Ketone, Carbonsäuren, Dicarbonsäuren, Carbonsäureanhydride und Dimethylterephthalat, Epoxide, Vinylacetat, Acrylnitril, Caprolactam und Melamin) oder
- b) Polymeren (Polyethylen, Polypropylen, Polystyrol, Polyvinylchlorid, Polycarbonate, Polyamide, Polyurethane, Silikone)

mit einer Produktionsleistung von mehr als 100 Tonnen je Tag;

- 28. Anlagen zur Herstellung von Wasserstoff oder Synthesegas mit einer Produktionsleistung von mehr als 5 Tonnen je Tag;
- 29. Anlagen zur Herstellung von Natriumkarbonat und Natriumhydrogenkarbonat;
- 30. Anlagen zur Abscheidung von Treibhausgasen aus Anlagen nach den Nummern 1 bis 29 zum Zwecke der Beförderung und geologischen Speicherung in einer in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2009/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die geologische Speicherung von Kohlendioxid und zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG des Rates sowie der Richtlinien 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG und 2008/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 114) zugelassenen Speicherstätte;
- 31. Rohrleitungsanlagen zur Beförderung von Treibhausgasen zum Zwecke der geologischen Speicherung in einer in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2009/31/EG zugelassenen Speicherstätte; sonstige, nicht rohrleitungsgebundene Beförderung von Treibhausgasen zu demselben Zweck;
- 32. Speicherstätte zur geologischen Speicherung von Treibhausgasen, die in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2009/31/EG zugelassen ist;
- 33. Flüge, die von einem Flugplatz abgehen oder auf einem Flugplatz enden, der sich in einem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum befindet, bei Mitgliedstaaten der Europäischen Union jedoch nur, soweit der Vertrag über die Europäische Union in dem Gebiet Anwendung findet;

nicht unter diese Tätigkeit fallen:

- a) Flüge, die ausschließlich durchgeführt werden, um folgende Personen eines Nichtmitgliedstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in offizieller Mission zu befördern, soweit dies durch einen entsprechenden Statusindikator im Flugplan vermerkt ist:
  - aa) regierende Monarchinnen und Monarchen und ihre unmittelbaren Familienangehörigen,
  - bb) Staatschefinnen und Staatschefs, Regierungschefinnen und Regierungschefs und zur Regierung gehörende Ministerinnen und Minister;
- b) Militärflüge in Militärluftfahrzeugen sowie Zoll- und Polizeiflüge;

- c) Flüge im Zusammenhang mit Such- und Rettungseinsätzen, Löschflüge, Flüge im humanitären Einsatz sowie Ambulanzflüge in medizinischen Notfällen, soweit eine Genehmigung der jeweils zuständigen Behörde vorliegt;
- d) Flüge, die ausschließlich nach Sichtflugregeln im Sinne der §§ 28 und 31 bis 34 der Luftverkehrs-Ordnung durchgeführt werden;
- e) Flüge, bei denen das Luftfahrzeug ohne Zwischenlandung wieder zum Ausgangsflugplatz zurückkehrt;
- f) Übungsflüge, die ausschließlich zum Erwerb eines Pilotenscheins oder einer Berechtigung für die Cockpit-Besatzung durchgeführt werden, sofern dies im Flugplan vermerkt ist; diese Flüge dürfen nicht zur Beförderung von Fluggästen oder Fracht oder zur Positionierung oder Überführung von Luftfahrzeugen dienen;
- g) Flüge, die ausschließlich der wissenschaftlichen Forschung oder der Kontrolle, Erprobung oder Zulassung von Luftfahrzeugen oder Ausrüstung dienen, unabhängig davon, ob es sich um Bord- oder Bodenausrüstung handelt;
- h) Flüge von Luftfahrzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 5 700 Kilogramm;
- i) Flüge im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Maßgabe des Artikels 16 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 auf Routen innerhalb von Gebieten in äußerster Randlage im Sinne des Artikels 349 des Vertrags über die Arbeitsweise in der Europäischen Union oder auf Routen mit einer angebotenen Kapazität von höchstens 50 000 Sitzplätzen pro Jahr;
- j) Flüge, die nicht bereits von den Buchstaben a bis i erfasst sind und von einem Luftfahrzeugbetreiber durchgeführt werden, der gegen Entgelt Linien- oder Bedarfsflugverkehrsleistungen für die Öffentlichkeit erbringt, bei denen er Fluggäste, Fracht oder Post befördert (gewerblicher Luftfahrzeugbetreiber), sofern
  - aa) dieser Luftfahrzeugbetreiber innerhalb eines Kalenderjahres jeweils weniger als 243 solcher Flüge in den Zeiträumen Januar bis April, Mai bis August und September bis Dezember durchführt oder
  - bb) die jährlichen Gesamtemissionen solcher Flüge dieses Luftfahrzeugbetreibers weniger als 10 000 Tonnen betragen;

diese Ausnahme gilt nicht für Flüge, die ausschließlich zur Beförderung von regierenden Monarchinnen und Monarchen und ihren unmittelbaren Familienangehörigen sowie von Staatschefinnen und Staatschefs, Regierungschefinnen und Regierungschefs und zur Regierung gehörenden Ministerinnen und Ministern eines Mitgliedstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in Ausübung ihres Amtes durchgeführt werden;

- k) bis zum Ablauf des 31. Dezember 2030 Flüge, die nicht unter die Buchstaben a) bis j) fallen und von einem nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreiber durchgeführt werden, dessen Flüge jährliche Gesamtemissionen von weniger als 1 000 Tonnen aufweisen;
  - l) Flüge, die von einem Flugplatz in der Schweiz abgehen und auf einem Flugplatz in einem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum enden;
  - m) Flüge, die von einem Flugplatz im Vereinigten Königreich abgehen und auf einem Flugplatz in einem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum enden;
34. Seeverkehrstätigkeiten nach der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung mit Ausnahme von Seeverkehrstätigkeiten nach Artikel 2 Absatz 1a der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung.

### **Abschnitt 3**

#### **Bei den Tätigkeiten nach den Abschnitten 2 und 4 einbezogene Treibhausgase**

1. Kohlendioxid: Einbezogen bei Tätigkeiten nach Abschnitt 2 Nummer 1 bis 34 und bei Tätigkeiten nach Abschnitt 4,
2. perfluorierte Kohlenwasserstoffe: Einbezogen bei Tätigkeiten nach Abschnitt 2 Nummer 11,
3. Distickstoffoxid: Einbezogen bei Tätigkeiten nach Abschnitt 2 Nummer 23 bis 25,
4. Methan und Distickstoffoxid: Einbezogen bei Tätigkeiten nach Abschnitt 2 Nummer 34.

### **Abschnitt 4**

#### **Von § 33 erfasste Flüge**

Flüge zwischen Flugplätzen in zwei verschiedenen in einem nach Artikel 25a Absatz 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführten Staaten, Flüge zwischen der Schweiz oder dem Vereinigten Königreich und den nach Artikel 25a Absatz 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführten Staaten und – für die Zwecke von Artikel 12 Absätze 6 und 8 und Artikel 28c der EU-Emissionshandelsrichtlinie – alle anderen Flüge zwischen Flugplätzen in zwei verschiedenen Drittländern, die von Luftfahrzeugbetreibern durchgeführt werden, die

1. über ein von der Bundesrepublik Deutschland ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügen oder in der Bundesrepublik Deutschland registriert sind und
2. jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen von mehr als 10 000 Tonnen aus dem Einsatz von Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 5 700 kg erzeugen, die Flüge durchführen, die nicht in demselben Mitgliedstaat, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage desselben Mitgliedstaats, starten und landen.

Nicht unter diese Tätigkeiten fallen:

1. Flüge im staatlichen Auftrag,

2. Militärflüge,
3. Flüge im humanitären Einsatz,
4. Medizinische Flüge,
5. Löschflüge,
6. Flüge vor oder nach einem Flug nach den Nummern 3 bis 5 mit demselben Luftfahrzeug, sofern diese Flüge für die Durchführung der in den Nummern 3 bis 5 genannten Aktivitäten oder für die anschließende Verlegung des Luftfahrzeugs für seinen nächsten Einsatz erforderlich waren.

**Teil B****Brennstoffemissionshandel****Abschnitt 1****Brennstoffe**

1. Als Brennstoff im Rahmen der in Abschnitt 2 genannten Tätigkeit gilt jedes Energieerzeugnis gemäß Artikel 2 Absatz 1 der EU-Energiesteuerrichtlinie, einschließlich der in Anhang I Tabelle A und Tabelle C der genannten Richtlinie aufgeführten Heizstoffe oder Kraftstoffe.
2. Als Brennstoff im Rahmen der in Abschnitt 2 genannten Tätigkeit gilt auch jedes andere Erzeugnis, das zur Verwendung als Heizstoff oder Kraftstoff gemäß Artikel 2 Absatz 3 der EU-Energiesteuerrichtlinie bestimmt, als solcher zum Verkauf angeboten oder als solcher verwendet wird.
3. Abfälle gelten nicht als Brennstoff nach Nummer 2.

**Abschnitt 2****Tätigkeit**

1. Das Inverkehrbringen von Brennstoffen, die in folgenden Sektoren verwendet werden:
  - a) Quellkategorie-Code 1A1: Energiewirtschaft;
  - b) Quellkategorie-Code 1A2: Verarbeitendes Gewerbe und Baugewerbe;
  - c) Quellkategorie-Code 1A3b: Straßenverkehr, mit Ausnahme des straßengebundenen, landwirtschaftlichen Verkehrs;
  - d) Quellkategorie-Code 1A4a und 1A4b: Beheizung von Gebäuden.
2. Das Inverkehrbringen von Brennstoffen, die in folgenden Sektoren verwendet werden:
  - a) Quellkategorie Code 1A3a: Luftfahrt, soweit die Brennstoffe in Luftfahrzeugen der privaten, nichtgewerblichen Luftfahrt eingesetzt werden;
  - b) Quellkategorie-Code 1A3b: Straßenverkehr, soweit nicht bereits von Nummer 1 Buchstabe c erfasst;
  - c) Quellkategorie-Code 1A3c: Schienenverkehr;
  - d) Quellkategorie Code 1A3d: Schifffahrt, soweit die Brennstoffe in der privaten nichtgewerblichen Schifffahrt eingesetzt werden;
  - e) Quellkategorie-Code 1A4c: Land- und Forstwirtschaft, Fischzucht;
  - f) Quellkategorie Code 1A5: Sonstige (insbesondere Militär)  
ohne Verwendung durch
    - aa) die ausländische Truppe und deren ziviles Gefolge im Sinn des Artikels 1 des Abkommens vom 19. Juni 1951 zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen (BGBl.

1961 II S. 1183, 1190) in der jeweils geltenden Fassung (NATO-Truppenstatut),

- bb) in der Bundesrepublik Deutschland errichtete internationale militärische Hauptquartiere nach Artikel 1 des Protokolls über die Rechtsstellung der auf Grund des Nordatlantikvertrages errichteten internationalen militärischen Hauptquartiere vom 28. August 1952 (BGBl. 1969 II S. 2000) in der jeweils geltenden Fassung (Hauptquartierprotokoll) sowie Artikel 1 des Abkommens vom 13. März 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Obersten Hauptquartier der Alliierten Mächte, Europa, über die besonderen Bedingungen für die Einrichtung und den Betrieb internationaler militärischer Hauptquartiere in der Bundesrepublik Deutschland (BGBl. 1969 II S. 1997, 2009) in der jeweils geltenden Fassung (Ergänzungsabkommen),
- cc) Stellen der Vereinigten Staaten von Amerika oder anderer von den Vereinigten Staaten bezeichneten Regierungen in der Bundesrepublik Deutschland nach dem Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika vom 15. Oktober 1954 über die von der Bundesrepublik zu gewährenden Abgabengünstigungen für die von den Vereinigten Staaten im Interesse der gemeinsamen Verteidigung geleisteten Ausgaben (BGBl. 1955 II S. 821, 823) in der jeweils geltenden Fassung,
- dd) diplomatische Missionen und konsularische Vertretungen,
- ee) die in internationalen Übereinkommen vorgesehenen internationalen Einrichtungen,
- ff) die Streitkräfte eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union, für den Gebrauch oder Verbrauch dieser Streitkräfte oder ihres zivilen Begleitpersonals oder für die Versorgung ihrer Kasinos oder Kantinen, wenn diese Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland an einer Verteidigungsanstrengung teilnehmen, die zur Durchführung einer Tätigkeit der Europäischen Union im Zusammenhang mit der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik unternommen wird.

Die Wirksamkeit der Einbeziehung einer Tätigkeit nach Satz 1 steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Europäische Kommission die Billigung einer einseitigen Ausweitung nach Artikel 30j der EU-Emissionshandelsrichtlinie auf die Tätigkeit nach Satz 1 bekannt gibt. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gibt das Datum der Bekanntgabe der Billigungsentscheidung durch die Europäische Kommission nach Satz 2 im Bundesanzeiger gesondert bekannt. Die Wirksamkeit der Einbeziehung einer Tätigkeit nach Satz 1 beginnt jeweils ab dem 1. Januar des auf die Bekanntgabe der Billigungsentscheidung durch die Europäische Kommission nach Satz 2 folgenden Kalenderjahres.

3. Von der Tätigkeit nach Nummer 1 und 2 ausgenommen ist das Inverkehrbringen von Brennstoffen,

- a) die bei den in Teil A Abschnitt 2 aufgeführten Tätigkeiten eingesetzt werden und deren Emissionen aus der Verbrennung der Berichtspflicht nach § 5 Absatz 1 unterliegen, oder
- b) die mit dem Emissionsfaktor Null belegt sind.

## Artikel 2

### Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes

Das Brennstoffemissionshandelsgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2728), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 412) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 24 wie folgt gefasst:

„§ 24 Übergangsbestimmungen“

2. § 1 wird wie folgt gefasst:

#### „§ 1 Zweck des Gesetzes

Zweck dieses Gesetzes ist es, die Grundlagen für den Handel mit Emissionszertifikaten zu schaffen und für eine Bepreisung von Brennstoffemissionen zu sorgen, soweit diese Emissionen nicht einer Bepreisung im Rahmen des EU-Emissionshandels unterliegen, um damit zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele, einschließlich des langfristigen Ziels der Netto-Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045, und zur Erreichung der Minderungsziele nach der EU-Klimaschutzverordnung sowie zur Verbesserung der Energieeffizienz beizutragen. Zweck des Gesetzes ist es auch, den Übergang des nationalen Emissionshandelssystems in das EU-Emissionshandelssystem für Brennstoffe sicherzustellen. Zweck des nationalen Emissionshandelssystems ist die Bepreisung fossiler Treibhausgasemissionen.“

3. In § 2 Absatz 2a werden die Wörter „diese Anlagen nicht dem EU-Emissionshandel unterliegen“ durch die Wörter „der Betreiber einer solchen Anlage nicht der Pflicht zur Abgabe von Berechtigungen nach § 7 Absatz 1 des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes unterliegt“ ersetzt.

4. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. EU-Emissionshandel:

das unionsweite System zur Erfassung und Begrenzung von Treibhausgasemissionen, geregelt durch die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32; L 140 vom 14.5.2014, S. 177), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/795 vom 29. Februar 2024 (ABl. L 795 vom 29. Februar 2024, S. 1 geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;“.

- b) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. EU-Klimaschutzverordnung:

die Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (ABl. L 156 vom 19.6.2018, S. 26), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2023/857 vom 19. April 2023 (ABl. L 111 vom 26.4.2023, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;“.

c) Nummer 9 wird wie folgt gefasst:

„9. Treibhausgase:

die in § 3 Nummer 27 des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes aufgeführten Treibhausgase;“.

d) Nummer 10 wird wie folgt gefasst:

„10. Energiesteuergesetz:

das Energiesteuergesetz vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534; 2008 I S. 660, 1007), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 27. März 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 107) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung;“.

e) In Nummer 11 wird vor den Wörtern „durch Artikel 1“ das Wort „zuletzt“ eingefügt und werden die Wörter „Verordnung vom 12. Januar 2021 (BGBl. I S. 69)“ durch die Wörter „Verordnung vom 12. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1799)“ ersetzt.

5. In § 10 Absatz 3 werden die Sätze 2 und 3 durch folgenden Satz ersetzt:

„In der Rechtsverordnung können insbesondere festgelegt werden

1. die zuständige Stelle sowie die Möglichkeit zur Beauftragung von Dritten durch die zuständige Stelle mit der Durchführung des Veräußerungsverfahrens, einschließlich der Vereinnahmung und Abführung der Veräußerungserlöse, und die Aufsicht über diese beauftragten Dritten;
2. die Regeln für die Ausgestaltung und Durchführung des Versteigerungsverfahrens; diese müssen objektiv, nachvollziehbar und diskriminierungsfrei sein und Vorkehrungen gegen die Beeinflussung der Preisbildung durch das Verhalten einzelner Bieter treffen;
3. von Absatz 2 Satz 4 abweichende Preisregelungen für den zusätzlichen Bedarf nach § 5 Absatz 1 sowie Regelungen für den Erwerb von Emissionszertifikaten im Folgejahr;
4. für den Fall, dass gemäß einer Rechtsverordnung nach § 24 Absatz 2 Nummer 2 für die Jahre ab 2027 eine jährliche Emissionsmenge nach § 4 Absatz 1 Satz 1 verbleibt, abweichend von Absatz 1 Satz 1 und 2 die Fortführung des Verkaufs zu einem marktbasierten Preis, der folgendem Bezugspreis entspricht:
  - a) in den ersten beiden Quartalen des Jahres 2027 dem mengengewichteten Durchschnittspreis der Versteigerungen von Berechtigungen nach § 10 Absatz 1 des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes in dem jeweils vorletzten vorangegangenen Quartal und

- b) ab dem dritten Quartal 2027 dem mengengewichteten Durchschnittspreis der Versteigerungen von Emissionszertifikaten nach § 10 Absatz 1 des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes in dem jeweils vorletzten vorangegangenen Quartal;
5. im Fall von Artikel 30k Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG für das Jahr 2027 abweichend von Absatz 1 Satz 1 und 2 die Fortführung des Verkaufs zum Festpreis, der in jedem Quartal des Jahres 2027 dem mengengewichteten Durchschnittspreis der Versteigerungen von Berechtigungen nach § 10 des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes in dem jeweils vorletzten vorangegangenen Quartal entspricht.“.
6. § 11 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
- „(1) Entsteht durch die Einführung des Brennstoffemissionshandels nach diesem Gesetz eine unzumutbare Härte für ein betroffenes Unternehmen und ein mit diesem verbundenes Unternehmen, das mit seinem Kapital aus handels- oder gesellschaftsrechtlichem Rechtsgrund für die Risiken des Geschäftsbetriebes des betroffenen Unternehmens eintreten muss, kann die zuständige Behörde auf Antrag eine finanzielle Kompensation in der zur Vermeidung der unzumutbaren Härte erforderlichen Höhe im Wege einer Billigkeitsleistung gewähren. Dies gilt nicht für Verantwortliche im Sinne des § 3 Nummer 3. Von einer unzumutbaren Härte ist in der Regel nicht auszugehen, sofern die Brennstoffkosten eines Unternehmens, auch unter Berücksichtigung der durch die Einführung des Brennstoffemissionshandels verursachten direkten und indirekten zusätzlichen Kosten, nicht mehr als 20 Prozent der betriebswirtschaftlichen Gesamtkosten ausmachen oder wenn der Anteil der Zusatzkosten durch die Einführung des Brennstoffemissionshandels an der Bruttowertschöpfung nicht mehr als 20 Prozent beträgt. Billigkeitsleistungen im Sinne von Satz 1 stehen unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Genehmigung im Einzelfall durch die Europäische Kommission.“
7. § 14 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz eingefügt:
- „(5) Die zuständige Behörde ist berechtigt, die im Rahmen der Erfüllung der Aufgaben nach diesem Gesetz von Verantwortlichen übermittelten Daten und Angaben dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz zu Zwecken der Rechts- und Fachaufsicht in nicht personenbezogener Form zu übermitteln. Sowohl die zuständige Behörde als auch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz dürfen die Daten und Angaben nach Satz 1 in nicht personenbezogener Form an beauftragte Dritte zu Zwecken der Fortentwicklung dieses Gesetzes übermitteln. Daten und Angaben, die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse darstellen, dürfen an beauftragte Dritte ohne Geheimhaltungsvereinbarung nur übermittelt werden, wenn ein Bezug zu dem Unternehmen nicht mehr hergestellt werden kann.“
- b) Absatz 5 wird Absatz 6.
8. In § 15 Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:
- „Für die Prüfung der Emissionsberichte und der Anträge auf Grund von § 11 gelten die Anforderungen nach der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2067 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Prüfung von Daten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 94), die zuletzt durch Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1321 vom 8. Mai 2024 (ABl. L, 2024/1321, 13.05.2024) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung entsprechend.“
9. § 16 wird wie folgt gefasst:

„§ 16

Gebühren für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen

(1) Für die Eröffnung eines Personen- oder Händlerkontos im nationalen Emissionshandelsregister erhebt die zuständige Behörde von dem Kontoinhaber eine Gebühr von 393 Euro, für die Verwaltung eines Personen- oder Händlerkontos eine Gebühr von 649 Euro pro Handelsperiode, für die Umfirmierung eines Kontos eine Gebühr von 280 Euro sowie für die Änderung eines Kontobevollmächtigten eine Gebühr von jeweils 140 Euro.

(2) Wird ein Widerspruch gegen Entscheidungen nach diesem Gesetz vollständig oder teilweise zurückgewiesen, beträgt die Gebühr entsprechend dem entstandenen Verwaltungsaufwand 480 bis 5 600 Euro. Dies gilt nicht, wenn der Widerspruch nur deshalb keinen Erfolg hat, weil die Verletzung einer Verfahrens- oder Formvorschrift nach § 45 des Verwaltungsverfahrensgesetzes unbeachtlich ist. Wird der Widerspruch nach Beginn der sachlichen Bearbeitung jedoch vor deren Beendigung zurückgenommen, ermäßigt sich die Gebühr um mindestens 25 Prozent.“

10. § 17 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Erklärungen gegenüber der zuständigen Behörde sind auf elektronischem Wege und in elektronischer Form abzugeben. Die zuständige Behörde kann für die Kommunikation eine bestimmte Verschlüsselung für die Übermittlung elektronischer Dokumente vorschreiben. Die zuständige Behörde kann auch vorschreiben, dass Verantwortliche oder Prüfstellen zur Erstellung von Überwachungsplänen oder Berichten oder zur Stellung von Anträgen nur die auf ihrer Internetseite zur Verfügung gestellten elektronischen Formularvorlagen zu benutzen und die ausgefüllten Formularvorlagen in elektronischer Form zu übermitteln haben. Wenn die Benutzung elektronischer Formatvorlagen vorgeschrieben ist, ist die Übermittlung zusätzlicher Dokumente unter Beachtung der Formvorschriften des Satzes 3 möglich. Anordnungen nach den Sätzen 1 bis 3 werden im Bundesanzeiger bekannt gemacht.“

11. In § 21 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 wird die Angabe „§ 30“ durch die Angabe „§ 46“ ersetzt.

12. § 22 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 2 wird am Ende das Komma durch das Wort „oder“ ersetzt.
- b) Nummer 3 wird aufgehoben.
- c) Nummer 4 wird Nummer 3.

13. § 23 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 5 wird gestrichen.
- b) In Absatz 2 Satz 1 und 2 werden jeweils die Wörter „Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit“ durch die Wörter „Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz“ ersetzt.

14. § 24 wird wie folgt gefasst:

## „§ 24

## Übergangsbestimmungen

(1) Die Verpflichtungen nach § 7 Absatz 1 und § 8 entfallen in Bezug auf Brennstoffemissionen aus Brennstoffen, die nach dem 31. Dezember 2026

1. nach § 2 Absatz 2 in Verkehr gebracht werden und ab dem 1. Januar 2027 einer Abgabeverpflichtung nach § 7 Absatz 2 des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes unterliegen,
2. nach § 2 Absatz 2a als in Verkehr gebracht gelten und ab dem 1. Januar 2027 einer Abgabeverpflichtung nach § 7 Absatz 1 des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes unterliegen.

In dem in § 10 Absatz 3 Satz 2 Nummer 5 genannten Fall gilt anstelle des in Satz 1 Nummer 1 angegebenen Kalenderjahres das Kalenderjahr 2028.

(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf,

1. für den Fall, dass die Voraussetzungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 vorliegen, zu regeln, dass die Verpflichtungen nach § 7 Absatz 1 und § 8 auch für Brennstoffemissionen aus Brennstoffen, die nach § 2 Absatz 2a als in Verkehr gebracht gelten und in Anlagen mit einer Gesamtfeuerleistungswärmeleistung von nicht mehr als 20 MW eingesetzt werden, entfallen,
2. die jährliche Emissionsmenge nach § 4 Absatz 1 Satz 1 für die Jahre ab 2027 anteilig um die Menge der Brennstoffemissionen zu verringern, für die nach Maßgabe von Absatz 1 und Nummer 1 die Abgabepflicht nach § 8 entfällt.“

### Artikel 3

#### **Änderung des Gesetzes über Energiedienstleistungen und andere Energieeffizienzmaßnahmen**

In § 1 Nummer 2 des Gesetzes über Energiedienstleistungen und andere Energieeffizienzmaßnahmen vom 4. November 2010 (BGBl. I S. 1483), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 309) geändert worden ist, werden die Wörter „Artikel 4 Absatz 28 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, “ durch die Wörter „Artikel 1 des Gesetzes vom [###Einsetzen: Datum und BGBl.-Fundstelle dieses Gesetzes###] geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung“ und die Wörter „Anhang 1 Teil 2“ durch die Wörter „Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 bis 32 des Anhangs“ ersetzt.

### Artikel 4

#### **Änderung des Kohlendioxid-Speicherungsgesetzes**

In § 30 Absatz 4 Satz 1 des Kohlendioxid-Speicherungsgesetzes vom 17. August 2012 (BGBl. I S. 1726), das zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I

S. 3436) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 3 Absatz 4 Satz 1“ durch die Angabe „§ 3 Nummer 3“ ersetzt.

## **Artikel 5**

### **Aufhebung bisherigen Rechts**

Das Zuteilungsgesetz 2007 vom 26. August 2004 (BGBl. I S. 2211), das zuletzt durch Artikel 130 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, und das Zuteilungsgesetz 2012 vom 7. August 2007 (BGBl. I S. 1788), das zuletzt durch Artikel 133 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, werden aufgehoben.

## **Artikel 6**

### **Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt das Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz vom 21. Juli 2011 (BGBl. I S. 1475), das zuletzt durch Artikel 18 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) geändert worden ist, außer Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Das europäische Emissionshandelssystem ist ein zentrales Instrument der europäischen und nationalen Klimaschutzpolitik. Die europäische Rechtsgrundlage für den Emissionshandel bildet die Richtlinie 2003/87/EG (EU-Emissionshandelsrichtlinie). Die Umsetzung des europäischen Regelungsrahmens in nationales Recht erfolgt in Deutschland seit dem Jahr 2011 durch das Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (TEHG).

Mit der im Rahmen des „Europäischen Grünen Deals“ mit dem Ziel einer Senkung der Netto-Treibhausgasemissionen in der Europäischen Union bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 und einer Netto-Treibhausgasneutralität bis 2050 beschlossenen Reform des europäischen Emissionshandels wird das Ambitionsniveau des Emissionshandels zur Erreichung des Treibhausgasminderungsziels der EU für 2030 deutlich erhöht und der Anwendungsbereich des Emissionshandels in diesem Zusammenhang erheblich ausgeweitet. Hierzu haben das Europäische Parlament und der Rat zwei Richtlinien (EU) 2023/958 und (EU) 2023/959 zur Änderung der EU-Emissionshandelsrichtlinie erlassen, die jeweils am 5. Juni 2023 in Kraft getreten sind. Neben Änderungen des Emissionshandelssystems im Bereich ortsfester Anlagen und Luftverkehr („ETS-1“), in dem die Gesamtemissionsmengen bis 2030 infolge der Reform stärker als bislang vorgesehen abgesenkt werden, sehen die Änderungen der EU-Emissionshandelsrichtlinie die erstmalige Einbeziehung des Bereichs Seeverkehr in den Emissionshandel sowie die Einführung eines neuen europäischen Brennstoffemissionshandels („ETS-2“) für die bislang nicht vom ETS-1 erfassten Brennstoffeinsätze in den Sektoren Wärme und Verkehr vor.

Darüber hinaus haben das Europäische Parlament und der Rat die EU-CBAM-Verordnung erlassen, mit der das CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem CBAM geschaffen wird, um den Risiken der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen entgegenzuwirken. Hierzu soll der CBAM die bestehenden Mechanismen der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten schrittweise ablösen und den Verlagerungsrisiken begegnen, indem eine gleich hohe CO<sub>2</sub>-Bepreisung von Einfuhren und inländischen Erzeugnissen sichergestellt wird. Mit diesem Gesetz werden die nationalen Rechtsgrundlagen für die auf europäischer Ebene beschlossene künftige Ausgestaltung und Erweiterung des europäischen Emissionshandels sowie für das CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem CBAM geschaffen.

Dieser Entwurf steht im Kontext der gefährdeten rechtzeitigen Erreichung der Ziele der Resolution der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 25. September 2015 „Transformation unserer Welt: die UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“ und trägt insbesondere zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels 13 bei, umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen zu ergreifen.

## II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Mit diesem Gesetzentwurf werden die Vorgaben der beiden Richtlinien (EU) 2023/958 und (EU) 2023/959 zur Änderung der europäischen Emissionshandels-Richtlinie 2003/87/EG in nationales Recht umgesetzt sowie ergänzende Durchführungsbestimmungen zur EU-CBAM-Verordnung hinsichtlich des CBAM festgelegt.

Dabei wird mit der Änderung des TEHG durch Artikel 1 des Gesetzentwurfs das Ziel verfolgt, die beiden Änderungsrichtlinien vollumfänglich umzusetzen, während insbesondere auch über Änderungen des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) in Artikel 2 des Gesetzentwurfs zugleich rechtliche Voraussetzungen für eine Überführung des nationalen Brennstoffemissionshandels in den durch das novellierte TEHG angelegten neuen europäischen Brennstoffemissionshandel geschaffen werden.

Wesentliche Elemente der zentralen Änderung des TEHG durch Artikel 1 des Gesetzentwurfs sind europarechtlich gebotene Anpassungen des europäischen Emissionshandels im Bereich stationärer Anlagen und des Luftverkehrs (ETS-1), die Einbeziehung des Seeverkehrs in den ETS-1 und die Einführung des europäischen Brennstoffemissionshandels (ETS-2).

Um diesen erheblich erweiterten Anwendungsbereich des europäischen Emissionshandels im nationalen Recht sinnvoll abzubilden, erhält das TEHG zugleich eine neue Grundstruktur, in der die speziellen Regelungen für die vier Teilbereiche des künftigen EU-Emissionshandels (stationäre Anlagen, Luftverkehr, Seeverkehr und Brennstoffemissionshandel) in jeweils eigenen Teilabschnitten des Abschnitts 4 zusammengefasst sind.

Der Gesetzentwurf regelt die Überführung des bisherigen nationalen Brennstoffemissionshandels nach dem BEHG in das europäische System des ETS-2. Hinsichtlich der Verpflichtung zur Abgabe von Emissionszertifikaten tritt die Abgabepflicht im ETS-2 ab dem Jahr 2027 an die Stelle der Abgabepflicht nach § 8 BEHG. Die EU-weit einheitlichen Berichterstattungspflichten im ETS-2 umfassen hingegen auch vor Beginn der ETS-2-Abgabepflicht bereits die Emissionen der Jahre 2024 bis 2026, so dass in Deutschland die Inverkehrbringer von Brennstoffen für diesen Zeitraum den nationalen und den europäischen Berichtspflichten unterliegen, die weitgehend parallelisiert werden sollen.

Zugleich verfolgt der Gesetzentwurf das Ziel einer Kontinuität der CO<sub>2</sub>-Bepreisung, damit sämtliche Brennstoffe, die der CO<sub>2</sub>-Bepreisung nach dem BEHG unterliegen, auch innerhalb des künftigen europäischen Emissionshandels einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung unterliegen. Die Fortführung der bestehenden CO<sub>2</sub>-Bepreisung kann nach der EU-Emissionshandelsrichtlinie auch für solche Brennstoffe, die nicht bereits einem der nach der Richtlinie zwingend einbezogenen Sektoren zuzurechnen sind, durch das hierfür vorgesehene Instrument der unilateralen Ausweitung („Opt-in“) in den ETS-1 oder ETS-2 umgesetzt werden. Dies betrifft in Deutschland im Wesentlichen den Einsatz fossiler Brennstoffe in der Land- und Forstwirtschaft, im Schienenverkehr und bei der Abfallverbrennung. Die Kontinuität der CO<sub>2</sub>-Bepreisung schafft Planungssicherheit für die Betroffenen im Hinblick auf die im BEHG langfristig angelegten Preisanreize und gewährleistet gleichzeitig, dass die mit der nationalen

CO<sub>2</sub>-Bepreisung vorgesehenen Minderungsbeiträge in allen vom BEHG erfassten Bereichen realisiert werden.

Hinsichtlich des CBAM ist die Regelung auf europäischer Ebene durch eine Verordnung erfolgt, sodass keine Umsetzung in nationales Recht erforderlich ist. Der Gesetzentwurf enthält insoweit lediglich ergänzende nationale Durchführungsbestimmungen. Dies betrifft Bestimmungen zur zuständigen Behörde und zur Beleihung geeigneter Stellen mit der Durchführung des Antragsverfahrens für den Status eines zugelassenen CBAM-Anmelders sowie Regelungen zur elektronischen Kommunikation.

Im Übrigen treffen die EU-CBAM-Verordnung sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1773 bereits abschließende Regelungen. Dies gilt insbesondere für die Bestimmungen zu Sanktionen in der Übergangsphase. Diese Regelungen sind auch nach Auffassung der Europäischen Kommission so auszulegen, dass keine Sanktion ohne die vorherige Durchführung eines Berichtigungsverfahrens verhängt werden soll, und dass der berichtspflichtige Anmelder die erforderlichen Maßnahmen im Sinne von Artikel 16 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1773 ergriffen hat, wenn er im Rahmen eines Berichtigungsverfahrens nachweisen kann, dass er ihm mögliche Bemühungen zur Erfüllung seiner Verpflichtungen unternimmt. Die in Artikel 16 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1773 vorgesehene Möglichkeit, höhere Sanktionen zu verhängen, ist vor dem Hintergrund des Erwägungsgrundes 13 so auszulegen, dass die maximale zulässige Zahlungspflicht der Höhe der Zahlungspflicht nach § 46 Absatz 1 Sätze 1 und 2 TEHG entspricht und im Regelfall eine niedrigere Zahlungspflicht festzulegen ist.

### **III. Alternativen**

Keine.

### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes zum Erlass des vorliegenden Änderungsgesetzes ergibt sich – in Übereinstimmung mit den Stammgesetzen zum TEHG und zum BEHG und jeweils für alle Regelungen des Gesetzes – aus der Kompetenz des Bundes zur konkurrierenden Gesetzgebung im Bereich der Luftreinhaltung und der Regelung des Rechts der Wirtschaft nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 und 11 des Grundgesetzes.

Die Luftreinhaltung im Sinne von Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 GG umfasst auch den Schutz der Atmosphäre, der wiederum den Klimaschutz einschließt. Da die Neuregelungen dem Klimaschutz dienen, beruhen sie auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 GG.

Weiterhin betreffen die vorliegenden Regelungen das Recht der Wirtschaft nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11. Sie richten sich an Unternehmen. Der Gesetzentwurf schafft neue Rahmenbedingungen für die Teilnahme der einbezogenen Unternehmen am Emissionshandel. Die Einführung dieser Regelungen muss aus Wettbewerbsgründen und zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit in der Bundesrepublik Deutschland bundeseinheit-

lich erfolgen. Im Rahmen des durch Artikel 1 des vorliegenden Gesetzentwurfes in nationales Recht umgesetzten EU-Emissionshandelssystems sollen zum Schutz des Klimas und zur Gewährleistung von Wettbewerbsgleichheit möglichst einheitliche Regeln für die Zuteilung, Handelbarkeit und Abgabe von Emissionsberechtigungen sowie für die Emissionsberichterstattung bestehen. Eine Lösung auf Länderebene würde diesem besonderen Bedürfnis nach Einheitlichkeit nicht gerecht. Nur eine bundeseinheitliche Regelung kann eine angemessene Umsetzung der Richtlinie sicherstellen. Auch im Rahmen der durch Artikel 2 des vorliegenden Gesetzentwurfes vorgenommenen Änderungen im nationalen Brennstoffemissionshandelssystem müssen die erforderlichen Neuregelungen aus Wettbewerbsgründen und zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit in der Bundesrepublik Deutschland wie schon im Stammgesetz zum BEHG bundeseinheitlich erfolgen. Eine Lösung auf Länderebene würde diesem besonderen Bedürfnis nach Einheitlichkeit auch insoweit nicht gerecht. Die vorgesehene bundeseinheitliche Lösung ist daher im gesamtstaatlichen Interesse im Sinne von Artikel 72 Absatz 2 GG erforderlich.

Die Gesetzgebungskompetenz für die in diesem Gesetzentwurf zudem enthaltenen Bußgeldvorschriften ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 GG.

## **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Dieser Gesetzentwurf sichert die widerspruchsfreie Umsetzung unmittelbar geltenden EU-Rechts und ist daher mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar.

Darüber hinaus enthält dieser Gesetzentwurf keine Bestimmungen, die im Widerspruch zu Verpflichtungen des Bundes aus völkerrechtlichen Verträgen stehen.

## **VI. Gesetzesfolgen**

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung der Reform und Erweiterung des europäischen Emissionshandels in nationales Recht sowie der infolgedessen erforderlichen Anpassung der Regelungen zum nationalen Brennstoffemissionshandel, welcher wiederum der Erreichung der aufgrund der EU-Klimaschutzverordnung von Deutschland zu einzuhaltenden Treibhausgasemissionsreduktionsziele für das Jahr 2030 dient. Im Sinne der Verwaltungsvereinfachung werden in dem Gesetzentwurf die bisherigen Strukturen für die nationale Umsetzung der europäischen Vorgaben zum EU-Emissionshandel sowie die bewährten Strukturen für den nationalen Brennstoffemissionshandel fortgeführt, soweit nicht aufgrund zwingender europarechtlicher Vorgaben Abweichungen geboten sind. Bei der Umsetzung des neu einzuführenden europäischen Brennstoffemissionshandels werden, soweit dies in dem europarechtlich vorgegebenen Rahmen möglich ist, gewonnene Ablauf- und Vollzugserfahrungen aus dem nationalen Brennstoffemissionshandel berücksichtigt und wird auch auf bereits vorhandene Strukturen zurückgegriffen (etwa durch Aufgabenübertragung an

die bereits für den bisherigen europäischen Emissionshandel und den nationalen Brennstoffemissionshandel eingerichtete Deutsche Emissionshandelsstelle beim Umweltbundesamt).

## 2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Entwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die der Umsetzung der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen dient.

Indem der Entwurf den Seeverkehr, einen europäischen Brennstoffemissionshandel sowie weitere Wirtschaftsbereiche in das europäische Emissionshandelssystem mit aufnimmt, leistet er unmittelbar einen Beitrag zur Einhaltung des Nachhaltigkeitsziels (SDG) 13 „Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen“. Das Gesetzgebungsvorhaben dient der Umsetzung der Reform des europäischen Emissionshandels in nationales Recht und trägt in diesem Rahmen wesentlich zu einer klimafreundlichen, nachhaltigen Entwicklung bei. Die in ihrem Ambitionsniveau gesteigerte europaweite Festsetzung absoluter Gesamtemissionsmengen und die über den Emissionshandel gewährleistete Einhaltung der Treibhausgasreduzierungsziele dient unmittelbar der Verbesserung des Klimaschutzes. Im Vergleich zu anderen Instrumenten zur Reduzierung der Emission von Treibhausgasen können diese festgelegten Minderungsziele durch den Emissionshandel zu den volkswirtschaftlich geringsten Kosten realisiert werden. Vor dem Hintergrund der sozialen Verantwortung auch gegenüber künftigen Generationen ist daher die auf europäischer Ebene beschlossene und mit diesem Gesetzentwurf auf mitgliedstaatlicher Ebene umgesetzte Fortentwicklung und Ausweitung des Emissionshandels einschließlich der erforderlichen Anpassung weiterer damit in Zusammenhang stehender bereits existierender nationaler Regelungen geboten und verbessert darüber hinaus langfristig die Bedingungen für die Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft. Indem das Emissionshandelssystem es ermöglicht, Klimaziele kosteneffizient zu erreichen, leistet der Entwurf gleichzeitig einen Beitrag zur Erreichung von Nachhaltigkeitsziel 8 „Dauerhaftes, inklusives und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern“. Dieses Ziel verlangt mit seiner Zielvorgabe 8.4, bis 2030 die Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Umweltzerstörung anzustreben, wobei die entwickelten Länder die Führung übernehmen. Der Entwurf fördert die Erreichung dieser Zielvorgabe, indem er der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der verschiedenen Wirtschaftsteilnehmer im Sinne des SDG 8 Rechnung durch eine effiziente und umfassende Reduzierung von Emissionen von Treibhausgasen ( Indikator 13.1a (Treibhausgase reduzieren) der DNS).

Zugleich wird mit dem Gesetzentwurf die Erreichung des Nachhaltigkeitsziels (SDG) 7 „Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und moderner Energie für alle sichern“ (Indikator 7.2.a (Anteil erneuerbarer Energien am Brutto-Endenergieverbrauch) der DNS gefördert. Durch die mit dem ausgeweiteten und in seiner Ambition gesteigerten europäischen Emissionshandelsregime vorangetriebene Bepreisung fossiler Brennstoffe, die zu einem

großen Teil der Erzeugung von Energie dienen, werden Anreize für die Umstellung auf erneuerbare und saubere, d.h. CO<sub>2</sub>-emissionsfreie Energie gesetzt.

Durch die Bepreisung von Treibhausgasemissionen wird ferner ein Anreiz für innovative Lösungen geschaffen und somit das Nachhaltigkeitsziel (SDG) 9 „Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, inklusive und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen“ gefördert.

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsprüfung wurden keine Zielkonflikte erkannt.

Der Entwurf folgt damit den Nachhaltigkeitsprinzipien der DNS „(1.) Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden“, „(2.) Global Verantwortung wahrnehmen“, „(3.) Natürliche Lebensgrundlagen erhalten“, „(4.) Nachhaltiges Wirtschaften stärken“, „(5.) Sozialen Zusammenhalt in einer offenen Gesellschaft wahren und verbessern“, „(6.) Bildung, Wissenschaft und Innovation als Treiber einer nachhaltigen Entwicklung nutzen“)

### **3. Gleichstellungspolitische Bedeutung**

Der Gesetzentwurf enthält keine gleichstellungsrelevanten Aspekte. Spezifische Auswirkungen die Lebenssituation von Menschen verschiedenen Geschlechts sind nicht zu erwarten, da der Gesetzentwurf ausschließlich sachbezogene Regelungen enthält.

### **4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Auch für die Haushalte der Länder und Kommunen entstehen keine Haushaltsausgaben. Etwaige zusätzliche Haushaltsausgaben im Bereich des Bundes sind finanziell und (plan-)stellenmäßig im jeweils betroffenen Einzelplan auszugleichen. Dies gilt nicht für etwaige zusätzliche Haushaltsausgaben im Bereich der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt. Etwaige zusätzliche Haushaltsausgaben im Bereich der DEHSt müssen ausgehend vom Refinanzierungsgrundsatz der DEHSt nach § 10 Absatz 3 TEHG durch Erlöse aus der Versteigerung von Berechtigungen und Emissionszertifikaten oder durch die Erhebung von Gebühren und Auslagen gedeckt werden.

### **5. Erfüllungsaufwand**

#### **a. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Der Gesetzentwurf richtet sich ausschließlich an die Wirtschaft. Ein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger ergibt sich dadurch nicht.

#### **b. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Durch die TEHG-Novelle und die Überführung des nationalen Brennstoffemissionshandels in den künftigen EU-Brennstoffemissionshandel entsteht für die Wirtschaft ein Erfüllungsaufwand, der sich gegenüber den Bestandsmessungen zum TEHG und zum BEHG um

insgesamt knapp 4 Mio. Euro verringern wird. Diese Gesamtverringern verteilt sich wie folgt auf die verschiedenen Bereiche des EU-Emissionshandels:

Abschnitt		Veränderung Tsd.€
Veränderung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft		
aa)	im Bereich stationäre Anlagen und Flugverkehr	+ 8.415
bb)	im Bereich Seeverkehr	+ 2.980
cc)	im Bereich Brennstoffemissionshandel	- 15.356
Veränderung insgesamt		<b>- 3.961</b>

Der durch den Gesetzentwurf begründete Erfüllungsaufwand ist durch EU-rechtliche Vorgaben der EU-Emissionshandelsrichtlinie determiniert und somit für die „One in, one out“-Regelung unter dem Gesichtspunkt des Bürokratieabbaus nicht zu berücksichtigen.

### Vorbemerkung zur Abschätzungsmethode

Die vorliegende TEHG-Novelle schafft einen einheitlichen Rechtsrahmen für alle Sektoren, die zukünftig vom EU-Emissionshandel erfasst sind. Neben dem Bereich der stationären Anlagen und dem Luftverkehr, die bereits im bisherigen TEHG geregelt sind, betrifft dies den zusätzlich einbezogenen Sektor Seeverkehr sowie den ebenfalls zusätzlich einbezogenen EU-Brennstoffemissionshandel. Für die Abschätzung des Erfüllungsaufwands ist dabei jedoch zu berücksichtigen, dass für Unternehmen in den neu einbezogenen Sektoren bereits nach der bisher geltenden Rechtslage Informationspflichten im Hinblick auf die Treibhausgas-Emissionen bestehen. Für den Sektor Seeverkehr sind dies die Pflichten aus der Umsetzung der MRV-Seeverkehrsverordnung, beim EU-Brennstoffemissionshandel sind dies Pflichten aus dem BEHG.

Die nachfolgende Abschätzung des Erfüllungsaufwandes durch die TEHG-Novelle basiert daher einheitlich für alle Sektoren auf einer vergleichenden Betrachtung zwischen dem Erfüllungsaufwand aus den bisherigen Informationspflichten und dem zukünftig zu erwartenden Erfüllungsaufwand für die Informationspflichten der TEHG-Novelle. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand durch die vorliegende Gesetzesänderung ist dabei jeweils die Differenz zwischen dem bislang ausgewiesenen Erfüllungsaufwand und dem zukünftig zu erwartenden Erfüllungsaufwand für die einzelnen Informationspflichten.

Entsprechend der jeweils unterschiedlichen Basis für die Vergleichsmessung ergibt sich eine Dreiteilung der nachfolgenden Abschnitte. Die Bereiche stationäre Anlagen und Luftverkehr werden im Abschnitt aa) dargestellt, der Sektor Seeverkehr im Abschnitt bb) und der EU-Brennstoffemissionshandel im Abschnitt cc).

Die nachfolgende Kostenschätzung beruht auf den Regeln zur Ex-ante-Abschätzung der Bürokratiekosten nach dem „Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“ vom September 2022 (Stand 12.07.2023). Für die unterschiedlichen Tätigkeiten werden jeweils dasselbe Qualifikationsniveau der Bearbeiter sowie dieselben Stundensätze verwendet wie bei den herangezogenen Vergleichsmessungen.

## aa) Veränderung des Erfüllungsaufwands im Bereich stationäre Anlagen und Luftverkehr

Stationäre Anlagen und der Luftverkehr sind bereits vom geltenden TEHG erfasst. Für das geltende TEHG hat das Statistische Bundesamt den Aufwand zur Erfüllung der konkreten TEHG-Vorgaben für die Handelsperiode 2013-2020 im Jahr 2021 untersucht und die Ergebnisse dieser Messungen in der Datenbank „ondea“ veröffentlicht. Diese Ergebnisse wurden im August 2023 erneut aktualisiert.

Vorgabe Nummer	TEHG	Bezeichnung der Vorgabe	Messg 2018 Tsd.€	Aktual. 2021 Tsd.€	Aktual. 2023 Tsd.€
1	§ 5	Emissionsbericht	46.222	47.316	48.115
2	§ 6	Überwachungsplan	705	959	702
3	§ 9	Zuteilung kostenloser Berechtigungen	2.319	2.184	2.558
4	§ 22	Mitteilung zum Betrieb (§ 22 ZuV 2020)	1.332	1.256	1.079
5	§ 7	Abgabe von Berechtigungen	73	76	84
6	§ 4	Antrag TEHG-Genehmigung	11	10	11
7	§ 4	gesonderte Emissionsgenehmigung	1	1	1
8	§ 4	Anzeige Anlagenänderung	57	59	61
9	§ 11	Kostenlose Zuteilung Luftverkehr	n/a	0,41	n/a
10	§ 12	Zuteilung Newcomer Luftverkehr	4	n/a	n/a
11	§ 17	Eröffnung Registerkonto	9	8	9
12	§ 18	Umtausch von Projektgutschriften	10	n/a	n/a
13	§ 24	Behandlung als einheitliche Anlage	n/a	0,31	n/a
14	§ 27	Antrag Kleinanlagen-Opt-Out	37	n/a	n/a
		<b>Gesamtsumme</b>	<b>50.780</b>	<b>51.870</b>	<b>52.620</b>

Nachfolgend wird die Abschätzung des zusätzlichen Erfüllungsaufwandes für die von der Gesetzesänderung im Wesentlichen betroffenen Vorgaben Nummer 1 bis 4 gesondert dargestellt und mit dem aktuellen Wert der Bestandsmessung 2023 verglichen, um den zusätzlichen Erfüllungsaufwand durch die TEHG-Novelle darzustellen.

Die sonstigen Vorgaben (Nummer 5 bis 14) beziehen sich entweder auf unverändert fortgeführte Regelungen oder sind summenmäßig vernachlässigbar, da sich der konkrete Erfüllungsaufwand für die Einzelvorgaben um weniger als 5 Prozent des in der Tabelle angegebenen Wertes erhöhen oder verringern wird.

### (1) Vorgabe 1 (§ 5 TEHG): Emissionsberichterstattung

Die Erfüllung der Pflicht zur jährlichen Emissionsberichterstattung nach § 5 TEHG ist bei den vom Emissionshandel erfassten Anlagen und den Luftfahrzeugbetreibern mit sehr unterschiedlich hohem Aufwand verbunden.

Dies hängt zum einen von der Größe der Anlage ab, zum anderen aber entscheidend auch von der Komplexität der Emissionsströme. Die Komplexität der Emissionsberichterstattung

resultiert bei Anlagen im EU-Emissionshandel beispielsweise daraus, dass mehrere Teilanlagen im Verbund gefahren werden, dabei verschiedene Brennstoffe eingesetzt werden und zusätzlich zu dem Hauptemissionsstrom aus der Wärmeerzeugung noch weitere Emissionsströme aus Prozessen und Nebenaggregaten erfasst werden müssen. Daher wurden bereits für die TEHG-Bestandsmessung zwei Fallgruppen differenziert (einfache Anlage vs. komplexe Anlage), für die jeweils unterschiedlich hohe Werte bei den Einzelkomponenten des Erfüllungsaufwandes ermittelt wurden.

### **(i) Ermittlung der Fallzahl**

Aktuell unterliegen 1.755 Bestandsanlagen der Berichtspflicht nach § 5 TEHG. Durch die veränderten Vorgaben der EU-Emissionshandelsrichtlinie und des TEHG sind folgende Veränderungen der Fallzahl zu erwarten:

- **Zusätzliche Aufnahme von sog. „Nullemissionsanlagen“**  
Nach einer Entscheidung des EuGH aus dem Jahr 2018 wurden Anlagen, die zwar die Schwellenwerte nach Anhang 1 TEHG überschritten, aber keine eigenen Emissionen aufwiesen (z.B. wegen externer Prozessdampfversorgung) ab 2021 vom Anwendungsbereich der EU-Emissionshandelsrichtlinie ausgenommen. Mit der Änderung der EU-Emissionshandelsrichtlinie werden diese Anlagen wieder vom Anwendungsbereich erfasst. Dies führt zu einer Erhöhung der Fallzahl um voraussichtlich 28 Anlagen.
- **Zusätzliche Aufnahme von Anlagen wegen geänderter Tätigkeitsbeschreibung**  
Die Veränderung der Tätigkeitsbeschreibungen in Anhang I der EU-Emissionshandelsrichtlinie wird zu einer Erhöhung der Anzahl berichtspflichtiger Anlagen führen. Dies betrifft zum einen Anlagen zur Herstellung von Wasserstoff, bei denen wegen der Ausweitung der einbezogenen Herstellungsprozesse zukünftig auch Elektrolyse-Anlagen sowie Anlagen zur Herstellung von Chlor einbezogen sein, in denen Wasserstoff als Koppelprodukt anfällt. Es ist davon auszugehen, dass insgesamt 39 Chlor- und Wasserstoffanlagen hinzukommen werden. Zum anderen werden weitere 10 Anlagen zur Herstellung von Gipsprodukten einbezogen. Insgesamt führt die Änderung der Tätigkeitsbeschreibungen in Anhang I der EU-Emissionshandelsrichtlinie voraussichtlich zu einer Erhöhung der Fallzahl um 49 Anlagen.
- **Biomasseanlagen**  
Eine weitere Änderung in Anhang I der EU-Emissionshandelsrichtlinie betrifft Anlagen, bei denen mehr als 95 % der gesamten Treibhausgasemissionen aus der Verbrennung von nachhaltiger Biomasse resultieren. Diese Anlagen sollen zukünftig nicht mehr der Berichtspflicht des ETS-1 unterliegen. Auf der anderen Seite werden die Befreiungsvoraussetzungen für die bisherige Bereichsausnahme von Biomasseanlagen (§ 2 Absatz 5 Nummer 2 TEHG 2023) zukünftig eingeschränkt, sodass einige bisher nicht in den ETS-1 einbezogene Biomasseanlagen zukünftig den TEHG-Pflichten unterliegen werden. Insgesamt ist zu erwarten, dass sich die ohnehin geringen Veränderungen der Fallzahlen aus beiden Regelungsbereichen gegeneinander aufheben werden. Daher führen die dargestellten Veränderungen der Ausschlussregelungen für Biomasseanlagen voraussichtlich nicht zu einer Veränderung der Fallzahl.

- **Zusätzliche Aufnahme von Abfallverbrennungsanlagen**  
Der Berichtspflicht des § 5 unterliegen ab 2024 auch Abfallverbrennungsanlagen für die Verbrennung von Siedlungsabfällen. Ab 2027 kommen über das Opt-in noch einzelne Sonderabfallverbrennungsanlagen hinzu. Die zusätzliche Einbeziehung der Abfallverbrennungsanlagen in die Berichtspflicht nach § 5 wird voraussichtlich zu einer Erhöhung der Fallzahl um 160 Anlagen führen.

<b>Anlagengruppen</b>	<b>Fallzahl</b>
Bestandanlagen 2023	1.755
Zusätzliche Aufnahme „Nullemissionsanlagen“	28
Zusätzliche Aufnahme wegen geänderter Tätigkeitsbeschreibung	49
Zusätzliche Aufnahme Biomasseanlagen	0
Zusätzliche Aufnahme von Abfallverbrennungsanlagen	160
<b>Fallzahl stationäre Anlagen</b>	<b>1.992</b>

Im Ergebnis wird im stationären Bereich eine Veränderung der Fallzahl von bisher 1.755 Anlagen auf 1.992 Anlagen erwartet (plus 237 Anlagen).

Bei der Anzahl der teilnehmenden Fluggesellschaften wird keine Veränderung erwartet. Die Fallzahl beträgt daher auch weiterhin 76 Luftfahrzeugbetreiber.

#### **(ii) Abschätzung Erfüllungsaufwand pro Anlage / pro Luftfahrzeugbetreiber**

Die Vorgaben der EU-Emissionshandelsrichtlinie für die Emissionsberichterstattung in der Handelsperiode bis 2030 haben sich gegenüber der bislang geltenden Rechtslage nicht grundlegend verändert. Daher werden für die Bestimmung des Erfüllungsaufwands die aktuellen Messdaten des Statistischen Bundesamtes (Aktualisierung 2023) für die Einzelerfassung fortgeschrieben.

Bei der Zuordnung der Anlagen zu den beiden Fallgruppen wird sich hingegen eine Verschiebung ergeben. Bislang wurde die Gesamtzahl der Anlagen zu 40 Prozent der Fallgruppe der komplexen Anlagen zugerechnet. Von den etwa 237 zusätzlich einbezogenen Anlagen (siehe oben) wird jedoch der Großteil der Anlagen der Fallgruppe der komplexen Anlagen zuzuordnen sein (z.B. Abfallverbrennungsanlagen). Daher wird für die Zeit bis 2030 von einer Aufteilung in einfache und komplexe Berichterstattung im Verhältnis von 50:50 ausgegangen (jeweils 996 Anlagen in jeder Fallgruppe).

Bei den Fluggesellschaften ergeben sich Veränderungen in Höhe von einem Faktor von 1,2 gegenüber den aktuellen Messwerten. Dieser zusätzliche Aufwand entsteht durch die erhöhten Anforderungen an die Berichterstattung über die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte und über unterschiedliche nachhaltige Flugkraftstoffe sowie aus der Umsetzung der CORSIA-Kompensationsverpflichtung. Die Vollzugspraxis hat gezeigt, dass die Verifizierungskosten in der Bestandsmessung zu hoch angesetzt wurden. Für große Fluggesellschaften reduzieren sich diese 50 Prozent auf 8.060 Euro. Für kleine Fluggesellschaften betragen die Verifizierungskosten 400 Euro, da sie sich auf EUROCONTROL-Daten stützen.

<b>Vorgabe 1: Emissionsberichterstattung nach § 5 TEHG</b>					
	<b>interne Kosten in €</b>	<b>Ext. Kosten Verifizierung in €</b>	<b>Gesamt- aufwand in €</b>	<b>Fallzahl pro Jahr</b>	<b>Summe in Tsd. €</b>
Anlage einfach	7.085	7.038	14.123	996	<b>14.067</b>
Anlage komplex	15.251	23.745	38.996	996	<b>38.840</b>
Flugges. groß	8.958	8.060	17.018	50	<b>851</b>
Flugges. klein	2.056	400	2.465	26	<b>64</b>
<b>Gesamt</b>					<b>53.822</b>
Messwerte TEHG 2018 (Aktual. 2023)					48.115
Veränderung Erfüllungsaufwand					<b>+ 5.707</b>

## (2) Vorgabe 2 (§ 6 TEHG): Erstellung und Anpassung des Überwachungsplans

### (i) Ermittlung der Fallzahl

#### Erstellung des Überwachungsplans

Anlagenbetreiber müssen für jede Handelsperiode einen Überwachungsplan zur Genehmigung vorlegen. Für die Handelsperiode 2021 bis 2030 haben die 1.755 Bestandsanlagen bereits einen Überwachungsplan eingereicht. Diese Bestandsanlagen sind mit einer Fallzahl von 176 erfasst (Periodizität 0,1).

Ab 2024 werden voraussichtlich 237 Anlagen zusätzlich einbezogen (s. oben Vorgabe 1). Da die Pflicht nur einmal für den verbleibenden 7-Jahreszeitraum der bis 2030 laufenden Handelsperiode besteht, beträgt die jährliche Fallzahl also 34. Wie in der Bestandsmessung wird weiterhin mit etwa 10 Neuanlagen pro Jahr gerechnet. Die Gesamtfallzahl pro Jahr beträgt daher 44.

Die Summe der Fallzahlen aus Bestandsanlagen, neu einbezogenen Anlagen und Neuanlagen beträgt daher 220 (176 + 44).

Wegen der geänderten Anforderungen an die Überwachung aufgrund der Einbeziehung von Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten und der CORSIA-Kompensationsverpflichtung müssen die Luftfahrzeugbetreiber für den Zeitraum 2025 bis 2030 neue Überwachungspläne einreichen. Die Fallzahl beträgt daher 13 (76 Überwachungspläne auf 6 Jahre verteilt).

#### Änderung des Überwachungsplans

Neben der Pflicht zur Erstellung des Überwachungsplans sind Anlagenbetreiber auch verpflichtet, den Überwachungsplan bei Änderungen des Anlagenbetriebs oder der Überwachungsmethode anzupassen. Die bisherige Vollzugspraxis hat gezeigt, dass jährlich etwa 30 % der Betreiber Änderungen des Überwachungsplans vornehmen. Bei einer Gesamtzahl von 1.992 Anlagen (s. oben Vorgabe 1) beträgt die jährliche Fallzahl also 598.

Gleiches gilt für die Vollzugspraxis im Luftverkehr. Die jährliche Fallzahl beträgt deshalb 23 (30% von 76).

**(ii) Abschätzung Erfüllungsaufwand pro Anlage/Luftfahrzeugbetreiber**

Der Erfüllungsaufwand für die Pflicht zur Vorlage und Anpassung des Überwachungsplans wird sich durch die geänderten Vorgaben zur der EU-Emissionshandelsrichtlinie nicht grundlegend verändern. Daher werden die aktuellen Messdaten des Statistischen Bundesamtes (Aktualisierung 2023) für die Einzelerfassung fortgeschrieben.

<b>Vorgabe 2: Überwachungsplan nach § 6 TEHG (Anlagen u. Luftfahrzeugbetreiber)</b>					
	<b>interne Kosten in €</b>	<b>externe Kosten in €</b>	<b>Gesamt- aufwand in €</b>	<b>Fallzahl pro Jahr</b>	<b>Summe in Tsd. €</b>
Bestandsanlagen	5.405	1.320	6.725	176	1.184
neu einbezogene Anlagen	5.405	1.320	6.725	44	296
Änderung Anlagen	1.082	264	1.346	598	805
Luftfahrzeugbetreiber	5.405	1.320	6.725	13	87
Änderung Luftfahrt	1.082	264	1.346	23	31
<b>Gesamt</b>					<b>2.403</b>
Messwerte TEHG (Aktualisierung 2023)					702
Veränderung Erfüllungsaufwand					<b>+ 1.701</b>

**(3) Vorgabe 3 (§ 20 TEHG): Kostenlose Zuteilung von Berechtigungen für den stationären Bereich und den Luftverkehr**

**(i) Ermittlung der Fallzahl**

- Stationäre Anlagen

Aktuell erhalten 1.577 der insgesamt 1.755 Bestandsanlagen in Deutschland eine kostenlose Zuteilung von Berechtigungen. Zusätzlich werden im Betrachtungszeitraum bis 2030 etwa 237 Bestandsanlagen zusätzlich in den EU-Emissionshandel einbezogen (s. oben Vorgabe 1), von denen bei 230 Anlagen zu erwarten ist, dass sie ebenfalls eine kostenlose Zuteilung erhalten werden (inkl. Zuteilung für Abfallverbrennungsanlagen nach Opt-In 2027). Insgesamt werden damit 1.807 Bestandsanlagen eine kostenlose Zuteilung erhalten. Diese Zuteilung wird einmalig für den Fünfjahreszeitraum 2026 bis 2030 beantragt. Die jährliche Fallzahl beträgt daher 361 (1.807 geteilt durch 5).

Zusätzlich erhalten auch Neuanlagen eine kostenlose Zuteilung. Hier ist mit einer gleichbleibenden Fallzahl von etwa 10 Neuanlagen pro Jahr zu rechnen.

- Luftverkehr

Die bisherige kostenlose Zuteilung für Luftfahrzeugbetreiber wird nur noch bis 2025 fortgeführt. Diese kostenlose Zuteilung für 2024/2025 wird von der zuständigen Behörde von Amts wegen gewährt, ohne dass hierfür ein Antrag der Luftfahrzeugbetreiber erforderlich ist. Allerdings können die Luftfahrzeugbetreiber eine kostenlose Zuteilung beantragen als Kompensation ihrer Mehrkosten durch die verpflichtende Beimischquote nachhaltiger Kraftstoffe ab 2024 (ReFuelEU Aviation). Es wird davon ausgegangen, dass 76 Fluggesellschaften pro Jahr einen solchen Zuteilungsantrag stellen.

## **(ii) Abschätzung Erfüllungsaufwand pro Zuteilungsantrag**

- Stationäre Anlagen

Bei der Abschätzung des Erfüllungsaufwands pro Anlage wird die bisher angewendete Methode fortgeführt, die Gesamtzahl der Bestandsanlagen in zwei Fallgruppen aufzuteilen (einfache/komplexe Zuteilungssituation). Auch bei der höheren Gesamtzahl der Anlagen kann weiterhin eine Aufteilung von 60 Prozent einfachen Zuteilungssituationen und 40 Prozent komplexen Zuteilungssituationen ausgegangen werden, da die Mehrzahl der neu einbezogenen Anlagen eine vergleichsweise einfach zu ermittelnde Wärme-Zuteilung erhalten wird (Fallzahl 362; Aufteilung: 217 einfache Zuteilungen, 145 komplexe Zuteilungen).

Der Erfüllungsaufwand für die Antragstellung zur kostenlosen Zuteilung wird sich durch die geänderten Vorgaben zur der EU-Emissionshandelsrichtlinie an manchen Stellen strukturell verändern. Gegenüber den aktuellen Messdaten des Statistischen Bundesamtes (Aktualisierung 2023) ergibt sich einerseits eine Verringerung des Erfüllungsaufwands, da die Unternehmen die für die Berechnung der Zuteilungsmenge erforderlichen Daten über die Produktionsmengen der zurückliegenden Jahre bereits mit den jährlichen Produktionsmengen-Mitteilungen an die zuständige Behörde übermittelt haben (s. unten Vorgabe 4).

Andererseits ist – zumindest für einen Teil der zuteilungsberechtigten Anlagen – mit einer Erhöhung des Erfüllungsaufwands zu rechnen. Dies betrifft beispielsweise die Pflicht zu Erstellung von Klimaneutralitätsplänen, die innerhalb jeder Anlagenkategorie für die jeweils 20 Prozent der EU-weit ineffizientesten Anlagen erstellt werden müssen. Aufgrund des vergleichsweise effizienten Anlagenbestandes werden von dieser Pflicht nur etwa 4 Prozent der Anlagen in Deutschland betroffen sein. Weiterhin wird auch die Einführung des Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) bei einem großen Teil der Anlagen zu einer Erhöhung des Erfüllungsaufwands führen, da bei der Berechnung der Zuteilung bei bestimmten Produkten zwischen CBAM-Gütern und Nicht-CBAM-Gütern differenziert werden muss. Viele Unternehmen, die eine kostenlose Zuteilung erhalten, müssen zudem ab 2026 die Realisierung ökologischer Gegenleistungen nachweisen.

Im Ergebnis werden diese zusätzlichen Be- und Entlastungen beim Antrag auf kostenlose Zuteilung gegenüber den bisherigen Messwerten zu einer durchschnittlichen Erhöhung der internen Kosten um etwa 30 Prozent führen.

- Luftverkehr

Der Zuteilungsantrag zur Kompensation der Mehrkosten durch die verpflichtende Beimischquote nachhaltiger Kraftstoffe wird vom Aufwand her vergleichbar sein mit einem Antrag für eine Regelzuteilung in Höhe von 205 € pro Fall.

<b>Vorgabe 3: Kostenlose Zuteilung von Berechtigungen</b>					
	<b>interne Kosten</b> in €	<b>externe Kosten Verifizierung</b> in €	<b>Gesamtaufwand</b> in €	<b>Fallzahl pro Jahr</b>	<b>Summe</b> in Tsd. €
komplexe Z.	10.160	4.139	14.299	145	2.073
Einfache Z.	3.314	2.070	5.384	217	1.168
Neuanlage	1.616	1.366	2.982	10	30
Luftverkehr			205	76	16
<b>Gesamt</b>					<b>3.287</b>
Messwerte TEHG (Aktualisierung 2023)					2.558
Veränderung Erfüllungsaufwand					<b>+ 729</b>

**(4) Vorgabe 4: Mitteilung zum Betrieb (jährliche Produktionsmengen-Mitteilung)**

**(i) Ermittlung der Fallzahl**

Die Pflicht zur Erstellung und Übermittlung der jährlichen Produktionsmengen-Mitteilung obliegt jeder Anlage, die einer kostenlose Zuteilung erhält. Für den Betrachtungszeitraum bis 2030 betrifft dies also 1.807 Bestandsanlagen (s. oben Vorgabe 3). Den zusätzlichen Neuanlagen wird eine vergleichbare Anzahl von stillgelegten Anlagen gegenüberstehen.

**(ii) Abschätzung Erfüllungsaufwand pro Mitteilung**

Bei der Abschätzung des Erfüllungsaufwands pro Mitteilung sind keine Veränderungen gegenüber den Basisdaten der Bestandsmessung zu erwarten.

<b>Vorgabe: Mitteilung zum Betrieb</b>					
	<b>interne Kosten</b> in €	<b>Externe Kosten (Verifizierung)</b> in €	<b>Gesamtaufwand</b> in €	<b>Fallzahl pro Jahr</b>	<b>Summe</b> in Tsd. €
Mitteilung	232	519	751	1.807	1.357
<b>Gesamt</b>					<b>1.357</b>
Messwerte TEHG (Aktualisierung 2023)					1.079
Veränderung Erfüllungsaufwand					<b>+ 278</b>

**(5) Ergebnis für den Bereich stationäre Anlagen und Luftverkehr**

Durch die TEHG-Novelle sind im Bereich stationäre Anlagen und Luftverkehr bei den relevanten Vorgaben Nummer 1 bis 4 Veränderungen des Erfüllungsaufwands zu erwarten, die insgesamt zu einer Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwands von etwa 8,4 Mio. Euro führen werden:

Vorgabe Nummer	TEHG	Bezeichnung der Vorgabe	TEHG alt Tsd.€	TEHG-Novelle Tsd.€	Veränderung Tsd.€
1	§ 5	Emissionsbericht	48.115	53.822	+ 5.707
2	§ 6	Überwachungsplan	702	2.403	+ 1.701
3	§ 9	kostenlose Zuteilung	2.558	3.287	+ 729
4	§ 22	Mitteilung zum Betrieb (§ 22 ZuV)	1.079	1.357	+ 278
<b>Gesamtveränderung TEHG-Novelle (stationäre Anlagen / Flugverkehr)</b>					<b>+ 8.415</b>

**bb) Veränderung des Erfüllungsaufwands im Bereich Seeverkehr**

Im Rahmen des EU-Emissionshandels sind Schifffahrtsunternehmen bereits seit 2019 auf Basis der MRV-SeeverkehrsVO zur Emissionsberichterstattung verpflichtet. Der hieraus entstehende Erfüllungsaufwand wurde im Rahmen der TEHG-Änderung im Jahr 2017 abgeschätzt (vgl. Ausschussdrucksache 18(16)579). Dabei ergab sich folgender Erfüllungsaufwand für Schifffahrtsunternehmen für die Emissionsberichterstattung (jährliche Emissionsbericht und einmalige Erstellung des Überwachungsplans), der bislang noch nicht in die Datenbank „ondea“ übernommen wurde.

Vorgabe Nr.	MRV-SeeVO	Bezeichnung der Vorgabe	Summe in Tsd.€
1	Artikel 8-12	Emissionsbericht	12.838
2	Artikel 6-7	Überwachungsplan	1.685
<b>Gesamtsumme</b>			<b>14.523</b>

Nachfolgend wird der zusätzliche Erfüllungsaufwand, der durch die TEHG-Novelle entstehen wird, dargestellt.

**(1) Vorgabe 1: Emissionsberichterstattung Seeverkehr (§§ 5, 37 TEHG)****(i) Ermittlung der Fallzahl**

Die bereits seit 2019 bestehende Pflicht zur Abgabe eines Emissionsberichts ergibt sich ab dem Berichtsjahr 2024 unmittelbar aus § 5 TEHG. Mit der Änderung der MRV-SeeverkehrsVO im Rahmen der Novellierung der EU-Emissionshandelsrichtlinie wurde der Anwendungsbereich der Verordnung geringfügig ausgeweitet (z.B. Einbeziehung kleinerer

Stückgutfrachter). Nach den von der Europäischen Kommission vorgenommenen Zuordnung der einbezogenen Schiffe auf die Mitgliedstaaten ist die Gesamtzahl der ab 2024 in Deutschland berichtspflichtigen Schiffe trotz der Erweiterung des Anwendungsbereichs etwa 25 Prozent geringer als die bislang angesetzte Anzahl von 2.033 Schiffen, da insgesamt weniger Schiffe unter die Berichtspflicht fallen als bei der Erstabschätzung 2017 angenommen. Bei 1.506 berichtspflichtigen Schiffen und einer Periodizität von 1,0 (jährlicher Emissionsbericht) ergibt sich eine Fallzahl von 1.506.

**(ii) Abschätzung Erfüllungsaufwand für die Emissionsberichterstattung Seeverkehr**

Für die Periode 2024 bis 2030 gelten höhere Anforderungen an die Emissionsberichterstattung von Schifffahrtsunternehmen als für die Vorjahre seit 2019. So müssen die Schifffahrtsunternehmen ab dem Berichtsjahr 2026 auch zwei weitere Treibhausgase (Methan und Distickstoffmonoxid) in ihre Emissionsberichterstattung mit aufnehmen. Allerdings können die Schifffahrtsunternehmen die Emissionen der zusätzlichen einbezogenen Treibhausgase über Standardfaktoren aus denselben Brennstoffmengen ableiten, die auch bislang für die CO<sub>2</sub>-Berichterstattung ermittelt und angegeben werden müssen. Vor diesem Hintergrund wird davon ausgegangen, dass sich der Erfüllungsaufwand durch die erhöhten Anforderungen durchschnittlich um 30 Prozent gegenüber den bislang angesetzten Werten (bisher: interne Kosten 2.656 Euro/Jahr; externe Kosten 3.750 Euro/Jahr) erhöhen wird.

Darüber hinaus sind die Schifffahrtsunternehmen zukünftig verpflichtet, neben den Emissionsberichten für die einzelnen Schiffe auch einen Emissionsbericht über die aggregierten Emissionen auf Unternehmensebene zu erstellen. Dies betrifft jährlich 631 Schifffahrtsunternehmen, da die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene jährlich erstellt werden müssen. Für die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene bestehen zusätzliche Datenerfordernisse (z.B. eine Auflistung der Schiffe sowie die Zuordnung der berichteten Emissionen auf ETS- und MRV-Pflichten. Für die Erstellung der aggregierten Emissionen auf Unternehmensebene werden interne Kosten von 500 Euro angesetzt; die angesetzten Verifizierungskosten entsprechen den Kosten für die Verifizierung der Emissionsberichte (4.875 Euro).

<b>Vorgabe 1: Emissionsberichterstattung Seeverkehr (§§ 5, 37 TEHG)</b>					
	<b>interne Kosten in €</b>	<b>Ext. Kosten Verifizierung in €</b>	<b>Gesamt- aufwand in €</b>	<b>Fallzahl pro Jahr</b>	<b>Summe in Tsd. €</b>
Emissionsbericht	3.335	4.875	8.210	1.506	12.364
Aggregierte Emissionsdaten	500	4.875	5.375	631	3.392
<b>Gesamt</b>					<b>15.756</b>
Abschätzung TEHG 2017					12.838
<b>Veränderung Erfüllungsaufwand</b>					<b>+ 2.918</b>

**(2) Vorgabe 2: Überwachungsplan Seeverkehr (§§ 6, 38 TEHG)**

In der bisherigen Abschätzung des Erfüllungsaufwands aus dem Jahr 2017 wurden für den Überwachungsplan Gesamtkosten von 8.300 Euro angesetzt (vgl. Ausschussdrucksache 18(16)579). Die Fallzahl betrug 203 (2.033 Schiffe mit einer Periodizität von 0,1, da der Überwachungsplan nur einmal für eine 10-jährige Periode erstellt werden muss). Daraus ergab sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand von etwa 1,6 Mio. Euro.

Aus der nunmehr unmittelbar in § 6 TEHG geregelten Pflicht zur Vorlage eines Überwachungsplans ergibt sich für die Schifffahrtsunternehmen keine substantielle Veränderung des Erfüllungsaufwands, da diese Verpflichtung bereits seit 2018 besteht und bereits bei der ursprünglichen Abschätzung des Erfüllungsaufwands berücksichtigt wurde. Durch die Ausweitung des Anwendungsbereichs werden zwar einzelne Schifffahrtsunternehmen ab 2024 neu einbezogen und müssen dementsprechend erstmals einen Überwachungsplan einreichen. Dies betrifft allerdings nur wenige Schiffe. Auch erhöht sich die Komplexität der Überwachungspflichten nur geringfügig.

Daher ist hinsichtlich der Vorgabe der Vorlage eines Überwachungsplans im Ergebnis nicht mit einer Veränderung des Erfüllungsaufwands zu rechnen.

**(3) Vorgabe 3: Eröffnung Registerkonto**

Schifffahrtsunternehmen sind ab 2024 verpflichtet, ein Registerkonto zu eröffnen, um die Abgabe der Emissionsberechtigungen zu ermöglichen (vgl. § 9 TEHG-Entwurf). Die Fallzahl beträgt 90 (631 Schifffahrtsunternehmen mit einer Periodizität von 1/7, da die Eröffnung einmalig in der 7-jährigen Periode erfolgt). Der Erfüllungsaufwand pro Fall beträgt damit 689 Euro pro Fall.

**(4) Ergebnis für den Bereich Seeverkehr**

Durch die TEHG-Novelle sind im Bereich Seeverkehr bei den relevanten Vorgaben (Emissionsberichterstattung, Überwachungsplan und Eröffnung des Registerkontos) Veränderungen des Erfüllungsaufwands zu erwarten, die insgesamt zu einer Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwands von knapp 3 Mio. Euro führen werden.

<b>Vorgabe Nummer</b>	<b>TEHG</b>	<b>Bezeichnung der Vorgabe</b>	<b>TEHG alt in Tsd.€</b>	<b>TEHG-Novelle in Tsd.€</b>	<b>Veränderung in Tsd.€</b>
<b>1</b>	§ 5	Emissionsbericht	12.838	15.756	+ 2.918
<b>2</b>	§ 6	Überwachungsplan	1.685	1.685	0
<b>3</b>	§ 9	Eröffnung Registerkonto	0	62	+ 62
<b>Gesamtveränderung</b>					<b>+ 2.980</b>

**cc) Veränderung des Erfüllungsaufwands im Bereich Brennstoffemissionshandel**

Die Informationspflichten des ETS-2 betreffen weitgehend dieselben Unternehmen wie die Informationspflichten des BEHG. Der Grund für diese strukturelle Identität zwischen dem

ETS-2 und dem BEHG besteht darin, dass beide Systeme am Inverkehrbringen von Brennstoffen ansetzen (sog. „Upstream-ETS“) und die Anforderungen in beiden Systemen aus den Vorgaben der EU-Verbrauchssteuersystemrichtlinie und der EU-Energiesteuerrichtlinie abgeleitet sind. Daher sind auch die Inhalte der Pflichten weitgehend identisch.

Für das geltende BEHG hat das Statistische Bundesamt den Aufwand zur Erfüllung der konkreten BEHG-Vorgaben für die Handelsperiode 2021 bis 2030 nach der Verabschiedung des Stammgesetzes im Jahr 2019 erfasst und im Jahr 2021 aktualisiert. Die Messergebnisse sind in der Datenbank „ondea“ veröffentlicht.

Vorgabe Nummer	BEHG	Bezeichnung der Vorgabe	Erfassung 2019 in Tsd.€	Aktualisierung 2021 in Tsd.€
1	§ 7	Emissionsbericht	38.442	39.995
2	§ 6	Überwachungsplan	6.752	7.104
3	§ 12	Eröffnung Registerkonto	375	395
<b>Gesamtsumme</b>			<b>45.569</b>	<b>47.494</b>

Ausgehend von dem bereits erfassten Erfüllungsaufwand für die dargestellten Vorgaben des BEHG wird nachfolgend der Erfüllungsaufwand für die parallelen Vorgaben des ETS-2 abgeschätzt und damit die Veränderung des Erfüllungsaufwands ermittelt.

### (1) Vorgabe 1: Brennstoffemissionsberichterstattung

Der bisher nach § 7 BEHG erfasste Erfüllungsaufwand von insgesamt knapp 40 Mio. € für die Brennstoffemissionsberichterstattung nach § 7 BEHG basiert auf der ursprünglichen Abschätzung des Erfüllungsaufwands (s. BT-Drs. 19/14746, S. 25f.) und der Aktualisierung der Kostensätze im Jahr 2021. Hieraus ergibt sich für den bisher erfassten Erfüllungsaufwand folgende Aufteilung der Einzelkosten:

<b>Messergebnis 2021: Brennstoffemissionsberichterstattung nach § 7 BEHG</b>					
	interne Kosten in €	externe Kosten in €	Gesamt- aufwand in €	Fallzahl pro Jahr	Summe in Tsd. €
nach Standardfaktoren	4.809	2.773	7.581	3.260	24.715
nach differenzierten Faktoren	7.661	11.226	18.887	809	15.280
<b>Gesamt (Aktualisierung 2021)</b>					<b>39.995</b>

#### (i) Veränderung der Fallzahl

Bei der ursprünglichen Abschätzung des Erfüllungsaufwandes im Jahr 2019 wurde erwartet, dass etwas mehr als 4.000 Unternehmen vom Anwendungsbereich des BEHG erfasst sein werden und der Pflicht zur Emissionsberichterstattung unterliegen. Diese Abschätzung hat sich im Verlauf des Gesetzesvollzugs als deutlich zu hoch erwiesen. Tatsächlich haben aktuell 1.994 Unternehmen ein BEHG-Registerkonto als berichtspflichtige Verantwortliche

eröffnet. Diese Zahl wird sich aufgrund einzelner laufender Klärungsverfahren noch geringfügig erhöhen, so dass von einer Gesamtzahl von 2.010 Unternehmen als berichtspflichtige Verantwortliche auszugehen ist.

Wegen der strukturellen Identität zwischen dem nationalen und dem europäischen Brennstoffemissionshandel ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die bisher unter dem BEHG berichtspflichtigen Unternehmen auch im ETS-2 berichtspflichtig sein werden. Eine Besonderheit bilden die Inverkehrbringer von Energieerzeugnissen, die der Energiesteuer gemäß § 23 EnergieStG unterfallen. Diese Verantwortlichen unterliegen nicht den BEHG-Pflichten, werden aber vom ETS-2 erfasst. Dies betrifft voraussichtlich etwa 250 Verantwortliche. Demgegenüber werden etwa 160 Betreiber von Abfallverbrennungsanlagen nach den Regelungen der TEHG-Novelle vom Anwendungsbereich des BEHG in den Bereich der stationären Anlagen wechseln und dort berichtspflichtig sein (s. oben Abschnitt aa) (1)).

Im Ergebnis ist daher für die Berichtspflicht im ETS-2 mit einer Gesamtzahl von 2.100 berichtspflichtigen Unternehmen zu rechnen (2.010 Bestand + 250 zusätzliche Unternehmen – 160 Abfallverbrennungsanlagen). Da der Emissionsbericht nach den §§ 5, 41 TEHG jährlich abzugeben ist, beträgt die zu erwartende Fallzahl 2.100.

## **(ii) Veränderung des Erfüllungsaufwands pro Bericht**

Der Erfüllungsaufwand für die Erstellung des Emissionsberichts hängt maßgeblich von den rechtlichen Anforderungen an die Berichterstattung ab. Im Vergleich zu den Berichterstattungsregeln des BEHG stellt die EU-Monitoring-Verordnung für den ETS-2 insgesamt höhere Anforderungen an die Berichterstattung. Dies bezieht sich insbesondere auf ein anspruchsvolleres Ebenenkonzept hinsichtlich der Anforderungen und Genauigkeiten bei der Ermittlung der Emissionen sowie auf die Betrachtung der Endverwendung von Brennstoffen in verschiedenen Sektoren. Trotzdem lassen sich auch für den ETS-2 zwei Fallgruppen differenzieren. Für Verantwortliche, die ausschließlich den Brennstoff Erdgas in Verkehr bringen, ist von einer einfachen Berichterstattung auszugehen, soweit dort Ebenen für Berechnungsfaktoren wie für kommerzielle Standardbrennstoffe angewendet werden können. Auf Basis der Vollzugsdaten des BEHG betrifft dies etwa 1.400 Verantwortliche.

Für die übrigen 700 Verantwortlichen, die andere Brennstoffe als Erdgas in Verkehr bringen, wird derzeit von einer komplexen Berichterstattung ausgegangen, insbesondere auf Grund individueller Emissionsfaktoren sowie der Verwendung in verschiedenen Sektoren.

Durch die dargestellten Vorgaben der EU-Monitoring-Verordnung ist im Vergleich zur Berichterstattung nach § 7 BEHG mit einem insgesamt erhöhten Erfüllungsaufwand für die Erstellung des Emissionsberichts im ETS-2 zu rechnen, der in beiden Fallgruppen (einfache/komplexe Berichterstattung) durchschnittlich etwa 30 Prozent über den Kostenansätzen für den Emissionsbericht nach § 7 BEHG liegen wird. Der erhöhte Berichtsaufwand von 30 Prozent umfasst auch den Umstand, dass für Verantwortliche in den Jahren 2024 bis 2027 eine parallele Berichtspflicht sowohl nach den Vorgaben des BEHG als auch nach den Vorgaben des EU-ETS-2 besteht.

**(iii) Ergebnis: Erfüllungsaufwand für den Emissionsbericht im ETS-2**

<b>Vorgabe 1: Brennstoffemissionsbericht nach § 5 Absatz 1 Nummer 4 TEHG</b>					
	<b>interne Kosten in €</b>	<b>externe Kosten in €</b>	<b>Gesamt- aufwand in €</b>	<b>Fallzahl pro Jahr</b>	<b>Summe in Tsd. €</b>
Einfacher E-Bericht	6.251	3.604	9.856	1.400	13.798
Komplexer E-Bericht	9.960	14.594	24.554	700	17.188
<b>Gesamt</b>					<b>30.986</b>
<b>Messwerte § 7 BEHG (Aktualisierung 2021)</b>					39.995
<b>Veränderung Erfüllungsaufwand</b>					<b>- 9.009</b>

**(2) Vorgabe 2: Überwachungsplan Brennstoffemissionshandel**

Der bisher nach § 6 BEHG erfasste Erfüllungsaufwand von insgesamt etwa 7 Mio. Euro für die Erstellung des Überwachungsplans nach § 6 BEHG basiert auf der ursprünglichen Abschätzung des Erfüllungsaufwands (s. BT-Drs. 19/14746, S. 26) und der Aktualisierung der Kostensätze im Jahr 2021. Hieraus ergibt sich für den bisher erfassten Erfüllungsaufwand folgende Aufteilung der Einzelkosten:

<b>Messergebnis 2021: Überwachungsplan nach § 6 BEHG</b>					
	<b>interne Kosten in €</b>	<b>externe Kosten in €</b>	<b>Gesamt- aufwand in €</b>	<b>Fallzahl pro Jahr</b>	<b>Summe in Tsd. €</b>
Einfacher Ü-Plan	1.098	253	1.351	3.236	4.372
Komplexer Ü-Plan	2.746	631	3.377	809	2.732
<b>Gesamt (Aktualisierung 2021)</b>					7.104

**(i) Veränderung der Fallzahl**

Auch die ursprüngliche Abschätzung der Fallzahl für die Erstellung des Überwachungsplans war überhöht. Wegen der strukturellen Identität zwischen dem nationalen und dem europäischen Brennstoffemissionshandel und unter Berücksichtigung des Wechsels der etwa 160 Abfallverbrennungsanlagen in den ETS-1 ist für die Pflicht zur Erstellung eines Überwachungsplans im ETS-2 mit einer Gesamtzahl von 2.100 Unternehmen zu rechnen.

Der Überwachungsplan im ETS-2 ist zunächst einmal für die Jahre 2025 bis 2030 zu erstellen. Die jährliche Fallzahl beträgt daher ein Sechstel der Gesamtzahl von 2.100, also 350.

**(ii) Veränderung des Erfüllungsaufwandes pro Überwachungsplan**

Bei der Abschätzung des Erfüllungsaufwands pro Überwachungsplan sind keine Veränderungen gegenüber der Abschätzung für den BEHG-Überwachungsplan zu erwarten

Das im Vergleich zu den BEHG-Vorgaben insgesamt erhöhte Anforderungsniveau der EU-Monitoring-Verordnung wird sich jedoch in der Fallgruppenzuordnung (einfacher Überwachungsplan / komplexer Überwachungsplan) auswirken. Anders als beim BEHG, bei dem von einem Anteil von 80 Prozent einfacher Überwachungspläne ausgegangen werden konnte, wird dieser Anteil im ETS-2 nur 60 Prozent betragen. Dementsprechend ist die jährliche Fallzahl von 350 den beiden Fallgruppen zuzuordnen (210 einfache Überwachungspläne / 140 komplexe Überwachungspläne).

### (iii) Ergebnis: Erfüllungsaufwand für den Überwachungsplan im ETS-2

<b>Vorgabe 2: Erstellung eines Überwachungsplans nach § 6 TEHG</b>					
	<b>interne Kosten in €</b>	<b>externe Kosten in €</b>	<b>Gesamt- aufwand in €</b>	<b>Fallzahl pro Jahr</b>	<b>Summe in Tsd. €</b>
Einfacher Ü-Plan	1.098	253	1.351	210	284
Komplexer Ü-Plan	2.746	631	3.377	140	473
<b>Gesamt</b>					<b>757</b>
<b>Messwerte § 6 BEHG (Aktualisierung 2021)</b>					7.104
<b>Veränderung Erfüllungsaufwand</b>					<b>- 6.347</b>

### (3) Vorgabe 3: Eröffnung Registerkonto

Für die Teilnahme am nationalen Brennstoffemissionshandel mussten die Verantwortlichen ein Registerkonto einrichten. Hierfür ist bisher nach § 12 BEHG ein jährlicher Erfüllungsaufwand von knapp 0,4 Mio. Euro erfasst.

Mit der Überführung des nationalen Brennstoffemissionshandels in den ETS-2 ergibt sich auch in dem EU-weiten System die Notwendigkeit für Verantwortliche, ein Registerkonto zu besitzen. Allerdings sollen die Registerkonten der Verantwortlichen aus dem nationalen Registerkonto in das EU-Register – soweit technisch möglich – automatisiert überführt werden, so dass sich für die Verantwortlichen gegenüber dem bereits abgeschätzten Erfüllungsaufwand im Ergebnis kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand ergibt.

### (4) Ergebnis für den Bereich Brennstoffemissionshandel

Durch die TEHG-Novelle ist im Bereich Brennstoffemissionshandel bei den relevanten Vorgaben (Emissionsberichterstattung, Überwachungsplan, Registerkonto) eine Verringerung des jährlichen Erfüllungsaufwands von etwa 21,5 Mio. Euro zu erwarten. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass bei der Erstabschätzung 2019 von einer deutlich überhöhten Fallzahl ausgegangen wurde.

<b>Vor- gabe Num- mer</b>	<b>TEHG</b>	<b>Bezeichnung der Vorgabe</b>	<b>BEHG alt Tsd.€</b>	<b>TEHG- Novelle Tsd.€</b>	<b>Verände- rung Tsd.€</b>

<b>1</b>	§ 5	Emissionsbericht	39.995	30.986	<b>- 9.009</b>
<b>2</b>	§ 6	Überwachungsplan	7.104	756	<b>- 6.347</b>
<b>3</b>	§ 12	Eröffnung Registerkonto	395	395	0
<b>Gesamtveränderung</b>					<b>- 15.356</b>

#### dd) Gesamtergebnis

Durch die TEHG-Novelle und die Überführung des nationalen Brennstoffemissionshandels in den EU-Brennstoffemissionshandel verringert sich der jährliche Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft um knapp 4 Mio. Euro. Diese Gesamtverringerung verteilt sich wie folgt auf die verschiedenen Bereiche des EU-Emissionshandels:

<b>Abschnitt</b>		<b>Veränderung Tsd.€</b>
Veränderung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft		
aa)	im Bereich stationäre Anlagen und Flugverkehr	+ 8.415
bb)	im Bereich Seeverkehr	+ 2.980
cc)	im Bereich Brennstoffemissionshandel	- 15.356
Veränderung insgesamt		<b>- 3.961</b>

#### c. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Durch die TEHG-Novelle und die Überführung des nationalen Brennstoffemissionshandels in den EU-Brennstoffemissionshandel entsteht für die Verwaltung gegenüber den Bestandsmessungen zum TEHG und zum BEHG ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von knapp 0,7 Mio. Euro pro Jahr.

Das Gesetz verändert im Wesentlichen den Erfüllungsaufwand der Verwaltung des Bundes. Zuständig für den Vollzug des TEHG ist die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt. Nachfolgend wird die zu erwartende Veränderung des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung im Einzelnen dargestellt.

Für die mit diesem Gesetz zu schaffenden nationalen Rechtsgrundlagen für die auf europäischer Ebene beschlossene künftige Ausgestaltung für das CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem CBAM werden die Veränderungen des Erfüllungsaufwandes der Verwaltung in entsprechenden weiteren Durchführungsrechtsakten dargestellt.

#### Vorbemerkung zur Abschätzungsmethode

Die nachfolgende Abschätzung des Erfüllungsaufwandes für die Verwaltung basiert ebenso wie beim Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft auf einer vergleichenden Betrachtung zwischen dem Erfüllungsaufwand für den Vollzug der bisherigen Pflichten und dem zukünftig zu erwartenden Erfüllungsaufwand für den Vollzug dieser Pflichten nach der TEHG-Novelle.

Dabei wird für sämtliche Vorgaben davon ausgegangen, dass sich die Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf den Bearbeitungsumfang durch die Behörde beim Vollzug dieser Vorgaben im selben Umfang auswirken werden wie auf den Bearbeitungs-

aufwand durch die betroffenen Unternehmen. So wurde beispielsweise bei der Abschätzung des Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft bei der Beantragung der kostenlosen Zuteilung für stationäre Anlagen eine Erhöhung der internen Kosten von jeweils 30% ermittelt (s. oben Abschnitt b.aa. (3) (ii)). Dementsprechend wird für die nachfolgende Abschätzung des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung ebenfalls eine Erhöhung des Bearbeitungsumfanges um 30 Prozent veranschlagt. Auch bei den angesetzten Fallzahlen werden beim Erfüllungsaufwand für die Verwaltung dieselben Veränderungen zugrunde gelegt wie beim Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

Die Abschätzung der Veränderung beim Erfüllungsaufwand für die Verwaltung wird für die verschiedenen Vollzugsbereiche des Emissionshandels getrennt und jeweils in zwei Stufen durchgeführt. Auf der ersten Stufe wird für die einzelnen Vorgaben die Veränderung des Bearbeitungsaufwandes in Stunden ermittelt. Im zweiten Schritt wird diese Veränderung des Bearbeitungsaufwandes dann monetär bewertet.

Die monetäre Bewertung des zusätzlichen Aufwands beruht auf den Regeln zur ex-ante-Abschätzung der Bürokratiekosten nach dem „Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung“. Der Arbeitsaufwand der DEHSt wird sich voraussichtlich gleichmäßig auf die drei Dienstgruppen (mD, gD, hD) verteilen. Daher kann auf Grundlage der Dienstgruppenverteilung innerhalb der DEHSt die veränderte Bearbeitungsdauer bei den Einzelvorgaben jeweils mit dem durchschnittlichen Stundensatz der DEHSt belegt werden. Der durchschnittliche Stundensatz der DEHSt beträgt 100,60 €/Std.

	Anteil DEHSt in %	Kosten/Std in €	Anteil Ø-Stunden- satz in €
Mittlerer Dienst (mD)	12	65,80	7,90
Gehobener Dienst (hD)	31	83,58	25,91
Höherer Dienst (hD)	57	117,18	66,79
Ø-Stundensatz DEHSt	100		100,60

#### aa) Veränderung des Erfüllungsaufwands im Bereich stationäre Anlagen und Luftverkehr

Für das geltende TEHG wurde der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung im Rahmen der TEHG-Änderung 2018 im Gesetzentwurf der Bundesregierung dargestellt (vgl. BT-Drs. 19/4727, S. 35f.). Einschließlich der Veränderungen des Bearbeitungsumfanges, die durch die TEHG-Novelle zu erwarten sind (s. Erläuterungen oben b.), die auch beim Umfang des Bearbeitungsaufwands der Verwaltung zu berücksichtigen sind, ergibt sich für die relevanten Vorgaben folgender Bearbeitungsaufwand:

Nu mm er	Vorgaben im Bereich stationäre Anlagen und Luftverkehr	Verände- rung in %	Aufwand TEHG-Novelle in Std/Fall
1a	Prüfung Emissionsberichte Anlagen	0	6,3

1b	Prüfung Emissionsberichte Luftverkehr	0	6,3
2a	Prüfung Überwachungsplan stationäre Anlagen und Luftverkehr (Erstellung)	0	8,0
2b	Prüfung Überwachungsplan stationäre Anlagen und Luftverkehr (Änderung)	0	4,0
3a	kostenlose Zuteilung Bestandsanlagen	30	18,1
3b	kostenlose Zuteilung Neuanlagen	30	56,7
3c	Kostenlose Zuteilung von Amts wegen (Luftverkehr)	0	5,0
3d	Zuteilung förderfähiger Flugkraftstoffe	0	15,0
4	Prüfung der Mitteilungen zum Betrieb	0	1,5

Bei den jährlichen Fallzahlen ergeben sich ebenfalls Änderungen gegenüber der Abschätzung zum TEHG 2018. Diese resultieren bei den stationären Anlagen im Wesentlichen aus den neu einbezogenen Anlagen (s. oben Abschnitt b. aa) Die kostenlose Zuteilung für Luftfahrzeugbetreiber wird bis 2025 fortgeführt. Diese kostenlose Zuteilung für die Jahre 2024 und 2025 wird von der zuständigen Behörde von Amts wegen gewährt (76 Luftfahrzeugbetreiber mal 2 Jahre auf 6 Jahre aufgeteilt ergibt eine Fallzahl von 25). Für die förderfähigen Flugkraftstoffe können die Luftfahrzeugbetreiber eine kostenlose Zuteilung beantragen als Kompensation ihrer Mehrkosten durch die verpflichtende Beimischquote nachhaltiger Kraftstoffe ab 2024 (ReFuelEU Aviation). Es wird davon ausgegangen, dass 76 Fluggesellschaften pro Jahr einen solchen Zuteilungsantrag stellen.

Nummer	Vorgaben im Bereich stationäre Anlagen und Luftverkehr	Fallzahlen		
		TEHG 2018	TEHG-Novelle	Differenz
1a	Prüfung Emissionsberichte Anlagen	1.840	1.992	152
1b	Prüfung Emissionsberichte Luftverkehr		76	76
2a	Prüfung Überwachungsplan (Erstellung)	194	220	26
2b	Prüfung Überwachungsplan (Änderung)	570	598	28
3a	kostenlose Zuteilung Bestandsanlagen	330	372	42
3b	kostenlose Zuteilung Neuanlagen	10	10	0
3c	Kostenlose Zuteilung 2024/25 (Luftverkehr)		25	25
3d	Zuteilung förderfähiger Flugkraftstoffe		76	76
4	Prüfung der Mitteilungen zum Betrieb	1.577	1.807	230

Die Veränderung der Bearbeitungsdauer ergibt sich für Vorgaben, bei denen die Bearbeitungsdauer unverändert ist (s. oben, Vorgaben Nummer 1a, 1b, 2a, 2b, 4) oder es sich um neue Vorgaben handelt (3c, 3d), durch Multiplikation des Bearbeitungsdauer mit der veränderten Fallzahl. Bei Vorgaben mit veränderter Bearbeitungsdauer (s. oben Nummer 3a, 3b) ergibt sich die Veränderung der Bearbeitungsdauer aus einem Vergleich der Gesamtbearbeitungsdauer nach der Bestandsmessung mit der Gesamtbearbeitungsdauer nach der TEHG-Novelle. Für die Vorgabe 3a (kostenlose Zuteilung Bestandsanlagen) betrug die Gesamtbearbeitungsdauer für das TEHG 2018 insgesamt 4.587 Stunden (Fallzahl 330; Dauer 13,9 Std/Fall) die Gesamtbearbeitungsdauer nach der TEHG-Novelle beträgt 6.722 Stunden (Fallzahl 372; Dauer 18,1 Std/Fall), die differenz mithin 2.135 Stunden. Für die Vorgabe

3b (kostenlose Zuteilung Neuanlagen) beträgt die Differenz des Bearbeitungsaufwands entsprechend 131 Stunden. Hieraus ergibt sich für die betrachteten Vorgaben folgende Veränderung der Gesamtbearbeitungsdauer gegenüber den für das TEHG 2018 ermittelten Werten.

Nu mm er	Vorgaben im Bereich stationäre Anlagen und Luftverkehr	Differenz Aufwand in Std
1a	Prüfung Emissionsberichte Anlagen	958
1b	Prüfung Emissionsberichte Luftverkehr	479
2a	Prüfung Überwachungsplan (Erstellung)	208
2b	Prüfung Überwachungsplan (Änderung)	112
3a	kostenlose Zuteilung Bestandsanlagen	2.135
3b	kostenlose Zuteilung Neuanlagen	131
3c	Kostenlose Zuteilung 2024/25 (Luftverkehr)	125
3d	Zuteilung förderfähiger Flugkraftstoffe	1.140
4	Prüfung der Mitteilungen zum Betrieb	345
<b>Gesamtdifferenz</b>		<b>+ 5.633</b>

Unter Anwendung des Durchschnittskostensatzes der DEHSt (100, 60 €/Std.) ergibt sich damit für die Vorgaben im Bereich stationäre Anlagen und Luftverkehr eine Erhöhung des Erfüllungsaufwands 567 T€.

Nu mm er	Vorgaben im Bereich stationäre Anlagen und Luftverkehr	Diff. Aufwand in Std	Ø-Stunden- satz in €/Std.	Veränderung EA in T€
1a	Prüfung Emissionsberichte Anlagen	958	100,60	96
1b	Prüfung Emissionsberichte Luftverkehr	479	100,60	48
2a	Prüfung Überwachungsplan (Erstellung)	208	100,60	21
2b	Prüfung Überwachungsplan (Änderung)	112	100,60	11
3a	kostenlose Zuteilung Bestandsanlagen	2.135	100,60	215
3b	kostenlose Zuteilung Neuanlagen	131	100,60	13
3c	Kostenlose Zuteilung 2024/25 (Luftverkehr)	125	100,60	13
3d	Zuteilung förderfähiger Flugkraftstoffe	1.140	100,60	115
4	Prüfung der Mitteilungen zum Betrieb	345	100,60	35
<b>Gesamtdifferenz</b>		<b>+ 5.633</b>		<b>+ 567</b>

**bb) Erfüllungsaufwand im Bereich Seeverkehr**

Für den Bereich des Seeverkehrs ergeben sich durch die Einbeziehung in den EU-ETS neue Vollzugsaufgaben für die Verwaltung, für die bislang kein Erfüllungsaufwand erfasst ist. Die Emissionsberichte (s. unten Vorgabe 1 a), die aggregierten Emissionsberichte auf Unternehmensebene (s. unten Vorgabe 1b) und die Überwachungspläne (s. unten Vorgabe 2 a) und b)) müssen geprüft werden. Die Überwachungspläne und Änderungen der Überwachungspläne werden zudem genehmigt. Außerdem müssen die Registerkonten eröffnet und verwaltet werden. Der Bearbeitungsaufwand für diese einzelnen Aufgaben entspricht in etwa den Parallelvollzügen im Bereich stationärer Anlagen und Luftverkehr. Daraus ergibt sich folgender Bearbeitungsaufwand.

Nu mm er	Vorgaben im Bereich Seeverkehr		Aufwand TEHG-Novelle in Std/Fall
1a	Prüfung Emissionsberichte Seeverkehr		8,2
1b	Prüfung aggregierte Emissionsberichte		6,0
2a	Prüfung Überwachungsplan (Erstellung)		8,0
2b	Prüfung Überwachungsplan (Änderung)		4,0
3	Eröffnung/Verwaltung Registerkonto		4,5

Nu mm er	Vorgaben im Bereich Seeverkehr	Fallzahl	
		Periodizität	TEHG-Novelle
1a	Prüfung Emissionsberichte	1	1506
1b	Prüfung aggregierte Emissionsberichte	1	631
2a	Prüfung Überwachungsplan (Erstellung)	1/7	215
2b	Prüfung Überwachungsplan (Änderung)	1/7	43
3	Eröffnung/Verwaltung Registerkonto	1/7	90

Nu mm er	Vorgaben im Bereich Seeverkehr	Dauer pro Fall in Std.	Fallzahl	Gesamt
1a	Prüfung Emissionsberichte	8,2	1.506	12.349
1b	Prüfung aggregierte Emissionsberichte	6,0	631	3.786
2a	Prüfung Überwachungsplan (Erstellung)	8,0	215	1.720
2b	Prüfung Überwachungsplan (Änderung)	4,0	43	172
3	Eröffnung/Verwaltung Registerkonto	4,5	90	405
	<b>Summe</b> (Bearbeitung in Std.)			+ 18.432

Da es sich beim Vollzug des Emissionshandels im Seeverkehr um eine neue Vollzugsaufgabe der DEHSt handelt, wurde hierfür bislang kein Erfüllungsaufwand für die Verwaltung erfasst. Daher ergibt sich ein zusätzlicher Bearbeitungsaufwand von insgesamt 18.432 Stunden.

Unter Anwendung des Durchschnittskostensatzes der DEHSt (100, 60 €/Std.) ergibt sich damit für die Vorgaben im Bereich Seeverkehr ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von 1.854 T€.

Nu mm er	Vorgaben im Bereich See- verkehr	Gesamt- aufwand in Std	Ø-Stun- densatz in €/Std.	EA in T€
1a	Prüfung Emissionsberichte	12.349	100,60	1.242
1b	Prüfung aggregierte Emis- sionsberichte	3.786	100,60	381
2a	Prüfung Überwachungsplan (Erstellung)	1.720	100,60	173
2b	Prüfung Überwachungsplan (Änderung)	172	100,60	17
3	Eröffnung/Verwaltung Registerkonto	405	100,60	41
	<b>Summe</b>	+ 18.432		1.854

### cc) Veränderung des Erfüllungsaufwands im Bereich Brennstoffemissionshandel

Für den Bereich des nationalen Brennstoffemissionshandels wurde der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung im Rahmen der Einführung des BEHG 2019 im Gesetzentwurf der Bundesregierung dargestellt (BT-Drs. 19/14746, S. 29f.). Das Statistische Bundesamt hat den Aufwand zum Vollzug der konkreten BEHG-Vorgaben für die Handelsperiode 2021 bis 2030 nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens zum BEHG-Stammgesetz 2019 übernommen und in der Datenbank „ondea“ veröffentlicht. Diese Werte wurden im August 2021 an neue Kostensätze angepasst.

Einschließlich der Veränderungen des Bearbeitungsumfangs, die durch die Überführung des nationalen Brennstoffemissionshandels in den EU-Brennstoffemissionshandel zu erwarten sind (s. Erläuterungen oben b.), ergibt sich folgender Bearbeitungsaufwand für die relevanten Vorgaben.

Nu mm er	Vorgaben Brennstoffemissionshandel	Verände- rung in %	Aufwand TEHG-Novelle in Std/Fall
1a	Prüfung komplexe Emissionsberichte	30	8,2
1b	Prüfung einfache Emissionsberichte	30	3,3
2a	Prüfung Überwachungsplan komplex	30	10,4
2b	Prüfung Überwachungsplan einfach	30	4,2
3	Eröffnung/Verwaltung Registerkonto	0	4,5

Bei den jährlichen Fallzahlen ergeben sich erhebliche Abweichungen gegenüber dem ursprünglich für das BEHG abgeschätzten Erfüllungsaufwand für die Verwaltung, da die Anzahl der betroffenen Unternehmen zu hoch angesetzt war (s. oben Abschnitt b. cc)).

	Fallzahlen

Nu mm er	Vorgaben Brennstoffemissionshandel	BEHG 2019	TEHG- Novelle	Differenz
1a	Prüfung komplexe Emissionsberichte	809	700	- 109
1b	Prüfung einfache Emissionsberichte	3.260	1.400	- 1.860
2a	Prüfung Überwachungsplan komplex	809	140	- 669
2b	Prüfung Überwachungsplan einfach	3.236	2.101	- 3.026
3	Eröffnung/Verwaltung Registerkonto	400	400	0

Die Veränderung des Erfüllungsaufwands ergibt sich für Vorgaben, bei denen die Bearbeitungsdauer unverändert ist (s. oben, Vorgaben Nummer 2a, 2b, 3), durch Multiplikation des Bearbeitungsdauer mit der veränderten Fallzahl, bei Vorgaben mit veränderter Bearbeitungsdauer (s. oben Nummer 1a, 1b), zusätzlich durch die höhere Bearbeitungsdauer für die gesamte Fallzahl. Hieraus ergibt sich für die betrachteten Vorgaben folgende Veränderung der Gesamtbearbeitungsdauer gegenüber den für das BEHG ermittelten Werten.

Nu mm er	Vorgaben Brennstoffemissionshandel	Differenz Aufwand in Std
1a	Prüfung komplexe Emissionsberichte	+ 643
1b	Prüfung einfache Emissionsberichte	- 3.530
2a	Prüfung Überwachungsplan komplex	- 5.016
2b	Prüfung Überwachungsplan einfach	- 9.473
3	Eröffnung/Verwaltung Registerkonto	0
<b>Gesamtdifferenz</b>		<b>- 17.376</b>

Unter Anwendung des Durchschnittskostensatzes der DEHSt (100, 60 €/Std.) ergibt sich damit für die Vorgaben im Bereich Seeverkehr ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand von 1.854 T€.

Unter Anwendung des Durchschnittskostensatzes der DEHSt (100, 60 €/Std.) ergibt sich damit für die Vorgaben im Bereich Brennstoffemissionshandel eine Reduzierung des Erfüllungsaufwand von 1.748 T€.

Nu mm er	Vorgaben Brennstoff- emissionshandel	Differenz Aufwand in Std	Ø-Stunden- satz in €/Std.	Veränderung EA in T€
1a	Prüfung komplexe Emis- sionsberichte	+ 643	100,60	65
1b	Prüfung einfache Emis- sionsberichte	- 3.530	100,60	- 355
2a	Prüfung Überwachungsplan komplex	- 5.016	100,60	- 505
2b	Prüfung Überwachungsplan einfach	- 9.473	100,60	- 953
3	Eröffnung/Verwaltung Re- gisterkonto	0	100,60	0
<b>Gesamtdifferenz</b>		<b>- 17.376</b>		<b>1.748</b>

**dd) Gesamtveränderung des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung**

Durch die TEHG-Novelle und die Überführung des nationalen Brennstoffemissionshandels in den EU-Brennstoffemissionshandel entsteht für die Verwaltung ein Bearbeitungsdauer für den Vollzug der relevanten Vorgaben, die rechnerisch um insgesamt 6.689 Stunden höher ist als nach den bisherigen Abschätzungen. Dabei gleichen sich die Erhöhungen im Bereich stationäre Anlagen, Luft- und Seeverkehr (insg. + 24.000 Std.) und die Verringerung im Bereich Brennstoffemissionshandel (- 17.000 Std.) weitgehend aus. Die deutliche Verringerung im Bereich Brennstoffemissionshandel ergibt sich im Wesentlichen aus der ursprünglich zu hoch angesetzten Anzahl der vom nationalen Brennstoffemissionshandel erfassten Unternehmen.

Unter Anwendung des Durchschnittskostensatzes der DEHSt (100, 60 €/Std.) ergibt sich damit für die TEHG-Novelle insgesamt eine Erhöhung des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung von 673 T€.

<b>Abschnitt</b>		<b>Veränderung EA in T€</b>
Veränderung des Erfüllungsaufwands für die Verwaltung		
aa)	im Bereich stationäre Anlagen und Luftverkehr	+ 567
bb)	im Bereich Seeverkehr	+ 1.854
cc)	im Bereich Brennstoffemissionshandel	- 1.748
Veränderung insgesamt		<b>+ 673</b>

**6. Weitere Kosten**

Durch diesen Gesetzentwurf entstehen Schifffahrtsunternehmen und Verantwortlichen im Sinne des europäischen Brennstoffemissionshandels, die neu in den europäischen Emissionshandel einbezogen werden, ab dem Zeitpunkt des Einsetzens der Abgabepflicht zusätzliche Kosten für den Ankauf von Berechtigungen oder Emissionszertifikaten. Für Unternehmen, die bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes vom europäischen Emissionshandelssystem umfasst waren, ergeben sich zusätzliche Kosten durch dieses Gesetz daraus, dass aufgrund der kontinuierlichen Verknappung der europaweiten Gesamtmenge eine weitere Steigerung des Preises von Berechtigungen zu erwarten ist. Veränderungen von Einzelpreisen bestimmter Waren und Dienstleistungen werden voraussichtlich dadurch zustande kommen, dass die unmittelbar und mittelbar betroffenen Unternehmenskreise ihre steigenden Kosten für den Ankauf von Berechtigungen oder Emissionszertifikate über Preiserhöhungen an andere Unternehmen und Privathaushalte weitergeben. Im Bereich des neuen europäischen Brennstoffemissionshandels stehen den hieraus ab dem Zeitpunkt des Einsetzens der Abgabepflicht für betroffene Endverbraucher resultierenden zusätzlichen Kosten die im Gegenzug entfallenden Kosten aus der nationalen CO<sub>2</sub>-Bepreisung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz gegenüber, welche mit dem Beginn der europäischen CO<sub>2</sub>-Bepreisung für Brennstoffe beendet wird.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Eine Befristung scheidet vor dem Hintergrund der Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland zur Umsetzung der beiden Richtlinien (EU) 2023/958 und (EU) 2023/959 zur Änderung der europäischen Emissionshandels-Richtlinie 2003/87/EG in nationales Recht aus. Im Übrigen ergeben sich keine Änderungen zu den Stammgesetzen zum TEHG und zum BEHG.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes)**

#### **Zu § 1 (Zweck des Gesetzes)**

§ 1 normiert den Zweck des Gesetzes. Die Änderungen gegenüber § 1 TEHG in seiner bislang geltenden Fassung (nachfolgend: TEHG 2011) tragen dem erweiterten Anwendungsbereich des Gesetzes Rechnung.

#### **Zu § 2 (Anwendungsbereich)**

§ 2 regelt den Anwendungsbereich des Gesetzes. Nach Absatz 1 umfasst der Anwendungsbereich des Gesetzes die in Teil A Abschnitt 2 des Anhangs sowie die in Teil B Abschnitt 2 des Anhangs aufgeführten Tätigkeiten. Im Vergleich zu § 2 Absatz 1 TEHG 2011 wurde der Bezug „für die Emissionen“ gestrichen. Somit sind auch Anlagen in den Anwendungsbereich einbezogen, die keine Treibhausgase freisetzen, sogenannte „Null-Emissionsanlagen“. Mit dieser Bestimmung werden die geänderten Vorgaben des Artikel 2 Absatz 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie umgesetzt. Die Einbeziehung der Null-Emissionsanlagen ist Teil des Dekarbonisierungsansatzes der Richtlinienänderung, mit der eine stärkere Elektrifizierung von Produktionsprozessen gefördert werden soll. Die mit der Gesetzesänderung für Null-Emissionsanlagen verbundenen Pflichten gelten unmittelbar und sind im Gesetz und den EU-rechtlich vorgegebenen Berichterstattungsregeln konkret ausgestaltet. Diese Pflichten gelten daher auch für die Fälle, in denen für solche Null-Emissionsanlagen durch Feststellungsbescheide der Landesbehörden bislang die fehlende Emissionshandlungspflicht festgestellt wurde, da sich die Feststellungswirkung dieser Bescheide nicht auf die geänderte Rechtslage erstreckt (vgl. hierzu grds. BVerwG, Urt. V. 23.10.2008 - 7 C 4/08; NVwZ 2009, 647).

Außerdem wird durch die Einbeziehung des neuen Teil A Abschnitt 2 sowie des Teil B Abschnitt 2 des Anhangs der Anwendungsbereich des Gesetzes um die Tätigkeiten des Brennstoffemissionshandels und des Seeverkehrs ergänzt.

Die in Absatz 2 enthaltenen Regelungen betreffen spezielle Regelungen zu einzelnen ETS-Bereichen. Diese Regelungen wurden in die betreffenden Unterabschnitte des Abschnitt 4 überführt. Daher verweist Absatz 2 zur Bestimmung des Anwendungsbereichs ergänzend auf einzelne Regelungen in diesen Unterabschnitten.

Vor dem Hintergrund der neu in das Gesetz aufgenommenen Durchführungsbestimmungen zur EU-CBAM-Verordnung für die Übergangsphase bis zum 31. Dezember 2025 erweitert Absatz 3 den Anwendungsbereich auf die Durchführung dieser Verordnung und der von der Europäischen Kommission erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte. Für die Regelphase des CBAM ab dem 1. Januar 2026 wird die Europäische Kommission weitere Durchführungsrechtsakte gemäß der EU-CBAM-Verordnung erlassen.

Absatz 4 erklärt die Regelungen des TEHG für anwendbar in Bezug auf die Überwachung und die Sanktionierung von Verstößen gegen die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten, die in Kapitel II der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung geregelt sind. Kapitel II der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung enthält umfangreiche Bestimmungen zur Überwachung

und Berichterstattung einschließlich der Vorgaben für Monitoringkonzepte im Bereich des Seeverkehrs.

### **Zu § 3 (Begriffsbestimmungen)**

§ 3 regelt die Begriffsbestimmungen. Die Begriffsbestimmungen für die Begriffe „Anlage“ (Nr. 1), „Produktionsleistung“ (Nr. 23), „Treibhausgase“ (Nr. 27) und „Überwachungsplan“ (Nr. 28) entsprechen den korrespondierenden Begriffsbestimmungen in § 3 TEHG 2011.

Der Begriff „Anlagenbetreiber“ (Nr. 2) entspricht weitgehend der bisherigen Fassung und wurde lediglich bezüglich der Verweise auf den neuen Anhang angepasst. Die bisher in Anhang 1 Teil 2 Nummer 1 bis 32 TEHG 2011 geregelten Tätigkeiten sind nun in Teil A Abschnitt 2 Nummer 1 bis 32 des Anhangs zum TEHG geregelt.

Der Begriff „Berechtigung“ (Nr. 3) entspricht weitgehend der bisherigen Fassung und wurde lediglich um den Verweis auf die Tätigkeiten nach Teil A Abschnitt 2 des Anhangs des TEHG ergänzt. Durch diese Ergänzung wird verdeutlicht, dass sich der Begriff „Berechtigung“ in Abgrenzung zu dem Begriff „Emissionszertifikat“ nur auf die Befugnis zur Emission von einer Tonne Kohlendioxidäquivalent im Rahmen einer Tätigkeit nach Teil A Abschnitt 2 des Anhangs des TEHG bezieht und nicht auf Tätigkeiten im Rahmen des Brennstoffemissionshandels.

Mit dem Begriff „Betreiber“ (Nr. 4) werden die Begriffe „Anlagenbetreiber“ und „Luftfahrzeugbetreiber“ zusammengefasst, um auf diese Weise dort, wo eine Bestimmung sich auf beide Gruppen von Verpflichteten bezieht, zur Vereinfachung der Regelungen im TEHG beizutragen.

Der Begriff „Betrieb des Schiffes“ (Nr. 5) knüpft an Artikel 3 gc der EU-Emissionshandelsrichtlinie und den darin geregelten Kostenerstattungsanspruch des Schifffahrtsunternehmens in Fällen an, in denen die endgültige Verantwortung für den Betrieb des Schiffes nach einer vertraglichen Vereinbarung an eine andere Stelle übertragen wurde. Der Betrieb des Schiffes ist dabei definiert als die Entscheidungshoheit über die beförderte Ladung oder die Route und die Geschwindigkeit des Schiffes.

Die Begriffsbestimmung „CORSA“ (Nr. 6) basiert auf dem ersten Erwägungsgrund des Beschlusses (EU) 2023/136 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Mitteilung über die im Rahmen eines globalen marktbasierten Mechanismus zu leistende Kompensation durch Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union (ABl. L 191 vom 20.1.2023, S. 1). Die Einführung der neuen Begriffsbestimmung löst die bislang in § 2 Absatz 9 TEHG 2011 enthaltene Umschreibung ab.

Der Begriff „Emission“ (Nr. 7) entspricht ebenfalls weitgehend der bisherigen Fassung und wurde auf die novellierte EU-Emissionshandelsrichtlinie angepasst. Eine „Emission“ ist somit die Freisetzung von Treibhausgasen durch eine Tätigkeit nach Teil A Abschnitt 2 oder 4 oder Teil B Abschnitt 2 des Anhangs zum TEHG. Somit ist auch die Freisetzung von Treibhausgasen durch eine Tätigkeit im Rahmen des Brennstoffemissionshandels von dem Begriff der „Emission“ umfasst.

Der Begriff „Emissionszertifikat“ (Nr. 8) definiert in Abgrenzung zu dem Begriff „Berechtigung“, der für die Befugnis zur Emission von einer Tonne Kohlendioxidäquivalent im Rahmen der Tätigkeiten nach Teil A Abschnitt 2 des neuen Anhangs des TEHG verwendet wird, die Befugnis zur Emission von einer Tonne Kohlendioxid im Rahmen einer Tätigkeit des Brennstoffemissionshandels nach Teil B Abschnitt 2 des Anhangs zum TEHG. Damit wird derselbe Begriff genutzt, der auch im Rahmen des nationalen Brennstoffemissionshandels (§ 3 Nummer 2 BEHG) Verwendung findet.

Die Begriffe „Inverkehrbringen von Brennstoffen“ (Nr. 19) und „Verantwortlicher“ (Nr. 29) dienen der Umsetzung des Artikel 3 Buchstabe ae der EU-Emissionshandelsrichtlinie in nationales Recht und bestimmen damit die Adressaten der Grundpflichten nach Abschnitt 2 des Gesetzes. Dabei definiert das „Inverkehrbringen von Brennstoffen“ die Überführung von Brennstoffen in den steuerrechtlich freien Verkehr und verweist auf die Entstehungstatbestände der Energiesteuer nach dem Energiesteuergesetz, welche der nationalen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2020/262 des Rates vom 19. Dezember 2019 zur Festlegung des allgemeinen Verbrauchsteuersystems (Verbrauchsteuersystemrichtlinie) sowie der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Energiesteuerrichtlinie) entsprechen. Verantwortlicher ist somit die natürliche oder juristische Person oder Personengesellschaft, die in den in Nr. 19 genannten Tatbeständen des Energiesteuergesetzes als Steuerschuldner definiert ist, sowie der an die Stelle des Steuerlagerinhabers tretende Dritte in den Fällen des § 7 Absatz 4 Satz 1 des Energiesteuergesetzes (Einlagerer). Dies betrifft ausschließlich die besondere Fallkonstellation des Einlagerns von Kraftstoffen, wenn der Einlagerer nicht Steuerlagerinhaber bzw. Tanklagerinhaber ist, aber das Tanklager wie ein Inhaber nutzt und Brennstoffe einlagert. Für diese Fallkonstellation wird das Regelungsmodell aus § 37a Absatz 2 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes übernommen. Diese bereits im Rahmen des nationalen Brennstoffemissionshandels vorgesehene Sonderregelung (vgl. § 3 Nummer 3 Buchstabe d BEHG) dient dem Zweck der Verwaltungsvereinfachung für die beteiligten Unternehmen, indem eine nicht sachgerechte Inanspruchnahme des Steuerlagerinhabers vermieden wird. Für die Erfüllung der Pflichten des Gesetzes wird in diesen Fällen der Einlagerer herangezogen, der tatsächlich über das Inverkehrbringen der eingelagerten Brennstoffe bestimmt, an Stelle des Steuerlagerinhabers, der nur die reine Lagermöglichkeit zur Verfügung stellt.

Der Begriff „Luftfahrzeugbetreiber“ (Nr. 20) wurde erweitert um Tätigkeiten, die unter den Anwendungsbereich von § 33 Absatz 1 fallen, d.h. es sind sowohl Flüge innerhalb des EWR, Flüge zwischen EWR und Nicht-EWR-Staaten und Flüge zwischen Drittstaaten umfasst vor dem Hintergrund des nach Artikel 28c der EU-Emissionshandelsrichtlinie erlassenen delegierten Rechtsakts (EU-CORSIA-Durchführungsverordnung) sowie von Anhang Teil A Abschnitt 4.

Der Begriff „Luftverkehrstätigkeit“ (Nr. 21) ist ebenfalls grundsätzlich unverändert und wurde lediglich in Bezug auf den aktualisierten Verweis angepasst. Die bisher in Anhang 1 Teil 2 Nummer 33 des TEHG 2011 geregelte Tätigkeit, ist nun in Teil A Abschnitt 2 Nummer 33 des Anhangs zum TEHG geregelt. Die Beschränkung auf Teil A Abschnitt 2 Nummer 33 des Anhangs entspricht der Differenzierung zwischen Tätigkeiten im Luftverkehr, die sich aus Anhang 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie ergibt.

Mit Einführung der Begriffsbestimmung „Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte“ (Nr. 22) wird Artikel 3 Buchstabe v) der EU-Emissionshandelsrichtlinie umgesetzt. Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte umfassen danach nur solche Auswirkungen auf das Klima, die sich bei Luftverkehrstätigkeiten nach Teil A Abschnitt 2 Nummer 33 des Anhangs aus der Freisetzung von Stickstoffoxiden (NO<sub>x</sub>), Rußpartikeln und oxidierten Schwefelverbindungen während der Verbrennung von Kraftstoff ergeben, sowie die Auswirkungen von Wasserdampf, darunter Kondensstreifen.

Der Begriff „Quellkategorie-Code“ (Nr. 24) definiert die in Teil B Abschnitt 2 des Anhangs bestimmten Abgrenzungen der Sektoren. Die Quellkategorien-Codes entsprechen den Quellkategorien des gemeinsamen Berichtsformats (Common Reporting Format – CRF) nach der Europäischen Klimaberichterstattungsverordnung (EU) 2020/1208 der Kommission vom 7. August 2020.

Der Begriff „Schiffahrtsunternehmen“ (Nr. 25) dient der Umsetzung von Artikel 3 Buchstabe w der EU-Emissionshandelsrichtlinie in nationales Recht und bestimmt damit die Adressaten der Grundpflichten nach Abschnitt 2 für den Bereich Seeverkehr. Dabei wird das Schiffahrtsunternehmen als der Schiffseigner oder eine sonstige Organisation oder Person definiert, die sich durch vertragliche Vereinbarung gegenüber dem Schiffseigner zur Übernahme der Verantwortung für den Betrieb des Schiffes und der Pflichten im Rahmen des EU-Emissionshandels und des ISM-Codes verpflichtet hat. Hierunter sind insbesondere ISM-Gesellschaften oder ISM-Manager zu verstehen. Sofern keine vertragliche Vereinbarung vorliegt oder die Bevollmächtigung nicht ordnungsgemäß erfolgte, verbleibt es bei der Verantwortung des Schiffseigners. In erster Linie und im Zweifel gilt somit der Schiffseigner als Verpflichteter.

Der Begriff „Tätigkeit“ (Nr. 26) wurde ebenfalls lediglich in Bezug auf den aktualisierten Verweis zum Anhang des TEHG angepasst und auf die zusätzliche Einbeziehung der Tätigkeiten im Rahmen des Brennstoffemissionshandelssystems ausgeweitet. Die bisher in Anhang 1 Teil 2 des TEHG 2011 bestimmten Tätigkeiten sind nun in Teil A Abschnitt 2 des Anhangs zum TEHG geregelt. Die Tätigkeiten nach dem Brennstoffemissionshandel sind in Teil B Abschnitt 2 des Anhangs geregelt.

Außerdem wurden für einzelne Rechtsakte Begriffsbestimmungen aufgenommen, um die Verständlichkeit des Gesetzestextes zu erleichtern. Dies betrifft die Begriffsbestimmungen für die Begriffe „Energiesteuerergesetz“ (Nr. 9), „EU-Akkreditierungs- und Verifizierungs-Verordnung“ (Nr. 10), „EU-Auktionsverordnung“ (Nr. 11), „EU-CBAM-Verordnung“ (Nr. 12), „EU-Energiesteuer-Richtlinie“ (Nr. 13), „EU-Emissionshandelsrichtlinie“ (Nr. 14), „EU-Monitoring-Verordnung“ (Nr. 15), „EU-Register-Verordnung“ (Nr. 16), „EU-MRV-Seeverkehrsverordnung“ (Nr. 17) sowie „EU-Zuteilungs-Verordnung“ (Nr. 18).

#### **Zu § 4 (Emissionsgenehmigung)**

§ 4 regelt die Emissionsgenehmigung im Anschluss an § 4 TEHG 2011 und weitet dessen Anwendungsbereich auf Verantwortliche aus. Die Norm dient der Umsetzung der Artikel 4 bis 8 und Artikel 30b der EU-Emissionshandelsrichtlinie.

Nach Absatz 1 Nummer 1 benötigen Anlagenbetreiber die Emissionsgenehmigung für die Freisetzung von Treibhausgasen durch die Tätigkeit nach Teil 1 Abschnitt 2 Nummer 1 bis 32 des Anhangs. Diese Regelung entspricht § 4 Absatz 1 Satz 1 TEHG 2011. Nach Absatz

1 Nummer 2 benötigen Verantwortliche die Emissionsgenehmigung zur Freisetzung von Treibhausgasen durch eine Tätigkeit nach Teil B Abschnitt 2 des Anhangs.

An die Stelle der weiteren Sonderregeln zur Emissionsgenehmigung für Anlagenbetreiber in § 4 TEHG verweist Absatz 2 auf die ergänzend geltenden Regelungen für Anlagenbetreiber (§ 20) und für Verantwortliche (§§ 41, 42).

Absatz 3 führt die bisherige Regelung des § 4 Absatz 5 Satz 3 TEHG 2011 fort. Danach überprüft die zuständige Behörde mindestens alle fünf Jahre die Angaben in der Emissionsgenehmigung und ändert diese im Bedarfsfall entsprechend von Amts wegen. Bestehende Feststellungsbescheide zur Emissionshandelspflicht und gesonderte Emissionsgenehmigungen sind insbesondere dann zu prüfen, wenn sich der Anwendungsbereich oder die Tätigkeiten nach dem TEHG ändern. Soweit sie mit den Regelungen dieses Gesetzes nicht im Einklang stehen, erstreckt sich die Feststellungswirkung dieser Entscheidungen nicht auf die geänderte Rechtslage, so dass diese Entscheidungen aus Gründen der Rechtsklarheit entsprechend anzupassen sind.

Bei stillgelegten Anlagen kann die zuständige Behörde überprüfen und gegebenenfalls feststellen, dass die Wiederaufnahme des Betriebs der Anlage und die Durchführung einer in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fallenden Tätigkeit dauerhaft technisch nicht mehr möglich ist, um die Emissionshandelspflicht für solche Anlagen vor Ablauf der Genehmigungsfiktion nach § 18 Absatz 1 Nr.2 des Bundesimmissionsschutzgesetzes entfallen zu lassen, wenn eine Wiederaufnahme des Betriebs der Anlage nicht mehr zu erwarten ist.

### **Zu § 5 (Ermittlung von Emissionen und Emissionsbericht)**

§ 5 regelt im Anschluss an § 5 TEHG 2011 die Ermittlung von Emissionen und den Emissionsbericht. Die Norm dient der Umsetzung von Artikel 14 Absatz 3 und Artikel 30f Absatz 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie.

Absatz 1 statuiert unter Verweis auf die jeweils anwendbaren speziellen Regelungen die Pflicht von Betreibern, Schifffahrtsunternehmen und Verantwortlichen, die durch ihre Tätigkeit verursachten Emissionen zu ermitteln und der zuständigen Behörde über die Emissionen zu berichten.

Nach Absatz 2 müssen die Angaben im Emissionsbericht von einer Prüfstelle nach § 14 verifiziert worden sein. Diese Norm entspricht § 5 Absatz 2 TEHG 2011.

### **Zu § 6 (Überwachungsplan)**

§ 6 regelt im Anschluss an den § 6 TEHG 2011 den Überwachungsplan und weitert dessen Anwendungsbereich auf Schifffahrtsunternehmen und Verantwortliche aus. Die Norm dient der Umsetzung von Artikel 14 Absatz 3 und Artikel 30f Absatz 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie.

Absatz 1 statuiert die Pflicht von Betreibern, Schifffahrtsunternehmen und Verantwortlichen, bei der zuständigen Behörde für jede Handelsperiode einen Überwachungsplan für die

Emissionsermittlung und Berichterstattung nach § 5 Absatz 1 zur Genehmigung einzureichen.

Nach Absatz 2 Satz 1 wird die Genehmigung von der zuständigen Behörde erteilt, wenn der Überwachungsplan den Anforderungen entspricht, die in den jeweils in bezug genommenen EU-Rechtsakten entspricht. Soweit diese EU-Rechtsakte die Anforderungen an den Überwachungsplan nicht abschließend regeln oder den Mitgliedstaaten die Auswahl zwischen verschiedenen Umsetzungsalternativen ermöglichen, sind ergänzend zu den Vorgaben der EU-Rechtsakte auch Anforderungen einer entsprechenden nationalen Durchführungsverordnung maßgeblich.

Für den Fall, dass ein vorgelegter Überwachungsplan nicht diesen Vorgaben entspricht, regelt Satz 2 die Pflicht, die festgestellten Mängel innerhalb einer von der zuständigen Behörde festzusetzenden Frist zu beseitigen und den geänderten Überwachungsplan vorzulegen. Diese Vorschrift entspricht inhaltlich im Wesentlichen § 6 Absatz 2 Satz 2 TEHG 2011.

Nach Satz 3 kann die zuständige Behörde, die Genehmigung mit Auflagen für die Überwachung von und Berichterstattung über Emissionen zu verbinden. Diese Vorschrift entspricht im Wesentlichen § 6 Absatz 2 Satz 4 TEHG 2011.

Absatz 3 ordnet die ergänzende Geltung jeweils anwendbarer Sonderregeln zum Überwachungsplan für Anlagen- und Luftfahrzeugbetreiber, Schifffahrtsunternehmen und Verantwortliche an.

Nach Absatz 4 sind Betreiber und Verantwortliche – insoweit vergleichbar zu § 6 Absatz 3 TEHG 2011 – verpflichtet, den Überwachungsplan innerhalb einer Handelsperiode unverzüglich anzupassen und den angepassten Überwachungsplan bei der zuständigen Behörde zur Genehmigung einzureichen, soweit sich die Anforderungen nach den Absätzen 2 und 3 ändern. Für den geänderten Überwachungsplan gelten die Vorgaben des Absatz 2 entsprechend. Zu beachten ist, dass diese Anpassungspflichten im Rahmen des § 22 Absatz 3 für Anlagenbetreiber und in § 42 Absatz 2 für Verantwortliche ergänzt werden.

### **Zu § 7 (Abgabeverpflichtung)**

§ 7 regelt im Anschluss an § 7 TEHG 2011 die Abgabeverpflichtung und bezieht Schifffahrtsunternehmen und Verantwortliche in die Abgabepflicht mit ein. Die Norm dient der Umsetzung von Artikel 12 Absatz 3 und Artikel 30e Absatz 2 der EU-Emissionshandelsrichtlinie.

Nach Absatz 1 sind Betreiber und Schifffahrtsunternehmen verpflichtet, jährlich bis zum 30. September an die zuständige Behörde eine Anzahl von Berechtigungen abzugeben, die

den durch ihre Tätigkeit im vorangegangenen Kalenderjahr verursachten Emissionen entspricht. Gegenüber der Regelung des § 7 Absatz 1 TEHG 2011 wurde die Abgabefrist vom 30. April eines Jahres auf den 30. September verschoben.

Nach Absatz 2 sind Verantwortliche verpflichtet, jährlich bis zum 31. Mai eine Anzahl von Emissionszertifikaten an die zuständige Behörde abzugeben, die den durch ihre Tätigkeit im vorangegangenen Kalenderjahr verursachten Emissionen entspricht.

Nach Absatz 3 gilt für die Abgabepflicht von Schifffahrtsunternehmen ergänzend die Sonderregel des § 36.

### **Zu § 8 (Gültigkeit und Übertragung von Berechtigungen und Emissionszertifikaten)**

§ 8 entspricht grundsätzlich dem bisher in § 7 TEHG 2011 geregelten Inhalt und wurde um den erweiterten Anwendungsbereich insbesondere bezüglich des Brennstoffemissionshandels ergänzt.

Absatz 1 entspricht weitgehend dem § 7 Absatz 2 TEHG 2011 und gilt nunmehr sowohl für Berechtigungen als auch für Emissionszertifikate. Absatz 1 dient der Umsetzung des Artikel 13 der EU-Emissionshandelsrichtlinie.

Absatz 2 entspricht inhaltlich § 7 Absatz 3 TEHG 2011 und gilt nunmehr ebenfalls für Emissionszertifikate.

Absatz 3 entspricht inhaltlich dem § 16 TEHG 2011.

### **Zu § 9 (Emissionshandelsregister)**

§ 9 entspricht im Wesentlichen § 17 TEHG 2011. Absatz 1 wurde lediglich um die Anwendung auf die Emissionszertifikate ergänzt und verweist direkt auf die Regelungen der EU-Registerverordnung nach Artikel 19 der EU-Emissionshandelsrichtlinie.

Absatz 2 übernimmt wegen des Sachzusammenhangs den bisherigen § 7 Absatz 4 TEHG 2011.

### **Zu § 10 (Versteigerung)**

§ 10 entspricht im Wesentlichen § 8 TEHG 2011.

Absatz 1 entspricht inhaltlich § 8 Absatz 1 Satz 1 TEHG 2011 und wurde aus Gründen der besseren Lesbarkeit angepasst.

Absatz 2 entspricht im Wesentlichen § 8 Absatz 2 TEHG 2011. Die Anpassung war erforderlich aufgrund des neuen Ressortzuschnitts der Bundesministerien. Mit Erlass vom 8. Dezember 2021 wurde dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz die Zuständigkeit für Klimaschutz übertragen. Somit ist für die Beauftragung einer geeigneten Stelle zur Durchführung der Versteigerung nunmehr das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen zuständig. Die Anwendung von Absatz 2 setzt voraus, dass die Versteigerung auf einer nationalen Versteigerungsplattform nach den Vorgaben EU-Auktionsverordnung vorgesehen ist.

Absatz 3 entspricht inhaltlich § 8 Absatz 2 TEHG 2011 und setzt die Vorgaben der EU-Emissionshandelsrichtlinie um. Artikel 3d Absatz 4, Artikel 3ga Absatz 3, Artikel 10 Absatz 3 und Artikel 30d Absatz 6 der EU-Emissionshandelsrichtlinie enthalten Vorgaben zur Verwendung der Versteigerungserlöse durch die Mitgliedstaaten. Artikel 10 Absatz 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie listet die Verwendungszwecke abschließend auf und bildet darin die Regel ab, dass die Erlöse denjenigen Sektoren zugutekommen, die die Einnahmen generiert haben. Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe f sieht dahingehend unter anderem vor, dass die Einnahmen in Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrssektors investiert werden. Bei der Aufstellung des Wirtschaftsplans zum Klima- und Transformationsfonds im Rahmen der Haushaltsgesetzgebung sind daher die in Artikel 10 Absatz 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie genannten Sektoren im Verhältnis zu den durch sie generierten Einnahmen aus dem Emissionshandel auf der Ausgabenseite angemessen zu berücksichtigen. Nach Satz 1 stehen die Einnahmen aus der Versteigerung dem Bund zu. Satz 2 setzt die bestehende Refinanzierung der Systemkosten der Deutschen Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt aus den Versteigerungserlösen fort. Dies erstreckt sich als Teil der dem Bund durch dieses Gesetz zugewiesenen Aufgaben zunächst auch auf die nunmehr der Deutschen Emissionshandelsstelle übertragenen Aufgaben der Durchführung der EU-CBAM-Verordnung und der von der Europäischen Kommission zu dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte, da aktuell keine Einnahmen für den Bund durch den Verkauf von CBAM-Zertifikaten generiert werden. Im Übrigen fließen die Einnahmen aus der Versteigerung von Berechtigungen und Emissionszertifikaten in das Sondervermögen „Klima- und Transformationsfonds“ (vgl. § 4 Nummer 1 des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Klima- und Transformationsfonds“ - KTFG).

Absatz 4 übernimmt § 8 Absatz 4 TEHG 2011.

Absatz 5 entspricht inhaltlich § 8 Absatz 1 Satz 2 TEHG 2011. Der Umfang der zusätzlichen Emissionsminderung nach Satz 1 ist im Rahmen eines unabhängigen Gutachtens zu analysieren.

### **Zu § 11 (Zuständigkeiten, Beleihung)**

§ 11 Absatz 1 bis 3 entspricht weitgehend dem § 19 TEHG 2011.

Absatz 1 Nummer 1 entspricht inhaltlich § 19 Absatz 1 Nummer 1 TEHG 2011. Demnach sind die Landesbehörden bei immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlagen für die Erteilung, Überprüfung und Änderung der Emissionsgenehmigung nach § 4 zuständig.

Absatz 1 Nummer 2 entspricht § 19 Absatz 1 Nummer 1a TEHG 2011.

Absatz 1 Nummer 3 entspricht inhaltlich § 19 Absatz 1 Nummer 2 TEHG 2011. Demnach liegt die Durchsetzung einer Betriebsuntersagung für gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber nach § 31 Absatz 2 wegen der besonderen Sachnähe in der Zuständigkeit des Luftfahrt-Bundesamtes.

Absatz 1 Nummer 4 Halbsatz 1 regelt die Zuständigkeit des Umweltbundesamtes für den Vollzug der EU-CBAM-Verordnung und der von der Europäischen Kommission zu dieser

Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte. Halbsatz 2 entspricht inhaltlich § 19 Absatz 1 Nummer 3 TEHG 2011. Für alle anderen als die in den Nummern 1 bis 3 genannten Aufgaben ist das Umweltbundesamt die zuständige Behörde. Dies umfasst auch die Zuständigkeit für den Vollzug des Emissionshandels im Bereich Seeverkehr, den Vollzug von CORSIA sowie den Vollzug des europäischen Brennstoffemissionshandel.

Diese Konzentration der Zuständigkeit des Umweltbundesamtes für die Kernaufgaben des EU-Emissionshandels in allen Teilbereichen einschließlich des CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus ergibt sich aus dem Sachzusammenhang mit dem Vollzug des bisherigen Anwendungsbereichs der EU-Emissionshandelsrichtlinie sowie mit dem Vollzug des nationalen Brennstoffemissionshandelssystem nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) durch das Umweltbundesamt. Ein bundeseinheitlicher Vollzug soll Wettbewerbsverzerrungen zwischen einzelnen Anlagenbetreibern verhindern und durch eine einheitliche Überwachungspraxis die Einhaltung der zulässigen Gesamtmenge an Emissionen sicherstellen. Außerdem wird durch die Konzentration der Zuständigkeit für den nationalen Brennstoffemissionshandel und den europäischen Brennstoffemissionshandel beim Umweltbundesamt ein möglichst reibungsloser Übergang für die Verantwortlichen nach beiden Gesetzen sichergestellt.

Absatz 2 führt die Regelung des § 19 Absatz 2 TEHG 2011 fort. Somit ist auch weiterhin für Klagen, die sich gegen eine Handlung oder Unterlassung des Umweltbundesamtes richten, das Verwaltungsgericht Berlin zuständig. Die Regelung vermeidet die Verzögerung von Klageverfahren durch die ansonsten erforderliche Feststellung des örtlich zuständigen Gerichts. Insofern dient die Regelung der Rechtssicherheit für Behörden und Verpflichtete nach diesem Gesetz. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für diese Regelung ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 1 GG. Für die örtliche Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts ist der Ort maßgeblich, an dem die Entscheidungen des Umweltbundesamtes erlassen werden. Diese Regelung erfolgt in Anlehnung an § 52 Nummer 3 VwGO. Die Vollzugsaufgaben des Umweltbundesamtes werden von der DEHSt wahrgenommen. Durch die Anknüpfung an den Sitz der DEHSt ist sichergestellt, dass die Kontinuität der Zentralisierung der Klageverfahren an einem Gericht gewahrt ist.

Absatz 3 Sätze 1 bis 5 entsprechen inhaltlich § 19 Absatz 4 TEHG 2011. Ergänzt wurde in Satz 6 eine Regelung zur Vollzugshilfe bei Ausweisungs- und Festhalteanordnungen im Seeverkehr. Im Rahmen dieser neu hinzugekommenen speziellen Sanktionsmaßnahmen, die in § 47 und in Artikel 20 Absatz 3 der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung geregelt sind, kann sich die DEHSt im Umweltbundesamt zur Durchsetzung der Ausweisungs- und Festhalteanordnung wegen der besonderen Sachnähe im Rahmen der Vollzugshilfe der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation bedienen.

Absatz 4 enthält die Ermächtigung für die zuständige Behörde zur Beleihung einer geeigneten Stelle mit hoheitlichen Aufgaben nach der EU-CBAM-Verordnung. Die Ermächtigung betrifft die Durchführung der Antragsverfahren auf Zulassung für den Status eines zugelassenen CBAM-Anmelders nach Artikel 5 und Artikel 17 der EU-CBAM-Verordnung. Sie umfasst demnach im Wesentlichen:

- die Gewährung, die Verweigerung und den Widerruf des Status eines zugelassenen CBAM-Anmelders (Artikel 17 Absatz 1 Untersatz 1, Absatz 2 und 3 sowie Absatz 8 der EU-CBAM-Verordnung,
- die Durchführung von Konsultationsverfahren zu dem Zulassungsantrag (Artikel 17 Absatz 1 Unterabsatz 2 der EU-CBAM-Verordnung,
- die Festlegung, Freigabe und sonstige Entscheidungen zu Sicherheitsleistungen (Artikel 17 Absätze 5 bis 7 der EU-CBAM-Verordnung sowie
- die Registrierung von Entscheidungen und sonstigen Informationen im CBAM-Register (Artikel 17 Absätze 4 und 9 der EU-CBAM-Verordnung.

Die Europäische Kommission wird bezüglich des Zulassungsverfahrens weitere Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 8, Artikel 14 Absatz 6 und Artikel 17 Absatz 10 der EU-CBAM-Verordnung für die Regelphase des CBAM erlassen. Die Beleihung ist nach den Sätzen 1 und 4 nur möglich, wenn die Beliehene bestimmte Voraussetzungen erfüllt. So legt Satz 4 Nummer 1 fest, dass die Personen, die die Geschäftsführung und Vertretung der Beliehenen ausüben, zuverlässig und fachlich geeignet zur ordnungsgemäßen Erfüllung der übertragenen Aufgaben sein müssen. Hierdurch soll die korrekte und sachgemäße Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben gewährleistet werden. Nach Nummer 2 muss die Beliehene die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendige Ausstattung und Organisation haben. Hierdurch wird gesichert, dass die Beliehene auch die Kapazität für die Ausführung der hoheitlichen Tätigkeiten hat und hierzu organisatorisch in der Lage ist. Darüber hinaus muss nach Nummer 3 sichergestellt sein, dass auch im Rahmen ihrer hoheitlichen Tätigkeit die Vorschriften zum Schutz personenbezogener Daten sowie von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen eingehalten werden. Insofern stellt Nummer 3 klar, dass sensible Daten, von denen die Beliehene im Rahmen ihrer hoheitlichen Tätigkeit Kenntnis erlangt, nach den datenschutzrechtlichen Vorschriften zu schützen sind. Zudem wird durch Nummer 3 die Geheimhaltung wettbewerbsrelevanter Informationen sichergestellt.

Nach Nummer 4 muss eine wirtschaftliche oder organisatorische Nähe der Beliehenen zu den dem Anwendungsbereich des Gesetzes unterfallenden Personen ausgeschlossen sein. Hierdurch sollen die Unabhängigkeit und Neutralität der Beliehenen bei der Wahrnehmung von hoheitlichen Aufgaben sichergestellt werden und mögliche Interessenkonflikte sowie der Anschein von solchen vermieden werden.

Nach Absatz 5 Satz 1 kann die zuständige Behörde der Beliehenen die Befugnis übertragen, für ihre Tätigkeiten Gebühren und Auslagen nach dem Bundesgebührengesetz zu erheben. Hierdurch soll der Beliehenen die Finanzierung ihrer hoheitlichen Tätigkeiten ermöglicht werden. Rechtsgrundlage der Gebührenbescheide ist die auf der Grundlage von § 22 Absatz 4 des Bundesgebührengesetzes zu erlassende Rechtsverordnung. Daneben wird der Beliehenen die Befugnis übertragen, festzulegen, wie die Gebührenschuldner die Gebühren und Auslagen zu zahlen haben. Nach Absatz 5 Satz 2 hat die Beliehene einen Anspruch auf Erstattung der im Rahmen der Erfüllung der übertragenen Aufgaben entstandenen Kosten, wenn ihr zwar die Aufgaben nach Absatz 4, nicht aber die Befugnis zur Erhebung von Gebühren und Auslagen übertragen wurden, sowie wenn für die Erfüllung der Aufgaben bei der Beliehenen Aufwand für nicht individuell zurechenbare öffentliche Leistungen oder sonstiger Aufwand entsteht, der nicht durch die Gebühren- und Auslagen-

erhebung der Beliehenen gedeckt ist. Letzteres umfasst insbesondere Kosten für Tätigkeiten und Prozesse, die zwar in Zusammenhang mit den Aufgaben stehen, die Gegenstand der Beleihung sind, nach dem Gebührenrecht des Bundes aber nicht mit den einzelnen gebührenfähigen Leistungen verbunden sind oder aus anderen Gründen bei der Gebühren- und Auslagenkalkulation nicht berücksichtigt werden dürfen. Der Erstattungsanspruch ist begrenzt auf nachweislich notwendig entstandene Kosten.

Absatz 6 regelt die Aufsicht der zuständigen Behörde, des Umweltbundesamtes, um die staatliche Kontrolle der hoheitlichen Tätigkeiten, die durch die Beliehene wahrgenommen werden, zu gewährleisten. Nach Satz 1 übt die zuständige Behörde die Rechts- und Fachaufsicht aus. Satz 3 gewährt der zuständigen Behörde ein Selbsteintrittsrecht für den Fall, dass die Beliehene ihre Aufgaben nicht oder nur ungenügend durchführt. Die zuständige Behörde kann sich dabei auch Dritter zur Durchführung bedienen.

Nach Absatz 7 kann die zuständige Behörde die Beleihung durch Widerruf beenden, wenn die Beliehene die übertragenen Aufgaben nicht sachgerecht wahrnimmt. Der Widerruf der Beleihung nach den allgemeinen Regelungen zum Widerruf eines rechtmäßigen Verwaltungsaktes in § 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleibt unberührt. Ebenso bleiben die allgemeinen Regelungen zur Rücknahme eines rechtswidrigen Verwaltungsaktes nach § 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes unberührt.

Nach Absatz 8 Satz 1 kann die zuständige Behörde mehrere juristische Personen im Sinne von Absatz 4 beleihen. Hintergrund dieser Regelung ist insbesondere das Verbot der Selbstprüfung für Wirtschaftsprüfungsgesellschaften, sollte die Beliehene unter diesen Anwendungsbereich fallen. Aufgrund der Vielzahl zu erwartender CBAM pflichtiger Unternehmen eröffnet Absatz 8 die Option für eine Regelung durch die Beleihung mehrerer juristischer Personen. Satz 2 überträgt der zuständigen Behörde die Aufgabenverteilung im Verhältnis der Beliehenen festzulegen.

Die Pflicht des Umweltbundesamtes nach Absatz 9 zur Bekanntmachung der Beleihung im Bundesanzeiger besteht aufgrund des Transparenzgebotes.

### **Zu § 12 (Überwachung)**

§ 12 entspricht im Wesentlichen § 20 Absatz 1 bis 3 TEHG 2011. Der Anwendungsbereich der Regelung wurde wegen der Einbeziehung des Seeverkehrs erweitert.

Weiterhin wird Absatz 3 eingefügt, um eine entsprechende Anwendung von Absatz 2 auch auf Verantwortliche und deren Betriebsräume zu erstrecken.

Die an § 20 Absatz 3 TEHG 2011 anknüpfende Bestimmung zum Auskunftsverweigerungsrecht in Absatz 4 wurde an andere verwaltungsgesetzliche Bezugnahmen auf die Zivilprozessordnung angeglichen.

### **Zu § 13 (Datenübermittlung)**

§ 13 Absatz 1 regelt die Kooperation zwischen der DEHSt als der für den Vollzug des § 5 zuständigen Behörde und anderen Behörden.

Zwischen dem Vollzug des Energiesteuergesetzes und der Emissionsberichterstattung zum Brennstoffemissionshandel besteht ein großer Überschneidungsbereich, da Verantwortliche in vielen Fällen für die von ihnen in Verkehr gebrachten Brennstoffmengen sowohl energiesteuerpflichtig als auch nach den §§ 5 und 7 berichts- und abgabepflichtig sind.

Befugt zur Datenübermittlung zum Zwecke der Prüfung der Emissionsberichterstattung und der Erfüllung der sonstigen emissionshandelsrechtlichen Verpflichtungen der Verantwortlichen im Brennstoffemissionshandel sind nach dieser Regelung die jeweils zuständigen Behörden für Besteuerungsverfahren nach dem Energiesteuergesetz (d.h. nach der aktuellen Zuständigkeitsregelung die Hauptzollämter), für Verfahren zur Treibhausgasminderungsquote bei Kraftstoffen nach § 37c Absatz 1 BImSchG (d.h. nach der aktuellen Zuständigkeitsregelung das Hauptzollamt Frankfurt/Oder als insoweit zuständige Stelle) sowie für Antragsverfahrens nach der Herkunfts- und Regionalnachweis-Durchführungs-Verordnung zur Ausstellung von Herkunftsnachweisen (d.h. nach der aktuellen Zuständigkeitsregelung die hierfür zuständigen Organisationseinheiten im Umweltbundesamt selbst, die insoweit bezüglich der Offenbarung von Informationen bei vorliegendem Geheimhaltungsinteressen im Sinne des funktionalen Behördenbegriffs ebenfalls wie eine andere Behörde einzustufen sind).

Die Datenübermittlung durch die anderen Behörden an die DEHSt steht unter dem Vorbehalt überwiegender schutzwürdiger Interessen der betroffenen Person. Satz 3 stellt klar, dass der auch für Amtsträger geltende Grundsatz des Steuergeheimnisses nach § 30 Absatz 1 der Abgabenordnung Übermittlungen nach Satz 1 und 2 an die DEHSt nicht entgegensteht. Die Sätze 4 und 5 sind datenschutzrechtlich erforderliche Befugnisnormen, die die Übermittlungsbefugnis nach den Sätzen 1 und 2 ergänzen.

Absatz 2 schafft die notwendige Rechtsgrundlage für eine Datenübermittlung zwischen I-CAO-Vertragsstaaten, soweit diese Staaten eine entsprechende Vereinbarung über einen solchen Datenaustausch geschlossen haben. Es wird klargestellt, dass der betroffene Luftfahrzeugbetreiber über die Datenanfrage informiert wird.

Absatz 3 regelt die Befugnis der zuständigen Behörde, die im Rahmen der gesetzlichen Aufgabenwahrnehmung von Dritten übermittelten Daten und Angaben an das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, die Europäische Kommission oder an beauftragte Dritte weiterzugeben. Die Regelung entspricht der Regelung in § 44 des Gesetzes zur Finanzierung der Energiewende im Stromsektor durch Zahlungen des Bundes und Erhebung von Umlagen (EnFG). Eine Weitergabe von Daten und Angaben an das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz ist danach für Zwecke der Fach- und Rechtsaufsicht zulässig. Eine Weitergabe dieser Daten ist auch für die Erfüllung von Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission und gegenüber dem deutschen Bundestag erforderlich. Eine Datenweitergabe in nicht personenbezogener Form im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung zur Fortentwicklung des Emissionshandels und dabei insbesondere auch dieses Gesetzes sowie von Regelungen im Zusammenhang mit der Bewilligung von emissionshandelsbezogenen Beihilfen wie beispielsweise der Strompreiskompensation an beauftragte Dritte ist dagegen grundsätzlich nur zulässig, wenn mit diesen beauftragten Dritten eine Geheimhaltungsvereinbarung abgeschlossen wurde. Ansonsten hat die zuständige Behörde sicherzustellen, dass aus den übermittelten Daten ein Bezug zu den betroffenen Unternehmen nicht mehr hergestellt werden kann.

Absatz 4 regelt die Weiterleitung von im Zuge der Emissionsberichterstattung erhaltenen Anlagendaten durch das UBA als grundzuständige Behörde an eine der anderen nach den Sonderzuständigkeitsregelungen gemäß § 11 Absatz 1 zuständigen Behörden, sowie deren Voraussetzungen.

Absatz 5 ist Grundlage für die Anwendung eines automatisierten Abrufverfahrens oder eines automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahrens. Die dortigen Sätze 2 bis 4 dienen der Implementierung der in Fällen des Abrufs üblichen Protokollierungsvorschriften inklusive entsprechender Löschvorschrift.

### **Zu § 14 (Prüfstellen)**

§ 14 entspricht im Wesentlichen der Regelung in § 21 TEHG 2011.

Absatz 1 Nummer 1 übernimmt inhaltlich § 21 Absatz 1 Nummer 1 TEHG 2011. Die bislang in § 21 Absatz 1 Nummer 2 TEHG 2011 vorgesehene Möglichkeit, neben akkreditierten Prüfstellen auch zertifizierte Prüfstellen zuzulassen, wurde hingegen aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung nicht fortgeführt, da von dieser seit 2013 bestehenden Zulassungsmöglichkeit keine Prüfstelle in Deutschland Gebrauch gemacht hat und dies auch zukünftig nicht zu erwarten ist.

Absatz 1 Nummer 2 legt fest, dass die akkreditierten Prüfstellen nach der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung berechnete Prüfstellen für die Prüfung von Monitoringkonzepten, Emissionsberichten und aggregierten Daten auf Unternehmensebene von Schifffahrtsunternehmen sind. Mit dieser Regelung wird Artikel 3ge der EU-Emissionshandelsrichtlinie umgesetzt.

Absatz 2 und Absatz 3 entsprechen inhaltlich § 21 Absatz 2 und Absatz 3 TEHG 2011.

### **Zu § 15 (Formvorschriften; elektronische Kommunikation)**

Absatz 1 entspricht inhaltlich im Wesentlichen der Regelung in § 23 Absatz 1 TEHG 2011 und wurde in Bezug auf ihren Anwendungsbereich lediglich im Hinblick auf die Durchführung der EU-CBAM-Verordnung ergänzt. Zudem werden mit verschiedenen Änderungen in Absatz 1 gegenüber dem bisherigen § 23 TEHG 2011 die Vorgaben zur elektronischen Kommunikation entsprechend der vergleichbaren Neufassung in § 17 Absatz 1 BEHG an die Anforderungen der §§ 1a Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit 2 Absatz 4 Nummer 2 des Onlinezugangsgesetzes angepasst, denen zufolge alle unternehmensbezogenen Verwaltungsleistungen innerhalb von fünf Jahren ab Verkündung des Onlinezugangsgesetzes ausschließlich elektronisch anzubieten sind. Die Befugnis der zuständigen Behörde, die Verwendung von elektronischen Formularvorlagen vorzuschreiben, die auf ihrer Internetseite zur Verfügung gestellt werden, gilt auch im Rahmen von Berichtigungsverfahren nach der EU-CBAM-Verordnung.

Absatz 2 wurde lediglich im Hinblick auf den Verweis in § 2 Absatz 2 Nummer 1 in Verbindung mit § 19 Absatz 6 angepasst. Somit gelten die Regelungen des Absatz 1 auch weiterhin ebenfalls für den Vollzug im Zusammenhang mit der Bewilligung von Beihilfen zur Kompensation indirekter CO<sub>2</sub>-Kosten.

### **Zu § 16 (Änderung der Identität oder Rechtsform)**

§ 16 wurde im Grundsatz aus § 25 TEHG 2011 übernommen, jedoch auf die neu verpflichteten Schifffahrtsunternehmens und Verantwortlichen erweitert.

Absatz 1 begründet die Pflicht des Betreibers, des Schifffahrtsunternehmens oder Verantwortlichen, die zuständige Behörde darüber zu informieren, wenn sich die Identität oder die Rechtsform des Verantwortlichen ändert. Mit der Änderung übernimmt der neue Verpflichtete die noch nicht erfüllten Pflichten des ursprünglich Verpflichteten. Dies gilt insbesondere für die Berichts- und Abgabepflicht für das gesamte Kalenderjahr der Übernahme, auch wenn diese unterjährig erfolgt.

Absatz 2 regelt die Rechtsfolgen eines Betreiberwechsels im Hinblick auf die Zuteilung kostenloser Berechtigungen. Ab dem Zeitpunkt der Anzeige des Betreiberwechsels gibt die zuständige Behörde die kostenlos zugeteilten Berechtigungen an den neuen Betreiber aus. Absatz 2 betrifft insofern nur Anlagen- und Luftfahrzeugbetreiber.

Eine besondere Form des Wechsels des Verpflichteten ergibt sich bei Insolvenzverfahren. Die Regelung in Absatz 3 passt die Regelung des § 25 Absatz 3 TEHG 2011 an die Betrachtung auf Unternehmensebene an. Sie dient der Umsetzung der Abgabepflicht des Artikel 12 der EU-Emissionshandelsrichtlinie.

### **Zu § 17 (Ausschluss der aufschiebenden Wirkung)**

§ 17 schließt die aufschiebende Wirkung von Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Zuteilungsentscheidungen, gegen Kontosperrungen (§ 45 Satz 1), gegen Ausweisungs- und Festhaltenanordnungen gegen Schifffahrtsunternehmen (§ 47 Absätze 1 bis 3) und Entscheidungen zur Durchsetzung einer Betriebsuntersagung gegen Luftfahrzeugbetreiber (§ 48 Absatz 2 Satz 1) aus. Die Regelung entspricht dem bisherigen § 26 TEHG 2011.

### **Zu § 18 (Verordnungsermächtigungen)**

Absatz 1 Satz 1 enthält die Verordnungsermächtigungen, die sich auf die Regelungen des Dritten Abschnitts beziehen. Dabei führt Nummer 1 (Bestimmung von Kohlendioxidäquivalenten für Treibhausgase) die Regelung des § 28 Absatz 1 Nummer 1 TEHG 2011 fort. Nummer 2 (Einzelheiten der Versteigerung) entspricht § 28 Absatz 1 Nummer 1 TEHG 2011. Nummer 3 (Konkretisierung von Akkreditierungsmethoden) wurde neu aufgenommen. Die Verordnungsermächtigungen in Nummer 4 und 5 führen die Regelungen in § 28 Absatz 2 Nummer 2 und 3 TEHG 2011 fort.

Satz 2 stellt den Vorrang der europarechtlichen Vorschriften klar. Diese Einschränkung der Verordnungsermächtigungen ist erforderlich, da die Mitgliedstaaten keine eigenen Regelungen zu Sachverhalten treffen dürfen, soweit die Europäische Kommission diese Sachverhalte bereits in unmittelbar geltenden Durchführungsrechtsakten oder Delegierten Rechtsakten zur Durchführung der EU-Emissionshandelsrichtlinie abschließend geregelt hat.

Absatz 2 enthält die Verordnungsermächtigung zur Regelung weiterer Einzelheiten zur Durchführung der EU-CBAM-Verordnung. Bei den im Gesetz enthaltenen Regelungen zum

CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus handelt es sich um insbesondere in der Übergangsphase bis zum 31. Dezember 2025 erforderliche Durchführungsbestimmungen. Für die Regelphase, die am 1. Januar 2026 beginnt, können sich in Abhängigkeit des Regelungsgrads der Durchführungsrechtsakte und Delegierten Rechtsakte der Europäischen Kommission Regelungsbedarfe hinsichtlich weiterer Einzelheiten ergeben. Vor dem Hintergrund solcher Regelungsbedarfe sieht Absatz 2 die Verordnungsermächtigung vor, die wiederum durch den Vorrang europarechtlicher Vorschriften beschränkt ist.

### **Zu § 19 (Regelungen zum Anwendungsbereich bei stationären Anlagen)**

Die Regelungen in § 19 Absatz 1 bis 4 entsprechen inhaltlich den bislang geltenden Regelungen in § 2 Absatz 1 und 4 TEHG 2011. Auch der bisherige § 2 Absatz 5 Nummer 1 TEHG 2011 ist in § 19 Absatz 5 Nummer 1 überführt worden.

Absatz 5 Nummer 2 enthält weiterhin eine Ausnahme vom Anwendungsbereich für Anlagen, die ausschließlich nachhaltige Biomasse im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82; L 41 vom 22.2.2022, S. 37) in der jeweils geltenden Fassung nutzen.

Von dieser Bereichsausnahme sind nur solche Anlagen erfasst, die nach ihrer immissionschutzrechtlichen Genehmigung – außer für An- und Abfahrvorgänge – nur Biomasse einsetzen dürfen, die den in der Erneuerbaren Energien Richtlinie festgelegten Nachhaltigkeits- und Treibhausgaseinsparungskriterien entspricht. D.h. es bedarf einer konkreten Einschränkung auf den Einsatz nachhaltiger Biomasse. Diese Ausnahmeregelung wird im Wesentlichen nur für Verbrennungsanlagen in Frage kommen, die eine Förderung nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz erhalten und daher für den gesamten Biomasseeinsatz Nachhaltigkeitsnachweise erbringen müssen. Für Anlagen, die nach dieser Ausnahmевorschrift vom Anwendungsbereich ausgenommen sind, finden die §§ 26 und 53 des Gesetzes keine Anwendung.

Die bisherige Bereichsausnahme in § 2 Absatz 5 Nummer 3 TEHG 2011 für Anlagen zur Verbrennung von gefährlichen Abfällen oder Siedlungsabfällen ist entfallen, da diese Anlagen aufgrund der geänderten EU-Emissionshandelsrichtlinie grundsätzlich dem Anwendungsbereich des Emissionshandels unterliegen. Mit dem Wegfall der bisherigen Bereichsausnahme für Abfallverbrennungsanlagen gelten die allgemeinen gesetzlichen Pflichten für diese Anlagen nunmehr nach Maßgabe von § 52 unmittelbar. Diese Pflichten sind im Gesetz und den EU-rechtlich vorgegebenen Berichterstattungsregeln konkret ausgestaltet. Sie gelten daher auch für die Fälle, in denen für Abfallverbrennungsanlagen durch Feststellungsbescheide der Landesbehörden auf der Grundlage von § 2 Absatz 5 Nummer 3 TEHG 2011 die fehlende Emissionshandelspflicht festgestellt wurde, da sich die Feststellungswirkung dieser Bescheide nicht auf die geänderte Rechtslage erstreckt (vgl. hierzu grds. BVerwG, Urt. V. 23.10.2008 - 7 C 4/08; NVwZ 2009, 647).

Die bisherigen Regelungen in § 2 Absatz 6 und 9 TEHG 2011 finden sich in geänderter Fassung in § 29 Absatz 1 und § 33. § 19 Absatz 6 setzt die bislang geltende Regelung in § 2 Absatz 7 TEHG 2011 fort. Die Regelung des § 2 Absatz 8 TEHG 2011 wurde in § 38 Absatz 3 aufgenommen.

### **Zu § 20 (Emissionsgenehmigung für stationäre Anlagen)**

Absatz 1 bis 6 führen die Regelungen des § 4 Absatz 1 Satz 2 bis Absatz 6 TEHG 2011 fort, ergänzt um erforderliche datenschutzrechtliche Bestimmungen in Absatz 2 Satz 2 und 3. Die Notwendigkeit einer Emissionsgenehmigung ist für den stationären Bereich nunmehr von der Regelung in § 4 Absatz 1 Nummer 1 erfasst.

Die neue Regelung in § 20 Absatz 7 setzt Artikel 2 Absatz 1 Satz 1 der geänderten EU-Emissionshandelsrichtlinie um. Diese Sonderregelung soll Bestandsanlagen privilegieren, die aufgrund des Betriebs von Verbrennungseinheiten mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mehr als 20 MW in den Anwendungsbereich des EU-Emissionshandels fallen. Sofern bei diesen Anlagen die bestehende Feuerungswärmeleistung durch den Einsatz von Dekarbonisierungstechnologien ersetzt wird, um die Treibhausgasemissionen der Anlage zu verringern und dadurch die Feuerungswärmeleistung unter den maßgeblichen Schwellenwert von 20 MW sinkt, sollen die Betreiber dieser Anlage Möglichkeit erhalten, maximal bis zum Ende des auf den Zeitpunkt der Änderung der Produktionsverfahren folgenden Fünfjahreszeitraums gemäß Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 2 der EU-Emissionshandelsrichtlinie im Anwendungsbereich des EU-Emissionshandels zu verbleiben. Mit der Antragstellung nach Absatz 7 kann der Anlagenbetreiber entscheiden, ob die Anlage nach der Änderung ihrer Produktionsverfahren nur bis zum Ende des laufenden Fünfjahreszeitraums oder auch bis zum Ende des nächsten Fünfjahreszeitraums im Geltungsbereich des EU-Emissionshandels verbleibt. Die Privilegierung nach Absatz 7 kommt nicht in Betracht im Fall der Stilllegung einer Anlage oder für eine Kapazitätsreduzierung ohne Technologiewechsel.

### **Zu § 21 (Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen für Anlagen)**

Die Regelungen in § 21 Absatz 1 konkretisieren die Anforderungen an die Ermittlung und Berichterstattung der Emissionen nach § 5 Absatz 1 für stationären Anlagen. Es wird an erster Stelle auf den genehmigten Überwachungsplan nach § 6 verwiesen, an zweiter Stelle auf die EU-Monitoring-Verordnung und – soweit die EU-Monitoring-Verordnung keine abschließende Regelung trifft – auf die Rechtsverordnung nach § 28 Absatz 1 Nummer 4. Die in Absatz 1 getroffene Festlegung der Berichterstattungsfrist zum 31. März des jeweils folgenden Kalenderjahres stellt klar, dass Deutschland von der den Mitgliedstaaten eingeräumten Möglichkeit in Artikel 68 Absatz 1 Unterabsatz 2 der EU-Monitoring-Verordnung zur Festlegung einer früheren Berichtspflicht für Anlagenbetreiber keinen Gebrauch macht.

Absatz 2 enthält ergänzende Regeln zur Ermittlung von Emissionen, die bislang in Anhang 2 TEHG 2011 enthalten sind.

### **Zu § 22 (Ergänzende Anforderungen an den Überwachungsplan für Anlagen; Anpassung des Überwachungsplanes)**

§ 22 regelt ergänzende Anforderungen an den Überwachungsplan nach § 6 für stationäre Anlagen.

Absatz 1 regelt die Fristen, bis zu denen ein Überwachungsplan nach § 6 Absatz 1 Satz 2 vorzulegen ist. Diese Fristen sind gegenüber der bisherigen Regelung der Vorlagefristen in Anhang 2 Teil 1 Buchstabe a und b TEHG 2011 unverändert.

Absatz 2 sieht bei Anlagen, die einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen vor, dass das Umweltbundesamt der zuständigen Immissionsschutzbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme gibt.

Absatz 3 konkretisiert die tätigkeitsübergreifenden Anforderungen nach § 6 Absatz 3 bezogen auf die Anpassungen von Überwachungsplänen bei stationären Anlagen. Die Anforderungen nach Absatz 3 entsprechen inhaltlich der Regelung des bisherigen § 6 Absatz 3 Nummer 3 TEHG 2011. Danach sind Betreiber verpflichtet, den Überwachungsplan bei erheblichen Änderungen der Überwachung, wie sie in Artikel 15 Absatz 3 und 4 der Monitoring-Verordnung aufgeführt sind, umgehend anzupassen und der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen. Für das Verfahren der Genehmigung des angepassten Überwachungsplans gelten dieselben Anforderungen wie für die allgemeine Genehmigung des Überwachungsplans vor jeder Handelsperiode. Die Pflicht zur unverzüglichen Vorlage des angepassten Überwachungsplans ist gerade bei erheblichen Änderungen der Überwachung erforderlich, da die angewendeten Überwachungsmethoden in den meisten Fällen nicht rückwirkend geändert werden können. Daher darf der Betreiber erst mit der geänderten Form der Überwachung beginnen, nachdem die zuständige Behörde den insoweit angepassten Überwachungsplan genehmigt hat.

Für nicht erhebliche Änderungen der Überwachung eröffnet Artikel 15 Absatz 1 Satz 2 der Monitoring-Verordnung die Möglichkeit, dass die zuständige Behörde dem Betreiber innerhalb desselben Kalenderjahres eine längere Frist zur Vorlage des geänderten Überwachungsplans einräumt. Damit die zuständige Behörde entscheiden kann, ob es sich bei der vorgesehenen Änderung um eine nicht erhebliche Änderung handelt, bei der sie dem Betreiber eine längere Frist zur Vorlage des angepassten Überwachungsplans einräumen kann, ist der Betreiber verpflichtet, auch nicht erhebliche Änderungen der zuständigen Behörde unverzüglich anzuzeigen. Zur Vollzugserleichterung eröffnet die zusätzliche Verordnungsermächtigung in § 28 Absatz 1 Nummer 3 die Möglichkeit, in einer Verordnung konkrete Fallgruppen für sonstige Änderungen der Tätigkeit und für nicht erhebliche Änderungen der Überwachung festzulegen, für die abweichende Fristen für die Anzeige der Änderung und für die Vorlage des geänderten Überwachungsplans gelten. Durch diese Möglichkeit der Bündelung von Anzeigen kann der Bearbeitungsaufwand für Betreiber und zuständige Behörde reduziert werden.

### **Zu § 23 (Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen an Anlagenbetreiber)**

§ 23 entspricht inhaltlich der Regelung des § 9 TEHG 2011. Das Wort „Handelsperiode“ wurde durch „Zuteilungsperiode“ ersetzt, da der Zuteilungsantrag sich auf die Zuteilungsperiode und nicht auf die gesamte Handelsperiode bezieht.

### **Zu § 24 (Ausgabe von Berechtigungen an Anlagenbetreiber)**

§ 24 regelt die Ausgabe von Berechtigungen und ist im Wesentlichen inhaltsgleich zu § 14 TEHG 2011. Die Frist zur Ausgabe hat sich aufgrund der Umsetzung von Artikel 11 Absatz 2 der EU-Emissionshandelsrichtlinie vom 28. Februar eines Jahres auf den 30. Juni eines Jahres verschoben. Folglich sind alle in § 24 genannten Fristen auf den 30. Juni eines Jahres umgestellt.

### **Zu § 25 (Durchsetzung von Rückgabeverpflichtungen)**

§ 25 entspricht der Regelung in § 15 TEHG 2011 zur Durchsetzung von Rückgabeverpflichtungen von Anlagenbetreibern.

### **Zu § 26 (Pflichtenfreistellung für Betreiber von Anlagen mit überwiegendem Biomasseinsatz)**

Anhang 1 Nummer 1 der geänderten EU-Emissionshandelsrichtlinie sieht vor, dass ab 1. Januar 2026 Anlagen vom EU-Emissionshandel ausgeschlossen sind, die mehr als 95 Prozent Biomasse einsetzen, sofern für diese Biomasse nach den Vorgaben von Artikel 38 Absatz 2 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Absatz 5 Unterabsatz 1 der EU-Monitoring-Verordnung der Emissionsfaktor Null angewendet werden kann, weil sie die Nachhaltigkeitskriterien und die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen nach Artikel 29 Absatz 2 bis 7 und 10 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Abl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82) erfüllen.

§ 26 setzt diese Ausnahmeregelung nach Anhang 1 Nummer 1 der geänderten EU-Emissionshandelsrichtlinie um. Die Regelung findet Anwendung auf die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehenden emissionshandelspflichtigen Anlagen. Die Überprüfung der Pflichtenfreistellung nach § 26 findet ebenso für neue Marktteilnehmer vor Beginn der Emissionshandelspflicht statt. Auf der Basis der vorhandenen Emissionsdaten der emissionshandelspflichtigen Anlagen in Deutschland kommen voraussichtlich etwa 30 Anlagen für diese Pflichtenfreistellung in Betracht.

Nach Absatz 1 stellt die zuständige Behörde Anlagen, deren Gesamtemissionen (einschließlich Prozessemissionen) in der festgelegten Bezugsperiode 2019 bis 2023 zu mehr als 95 Prozent aus nachhaltiger Biomasse resultieren, von den Pflichten des Emissionshandels nach den §§ 5 bis 7 frei, d.h. von der Übermittlung eines Überwachungsplans sowie von der jährlichen Berichts- und Abgabepflicht.

Die Entscheidung über die Pflichtenfreistellung ist als Teil der nationalen Vorarbeiten zur einheitlichen Durchführung der Zuteilungsregeln für die Zuteilungsperiode 2026 bis 2030 zu betrachten. Denn für Anlagen, die der Pflichtenfreistellung unterliegen, besteht nach Absatz 2 kein Zuteilungsanspruch nach § 23. Das bedeutet, dass die zuständige Behörde über die Pflichtenfreistellung der bestehenden emissionshandelspflichtigen Anlagen von Amts wegen und im Rahmen des Zuteilungsverfahrens im Jahr 2024 entscheidet. Die Überprüfung der 95 Prozent-Schwelle findet dazu auf Basis der bereits vorliegenden, geprüften Emissionsberichte der bestehenden emissionshandelspflichtigen Anlagen statt. Die Anlage ist freizustellen, wenn der arithmetische Durchschnitt des prozentualen Anteils der Null-Emissionen an den Gesamtemissionen im Bezugszeitraum mehr als 95 Prozent beträgt.

Während für flüssige Biomasse die Nachhaltigkeitskriterien und Kriterien für Treibhausgaseinsparungen bereits in der Handelsperiode 2013-2020 galten, war die Einhaltung dieser Kriterien für feste und gasförmige Biomasse in Deutschland erst ab dem Jahr 2023 nachzuweisen. Für die Datenerhebung im Jahr 2024 sind daher Nachhaltigkeits- und Treibhausgaseinsparungskriterien in unterschiedlichem Umfang relevant. Es gelten hierbei dieselben

Regeln wie für die Zwecke der Emissionsberichterstattung im jeweiligen Jahr des Bezugszeitraums. Für nachfolgende Zuteilungsperioden (z. B. Bezugszeitraum 2024 bis 2028 für den Zuteilungszeitraum 2031 bis 2035) sind die Nachhaltigkeits- und Treibhausgaseinsparungskriterien dann für jegliche Biomasse im gesamten Bezugszeitraum nachzuweisen.

Wenn die Voraussetzungen für eine Pflichtenfreistellung nicht gegeben sind, nimmt die Anlage regulär am Emissionshandelssystem teil und erhält – bei entsprechender Antragstellung – eine Zuteilung kostenloser Emissionszertifikate.

Absatz 2 enthält in Satz 2 die Klarstellung, dass für die Dauer der Pflichtenfreistellung kein Zuteilungsanspruch nach § 23 besteht. Vor diesem Hintergrund sieht Satz 1 eine auf die Zuteilung kostenloser Berechtigungen beschränkte Geltungsfiktion für Anlagen von nach Absatz 1 freigestellten Betreibern als nicht emissionshandelspflichtige Anlagen vor, die erforderlich ist, da sogenannte Nullemissionsanlagen nach dem deutschen Emissionshandelsrecht grundsätzlich als „ETS-Anlagen“ gelten und ohne diese Klarstellung in diesen Fällen die kostenlose Zuteilung für Wärmelieferungen an solche Anlagen nach den europäischen Vorgaben wegfielen.

Absatz 3 regelt, dass die zuständige Behörde vor dem Beginn des Zuteilungszeitraums 2031 bis 2035 erneut überprüft, ob eine Anlage weiterhin von den Pflichten des Emissionshandels freigestellt bleibt, weil die Gesamtemissionen der Anlage in der dann relevanten Bezugsperiode 2024 bis 2028 zu mehr als 95 Prozent aus dem Einsatz nachhaltiger Biomasse stammen. Der Betreiber hat der zuständigen Behörde dazu die besten verfügbaren Daten über seine Emissionen und die Nachhaltigkeit der eingesetzten Biomasse der betreffenden Jahre bis zum Ablauf der Frist für die Stellung des Antrags auf Zuteilung nach § 23 Absatz 2 zur Verfügung zu stellen.

Absatz 4 legt fest, dass die zuständige Behörde die Pflichtenfreistellung des Betreibers aufhebt, wenn die Voraussetzungen für eine Pflichtenfreistellung nicht mehr gegeben sind. Die betreffende Anlage unterliegt dann ab dem ersten Jahr des Zuteilungszeitraums 2031 bis 2035 wieder allen Pflichten nach dem Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz. Satz 2 stellt klar, dass mit Aufhebung der Pflichtenfreistellung umgekehrt auch der Anspruch auf Zuteilung kostenloser Berechtigungen wieder auflebt.

Auch für die folgenden Zuteilungszeiträume gelten nach Absatz 5 dieselben Regeln wie für den nach Absatz 1 geregelten Zuteilungszeitraum 2026 bis 2030.

Absatz 6 ermöglicht der zuständigen Behörde in den Fällen, in denen Anlagenbetreiber in den Emissionsberichten der Jahre 2019 bis 2023 keine ausreichenden Angaben zu den Brennstoffemissionen gemacht haben, den Anteil des Einsatzes von mit dem Emissionsfaktor Null bewerteter Biomasse an der Gesamtemissionsmenge der Anlage zu schätzen.

### **Zu § 27 (Einheitliche Anlage eines Anlagenbetreibers)**

§ 27 übernimmt die Regelung des § 24 TEHG 2011. Lediglich die Verweise innerhalb des Gesetzes wurden angepasst.

### **Zu § 28 (Verordnungsermächtigungen für den Bereich Anlagen)**

§ 28 regelt die Verordnungsermächtigungen für den Bereich stationärer Anlagen.

Absatz 1 Nummer 1 ist im Wesentlichen inhaltsgleich zu § 28 Absatz 1 Nummer 3 TEHG 2011. Ergänzt wurde die Regelung um die Ermächtigung in Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe g), Einzelheiten zu den Anforderungen und Nachweispflichten zu Klimaneutralitätsplänen in einer Rechtsverordnung zu regeln.

Absatz 1 Nummer 2 enthält eine Verordnungsermächtigung zugunsten der Bundesregierung, den Anwendungsbereich für Anträge auf Feststellung einheitlicher Anlagen zu erweitern oder einzuschränken und die Bildung einheitlicher Anlagen verbindlich vorzuschreiben. Die Regelung ist inhaltsgleich zu § 28 Absatz 4 TEHG 2011. Diese Möglichkeit zur Bildung einheitlicher Anlagen soll unter anderem die Anwendung der europaweit harmonisierten Zuteilungsregeln und der Berichterstattungsregeln angesichts der Genehmigungslage der vom Anwendungsbereich des TEHG erfassten Anlagen in Deutschland verbessern. Buchstabe a) ermöglicht Anlagenbetreibern, deren Wärmeversorgungsanlagen separat genehmigt wurden, bei der Zuteilung kostenloser Berechtigungen eine Gleichbehandlung mit Anlagenbetreibern, deren Wärmeversorgungsanlagen gemeinsam mit der Haupttätigkeit genehmigt wurden. Es kann also geregelt werden, dass Anlagen nach Teil 2 Nummer 1 bis 6 des Anhangs, also Anlagen, die als Wärmeproduzenten in Betracht kommen, mit allen anderen Anlagen-Tätigkeiten zusammengefasst werden können. Auch können dadurch mehrere Energieanlagen zu einer einheitlichen Anlage zusammengefasst werden. Buchstabe b) schränkt die Bildung einheitlicher Anlagen im Bereich der Metallerzeugung auf diejenigen Anlagen ein, die auch bei der produktbezogenen Zuteilung kostenloser Berechtigungen einheitlich betrachtet werden. Für den Raffineriebereich sieht Buchstabe c) eine entsprechende Zusammenfassung der Einzelanlagen vor.

Absatz 1 Nummer 3 ist inhaltsgleich zu § 28 Absatz 1 Nummer 5 TEHG 2011. Die Einschränkung hinsichtlich der Verordnungsermächtigung auf Regelungsinhalte, die nicht abschließend in der EU-Monitoring-Verordnung geregelt sind, findet sich nun allgemein für alle Verordnungsermächtigungsgrundlagen in Absatz 3.

Absatz 1 Nummer 4 enthält die bislang in § 28 Absatz 2 Nummer 1 TEHG 2011 genannte Verordnungsermächtigung, Einzelheiten zur Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen nach § 5 Absatz 1 und zur Verifizierung der Angaben in Emissionsberichten nach § 5 Absatz 2 zu regeln, einschließlich der Zulassung vereinfachter Maßnahmen zur Emissionsberichterstattung und der Verifizierung.

Die Ausweitung auf die Ermächtigung, die Zulassung vereinfachter Maßnahmen zur Emissionsberichterstattung und der Verifizierung zu regeln, dient der Verwaltungsvereinfachung und steht unter dem allgemeinen Vorbehalt des Absatzes 3.

Absatz 2 enthält die Verordnungsermächtigungen zu den Kleinemittenten und entspricht § 27 TEHG 2011.

### **Zu § 29 (Regelungen zum Anwendungsbereich im Luftverkehr)**

Absatz 1 und 2 konkretisieren den Anwendungsbereich des Gesetzes für den Luftverkehr und entsprechen im Wesentlichen § 2 Absatz 6 TEHG 2011.

In Absatz 2 wird gegenüber der bisherigen Fassung der letzte Satz des Absatzes richtlinienkonform dahingehend geändert, dass Luftfahrzeugbetreiber in den Fällen von Satz 1

Nummer 2 bereits ab Beginn des vorausgegangenen Kalenderjahres, in dem die Voraussetzungen erstmals erfüllt sind, in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen.

Mit Absatz 3 wird Artikel 14 Absatz 5 der EU-Emissionshandelsrichtlinie umgesetzt und Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte mit einbezogen. Ab dem 1. Januar 2025 unterliegen die von Luftfahrzeugbetreibern verursachten Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte des Luftverkehrs erstmalig einer Berichts-, Überwachungs-, und Verifizierungspflicht im Rahmen des EU-Emissionshandels. Unter Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten sind dabei im Wesentlichen Kondensstreifen und Kondensstreifenzirren bzw. die durch Stickoxidemissionen hervorgerufene Änderung der Methan- und Ozonkonzentration der Atmosphäre zu verstehen. Diese Effekte sind aufgrund der großen Höhen, in denen sie stattfinden, und den dort vorherrschenden besonderen Bedingungen charakteristisch für den Luftverkehr und werden von anderen Verkehrsträgern in dieser Form nicht hervorgerufen. Die Klimawirkung der Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte für einzelne Flüge kann jedoch auch deutlich von den Effekten der CO<sub>2</sub>-Emissionen abweichen, d.h. die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte stehen in keinem direkten Zusammenhang zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen und müssen deshalb unabhängig von diesen ermittelt und berichtet werden.

### **Zu § 30 (Berichterstattung über die im Luftverkehr auftretenden Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte)**

Die Regelung setzt die Pflicht der Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 14 Absatz 5 der EU-Emissionshandelsrichtlinie hinsichtlich der Berichtspflicht von Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten um. Die konkreten Anforderungen an die Ermittlung und Berichterstattung von Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten des Luftverkehrs sowie zur Verifizierung der berichteten Angaben werden voraussichtlich durch delegierte Rechtsakte der Europäischen Kommission abschließend geregelt, so dass die in Zusammenhang mit § 30 stehende Verordnungsermächtigung in § 35 Absatz 1 Nummer 3 nur vorsorglich aufgenommen wurde.

### **Zu § 31 (Ergänzende Anforderungen an den Überwachungsplan, die Berichterstattung und die Abgabe von Berechtigungen für Luftverkehrstätigkeiten)**

Absatz 1 regelt, wann Luftfahrzeugbetreiber einen Überwachungsplan einreichen müssen und ist damit eine geänderte Nachfolgeregelung zu Anhang 2 Teil 1 Buchstabe c TEHG 2011. Da bereits alle Luftfahrzeugbetreiber einen Überwachungsplan eingereicht haben, genügt die Vorgabe, dass unverzüglich nach Aufnahme der Luftverkehrstätigkeit, d.h. insbesondere auch erst nach Überschreiten der 10.000-Tonnen-Schwelle ein Überwachungsplan einzureichen ist.

Nach Absatz 2 muss die Überwachung der Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte, analog zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen, in einem Überwachungsplan beschrieben werden, wobei für die Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte dieselben Anforderungen gelten wie bei Überwachungsplänen für CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Absatz 3 setzt Artikel 28a Absatz 4 der EU-Emissionshandelsrichtlinie um, der regelt, unter welchen Voraussetzungen Luftfahrzeugbetreiber mit geringen Emissionen ein vereinfachtes Verfahren zur Emissionsüberwachung, Berichterstattung und Verifizierung wählen können. Da Artikel 28a der EU-Emissionshandelsrichtlinie durch EU-Verordnung 421/2014, später geändert durch EU-Verordnung 2017/2392, in die EU-Emissionshandelsrichtlinie eingefügt wurde, galt die entsprechende Regelung bisher direkt als bisheriger Artikel 28a

Absatz 6 der EU-Emissionshandelsrichtlinie alter Fassung, der inhaltsgleich zum neuen Artikel 28a Absatz 4 ist, und musste nicht im TEHG umgesetzt werden. Die Neufassung der EU-Emissionshandelsrichtlinie macht die Umsetzung in Absatz 3 nun jedoch notwendig. Abweichend von Artikel 28a Absatz 4 der EU-Emissionshandelsrichtlinie ist der dort genannte Verweis auf Artikel 28a Absatz 1 Buchstabe b) der EU-Emissionshandelsrichtlinie nicht umsetzungsbedürftig, da Buchstabe b) bis zum 31. Dezember 2023 befristet ist.

Mit Absatz 4 werden die Artikel 25a Absatz 4 bis 6 und Artikel 28a Absatz 1 Buchstabe a der EU-Emissionshandelsrichtlinie umgesetzt. Der bisher ebenfalls direkt geltende Artikel 28a Absatz 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie sah vor, dass die Mitgliedstaaten die Überwachungs-, Berichterstattungs- und Abgabepflicht auf Flügen zwischen dem EWR und Drittstaaten bis zum 31.12.2026 sowie zwischen einem Gebiet in äußerster Randlage des EWR und einem anderen Gebiet im EWR bis zum 31.12.2023 als erfüllt betrachten und keine Maßnahmen ergreifen. Für Flüge zwischen dem EWR und Drittstaaten ist darüber hinaus der neu gefasste Artikel 25a Absatz 4 bis 6 der EU-Emissionshandelsrichtlinie im TEHG umzusetzen. Danach sind Luftfahrzeugbetreiber nicht verpflichtet, für ihre Emissionen bis zum 31. Dezember 2026 auf Flügen zwischen dem EWR und Drittstaaten Berechtigungen abzugeben. Diese Regelung wird in Absatz 4 Satz 1 TEHG umgesetzt. Da Luftfahrzeugbetreiber danach nicht zur Abgabe verpflichtet sind, wird der Verzicht auf das Ergreifen von Maßnahmen durch Mitgliedstaaten bei einem Verstoß gegen die Abgabepflicht nach Artikel 28a Absatz 1 EU-Emissionshandelsrichtlinie nicht zusätzlich aufgenommen. Stattdessen wird in Absatz 4 Satz 2 TEHG nur noch auf die Berichterstattungs- und Überwachungspflicht Bezug genommen. Absatz 4 Satz 3 nimmt Flüge aus dem EWR in die Schweiz oder in das Vereinigte Königreich von diesen Regelungen aus.

In Absatz 5 wird die ab dem 1. Januar 2024 geltende Regelung für Flüge, welche Gebiete in äußerster Randlage betreffen, aus dem neuen Artikel 3c Absatz 8 der EU-Emissionshandelsrichtlinie umgesetzt.

Die Regelungen in § 31 Absatz 6 konkretisieren die Anforderungen an die Ermittlung und Berichterstattung der Emissionen nach § 5 Absatz 1 für Luftfahrzeugbetreiber. Es wird an erster Stelle auf den genehmigten Überwachungsplan nach § 6 verwiesen, an zweiter Stelle auf die EU-Monitoring-Verordnung und – soweit die EU-Monitoring-Verordnung keine abschließende Regelung trifft – auf die Rechtsverordnung nach § 35 Absatz 1. Die in Absatz 6 getroffene Festlegung der Berichterstattungsfrist zum 31. März des jeweils folgenden Kalenderjahres stellt klar, dass Deutschland von der den Mitgliedstaaten eingeräumten Möglichkeit in Artikel 68 Absatz 1 Unterabsatz 2 der EU-Monitoring-Verordnung zur Festlegung einer früheren Berichtspflicht für Luftfahrzeugbetreiber keinen Gebrauch macht.

### **Zu § 32 (Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen an Luftfahrzeugbetreiber)**

Absatz 1 setzt Artikel 3d Absatz 1 und 1a der EU-Emissionshandelsrichtlinie um, wonach die kostenlose Zuteilung von Berechtigungen für 2024 und 2025 abhängig ist von den für 2023 von den durch die Luftfahrzeugbetreibern berichteten Emissionen. Die Europäische Kommission berechnet der Höhe der jeweiligen antragslosen Zuteilung auf Grundlage des Emissionsberichts 2023, weshalb Absatz 1 auf die entsprechenden Regelungen in der EU-Emissionshandelsrichtlinie verweist.

Absatz 2 setzt Artikel 3c Absatz 6 der EU-Emissionshandelsrichtlinie um. Für den Zeitraum vom 01. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2030 stehen nach Artikel 3c Absatz 6 der EU-Emissionshandelsrichtlinie 20 Mio. Berechtigungen bereit, um den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe zu fördern, indem ein Teil der Preisdifferenz zwischen diesen Kraftstoffen und herkömmlichem Kerosin durch den Wert der kostenlos zugeteilten Berechtigungen kompensiert wird. Gemäß Artikel 3c Absatz 6 der EU-Emissionshandelsrichtlinie ist für diese Zuteilung von Berechtigungen ein Antrag notwendig. In Absatz 2 wird diese Antragsnotwendigkeit umgesetzt. Darüber hinaus werden die in Artikel 3c Absatz 6 der EU-Emissionshandelsrichtlinie vorgesehenen Einschränkungen umgesetzt, dass bestimmte Flüge nach Artikel 28a Absatz 6 ohne Abgabepflicht sowie Flüge mit als Überschallluftfahrzeug zugelassenen Mustern von der Antragsberechtigung ausgenommen sind. Auch wird geregelt, wie förderfähige Flugkraftstoffe zu behandeln sind, die physisch nicht einem bestimmten Flug zugeordnet werden können. Für die Berechnung der kostenlosen Zuteilung verweist Absatz 2 Satz 4 auf den hierfür maßgeblichen delegierten Rechtsakt nach Artikel 3c Absatz 6 der EU-Emissionshandelsrichtlinie.

Absatz 3 stellt die Befugnis der Behörde, zusätzlich erforderliche Angaben für die Bearbeitung der Anträge auf kostenlose Berechtigungen nachfordern zu können, sicher. Absatz 3 übernimmt insoweit die bisherige Regelung in § 11 Absatz 4 TEHG 2011.

Absatz 4 dient im Wesentlichen der Übernahme des bisherigen § 11 Absatz 6 TEHG 2011. Zusätzlich wird klargestellt, dass die Zuteilungsentscheidung nach Absatz 1 mit Wirkung des Kalenderjahrs, in welchem keine Luftverkehrstätigkeit mehr ausgeübt wird, aufzuheben ist.

Durch den Verweis auf § 25 wird geregelt, dass die zuständige Behörde auch bei der Aufhebung von Zuteilungsbescheiden im Luftverkehr zur Durchsetzung der Rückgabeverpflichtungen ein Zwangsgeld bis zu 500.000 Euro festsetzen kann.

Nach Absatz 5 gilt für die Ausgabe der Zuteilung die Regelung von § 24 entsprechend.

### **Zu § 33 (Überwachung, Berichterstattung, Prüfung und Kompensation nach CORSIA)**

In § 33 Absatz 1 wird geregelt, dass dieses Gesetz auch für die Umsetzung von CORSIA gilt. Der Anwendungsbereich sowie die konkreten Berichts- und Überwachungspflichten ergeben sich aus Artikel 28c der EU-Emissionshandelsrichtlinie erlassenen delegierten Rechtsakt (EU-CORSIA-Durchführungsverordnung) sowie Teil A Abschnitt 4 des Anhangs. D.h. es sind sowohl Flüge innerhalb des EWR, Flüge zwischen EWR und Nicht-EWR-Staaten und Flüge zwischen Drittstaaten umfasst. Für die Frist zur Einreichung eines Überwachungsplans gilt § 31 Absatz 1 entsprechend.

Mit Absatz 2 werden die Regelungen von CORSIA der ICAO in die nationale Gesetzgebung überführt und Artikel 12 Absatz 6 der EU-Emissionshandelsrichtlinie umgesetzt sowie die Kompensationsverpflichtung von Flügen von und zu Überseegebieten geregelt. Im Gegensatz zum EU-Emissionshandel handelt es sich bei CORSIA um ein Kompensationssystem, bei dem Luftfahrzeugbetreiber einen Teil ihrer Emissionen durch die Löschung von Projektgutschriften kompensieren.

In Absatz 3 erfolgt die Umsetzung der endgültigen Kompensationsverpflichtung von Luftfahrzeugbetreibern am Ende der dreijährigen CORSIA-Compliance-Zeiträume gemäß Artikel 12 Abs. 6, 8 und 9 der EU-Emissionshandelsrichtlinie, indem das Umweltbundesamt die gesamte Menge an zu löschenden Einheiten festsetzt.

Absatz 4 setzt die in Artikel 11a der EU-Emissionshandelsrichtlinie aufgeführten Einschränkungen durch direkte Verweise auf die Richtlinie und noch zu erlassene Durchführungsrechtsakte um. Die Kompensation der Emissionen kann nur mit bestimmten Projektschriften erfolgen.

#### **Zu § 34 (Veröffentlichung von Daten)**

In § 34 wird das Antragsrecht der Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 14 Absatz 6 Satz 2 der EU-Emissionshandelsrichtlinie umgesetzt, wonach betroffene Luftfahrzeugbetreiber unter den bestimmten Voraussetzungen beantragen können, dass schutzwürdige unternehmensbezogene Daten nur auf einer höheren Aggregationsebene veröffentlicht werden. Die Europäische Kommission veröffentlicht auf ihrer Internetseite Guidelines bezüglich der Einzelheiten ihrer Ermessensentscheidung insbesondere der Zahlenwerte für die maßgeblichen Flugplatzpaare und Staatenpaare. Der Luftfahrzeugbetreiber kann beantragen, Daten zu einem bestimmten Staatenpaar nicht zu veröffentlichen, wenn er nur eine sehr begrenzte Anzahl von Flugplatzpaaren in diesem Staatenpaar betreibt. Ein Luftfahrzeugbetreiber kann beantragen, keine nach Staatenpaaren aufgeschlüsselten Daten zu veröffentlichen, wenn er nur eine sehr begrenzte Anzahl von Staatenpaaren (mit oder ohne Verrechnung) betreibt. Jeweils muss der Luftfahrzeugbetreiber umfassend und detailliert begründen, warum er der Ansicht ist, dass die Offenlegung der Daten im Einzelfall seinen geschäftlichen Interessen schadet.

#### **Zu § 35 (Verordnungsermächtigungen für den Bereich Luftverkehr)**

In Absatz 1 werden verschiedene Verordnungsermächtigungen geregelt mit Bezug auf § 32 Absatz 2 (förderfähige Flugkraftstoffe), § 32 Absatz 1 (Zuteilung von kostenlosen Berechtigungen für die Jahre 2024 und 2025), § 30 und § 31 Absatz 2 (Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte), § 33 (CORSIA) und § 31 Absatz 3 (vereinfachten Verfahrens auf nichtgewerbliche Luftfahrzeugbetreiber, solange solche Verfahren nicht weniger genau sind als das Instrument für Kleinemittenten) sowie § 5 Absatz 1 und 2 und § 6 (Ermittlung, Berichterstattung und Überwachung). Durch Absatz 2 wird klargestellt, dass die Verordnungsermächtigungen nicht für Sachverhalte gelten, die in unmittelbar geltenden Durchführungsrechtsakten oder Delegierten Rechtsakten der Europäischen Kommission zur Durchführung der EU-Emissionshandelsrichtlinie abschließend geregelt sind.

#### **Zu § 36 (Ergänzende Regelungen zum Anwendungsbereich und zur Zuständigkeit)**

Absatz 1 dient der Umsetzung des Artikel 3gf Absatz 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie. Die Europäische Kommission ordnet im Wege eines Durchführungsrechtsakts die vom Anwendungsbereich der EU-Emissionshandelsrichtlinie erfassten Schifffahrtsunternehmen gemäß Artikel 3gf Absatz 1 EU-Emissionshandelsrichtlinie einer Verwaltungsbehörde zu. Diese Zuweisungsliste wird alle zwei bzw. alle vier Jahre aktualisiert.

Absatz 2 erweitert den Anwendungsbereich von Absatz 1 in Bezug auf Ausweisungs- und Festhaltenanordnungen gegen Schifffahrtsunternehmen. In Umsetzung der Maßgaben von Artikel 16 Absatz 11a der EU-Emissionshandelsrichtlinie sieht § 47 erweiterte Sanktionsmöglichkeiten nicht nur gegen Schifffahrtsunternehmen, die in der Bundesrepublik Deutschland als zuständigem Verwaltungsmitgliedstaat registriert sind, vor, sondern auch gegenüber Schifffahrtsunternehmen, die in einem anderen Verwaltungsmitgliedstaat registriert sind.

Bis zur Aktualisierung bleibt gemäß Absatz 3 die Zuordnung zu der bisherigen Verwaltungsbehörde weiter bestehen, unabhängig davon, ob ein Schifffahrtsunternehmen bereits zuvor seine Tätigkeit geändert hat oder in einem anderen Staat registriert wurde.

### **Zu § 37 (Berichterstattung und Abgabe von Berechtigungen für Schifffahrtsunternehmen)**

Absatz 1 dient der Umsetzung des Artikel 3gd der EU-Emissionshandelsrichtlinie in nationales Recht. Dieser Absatz regelt, dass die dem Emissionshandel unterliegenden Schifffahrtsunternehmen für jedes ihrer Schiffe einen Emissionsbericht sowie die daraus resultierenden aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene vorlegen müssen. Die Art und Weise, wie die betroffenen Schifffahrtsunternehmen ihre verursachten Emissionen zu ermitteln haben und wie darüber berichtet werden muss, ergibt sich aus dem Kapitel II der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung, auf das Absatz 1 verweist.

Bereits seit dem Jahr 2018 müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Schiffen, die unter den Anwendungsbereich der vorbenannten Verordnung fallen, erfasst und für jedes Schiff berichtet werden. Die Überwachungs- und Berichtspflichten gelten weiterhin. Eine Neuerung ist nun u.a., dass Schifffahrtsunternehmen auf Unternehmensebene die aggregierten Emissionsdaten melden. Die aggregierten Emissionsdaten sind die Summe der Emissionen der unter die EU-Emissionshandelsrichtlinie fallenden Treibhausgase, die ein Schifffahrtsunternehmen für alle Schiffe unter seiner Verantwortung während des Berichtszeitraums melden muss. Ab dem Jahr 2025 legen die Schifffahrtsunternehmen jährlich bis zum 31. März für jedes Schiff der zuständigen Behörde und der Europäischen Kommission einen verifizierten Emissionsbericht für den gesamten Berichtszeitraum des Vorjahres vor. Auf Grundlage dieser Emissionsberichte bestimmen die Schifffahrtsunternehmen die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene. Teil C des Anhangs II der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung enthält detaillierte Bestimmungen zur Überwachung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene, die die Vorgaben der EU-Emissionshandelsrichtlinie zum geographischen Anwendungsbereich (Artikel 3ga Absatz 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie), der schrittweisen Einführung (Artikel 3gb der EU-Emissionshandelsrichtlinie) sowie Ausnahmeregelungen zur Abgabeverpflichtung (Artikel 12 Absätze 3-e bis 3-b der EU-Emissionshandelsrichtlinie) bereits berücksichtigen. Vor dem Hintergrund dieser unmittelbar wirkenden, unionsrechtlichen Vorgaben ist eine weitergehende Umsetzung der genannten Regelungen der EU-Emissionshandelsrichtlinie in nationales Recht nicht geboten.

Absatz 2 dient der Umsetzung des Artikel 3ge der EU-Emissionshandelsrichtlinie. Die Berichterstattung hinsichtlich der Daten aus Absatz 1 muss im Einklang mit den Prüfungs- und Akkreditierungsvorschriften des Kapitel III der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung stehen,

auf den Absatz 2 verweist. Danach bewertet die Prüfstelle die Vollständigkeit der gemeldeten Daten und deren Kohärenz mit den vom Unternehmen vorgelegten Informationen, einschließlich seiner geprüften Emissionsberichte.

Absatz 3 ergänzt die Vorgaben aus § 7 Absatz 1. Die Anzahl der abzugebenden Berechtigungen basiert auf den berichteten aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene. Je nach Route der Schiffe variiert die Menge der zu berichtenden Emissionen und somit auch die Anzahl der abzugebenden Berechtigungen. In Bezug auf Fahrten vom letzten Anlaufhafen außerhalb der Europäischen Union zum ersten Anlaufhafen in der Europäischen Union und von einem Anlaufhafen der Europäischen Union zum nächsten Anlaufhafen außerhalb der Europäischen Union werden nach Nummer 1.3 des Teils C des Anhangs II der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung 50 Prozent der freigesetzten Treibhausgasemissionen erfasst. Von Fahrten innerhalb der Europäischen Union zu oder von einem anderen Anlaufhafen in der Europäischen Union sowie an Liegeplätzen in der Europäischen Union werden sämtliche Emissionen erfasst. Halte von Containerschiffen in einem zur EU benachbarten Containerumladehafen, der in dem gemäß Artikel 3ga Absatz 2 der EU-Emissionshandelsrichtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt ist, gelten nach Artikel 3 Buchstabe b der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung in Verbindung mit Artikel 3 Buchstabe z der EU-Emissionshandelsrichtlinie nicht als Anlaufhafen im oben genannten Sinn. In den ersten zwei Jahren des maritimen Emissionshandels wird es eine prozentual reduzierte Abgabepflicht geben. Für das Jahr 2024 sind zunächst lediglich für 40 Prozent der verifizierten Emissionen Berechtigungen abzugeben. Dieser Anteil steigt auf 70 Prozent der verifizierten Emissionen ab 2025 und schließlich auf 100 Prozent der verifizierten Emissionen ab 2026 an. In den Jahren 2024 und 2025 wird gemäß Nummer 1.7 des Teils C des Anhangs II der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung die Menge der zu berichtenden Emissionen und demnach auch die Anzahl der abzugebenden Berechtigungen entsprechend der vorbenannten Prozentsätze reduziert. Bis Ende 2030 können Schifffahrtsunternehmen für Schiffe der Eisklasse 5 Prozent von den berechneten Mengen der zu berichtenden Emissionen abziehen und dementsprechend weniger Zertifikate abgeben. Weitere Ausnahmen hinsichtlich der Abgabepflichtung sind nach Artikel 12 Absatz 3-d bis Artikel 12 Absatz 3-b der EU-Emissionshandelsrichtlinie vorgesehen für kleine Inseln ohne Straßen- oder Schienenverbindung zum Festland, für Fahrten im Rahmen eines grenzüberschreitenden öffentlichen Dienstleistungsvertrags oder einer grenzüberschreitenden öffentlichen Dienstleistungsverpflichtung und für Gebiete in äußerster Randlage. Nach Nummer 1.5 des Teils C des Anhangs II der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung werden in Fällen, in denen Treibhausgasemissionen in den Anwendungsbereich dieser Ausnahmen fallen, die berechneten Mengen der betreffenden Emissionen mit Null multipliziert, sodass sich die Menge der zu berichtenden Emissionen entsprechend reduziert.

### **Zu § 38 (Ergänzende Anforderungen an den Überwachungsplan für Seeverkehrstätigkeiten)**

Absatz 1 regelt, dass bei Vorliegen der Voraussetzungen des Artikel 7 Absatz 1 und 2 EU-MRV-Seeverkehrsverordnung die betroffenen Schifffahrtsunternehmen ihren Überwachungsplan ohne schuldhaftes Zögern anzupassen haben. In den Fällen des Artikel 7 Ab-

satz 2 Buchstabe b) bis d) der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung ist der angepasste Überwachungsplan vor Einreichung bei der zuständigen Behörde von einer Prüfstelle zu bewerten.

Absatz 2 verweist hinsichtlich der Überwachung und Berichterstattung auf Artikel 3gd der EU-Emissionshandelsrichtlinie. Danach sind der zuständigen Behörde die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene gemäß Kapitel II der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung vorzulegen.

### **Zu § 39 (Kostenerstattungsanspruch des Schiffsunternehmens)**

§ 39 setzt Artikel 3gc der EU-Emissionshandelsrichtlinie in nationales Recht um und regelt den Erstattungsanspruch für Kosten, die sich aus der Abgabe von Berechtigungen ergeben, wenn die Rechte und Pflichten, die eine endgültige Verantwortung für den Ankauf von Brennstoff oder für den Betrieb des Schiffes oder beides begründen, gemäß einer vertraglichen Vereinbarung auf eine andere Stelle als das Schifffahrtsunternehmen übertragen wurde.

### **Zu § 40 (Verordnungsermächtigungen für den Bereich Seeverkehr)**

In Absatz 1 werden verschiedene Verordnungsermächtigungen zusammengefasst.

Absatz 1 Nummer 1 ermächtigt die Bundesregierung, Einzelheiten zur Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen und zur Verifizierung der Angaben in Emissionsberichten gesondert zu regeln. Diese Befugnis bezieht sich auf die Artikel 5 Absatz 2 und 11 Absatz 4 EU-MRV-Seeverkehrsverordnung.

Absatz 1 Nummer 2 ermächtigt die Bundesregierung, Einzelheiten zur Erstellung und Genehmigung des Überwachungsplans zu regeln. Diese Befugnis bezieht sich auf Artikel 6 Absatz 8 Unterabsätze 2 und 3, Artikel 7 Absatz 5 EU-MRV-Seeverkehrsverordnung.

Absatz 1 Nummer 3 ermächtigt die Bundesregierung, Einzelheiten in Bezug auf die Überwachung, Meldung und Übermittlung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene zu regeln. Diese Befugnis bezieht sich auf Artikel 11a Absatz 4 EU-MRV-Seeverkehrsverordnung.

Absatz 1 Nummer 4 ermächtigt die Bundesregierung, Einzelheiten zur Prüfung und Verifizierung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene sowie der Akkreditierung von Prüfstellen zu regeln. Diese Befugnis bezieht sich auf Artikel 13 Absatz 6 EU-MRV-Seeverkehrsverordnung.

Absatz 1 Nummer 5 ermächtigt die Bundesregierung, Einzelheiten zur Verwaltung von Schifffahrtsunternehmen durch die zuständige Behörde zu regeln. Diese Befugnis bezieht sich auf Artikel 3gf Absatz 4 EU-Emissionshandelsrichtlinie.

Absatz 2 regelt, dass die Verordnungsermächtigungen aus Absatz 1 nur für solche Sachverhalte gelten, die nicht bereits per Durchführungs- oder Delegierten Rechtsakt von der Europäischen Kommission abschließend geregelt wurden,

### **Zu § 41 (Emissionsgenehmigung für Verantwortliche)**

§ 41 setzt neben dem in § 4 formulierten Genehmigungserfordernis die Vorgaben nach Artikel 30b der EU-Emissionshandelsrichtlinie hinsichtlich einer Emissionsgenehmigung für Unternehmen um, die eine Tätigkeit nach Teil B Abschnitt 2 des Anhangs ausüben (Verantwortliche im Sinne § 3 Nummer 31 des Gesetzes). Daneben besteht für Verantwortliche aufgrund der § 6 Absatz 1, § 42 und den Vorgaben der EU-Monitoring-Verordnung die Pflicht, einen Überwachungsplan vorzulegen, der einer Genehmigung bedarf. Die Genehmigung des Überwachungsplans wird in der Vollzugspraxis teilweise zusammen mit der Emissionsgenehmigung, teilweise separat von dieser erteilt. Für den Bereich des Brennstoffemissionshandels werden Emissionsgenehmigung und Überwachungsplan für Verantwortliche voneinander abgegrenzt und der Überwachungsplan ausdrücklich im Gesetz selbst geregelt.

Absatz 1 bestimmt zunächst das Antragserfordernis für die Verantwortlichen. Artikel 30b Absatz 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie sieht grundsätzlich vor, dass Verantwortliche bis zum 1. Januar 2025 über eine Emissionsgenehmigung verfügen sollen. Absatz 1 Satz 2 sieht in diesem Zusammenhang vor, dass die Frist zur Einreichung von der zuständigen Behörde festgelegt wird. Hierdurch wird sichergestellt, dass das entsprechende Verwaltungsverfahren eingerichtet und vorbereitet werden kann, aber im Idealfall auch gleichzeitig zur Aufwandsreduzierung mit dem Überwachungsplan synchronisiert werden kann. Satz 2 sieht im Weiteren eine entsprechende Bekanntmachung der Frist im Bundesanzeiger vor und stellt mit einem Zeitraum von mindestens 3 Monaten vor Ablauf der Frist einen ausreichenden Zeitraum für die Erstellung des Überwachungsplans durch die Verantwortlichen vor. Das Antragstellung für eine Emissionsgenehmigung für Verantwortliche, die innerhalb des Zeitraums 2025 bis 2030 erstmalig den Pflichten des TEHG unterliegen, ist in Satz 3 geregelt. Satz 4 enthält die Anforderungen an den Genehmigungsantrag entsprechend Artikel 30b Absatz 2 der EU-Emissionshandelsrichtlinie. In dem Antrag müssen die Verantwortlichen insbesondere Angaben zu den ausgeführten Tätigkeiten, zu in Verkehr gebrachten Brennstoffe und zur (vorgesehenen) Endverwendung machen. Die Sätze 5 und 6 enthalten erforderliche datenschutzrechtliche Bestimmungen.

Absatz 2 setzt zunächst in Satz 1 Artikel 30b Absatz 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie hinsichtlich des Prüfungsmaßstabes zur Erteilung der Emissionsgenehmigung um. Dieser bezieht insbesondere darauf, dass der Verantwortliche die Berichterstattung seiner Emissionen gewährleisten. Satz 2 konkretisiert diesen Nachweis mit Vorlage des Überwachungsplan als erbracht an, da dieser grundsätzlich die Darstellung der Methode, die ein Verantwortlicher anwendet, um seine Emissionen zu ermitteln und darüber Bericht zu erstattet; umfasst.

Absatz 3 macht Vorgaben in Bezug auf den Inhalt der Emissionsgenehmigung. Die Genehmigung enthält insbesondere die verbindliche Feststellung, dass das Unternehmen dem Anwendungsbereich des TEHG unterfällt.

In Absatz 4 wird eine Genehmigungsfiktion aufgestellt, wonach gemäß Satz 1 ein nach dem BEHG genehmigter Überwachungsplan unter den dort genannten Bedingungen bis zur Erteilung einer (nach Absatz 1 beantragten) Emissionsgenehmigung als Emissionsgenehmigung im Sinne dieses Gesetzes gilt; entscheidende Voraussetzung hierfür ist insbesondere,

dass der Verantwortliche in dem Zeitpunkt, bis zu dem er die Emissionsgenehmigung zu beantragen hätte, tatsächlich in den Anwendungsbereich des BEHG fällt. Satz 2 stellt klar, dass die Pflicht zur Beantragung einer Emissionsgenehmigung ungeachtet dieser Fiktionsregelung weiterhin bestehen bleibt. Die Fiktionsregelung nach Satz 1 endet zu den in den Sätzen 3 (Bestandskraft der Entscheidung über den Antrag) und 4 (keine Antragstellung bis zum Ablauf der Antragsfrist) genannten Zeitpunkten.

### **Zu § 42 (Überwachungsplan; Anpassung des Überwachungsplanes)**

§ 42 konkretisiert die Anforderungen und Fristen für den Überwachungsplan nach § 6 im Bereich des Brennstoffemissionshandels. Dieser unterliegt im Rahmen des Artikels 75b der EU-Monitoring-Verordnung gesonderten Genehmigungserfordernissen und Anpassungspflichten. Nach Artikel 30b Absatz 5 der EU-Emissionshandelsrichtlinie können Mitgliedstaaten den Verantwortlichen gestatten, Überwachungspläne ohne Änderung der Genehmigung zu aktualisieren; die Verantwortlichen legen der zuständigen Behörde etwaige aktualisierte Überwachungspläne zur Genehmigung vor. Auch im Bereich des Brennstoffemissionshandels wird die bereits in der Begründung zu § 41 dargestellte Abgrenzung im Rahmen der gesetzlichen Regelungen fortgeführt, wie sie auch im Bereich des stationären EU-Emissionshandels vollzogen wurde.

Absatz 1 Satz 1 sieht in diesem Zusammenhang vor, dass die Frist zur Einreichung des Überwachungsplans nach § 6 Absatz 1 von der zuständigen Behörde festgelegt wird. Hierdurch wird sichergestellt, dass das entsprechende Verwaltungsverfahren eingerichtet und vorbereitet werden kann. Eine entsprechende Bekanntmachung der Frist im Bundesanzeiger ist in Satz 2 vorgesehen und stellt mit einem Zeitraum von mindestens 3 Monaten vor Ablauf der Frist einen ausreichenden Zeitraum für die Erstellung des Überwachungsplans durch die Verantwortlichen vor. Die unverzügliche Einreichungsfrist für einen Überwachungsplan für Verantwortliche, die innerhalb des Zeitraums 2025 bis 2030 erstmalig den Pflichten des TEHG unterliegen, ist in Satz 3 geregelt.

Absatz 2 konkretisiert die Anpassungspflichten für den Überwachungsplan nach § 6 Absatz 3 im Bereich des Brennstoffemissionshandels innerhalb einer Handelsperiode. § 6 Absatz 3 betrifft grundsätzliche tätigkeitsübergreifende Anpassungspflichten. Um für den Brennstoffemissionshandels eine Rechtsunsicherheit zu vermeiden wird in Absatz 2 entsprechend den Vorgaben von Artikel 75b in Verbindung mit Artikel 14 bis 16 der EU-Monitoring-Verordnung konkretisiert. Danach sind Verantwortliche verpflichtet, den Überwachungsplan bei erheblichen Änderungen der Überwachung, wie sie in Artikel 75b Absatz 3 der EU-Monitoring-Verordnung aufgeführt sind, umgehend anzupassen und der zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen.

Die Pflicht zur unverzüglichen Vorlage des angepassten Überwachungsplans ist gerade bei erheblichen Änderungen der Überwachung erforderlich, da die angewendeten Überwachungsmethoden in den meisten Fällen nicht rückwirkend geändert werden können. Daher darf der Verantwortliche erst mit der geänderten Form der Überwachung beginnen, nachdem die zuständige Behörde den insoweit angepassten Überwachungsplan genehmigt hat. Für nicht erhebliche Änderungen der Überwachung eröffnet Artikel 75b Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 15 Absatz 1 Satz 2 der EU-Monitoring-Verordnung die Möglichkeit, dass

die zuständige Behörde dem Betreiber innerhalb desselben Kalenderjahres eine längere Frist zur Vorlage des geänderten Überwachungsplans einräumt. Damit die zuständige Behörde entscheiden kann, ob es sich bei der vorgesehenen Änderung um eine nicht erhebliche Änderung handelt, bei der sie dem Betreiber eine längere Frist zur Vorlage des angepassten Überwachungsplans einräumen kann, ist der Betreiber verpflichtet, auch nicht erhebliche Änderungen der zuständigen Behörde unverzüglich anzuzeigen. Zur Vollzugserleichterung eröffnet die zusätzliche Verordnungsermächtigung in § 44 Absatz 1 Nummer 5 die Möglichkeit, in einer Verordnung konkrete Fallgruppen für sonstige Änderungen der Tätigkeit und für nicht erhebliche Änderungen der Überwachung festzulegen, für die abweichende Fristen für die Anzeige der Änderung und für die Vorlage des geänderten Überwachungsplans gelten. Durch diese Möglichkeit der Bündelung von Anzeigen kann der Bearbeitungsaufwand für Verantwortliche und zuständige Behörde reduziert werden.

Alle geplanten Änderungen der Art der Tätigkeit oder der in Verkehr gebrachten Brennstoffe, die eine Aktualisierung der Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen bedingen, sind grundsätzlich auch erhebliche Änderungen im Sinne des Absatzes 2 bzw. des Artikel 75b Absatz 3 der EU-Monitoring-Verordnung. Absatz 3 regelt daher, dass wenn Anpassungen der Überwachungspläne zu einer Unrichtigkeit der Angaben in der Emissionsgenehmigung führen, die Emissionsgenehmigung von der zuständigen Behörde angepasst wird, ohne dass es hierzu einer gesonderten Handlung oder eines Antrags des Verantwortlichen bedarf. Das Zusammenspiel von Absatz 2 und der übergreifenden Prüfung des geänderten Überwachungsplans im Hinblick auf die Emissionsgenehmigung nach Absatz 3 setzt insofern ebenfalls Artikel 30b Absatz 6 der EU-Emissionshandelsrichtlinie um und führt zu einer Aufwandsreduzierung für Verantwortliche und zuständige Behörde.

Absatz 4 stellt die Möglichkeit zur gemeinsamen Erteilung der Emissionsgenehmigung und der Erteilung der Genehmigung des Überwachungsplans durch die zuständige Behörde klar.

### **Zu § 43 (Ermittlung von und Berichterstattung über Emissionen; Sonstige Berichts- und Nachweispflichten; Verifizierung)**

Die Regelungen in Absatz 1 konkretisieren die Anforderungen an die Ermittlung und Berichterstattung der Emissionen nach § 5 Absatz 1 für Tätigkeiten im Rahmen des Brennstoffemissionshandels. Absatz 1 Satz 1 setzt zunächst die Maßgeblichkeit der EU-Monitoring-Verordnung nach Artikel 14 der EU-Emissionshandelsrichtlinie und des Überwachungsplans um. Mit der in Absatz 1 getroffenen Festlegung der Berichterstattungsfrist zum 30. April des jeweils folgenden Kalenderjahres wird grundsätzlich Artikel 30f Absatz 1 Buchstabe e) der EU-Emissionshandelsrichtlinie umgesetzt. Darüber hinaus stellt Satz 1 klar, dass Deutschland von der den Mitgliedstaaten eingeräumten Möglichkeit in Artikel 75p Absatz 1 Satz 2 der EU-Monitoring-Verordnung zur Festlegung einer früheren Berichtspflicht für Verantwortliche keinen Gebrauch macht. In den Rechtsverordnungsermächtigungen nach § 44 Absatz 1 Nummer 3, 4, 6 und 10 wird ein Raum für eine Konkretisierung eröffnet, soweit diese nicht abschließend durch die europarechtlichen Vorgaben der EU-Monitoring-Verordnung geregelt werden. Dies gilt für die Bestimmung der in Verkehr gebrachten Brennstoffmengen in § 44 Absatz 1 Nummer 3 und 4, der Vermeidung von Doppelerfassungen und Doppelbelastungen in Nummer 6 sowie zur Konkretisierung und Anwendungsbeschränkung der Entstehungstatbestände im Falle spezieller energiesteuerrechtlicher

Sachverhalt soweit diese zu einer nicht beabsichtigten Erfassung in den Anwendungsbereich des TEHG führen.

Absatz 2 setzt Artikel 30f Absatz 4 der EU-Emissionshandelsrichtlinie um. Verantwortlichen haben in diesem Rahmen bis 30. April 2025 ihre historischen Emissionen für das Jahr 2024 zu berichten. Auch für diesen Emissionsbericht sind bereits die Vorgaben der EU-Monitoring-Verordnung oder einer ergänzenden Rechtsverordnung nach § 44 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes maßgeblich.

Nach Artikel 30f Absatz 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie müssen Verantwortliche in den Jahren 2028 bis 2030 jeweils bis zum 30. April den durchschnittlichen Anteil der Kosten im Zusammenhang mit der Abgabe von Emissionszertifikaten berichten, die sie im Vorjahr an die Verbraucher weitergegeben haben. Absatz 3 setzt diese europarechtliche Vorgabe um. Die Europäische Kommission wird nach Artikel 30f Absatz 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie konkretisierende Durchführungsrechtsakte zu den Anforderungen erlassen. Eine ergänzende Verordnungsermächtigung ist daher in § 44 Absatz 1 Nummer 2 des Gesetzes vorgesehen.

In § 5 Absatz 2 wurde Artikel 15 der EU-Emissionshandelsrichtlinie umgesetzt. Demnach müssen die Angaben im Emissionsbericht von einer Prüfstelle nach § 14 verifiziert worden sein. § 44 Absatz 1 Nummer 4 enthält eine Verordnungsermächtigung für die Konkretisierung von Regelungen der EU-Monitoring-Verordnung und der EU-Akkreditierungs- und Verifizierungsverordnung. Absatz 4 stellt klar, dass sich die Anforderungen an die Verifizierung nach den europarechtlichen Vorgaben und dieser nachgelagerten Rechtsverordnung bestimmen.

#### **Zu § 44 (Verordnungsermächtigungen für den Bereich Brennstoffemissionshandel)**

In § 44 werden verschiedene Verordnungsermächtigungen mit Bezug zu den §§ 5 und 43 (Emissionsberichterstattung – Nummer 1, 3, 4, 6 und 10) und den §§ 6 und 42 (Überwachungsplan – Nummer 5) zusammengefasst. Die Verordnungsermächtigungen sind im Zusammenhang mit den §§ 42 und 43 erläutert.

Nummer 7 sieht darüber hinaus eine Verordnungsermächtigung vor, weitere Maßnahmen zur Begrenzung des Risikos zu ergreifen, dass Emissionen, die nicht unter den Brennstoffemissionshandel fallen, erfasst werden. Die Verordnungsermächtigung trägt damit insbesondere der Maßgabe des Artikel 30f Absatz 5 Unterabsatz 1 Satz 2, 2.Alternative der EU-Emissionshandelsrichtlinie Rechnung.

In Nummer 8 ist eine Verordnungsermächtigung vorgesehen für die Gewährung eines finanziellen Ausgleichs für die Endverbraucher der Brennstoffe in Fällen, in denen eine Doppelzahlung oder Abgabe nicht vermieden werden kann. Die Europäische Kommission wird nach Artikel 30f Absatz 5 Unterabsatz 2 der EU-Emissionshandelsrichtlinie konkretisierende Durchführungsrechtsakte zu den Anforderungen erlassen. Die Verordnungsermächtigung eröffnet insoweit eine spätere Umsetzung bzw. gegebenenfalls notwendige Konkretisierung in das nationale Recht.

Nach Nummer 9 kann die Bundesregierung eine Rechtsverordnung erlassen, welche Einzelheiten über Maßnahmen zur Vermeidung von Carbon-Leakage und zum Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit betroffener Unternehmen, die von den durch den Brennstoffemissionshandel im Zusammenhang mit der Abgabe von Emissionszertifikaten bedingten Kosten in der besonderer Weise betroffen sind, regelt.

Die Verordnungsermächtigung in Nummer 10 soll es der Bundesregierung erlauben, den Kreis der in der Begriffsbestimmung zum Inverkehrbringen aufgeführten Entstehungstatbestände einzuschränken. Dies gilt insbesondere hinsichtlich § 14 Absatz 2 EnergieStG, für den auf EU-Ebene noch nicht geklärt ist, ob die danach berichtspflichtigen Mengen vom Brennstoffemissionshandel erfasst sein sollen.

Absatz 2 stellt den Vorrang der europarechtlichen Vorschriften klar. Dies gilt insbesondere, soweit diese nachträglich erlassen werden.

### **Zu § 45 (Durchsetzung der Berichtspflicht)**

§ 45 entspricht inhaltlich weitgehend § 29 TEHG 2011. Der Anwendungsbereich wird auf Schifffahrtsunternehmen und Verantwortliche ausgeweitet. Ferner wird der Verweis auf die Rechtsgrundlage der Schätzung angepasst. Für Betreiber bildet die Verpflichtung aus Artikel 15 Absatz 2 der EU-Emissionshandelsrichtlinie die Rechtsgrundlage für die nationale Umsetzung. Auch für Verantwortliche beruht die Sanktionsregelung auf einer Umsetzung von Artikel 30f Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 15 Absatz 2 der EU-Emissionshandelsrichtlinie. Abweichend hiervon beruht die Einbeziehung von Schifffahrtsunternehmen in diese Sanktionsnorm auf der allgemeinen europarechtlichen Sanktionsnorm des Artikel 16 Absatz 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie, der die Mitgliedsstaaten zum Erlass wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionsvorschriften für den Fall des Verstoßes gegen die gemäß der Richtlinie erlassenen Vorschriften verpflichtet. Ziel der Regelung ist es, einen einheitlichen Vollzug sicherzustellen und damit Rechtsklarheit zu schaffen. Aus demselben Grund wurde auch die Verletzung der Berichtspflicht über die im Luftverkehr auftretenden Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte nach § 28 Absatz 1 in den Anwendungsbereich der Kontosperrung nach § 45 einbezogen.

### **Zu § 46 (Durchsetzung der Abgabepflicht)**

§ 46 entspricht im Wesentlichen dem § 30 TEHG 2011 und setzt Artikel 16 Absatz 1 bis 4 und Artikel 30g der EU-Emissionshandelsrichtlinie um. Die Regelungen in § 46 werden auf Schifffahrtsunternehmen und Verantwortliche ausgeweitet.

Der in Absatz 1 Satz 2 genannte Europäische Verbraucherpreisindex wird vom Statistischen Amt der Europäischen Union (Eurostat) veröffentlicht. Absatz 1 Satz 5 stellt klar, dass wenn der Betreiber, das Schifffahrtsunternehmen oder der Verantwortliche über die Emissionen nach § 5 berichtet hat, die Festsetzung der Zahlungspflicht nur zulässig ist, soweit die Menge der abgegebenen Zertifikate geringer ist als die Höhe der verifizierten Emissionen im Emissionsbericht. Diese Regelung ist mit § 21 Absatz 1 Satz 4 des Brennstoffemissionshandelsgesetzes vergleichbar und beruht auf der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 29. April 2015 (Rs. C-148/14 – Nordzucker).

Absatz 2 verweist für die Schätzung der Emissionen durch die Behörde auf die Vorgaben der maßgebliche EU-Rechtsakte.

Absatz 3 übernimmt die bisherige Regelung des § 30 Absatz 3 TEHG 2011 und bezieht Schifffahrtsunternehmen und Verantwortliche mit ein. Danach bleibt der Betreiber, das Schifffahrtsunternehmen oder der Verantwortliche weiter verpflichtet, die fehlenden Zertifikate bis zum 31. Mai des Folgejahres abzugeben. Mit dem Folgejahr ist das Jahr gemeint, das dem Abgabeverstoß nach Absatz 1 oder im Fall einer Schätzung nach Absatz 2 der Bekanntgabe der Entscheidung über die Schätzung folgt. Die Frist zur nachträglichen Abgabe wurde nicht entsprechend den Abgabefristen nach § 7 Absatz 2 angepasst, denn das frühe Nachabgabedatum sorgt für einen einheitlichen und schnellen Vollzug der Nachabgabepflicht und ist im Hinblick auf die mögliche zwischenzeitliche Entwicklung des Zertifikatspreises geboten.

Absatz 4 entspricht inhaltlich § 30 Absatz 4 TEHG 2011.

### **Zu § 47 (Ausweisungs- und Festhaltenordnung gegen Schifffahrtsunternehmen)**

§ 47 enthält eine nur auf Schifffahrtsunternehmen anwendbare Neuregelung und dient der Umsetzung von Art. 16 Absatz 11a der EU-Emissionshandelsrichtlinie.

Nach Absatz 1 kann die zuständige Behörde bei Anlaufen eines deutschen Hafens durch unter fremder Flagge fahrende Schiffe eines Schifffahrtsunternehmens eine Ausweisungsanordnung erlassen, wenn ein Schifffahrtsunternehmen seine Abgabepflicht nach § 7 für mindestens zwei aufeinanderfolgende Kalenderjahre nicht erfüllt und die Einhaltung der Vorschriften nicht durch andere Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte. Dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen ist zuvor Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Ausweisungsanordnung kommt somit nach einer Prüfung der Verhältnismäßigkeit als letztes Mittel in Betracht, wenn durch weniger belastende Maßnahmen ein erheblicher Verstoß des Schifffahrtsunternehmens gegen seine vorstehend genannten Pflichten nicht abgestellt werden kann.

Absatz 2 regelt, dass die zuständige Behörde das Anlaufen deutscher Häfen für sämtliche Schiffe unter fremder Flagge, die der Verantwortung des betroffenen Schifffahrtsunternehmens unterfallen, verweigert, wenn eine Ausweisungsanordnung von der zuständigen Behörde nach Absatz 1 oder von einem anderen Mitgliedstaat verhängt wurde. Dies gilt bis zur Erfüllung der Abgabepflicht. Richtet sich die Ausweisungsanordnung nach Absatz 1 an ein Schiff unter deutscher Flagge und läuft dieses in einen deutschen Hafen ein oder wird dort angetroffen, hält die zuständige Behörde dieses Schiff bis zur Erfüllung der Abgabepflicht nach § 7 im Hafen fest. Sie hat dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen zuvor Gelegenheit zur Stellungnahme zu gegeben.

Absatz 3 regelt, dass die zuständige Behörde bis zur Erfüllung der Abgabepflicht nach § 7 eine Anordnung zur Festhaltung erlassen kann, wenn ein unter deutscher Flagge fahrendes Schiff eines Schifffahrtsunternehmens, das seine Abgabepflicht nach § 7 für mindestens zwei aufeinanderfolgende Kalenderjahre nicht erfüllt hat, in einem deutschen Hafen angetroffen wird. Sie hat dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen vorher Gelegenheit zur Stellungnahme zu gegeben. Die Festhaltenordnung kommt somit nach einer Prüfung der

Verhältnismäßigkeit als letztes Mittel in Betracht, wenn durch weniger belastende Maßnahmen ein erheblicher Verstoß des Schifffahrtsunternehmens gegen seine vorstehend genannten Pflichten nicht abgestellt werden kann. Satz 2 regelt, dass die zuständige Behörde im Falle einer solchen Festhaltenordnung durch einen anderen Mitgliedstaat die gleichen Maßnahmen wie im Anschluss an eine Ausweisungsanordnung nach Absatz 2 Satz 1 trifft.

Absatz 4 bestimmt, dass die zuständige Behörde, die Europäische Kommission, die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, die übrigen Mitgliedstaaten sowie – gemäß Satz 2 beschränkt auf Maßnahmen nach Absatz 1 – den betreffenden Flaggenstaat von den Maßnahmen nach Absatz 1 und 3 in Kenntnis setzt.

In Absatz 5 wird festgestellt, dass Vorschriften, die für Schiffe in Seenot gelten, von den Absätzen 1 bis 4 unberührt bleiben.

#### **Zu § 48 (Maßnahmen gegen Luftfahrzeugbetreiber)**

§ 48 entspricht inhaltlich dem § 31 TEHG 2011 und dient der Umsetzung von Artikel 16 Absatz 5 bis 11 der EU-Emissionshandelsrichtlinie. Zuständige Behörde nach § 48 Absatz 2 ist im Fall eines gewerblichen Luftfahrzeugbetreibers das Luftfahrt-Bundesamt und im Fall eines nichtgewerblichen Luftfahrzeugbetreibers das Umweltbundesamt.

#### **Zu § 49 (Bußgeldvorschriften)**

§ 49 tritt an die Stelle des § 32 TEHG 2011 und dient der Umsetzung von Artikel 16 Absatz 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie. Die Absätze 1 bis 6 regeln die Bußgeldtatbestände, die sich durch den anzuwendenden Bußgeldrahmen gemäß Absatz 7 unterscheiden.

Absatz 1 Nummer 1 bis 5 enthält Bußgeldtatbestände für vorsätzlich begangene wirtschaftlich besonders relevanten Pflichtverstöße. Nummer 1 regelt die Folgen von Verstößen im Zusammenhang mit der Emissionsberichterstattung. Nummer 2 regelt die Folgen von Verstößen im Zusammenhang mit Angaben im Antrag auf kostenlose Zuteilung für stationäre Anlagen. Nummer 3 regelt die Folgen von Verstößen im Zusammenhang mit Angaben im Antrag auf Zuteilung für die Verwendung bestimmter Flugkraftstoffe. Nummer 4 regelt die Folgen von Verstößen im Zusammenhang mit der kostenlosen Zuteilung an Luftfahrzeugbetreiber. Nummer 5 regelt die Folgen von Verstößen im Zusammenhang mit der Löschung von Einheiten betreffend CORSIA.

Absatz 2 regelt, dass die Pflichtverstöße in Absatz 1 auch dann als Ordnungswidrigkeit gelten, wenn sie fahrlässig begangen worden sind. Damit wird die Regelung des bisherigen § 32 Absatz 2 TEHG 2011 fortgesetzt.

Absatz 3 enthält die Bußgeldtatbestände betreffend Verstöße gegen sonstige Pflichten des Gesetzes. Die Nummern 1, 5 und 7 regeln die Folgen von Verstößen im Zusammenhang mit der Emissionsgenehmigung. Nicht von dem Bußgeldtatbestand der Nummer 1 erfasst werden Fälle, in denen aufgrund von § 41 Absatz 4 der nach dem BEHG in Verbindung mit der Emissionsberichterstattungsverordnung 2030 genehmigte Überwachungsplan als Emissionsgenehmigung gilt. Die Nummern 2 und 3 regeln die Folgen von Verstößen im Zusammenhang mit der Überwachung von Emissionen. Nummer 4 regelt die Folgen von Verstößen im Zusammenhang mit der Durchführung des TEHG und der auf das TEHG

gestützten Rechtsverordnungen. Die Nummer 6 regelt die Folgen von Verstößen im Zusammenhang mit Änderungen von Identität oder Rechtsform. Nummer 8 regelt die Folgen von Verstößen im Zusammenhang mit der Datenerhebung im Rahmen der kostenlosen Zuteilung für stationäre Anlagen sowie den Unterlagen und Nachweisen beim Antrag auf kostenlose Zuteilung für stationäre Anlagen sowie die Folgen von Verstößen im Zusammenhang mit dem Ausschluss von Kleinemittenten aus dem europäischen Emissionshandelsystem sowie weiterer Erleichterungen für Kleinemittenten. Die Nummer 9 regelt die Folgen von Verstößen im Zusammenhang mit Berichterstattungspflichten der Verantwortlichen in den in § 43 Absatz 2 und 3 genannten Fällen.

Absatz 4 regelt die Folgen von Verstößen gegen sich aus Artikel 11 (Emissionsberichterstattung) sowie Artikel 11a (Berichterstattung über aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene) der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung ergebende Pflichten und dient der Umsetzung von Artikel 20 Absatz 1 der EU-MRV-Seeverkehrsverordnung.

Absatz 5 regelt die Folgen von Verstößen im Zusammenhang mit der Berichterstattung betreffend CORSIA.

Absatz 6 enthält einen Bußgeldtatbestand betreffend Verstöße im Zusammenhang mit der Zuteilungsanpassung.

Absatz 7 regelt den Bußgeldrahmen für die einzelnen Bußgeldtatbestände. Die Geldbuße für wirtschaftlich besonders relevanten Pflichtverstöße nach Absatz 1 kann bis zu 500 000 Euro betragen. Diese Pflichtverstöße können die Zuwiderhandelnden mit erheblichen wirtschaftlichen Vorteilen verbunden sein. Daher hätte der allgemeine Bußgeldrahmen von bis zu 100 000 Euro in diesen Fällen keine hinreichend abschreckende Wirkung. Die erhöhte Geldbuße für solche Ordnungswidrigkeiten bewegt sich in einem Rahmen, der in verschiedenen Normen des Wirtschaftsrechts für Fälle vorgesehen ist, in denen sich der Täter durch die Ordnungswidrigkeit einen erheblichen finanziellen Vorteil verschaffen kann. Vorbilder sind etwa § 228 Absatz 7 Nummer 1 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) (1 Mio. Euro), § 95 Absatz 2 Satz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) (1 Mio. Euro) und § 81c Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) (1 Mio. Euro). Die Erhöhung des Bußgeldrahmens für die Verstöße nach den übrigen Absätzen von 50 000 Euro auf 100 000 Euro ist angesichts der erheblich gesteigerten wirtschaftlichen Bedeutung der in Bezug genommenen Pflichten, insbesondere aufgrund der in den vergangenen sechs Jahren um ein Mehrfaches gestiegenen Zertifikatpreise erforderlich, um eine hinreichende Steuerungswirkung der Bußgeldtatbestände weiterhin sicherzustellen.

### **Zu § 50 (Allgemeine Übergangsregelung für Anlagenbetreiber)**

§ 50 setzt die Übergangsregelung aus Artikel 4 der Änderungsrichtlinie (EU) 2023/959 um. Absatz 1 stellt zunächst klar, dass für die Emissionen des Jahres 2023 die Regeln des bislang geltenden TEHG gelten. Damit ist gleichzeitig klargestellt, dass für Bestandsanlagen die geänderten gesetzlichen Regelungen grundsätzlich ab dem 1. Januar 2024 gelten.

Absatz 2 regelt für die zusätzlich vom Anwendungsbereich erfassten Anlagen, dass sie ab dem 1. Januar 2024 dem Anwendungsbereich des Gesetzes unterliegen. Dies betrifft im Wesentlichen die Anlagen, die aufgrund der geänderten Tätigkeitsbeschreibung in Teil A Abschnitt 2 des Anhangs vom Anwendungsbereich des Gesetzes erfasst sind. Daneben

gilt dies aber auch für andere Anlagen, die wegen sonstiger Änderungen des Gesetzes am Emissionshandel teilnehmen, beispielsweise Abfallverbrennungsanlagen wegen des Wegfalls der Bereichsausnahme des § 2 Absatz 5 Nummer 3 TEHG 2011, oder auch die ab 1. Januar 2024 wieder in den EU-Emissionshandel einbezogenen Nullemissions-Anlagen.

Absatz 3 setzt die Sonderregel nach Artikel 4 der Änderungsrichtlinie (EU) 2023/959 um, wonach Anhang 1 Nummer 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie in seiner bis zum 4. Juni 2023 geltenden Fassung weiterhin bis zum 31. Dezember 2025 gilt. Dies bedeutet für Biomasseanlagen, die nach der bisherigen Bereichsausnahme des § 2 Absatz 5 Nummer 2 TEHG 2011 nicht vom Anwendungsbereich des Gesetzes erfasst waren, dass diese Bereichsausnahme grundsätzlich noch bis zum 31. Dezember 2025 fortgilt. Eine Ausnahme besteht für solche Biomasseanlagen, die die Voraussetzungen für eine Fortführung der Bereichsausnahme nach § 19 Absatz 2 Nummer 2 nicht erfüllen. Absatz 3 Satz 2 stellt insoweit klar, dass für diese Anlagen die Anwendung der Übergangsregelung des § 53 unberührt bleibt.

Absatz 4 enthält eine entsprechende Umsetzung der Sonderregel nach Artikel 4 der Änderungsrichtlinie (EU) 2023/959, wonach Anhang 1 Nummer 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie in seiner bis zum 4. Juni 2023 geltenden Fassung weiterhin bis zum 31. Dezember 2025 gilt. Dies bedeutet für die Anwendung der Kumulierungsregel in Teil A Abschnitt 1 des Anhangs, dass eine Anlage, die nach der bislang geltenden Kumulierungsregel in Anhang 1 Teil 1 Nummer 1 TEHG 2011 nur deswegen eine Feuerungswärmeleistung von weniger als 20 Megawatt erreicht, weil dabei Verbrennungseinheiten unberücksichtigt bleiben, die ausschließlich Biomasse nutzen, ab dem 1. Januar 2026 den allgemeinen Emissionshandelspflichten unterliegt.

### **Zu § 51 (Übergangsregelung für die Zuteilung kostenloser Berechtigungen an Anlagenbetreiber)**

§ 51 enthält Übergangsregelungen für die kostenlose Zuteilung an Anlagenbetreiber.

Absatz 1 korrespondiert mit der Übergangsregelung in § 50 Absatz 2. Anlagen, die wegen der geänderten Tätigkeitsbeschreibung in Teil A Abschnitt 2 des Anhangs ab dem 1. Januar 2024 vom Anwendungsbereich des Gesetzes erfasst sind, erhalten danach eine kostenlose Zuteilung nach den Regeln für die dynamische Allokation, wie sie im EU-Emissionshandel für neue Marktteilnehmer gelten.

Absatz 2 setzt die Sonderregel nach Artikel 4 der Änderungsrichtlinie (EU) 2023/959 um, wonach Artikel 10a Absatz 3 und 4 der EU-Emissionshandelsrichtlinie in seiner bis zum 4. Juni 2023 geltenden Fassung weiterhin bis zum 31. Dezember 2025 gelten. Diese Sonderregel sichert im Wesentlichen den Bestand der bereits vorliegenden Zuteilungsentscheidungen für die Zuteilungsperiode 2021 bis 2025 auch für Anlagen, bei denen auf der Grundlage von Artikel 10a Absatz 3 und 4 der EU-Emissionshandelsrichtlinie nach den Regeln der EU-Zuteilungsverordnung bestimmte Emissionen bei der Berechnung der kostenlosen Zuteilung von Berechtigungen nicht berücksichtigt wurden.

**Zu § 52 (Übergangsregelung für Abfallverbrennungsanlagen)**

§ 52 enthält die Übergangsregelungen zur Einbeziehung von Abfallverbrennungsanlagen in den EU-Emissionshandel.

Nach der Grundkonzeption des Gesetzes wird die Kontinuität der nationalen CO<sub>2</sub>-Bepreisung gewährleistet. Hierzu werden die bislang nach dem BEHG bepreisten Brennstoffe, die nicht den Sektoren nach Anhang 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie zuzurechnen sind, durch das nach der EU-Emissionshandelsrichtlinie vorgesehene Instrument der unilateralen Einbeziehung (sog. „Opt-in“) in das EU-System überführt.

Für Abfallverbrennungsanlagen geschieht dies über Artikel 24 der EU-Emissionshandelsrichtlinie durch eine Einbeziehung in das EU-Emissionshandelssystem für stationäre Anlagen. Siedlungsabfallverbrennungsanlagen mit einer Feuerungswärmeleistung von mehr als 20 MW unterliegen bereits nach den Vorgaben der EU-Emissionshandelsrichtlinie ab 1. Januar 2024 den Pflichten nach den §§ 5 und 6 (s. Begründung zu § 19). Für diese Anlagen regelt Absatz 1 die Umsetzung des Opt-in. Danach steht die Anwendung der Abgabepflicht (§ 7 Absatz 1) ebenso wie der korrespondierende Anspruch auf kostenlose Zuteilung von Berechtigungen (§ 23) unter der aufschiebenden Bedingung der nach Artikel 24 der EU-Emissionshandelsrichtlinie erforderlichen Billigung durch die Europäische Kommission.

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung für Anlagenbetreiber und Behörden soll nach Satz 2 sichergestellt werden, dass die Einbeziehung der Abfallverbrennungsanlagen jeweils zum Beginn eines Kalenderjahres beginnt.

Feststellungen zu den Pflichten nach § 5 und 6 in Bezug auf Anlagen für die Verbrennung von Siedlungsabfällen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung über 20 MW sind bis zum Eintritt der Bedingung nach § 52 Absatz 1 in die Genehmigung der Überwachungspläne aufzunehmen.

Absatz 2 Satz 1 trägt dem Umstand Rechnung, dass Anlagen zur Verbrennung von gefährlichen Abfällen anders als Siedlungsabfallverbrennungsanlagen bis zum Wirksamwerden des Opt-in nicht den Überwachungs- und Berichtspflichten nach den §§ 5 und 6 unterliegen. Satz 2 enthält eine gesetzliche Konkretisierung für die Abgrenzung von Anlagen zur Verbrennung von gefährlichen Abfällen. Da diese Abgrenzung allein durch die Klassifizierung innerhalb des Anhang 1 zur Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV) nicht möglich ist, ist für eine klare Abgrenzung nach Nummer 1 vorrangig auf das technisch identifizierbare Kriterium der Verbrennungstemperatur von 1.100 Grad Celsius abzustellen. Die wenigen verbleibenden Sonderabfallverbrennungsanlagen, die dieses Kriterium nicht erfüllen, können die Eigenschaft als Sonderabfallverbrennungsanlage durch Nachweis des überwiegenden Einsatzes von gefährlichen Abfällen erbringen. Um aus den Vergangenheitswerten auch die zukünftig fortdauernde Eigenschaft als Sonderabfallverbrennungsanlage ableiten zu können, ist der Nachweis eines historischen Anteils von mehr als 66 Prozent gefährlicher Abfälle an der insgesamt eingesetzten Abfallmenge in den Jahren 2021 bis 2023 erforderlich.

Für den Fall, dass es nicht zu einer Einbeziehung der Abfallverbrennungsanlagen kommt, beispielsweise weil die Europäische Kommission das Opt-in nicht billigt, sehen die Übergangsregelungen in § 24 BEHG einen Verbleib der Abfallverbrennungsanlagen in der CO<sub>2</sub>-Bepreisung nach § 8 BEHG vor.

Absatz 3 stellt klar, dass nur solche Abfallverbrennungsanlagen vom Opt-In erfasst sind, die bereits der CO<sub>2</sub>-Bepreisung nach dem BEHG unterlagen.

### **Zu § 53 (Übergangsregelung für die Anwendung der Pflichtenfreistellung nach § 26)**

Nach Anhang 1 Nummer 1 der geänderten EU-Emissionshandelsrichtlinie sind ab 1. Januar 2026 Anlagen vom EU-Emissionshandel ausgeschlossen, die überwiegend Biomasse einsetzen, für die der Emissionsfaktor Null angewendet werden kann, weil sie die Nachhaltigkeitskriterien und die Kriterien für Treibhausgaseinsparungen nach der Erneuerbaren Energien Richtlinie erfüllen. Das bedeutet, dass Anlagen, die auch nicht nachhaltige Biomasse einsetzen dürfen, ab 1. Januar 2026 grundsätzlich dem Anwendungsbereich des TEHG unterfallen.

Ergänzend zu § 26 enthält § 53 Regelungen für Anlagen, die bisher nach § 2 Absatz 5 Nummer 2 TEHG 2011 vom Anwendungsbereich ausgeschlossen waren und nach ihrer Emissionsgenehmigung nach § 4 Absatz 1 Nummer 1 jegliche Biomasse einsetzen dürfen, ohne Einschränkung bei der Einhaltung von Nachhaltigkeitskriterien.

Auch für diese Anlagen, die ab 1. Januar 2026 grundsätzlich dem Anwendungsbereich des TEHG unterfallen, entscheidet die zuständige Behörde vor Beginn der Pflichten des Emissionshandels und im Rahmen der Vorarbeiten zur einheitlichen Durchführung der Zuteilungsregeln für die Zuteilungsperiode 2026 bis 2030 über eine Pflichtenfreistellung. Die Antragsfrist ist gleichlaufend mit der Antragsfrist für die kostenlose Zuteilung neuer Marktteilnehmer nach § 23 Absatz 2 geregelt. Das bedeutet, dass die zuständige Behörde über die Pflichtenfreistellung von Amts wegen im Zusammenhang mit dem Zuteilungsverfahren im Jahr 2025 entscheidet. Die Überprüfung der 95 Prozent-Schwelle findet für diese neuen Marktteilnehmer auf Basis der besten verfügbaren Emissionsdaten und Angaben zur Nachhaltigkeit der eingesetzten Biomasse im Bezugszeitraum statt. Diese sind von der zuständigen Behörde noch im Einzelnen vorzugeben. Wie nach § 26, ist eine Anlage nach § 53 freizustellen, wenn der arithmetische Durchschnitt des prozentualen Anteils der Null-Emissionen an den Gesamtemissionen im Bezugszeitraums mehr als 95 Prozent beträgt.

### **Zu § 54 (Übergangsregelung für Luftfahrzeugbetreiber)**

§ 54 schafft die nötige Übergangsregelung, wodurch die für das Jahr 2023 genehmigten Überwachungspläne abweichend von § 6 Absatz 1 und 2 für das Jahr 2024 fortgelten.

### **Zu § 55 (Übergangsregelung für einbezogene Seeverkehrstätigkeiten)**

§ 55 setzt die Ausnahmen für Seeverkehrstätigkeiten im EU-Emissionshandel in nationales Recht um, die sich aus Anhang I der EU-Emissionshandelsrichtlinie in Bezug auf diese Tätigkeit ergeben. Der bezüglich des Anwendungsbereichs grundsätzlich darin enthaltene

Verweis auf die Seeverkehrstätigkeiten, die unter die EU-MRV-Seeverkehrsverordnung fallen, wird hierdurch eingeschränkt. Kleine Stückgut- und Offshore-Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl über 400, aber unter 5.000 fallen danach nicht in den EU-Emissionshandel. Offshore-Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 5.000 oder mehr werden erst ab dem Jahr 2027 in den EU-Emissionshandel einbezogen. Zudem wird die in Bezug auf die Seeverkehrstätigkeit ebenfalls im Anhang I der EU-Emissionshandelsrichtlinie vorgesehene Einbeziehung der weiteren Gase Methan und Lachgas ab dem Jahr 2026 in nationales Recht umgesetzt.

### **Zu § 56 (Übergangsregelung für den Brennstoffemissionshandel bei außergewöhnlichen Marktentwicklungen)**

§ 56 berücksichtigt, dass nach Artikel 30k der EU-Emissionshandelsrichtlinie im Fall außergewöhnlich hoher Energiepreise eine Verschiebung des ersten abgabepflichtigen Berichtsjahres im Brennstoffemissionshandel von 2027 auf das Jahr 2028 eintreten kann. Die Europäische Kommission veröffentlicht bis zum 15. Juli 2026 im Amtsblatt der Europäischen Union, ob eine oder beide der in Artikel 30k Absatz 1 der EU-Emissionsrichtlinie genannten Bedingungen erfüllt sind und insoweit eine Verschiebung eintritt.

### **Zum Anhang (Einbezogene Tätigkeiten und Treibhausgase)**

Der Anhang dient der Umsetzung von Anhang I und II der EU-Emissionshandelsrichtlinie. Damit wird geregelt, welche Tätigkeiten und Treibhausgase in den Anwendungsbereich des TEHG fallen.

### **Zu Teil A (Stationärer Emissionshandel, Luft- und Seeverkehr)**

#### **Abschnitt 1 (Grundsätze)**

Abschnitt 1 enthält grundsätzliche Erläuterungen und Verfahrensanweisungen für die Bestimmung der Schwellenwerte für die in Teil 2 aufgelisteten Tätigkeitsbeschreibungen sowie Regeln zur Festlegung des Umfangs der einbezogenen Tätigkeiten im Rahmen des stationären Emissionshandels sowie des Luft- und Seeverkehrs.

Die Streichung der nach Anhang 1 Teil 1 TEHG 2011 vorgesehenen Ausnahme für Einheiten, die ausschließlich Biomasse einsetzen, bei der Berücksichtigung für die Bestimmung der Gesamtfeuerungswärmeleistung, setzt die Streichung in Anhang 1 Nummer 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie um.

Teil A- Abschnitt 1 Nummer 2 ist inhaltsgleich mit Anhang 1 Teil 1 Nr. 2 TEHG 2011.

Nummer 3 ordnet den jeweiligen Tätigkeiten des Abschnitt 2 die typischen und maßgeblich zu überwachenden Treibhausgase nach Abschnitt 3 zu und setzt daher ebenfalls die entsprechende Vorgabe des Anhang 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie um.

#### **Abschnitt 2 (Tätigkeiten)**

Die Änderungen in Anhang Teil A Abschnitt 2 Nr. 7, 10, 19, 22 und 28 setzen die Änderungen im Anhang der EU-Emissionshandelsrichtlinie um. Im Einzelnen:

Unter Nummer 7 sind nunmehr Anlagen zur Destillation oder Raffination oder sonstigen Weiterverarbeitung von Öl oder Ölerzeugnissen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mehr als 20 MW. Die vorherige Einschränkung auf Erdöl ist aufgehoben. Gleichzeitig

wird kumulativ gefordert, dass die Anlagen eine Gesamtfeuerungswärmeleistung von mehr als 20 MW aufweist.

In der neu gefassten Tätigkeit Nummer 10 „Anlagen zur Herstellung oder zum Erschmelzen von Eisen oder Stahl (primär oder sekundär), mit einer Kapazität von mindestens 2,5 Tonnen je Stunde, einschließlich Stranggießen“ ist die Beschränkung auf Roheisen entfallen.

Die Tätigkeit Nummer 12 wurde um die neu hinzugefügte Tätigkeit „Anlagen zur Herstellung von Aluminiumoxid“ erweitert.

In der Tätigkeit Nummer 19 wurde der maßgebliche Schwellenwert geändert. Nunmehr kommt es statt dem Betrieb von Verbrennungseinheiten für die Einbeziehung in diese spezielle Tätigkeit darauf an, ob die Anlage insgesamt über eine Produktionsleistung von mehr als 20 Tonnen pro Tag verfügt.

Auch die Tätigkeit Nummer 22 „Herstellung von Industrieruß“ wird jetzt nur mit einer Produktionskapazität über 50 Tonnen pro Tag erfasst. Die bisherige Koppelung der Tätigkeit mit dem Betrieb von Verbrennungseinheiten mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von 20 MW oder mehr entfällt.

Bei der Tätigkeit Nummer 28 „Anlagen zur Herstellung von Wasserstoff oder Synthesegas mit einer Produktionsleistung von mehr als 5 Tonnen je Tag“ wird der Schwellenwert von bislang mehr als 25 Tonnen je Tag auf mehr als 5 Tonnen je Tag reduziert.

Die Tätigkeit Nummer 34 konkretisiert die Seeverkehrstätigkeiten.

### **Abschnitt 3 (Bei den Tätigkeiten nach den Abschnitten 2 und 4 einbezogene Treibhausgase)**

Abschnitt 3 ordnet den jeweiligen Tätigkeiten im Rahmen des stationären Emissionshandels sowie des Luft- und Seeverkehrs die typischen und maßgeblich zu überwachenden Treibhausgase zu und setzt ebenfalls die entsprechende Vorgabe des Anhang 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie um.

### **Abschnitt 4 (Von § 33 erfasste Flüge)**

Abschnitt 4 entspricht einer Ergänzung des Anhangs 1 der EU-Emissionshandelsrichtlinie und umschreibt einen Teil der unter die CORSIA-Regelungen fallenden Flüge zwischen Drittländern.

## **Zu Teil B (Brennstoffemissionshandel)**

### **Abschnitt 1 (Brennstoffe)**

Abschnitt 1 Nummer 1 und 2 definieren zunächst die einbezogenen Brennstoffe im Rahmen des Brennstoffemissionshandels und setzen dabei die Begriffsbestimmung des Artikel 3 auf der EU-Emissionshandelsrichtlinie direkt um. Die Bestimmung stellt in diesem Zusammenhang auf die Artikel 2 Absatz 1 und Absatz 2 der EU-Energiesteuer-Richtlinie, einschließlich der in Anhang I Tabelle A und Tabelle C der genannten Richtlinie aufgeführten Heizstoffe oder Kraftstoffe sowie auf jedes andere Erzeugnis ab, das zur Verwendung als Heiz- und Kraftstoff vorgesehen ist. Im Wesentlichen steht hinter dieser im Rahmen der EU-Energiesteuer-Richtlinie definierten Brennstoffidentifikation die Bezugnahme auf die Kombinierte Nomenklatur, das heißt, die Warennomenklatur nach Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr.

2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1; L 341 vom 3.12.1987, S. 38; L 378 vom 31.12.1987, S. 120; L 130 vom 26.5.1988, S. 42; L 151 vom 8.6.2016, S. 22). Diese Zuordnung der Brennstoffe in die Kombinierte Nomenklatur ist ebenso die Grundlage für die Erfassung im Rahmen des Energiesteuergesetzes, welches hier wesentliches Merkmal des Entstehungstatbestands ist. Daher ist die Einordnung und Bestimmung, ob ein Brennstoff dem Anwendungsbereich des Brennstoffemissionshandels unterfällt, anhand der Bezugnahme auf ein etabliertes und eindeutiges System möglich.

Nummer 3 stellt klar, dass Abfälle nicht als Brennstoffe nach Nummer 2 gelten und setzt insofern den Ausschlussgrund des Anhang 3 Absatz 1 Buchstabe c) der EU-Emissionshandelsrichtlinie um.

### **Abschnitt 2 (Tätigkeiten)**

Abschnitt 2 konkretisiert die Tätigkeit des Inverkehrbringens von Brennstoffen soweit diese in Sektoren bzw. Emissionsquellen gemäß den Definitionen in den IPCC-Leitlinien für nationale Treibhausgasinventare von 2006 verwendet werden. Die Sektoren werden anhand der entsprechend Quellkategorie-Codes zugeordnet. Nummer 1 setzt die Tätigkeitsdefinition für den Brennstoffemissionshandel nach Anhang 3 der EU-Emissionshandelsrichtlinie um. Umfasst sind hiervon insbesondere die Verwendung von Brennstoffen in der Energiewirtschaft, im verarbeitenden Gewerbe, Baugewerbe und im Straßenverkehr.

Ziffer 2 sieht die einseitige Ausweitung der in Anhang III der EU-Emissionshandelsrichtlinie genannten Tätigkeiten auf andere Sektoren vor. Es soll insofern von der nationalen Ausweitungsmöglichkeit der Mitgliedsstaaten nach Artikel 30j der EU-Emissionshandelsrichtlinie Gebrauch gemacht werden. Die angestrebte Ausweitung auf weitere Sektoren berücksichtigt, dass die Verwendung in diesen Sektoren bereits dem nationalen Brennstoffemissionshandel unterfallen. Durch die Ausweitung soll daher mit dem Übergang vom nationalen Brennstoffemissionshandel in den europäischen Brennstoffemissionshandel ein klimapolitischer Rückschritt vermieden werden. Zudem werden mit einer Ausweitung auf die bereits unter dem nationalen bisherigen Brennstoffemissionshandel erfassten Sektoren Vollzugsprobleme vermieden, die aus den andernfalls zu berücksichtigenden Ausnahmen auf Grund des „upstream“-Ansatzes des Brennstoffemissionshandels entstehen und aufwändige Abzugs- oder Rückerstattungsregelungen für Brennstoffendverbraucher in diesen Sektoren erfordern würden. Angestrebt wird daher gegenüber die den bereits in Ziffer 1 genannten Sektoren insbesondere die Ausweitung auf den Schienenverkehr, die Land- und Forstwirtschaft, und die private, nichtgewerbliche Luft- oder Schifffahrt. Hinsichtlich des Quellkategorie-Code 1A5 wird klargestellt, dass nicht entgegen geltender internationaler Abkommen eine Erfassung bzw. Kostenbelastung durch den Emissionshandel erfolgt.

Die einseitige Ausweitung über die in Anhang III der EU-Emissionshandelsrichtlinie genannten Tätigkeiten auf andere Sektoren hinaus bedarf nach Artikel 30j der EU-Emissionshandelsrichtlinie der Billigung durch die Europäische Kommission. Die Wirksamkeit der Einbeziehung der ergänzenden Tätigkeit steht daher unter einer aufschiebenden Bedingung.

Nummer 3 setzt Anhang 3 Absatz 1 (a) und (b) der EU-Emissionshandelsrichtlinie um. Buchstabe a) dient der Vermeidung von Doppelerfassungen innerhalb des europäischen Emissionshandels. Buchstabe a) stellt klar, dass die Emissionen von Brennstoffen, die im

Rahmen der Tätigkeiten des stationären Emissionshandels sowie des Luft- und Seeverkehrs der Berichtspflicht unterliegen, von der Tätigkeit des Brennstoffemissionshandels ausgenommen sind. Buchstabe b) stellt sicher, dass Heiz- und Kraftstoffe nicht erfasst und berichtet werden müssen, wenn eine Emission von Kohlenstoffdioxid in Folge der Verwendung bereits von vorneherein ausgeschlossen ist.

## **Zu Artikel 2 (Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes)**

### **Zu Nummer 1 (§ 1):**

Mit der Änderung in Nummer 1 wird die Inhaltsübersicht zum Brennstoffemissionshandelsgesetz um die Angabe zu dem neugefassten § 24 ergänzt.

### **Zu Nummer 2 (§ 1):**

In Satz 1 wird neben der lediglich klarstellenden Anpassung der Begriffe „Zertifikate für Emissionen aus Brennstoffen“ an den im übrigen Regelungstext des BEHG verwendeten Begriff „Emissionszertifikate“ und „Emissionen“ an den im übrigen Regelungstext des BEHG verwendeten Begriff „Brennstoffemissionen“ die Regelung zur Abgrenzung der Bepreisungswirkung nach dem BEHG gegenüber Emissionen, die dem Emissionshandel im Übrigen nach dem TEHG unterfallen, an die im Zuge der Reform des europäischen Emissionshandels geänderte Rechtslage angepasst: Während es nach bislang geltender Rechtslage für eine Bepreisung von Brennstoffemissionen nach dem BEHG ausreichte, dass die betreffenden Brennstoffemissionen nicht vom EU-Emissionshandel erfasst waren, d.h. beispielsweise nicht in einer dem EU-Emissionshandel unterliegenden stationären Anlage im Sinne des TEHG eingesetzt wurden, sind Brennstoffemissionen mit dem Inkrafttreten der Änderungsrichtlinie 2023/959 grundsätzlich auch außerhalb eines Einsatzes beispielsweise in einer stationären Anlage im Sinne des TEHG grundsätzlich vom EU-Emissionshandel erfasst, da sie im Regelfall dem Kapitel IVa der EU-Emissionshandelsrichtlinie unterfallen. Aus diesem Grund stellt die Abgrenzungsregelung in Satz 1 nunmehr darauf ab, dass eine Bepreisung von Brennstoffemissionen nach dem BEHG nur bezweckt wird, soweit diese Emissionen nicht einer tatsächlichen Bepreisung im Rahmen des EU-Emissionshandels – im Rahmen des Einsatzes in einer stationären (ortsfesten) Anlage, einem Luftfahrzeug oder Schiff oder ab dem Beginn der Bepreisung nach Kapitel IVa der EU-Emissionshandelsrichtlinie – unterliegen.

In dem neugefassten Satz 2 wird zudem der in die Zukunft weisende Zweck beschrieben, den Übergang der Brennstoffemissionsbepreisung aus dem nationalen System des BEHG in das künftig im TEHG geregelte europäische System nach der Richtlinie 2003/87/EG zu gewährleisten.

Die bislang in Satz 2 geregelte Zweckbestimmung des nationalen Emissionshandelssystems zur Bepreisung fossiler Treibhausgasemissionen befindet sich nun in Satz 3.

### **Zu Nummer 3 (§ 2):**

Mit der Änderung in dem letzten Halbsatz von Absatz 2a wird die Regelung zum Inverkehrbringen von Brennstoffen im Rahmen der Abfallverbrennung an die im Zuge der Reform

des europäischen Emissionshandels geänderte Rechtslage angepasst. Zweck des letzten Halbsatzes von Absatz 2a ist die Abgrenzung der Anwendbarkeit der CO<sub>2</sub>-Bepreisung nach dem BEHG einerseits und dem EU-Emissionshandel über das TEHG andererseits, um eine doppelte CO<sub>2</sub>-Bepreisung derselben Emissionen zu vermeiden. Während es nach bislang geltender Rechtslage zur Beschreibung der Einbeziehung von Abfallverbrennungsanlagen in das BEHG ausreichte, dass diese Anlagen nicht dem EU-Emissionshandel unterlagen, zählen Abfallverbrennungsanlagen – ungeachtet der noch ausstehenden Umsetzung der einseitigen Einbeziehung dieser Anlagen in den Emissionshandel für stationäre Anlagen nach Artikel 24 der EU-Emissionshandelsrichtlinie – mit Inkrafttreten der Reform des europäischen Emissionshandels bereits ab dem 1. Januar 2024 grundsätzlich zu den Kategorien von Tätigkeiten, die in den Geltungsbereich der EU-Emissionshandelsrichtlinie fallen, wie sich aus Zeile 1 Spalte 1 der Tabelle in Anhang I der EU-Emissionshandelsrichtlinie ergibt. Aus diesem Grund stellt die Abgrenzungsregelung in dem letzten Halbsatz von Absatz 2a für die Frage eines Inverkehrbringens und damit einer Einbeziehung in den nationalen Brennstoffemissionshandel nunmehr darauf ab, dass der Betreiber einer Abfallverbrennungsanlage keiner Abgabepflicht im Rahmen des EU-Emissionshandels nach dem TEHG unterliegt.

#### **Zu Nummer 4 (§ 3):**

Die Änderungen in den Begriffsbestimmungen der Nummern 4, 5, 9, 10 und 11 stellen lediglich eine Aktualisierung der Legaldefinitionen vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich erfolgten Gesetzesänderungen auf europäischer und nationaler Ebene dar, mit denen keine inhaltliche Änderung verbunden ist.

#### **Zu Nummer 5 (§ 10):**

Mit den Änderungen in Absatz 3 Satz 2 wird der Umfang der Verordnungsermächtigungen an die Bundesregierung in Bezug auf die Ausgestaltung der Versteigerungsphase ab 2026 erweitert und hiermit auch auf Änderungen infolge der Reform des europäischen Emissionshandels reagiert. Die Ergänzung in Nummer 1 stellt klar, dass von der Verordnungsermächtigung auch die Festlegung der Regeln für die Beauftragung einer Handelsplattform zur Durchführung der Versteigerungen umfasst ist. Mit der neuen Nummer 3 wird der Bundesregierung die Möglichkeit eingeräumt, abweichend von der Preiskorridorbestimmung in Absatz 2 Satz 4 für das Jahr 2026 abweichende Preisregelungen zu bestimmen hinsichtlich des zusätzlichen Bedarfs an Emissionszertifikaten infolge von Überschreitungen der jährlichen Emissionsmengen und zugleich Regelungen für den Erwerb von Emissionszertifikaten auch innerhalb des Folgejahres zu 2026 zu treffen. Mit der neuen Nummer 4 wird die Möglichkeit geschaffen, im Fall der Fortführung des BEHG wegen einer nicht vollständigen Einbeziehung der nach dem BEHG bepreisten Brennstoffe in das EU-Emissionshandelsystem anstelle der im nationalen Brennstoffemissionshandel ab dem Jahr 2027 vorgesehenen freien Preisbildung einen marktbasieren Preis vorzusehen, der grundsätzlich an den CO<sub>2</sub>-Preis in dem neuen europäischen Brennstoffemissionshandel gekoppelt ist und damit an der Wirkung dieses Knappheitspreissignal des EU-Emissionshandels teilnimmt. So ist

nach Buchstabe b) ab dem dritten Quartal 2027 immer der durchschnittliche und mengengewichtete CO<sub>2</sub>-Preis, der sich in dem jeweils vorletzten Quartal bei den Versteigerungen von Emissionszertifikaten (ETS-2) ergeben hat, maßgeblich; für das dritte Quartal im Jahr 2027 wäre somit der entsprechende CO<sub>2</sub>-Preis aus dem ETS-2 für das erste Quartal des Jahres 2027 zugrunde zu legen. Da es im Jahr 2026 noch keinen europäischen Brennstoffemissionshandel gibt, wird für die beiden ersten Quartale des Jahres 2027 abweichend hiervon nach Buchstabe a) auf den durchschnittlichen und mengengewichteten CO<sub>2</sub>-Preis für Berechtigungen (ETS-1) Bezug genommen, der sich im jeweils vorletzten Quartal bei den Versteigerungen im EU-Emissionshandel ergeben hat.

Mit der neuen Nummer 5 wird die Möglichkeit geschaffen, für den Fall einer Verschiebung des Starts der CO<sub>2</sub>-Bepreisung im europäischen Brennstoffemissionshandel um ein Jahr auf das Jahr 2028, was nach Artikel 30k Absatz 2 der EU-Emissionshandelsrichtlinie möglich ist, anstelle der freien Preisbildung für das Jahr 2027 einen Verkauf zum Festpreis vorzusehen, der an den CO<sub>2</sub>-Preis der Berechtigungen (ETS-1) im EU-Emissionshandel gekoppelt ist. Hierbei ist für die Preisbemessung dasselbe auf das jeweils vorletzte vorangehende Quartal bezugnehmende rollierende System anzuwenden wie nach Nummer 4.

#### **Zu Nummer 6 (§ 11):**

Mit der Neufassung von Absatz 1 wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Europäische Kommission im Rahmen der Beihilfeanmeldung des bisherigen Absatz 1 die Einschätzung vertreten hat, dass eine Verordnungsermächtigung und entsprechende Rechtsverordnung auf Grundlage des bisherigen Absatz 1 aufgrund des stark einzelfallgeprägten Charakters der dort vorgesehenen Härtefallkompensation nicht als Beihilferegelung unter dem europäischen Beihilferecht genehmigungsfähig sei, sondern als Einzelbeihilfe jeweils einer Beihilfenotifizierung im Einzelfall bedürfe. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung den Rahmen für eine Beihilfegewährung zur Vermeidung von Härtefällen auf Grundlage einer Billigkeitsrichtlinie erlassen („Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zur finanziellen Kompensation an Unternehmen zur Vermeidung unzumutbarer Härten durch die Einführung des nationalen Brennstoffemissionshandels nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz“ vom 17. Juli 2023, BAnz AT 26.07.2023 B1), die jeweils eine entsprechende beihilferechtliche Genehmigung im Einzelfall durch die Europäische Kommission voraussetzt. Die Neufassung von Absatz 1 Satz 1 stellt diesen geänderten rechtlichen Ansatz zur Härtefallkompensation nunmehr auch unmittelbar im Gesetz klar. Aufgrund des in dem neugefassten Absatz 1 Satz 4 geregelten Vorbehalts der vorherigen beihilferechtlichen Genehmigung kann der neugefasste Absatz 1, anders als die infolge des bisherigen § 24 Absatz 2 Satz 1 nicht in Kraft getretene bisherige Fassung von Absatz 1, auch unmittelbar in Kraft treten.

#### **Zu Nummer 7 (§ 14):**

Der neu eingefügte Absatz 5 entspricht inhaltlich dem ebenfalls durch dieses Gesetz neu geschaffenen § 13 Absatz 3 TEHG und regelt im Gleichlauf damit auch für das BEHG die Befugnis der zuständigen Behörde, die im Rahmen der gesetzlichen Aufgabenwahrnehmung von Dritten übermittelten Daten und Angaben an das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz oder an beauftragte Dritte weiterzugeben.

**Zu Nummer 8 (§ 15):**

Mit der Ergänzung des neuen Satzes 2 in Absatz 1 werden die Vorgaben der EU-Akkreditierungs- und Verifizierungs-Verordnung, die direkt nur für die Prüfung von Daten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der EU-Emissionshandelsrichtlinie gelten, in Bezug auf die Prüfung von Daten in Emissionsberichten sowie in Kompensationsanträgen unter dem BEHG, soweit sie für diese Prüfung relevant sind, für entsprechend anwendbar erklärt.

**Zu Nummer 9 (§ 16):**

Mit den Änderungen der Gebührensätze in den Absätzen 1 und 2 werden die Gebühren im nationalen Brennstoffemissionshandel weitestgehend an die Gebührensätze angepasst, die gemäß Abschnitt 5 der Anlage zur Besonderen Gebührenverordnung BMU (BMUB-GebV) für die vergleichbaren Gebührentatbestände in Bezug auf das Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz vorgesehen sind, soweit kein objektiver Grund für eine unterschiedliche Höhe der Gebührensätze im Rahmen des Vollzuges des BEHG und des TEHG besteht.

**Zu Nummer 10 (§ 17):**

Mit den Änderungen in Absatz 1 werden die Vorgaben zur elektronischen Kommunikation entsprechend der vergleichbaren Regelung in § 15 TEHG an die Anforderungen der §§ 1a Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit 2 Absatz 4 Nummer 2 des Onlinezugangsgesetzes angepasst, denen zufolge alle unternehmensbezogenen Verwaltungsleistungen innerhalb von fünf Jahren ab Verkündung des Onlinezugangsgesetzes ausschließlich elektronisch anzubieten sind.

**Zu Nummer 11 (§ 21):**

Mit der Änderung in § 21 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 wird der dortige Verweis auf die entsprechende Sanktionsbestimmung im TEHG angepasst, die aufgrund dieses Gesetzes von ihrem bisherigen Regelungsstandort in § 30 TEHG 2011 auf ihren neuen Regelungsstandort in § 46 des TEHG neuer Fassung verschoben wird.

**Zu Nummer 12 (§ 22):**

Die Änderungen in § 22 Absatz 3 stellen Folgeänderungen zu den Änderungen in § 11 Absatz 1 dar.

**Zu Nummer 13 (§ 23):**

Bei der Streichung des Satzes 5 in Absatz 1 handelt es sich um eine Folgeänderung zu der Einführung des europäischen ETS-2.

Die Änderungen in Absatz 2 vollziehen die geänderten Ressortzuständigkeit für den nationalen Brennstoffemissionshandel auch in Bezug auf den Erfahrungsbericht nach.

### **Zu Nummer 14 (§ 24):**

Die Aufnahme der Übergangsbestimmung in dem neugefassten § 24 in das BEHG trägt dem in § 1 Satz 2 neu in das Gesetz aufgenommenen Zweck Rechnung, den Übergang des nationalen Emissionshandelssystems nach dem BEHG in den europäischen Brennstoffemissionshandel („ETS-2“) vorzubereiten.

Gemäß Satz 1 in Absatz 1 endet die Pflicht der verantwortlichen Inverkehrbringer von Brennstoffen zur Ermittlung ihrer Brennstoffemissionen und Berichterstattung nach § 7 Absatz 1 BEHG sowie zu Abgabe von Emissionszertifikaten nach § 8 BEHG grundsätzlich für Emissionen aus Brennstoffen, die ab dem Jahr 2027 in Verkehr gebracht werden; nach Nummer 1 gilt dies allgemein für solche Brennstoffe, die ab diesem Jahr bereits einer Abgabeverpflichtung nach § 7 Absatz 2 TEHG unterliegen, die im jeweiligen Folgejahr zur Abgabe von Emissionszertifikaten im ETS-2 führt; nach Nummer 2 gilt dies für den Sonderfall von Brennstoffemissionen aus der Abfallverbrennung – im Falle eines „Opt-in“ großer Abfallverbrennungsanlagen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mehr als 20 MW in den ETS-1 – für solche Brennstoffe, die ab diesem Jahr bereits einer Abgabeverpflichtung nach § 7 Absatz 1 TEHG unterliegen, die im jeweiligen Folgejahr zur Abgabe von Emissionszertifikaten im ETS-1 führt. Sofern sich die Einführung des ETS-2 gemäß Artikel 30k Absatz 2 der EU-Emissionshandelsrichtlinie einmalig um ein Jahr verschiebt, enden gemäß Satz 2 die Pflichten nach § 7 Absatz 1 BEHG und § 8 BEHG erst für solche Brennstoffemissionen nach Satz 1 Nummer 1 (d.h. für sämtliche nunmehr dem TEHG unterfallenden Brennstoffemissionen mit Ausnahme von Brennstoffemissionen aus der Abfallverbrennung), die ab dem Jahr 2028 in Verkehr gebracht werden.

Absatz 2 enthält in Nummer 1 eine Verordnungsermächtigung, auf Grund derer für den Fall, dass es zu einem „Opt-in“ großer Abfallverbrennungsanlagen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von mehr als 20 MW in den ETS-1 kommt, die Bundesregierung für die im BEHG verbleibenden Brennstoffemissionen aus kleineren, nicht dem ETS-1 unterliegenden Abfallverbrennungsanlagen mit einer Gesamtfeuerungswärmeleistung von höchstens 20 MW ebenfalls das Entfallen der Monitoring-, Berichts- und Abgabepflichten nach dem BEHG anordnen kann. In Nummer 2 ist für den Fall einer nicht vollständigen Einbeziehung der bislang nach dem BEHG bepreisten Brennstoffe in das EU-Emissionshandelssystem eine Verordnungsermächtigung vorgesehen, die eine anteilige Verringerung der jährlichen Emissionsmenge für jedes Jahr ab dem Jahr 2027 entsprechend der jeweils noch im nationalen Brennstoffemissionshandel verbliebenen abgabepflichtigen Brennstoffe ermöglicht.

Die bislang in § 24 geregelte Inkrafttretensbestimmung hat ihren Regelungsgehalt im Moment des Inkrafttretens erschöpft, kann daher nicht mehr geändert werden, ist vor diesem Hintergrund nicht mehr erforderlich und kann mit neuem materiellem Inhalt überschrieben werden.

### **Zu Artikel 3 (Änderung des Gesetzes über Energiedienstleistungen und andere Energieeffizienzmaßnahmen)**

Die Änderungen in § 1 Nummer 2 des EDL-G stellen lediglich Folgeänderungen in Verweisen auf das TEHG infolge der durch dieses Gesetz erfolgenden Änderungen dar.

**Zu Artikel 4 (Änderung des Kohlendioxid-Speicherungsgesetzes)**

Mit der Änderung in § 30 Absatz 4 Satz 1 KSpG wird ein fehlerhafter Verweis korrigiert.

**Zu Artikel 5 (Aufhebung bisherigen Rechts)**

Durch Artikel 5 werden das Zuteilungsgesetz 2007 und das Zuteilungsgesetz 2012 aufgehoben, da für beide Gesetze aufgrund der in der Vergangenheit liegenden und abgeschlossenen Zuteilungsperioden, auf die sich die Regelungen beider Gesetze beziehen, kein Anwendungsfall mehr besteht.

**Zu Artikel 6 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)**

Satz 1 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Die neue Fassung des TEHG löst die bisherige Fassung des TEHG 2011 ab. Nach Satz 2 tritt daher die bislang geltende Fassung des TEHG 2011 mit dem Inkrafttreten des neuen TEHG außer Kraft.

## Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates (NKR) gem. § 6 Abs. 1 NKR-G

## Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Treibhausgas-Emissionshandelsgesetzes (TEHG) an die Änderung der Richtlinie 2003/87/EG (TEHG-Europarechtsanpassungsgesetz 2024) (NKR-Nr. 7260, BMWK)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

**I Zusammenfassung**

<b>Bürgerinnen und Bürger</b>	keine Auswirkungen
<b>Wirtschaft</b>	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):	dargestellt rund - 4 Mio. Euro
<i>davon aus Bürokratiekosten (Entlastung):</i>	<i>dargestellt rund - 4 Mio. Euro</i>
Einmaliger Erfüllungsaufwand	rund 62 000 Euro
<i>davon aus Bürokratiekosten:</i>	<i>rund 62 000 Euro</i>
<b>Verwaltung</b>	
<b>Bund</b>	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	dargestellt rund 670 000 Euro
<b>Weitere Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schifffahrtsunternehmen und v.a. Luftfahrzeugbetreibern entstehen jährliche Kosten für den Neu-Ankauf von Berechtigungen oder Emissionszertifikaten. Die Kostenhöhe ist nicht dargestellt.</li> <li>• Für alle von der Regelung betroffenen Unternehmen wird sich der Zertifikatspreis jährlich erhöhen. Die Kostenhöhe ist nicht dargestellt.</li> <li>• Für Privathaushalte kommt es möglicherweise zu einer Veränderung von Einzelpreisen durch die Weitergabe der Preiserhöhung bei den o.g. Firmen. Die Kostenhöhe ist nicht dargestellt.</li> </ul>
<b>Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)</b>	Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.

<b>Umsetzung von EU-Recht</b>	Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1-Umsetzung von EU-Recht hinausgegangen wird.
<b>Evaluierung</b>	Es ist keine Evaluierung vorgesehen.
<b>Nutzen des Vorhabens</b>	Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens im Vorblatt des Regelungsentwurfs wie folgt beschrieben: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verringerung der Treibhausgasemissionen der einbezogenen Anlagen sowie des Luft- und Seeverkehrs</li> <li>• Beitrag zur Erreichung der nationalen und europäischen Klimaziele</li> </ul>
<p><b><u>Regelungsfolgen</u></b></p> <p>Die Darstellung der Regelungsfolgen ist überwiegend nachvollziehbar und methodengerecht. Der NKR erkennt an, dass sich das Ressort mit erheblichem Aufwand bemüht hat, den Erfüllungsaufwand im Detail darzustellen und für jeden Sektor (Anlagen und Luftverkehr, Seeverkehr sowie Brennstoffemissionshandel) vorgabengenau den Erfüllungsaufwand nach bisheriger Rechtslage dem künftig erwarteten Erfüllungsaufwand gegenübergestellt hat. Der NKR weist daraufhin, dass die dargestellte Entlastung nicht unmittelbar aus dem Regelungsvorhaben, sondern aus der Annahme deutlich geringerer Fallzahlen, die sich aus dem bisherigen Verlauf des Gesetzesvollzugs seit 2019 ergeben haben, resultiert.</p> <p>Das Ressort hat die Höhe der Weiteren Kosten nicht quantifiziert. Damit ergibt sich im Ergebnis kein vollständiges Bild der Regelungsfolgen.</p>	

## **II Regelungsvorhaben**

Das Regelungsvorhaben setzt zwei EU-Richtlinien (EU) 2023/958<sup>1</sup> und (EU) 2023/959<sup>2</sup> zur Änderung der EU-Emissionshandelsrichtlinie um.

Das Emissionshandelssystem im Bereich ortsfester Anlagen und Luftverkehr wird dahingehend geändert, dass die Gesamtemissionsmengen bis 2030 im Vergleich zur vorherigen Regelung stärker gesenkt werden. Auch wird zum ersten Mal der Sektor „Seeverkehr“ Teil des Emissionshandels. Zudem wird ein neuer europäischer Brennstoffemissionshandel für die

<sup>1</sup> Richtlinie (EU) 2023/958 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag des Luftverkehrs zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus.

<sup>2</sup> Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union.

bislang nicht erfassten Brennstoffeinsätze in den Bereichen „Wärme“ und „Verkehr“ eingeführt.

Des Weiteren werden die Rechtsgrundlagen für die künftige Überführung des deutschen Systems in das europäische System sowie für die Ausgestaltung und Erweiterung des europäischen Emissionshandels als auch des CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism) geschaffen.<sup>3</sup> Das CBAM soll die bestehenden Mechanismen der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten schrittweise ablösen und den Verlagerungsrisiken begegnen, indem eine adäquate CO<sub>2</sub>-Bepreisung von Einfuhren und inländischen Erzeugnissen sichergestellt wird. Im Rahmen von CBAM sollen ab 2026 sukzessive emissionsintensive Waren aus EU-Drittstaaten zusätzlich besteuert werden.

### **III Bewertung**

#### **III.1 Erfüllungsaufwand**

##### **Bürgerinnen und Bürger**

Das Regelungsvorhaben führt nicht zu zusätzlichen Kostenbelastungen für die Bürgerinnen und Bürger.

##### **Wirtschaft**

###### Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Nach Darstellung des Ressorts wird die Wirtschaft von jährlichen Bürokratiekosten in Höhe von rund 4 Mio. Euro entlastet. Diese Entlastung ist jedoch nicht auf Vorgaben des Regelungsvorhabens zurückzuführen, sondern auf die vom Ressort angewendete Berechnungslogik:

Mit dem Vorhaben wird ein einheitlicher Rechtsrahmen für alle Sektoren geschaffen, die künftig vom EU-Emissionshandel erfasst sind. Neben den bereits im TEHG geregelten Bereichen der stationären Anlagen und dem Luftverkehr betrifft dies auch die neu einbezogenen Sektoren Seeverkehr und EU-Brennstoffemissionshandel. Auch für die beiden neu einbezogenen Sektoren bestehen bereits nach aktueller Rechtslage Informationspflichten im Hinblick auf die Treibhausgas-Emissionen. Das Ressort listet für jeden der Sektoren alle erfüllungsrelevante Vorgaben auf und stellt jeweils den Erfüllungsaufwand nach aktueller Rechtslage dem künftig erwarteten Erfüllungsaufwand gegenüber, um darauf aufbauend die Veränderung des Erfüllungsaufwands zu ermitteln.

---

<sup>3</sup> Verordnung (EU) 2023/956 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Schaffung eines CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystems.

Bereich	Veränderung des Erfüllungsaufwands
Stationäre Anlagen und Luftverkehr	+ 8,4 Mio. Euro
Seeverkehr	+ 3 Mio. Euro
Brennstoffemissionshandel	- 15,4 Mio. Euro
<b>Veränderung insgesamt (gerundet)</b>	<b>- 4 Mio. Euro</b>

Die Basis des aktuellen Erfüllungsaufwands bilden dabei die in der Online-Datenbank des Erfüllungsaufwands (OnDEA) hinterlegten Aufwände. Das Ressort stellt dar, dass sich die bereits in OnDEA hinterlegten Werte – insbesondere die Fallzahlen – in der Realität als deutlich zu hoch erwiesen haben. Dies berücksichtigt das Ressort jedoch ausschließlich bei der Kalkulation der künftigen, nicht jedoch bei der Darstellung der aktuellen Aufwände des Regelungsvorhabens.

So führt diese Berechnungslogik im **Bereich „Brennstoffemissionshandel“** z. B. rechnerisch zu einer Entlastung von rund -15,4 Mio. Euro. Bei der Berechnung nimmt das Ressort gemäß OnDEA im Status quo 4 000 betroffene Unternehmen an, obwohl nach Darstellung des Ressorts derzeit lediglich 2 000 Unternehmen von der Regelung tatsächlich betroffen sind. Für den künftigen Aufwand nach Rechtsänderung setzt es jedoch die niedrigere Fallzahl von rund 2 000 Unternehmen an. Insofern entsteht **keine tatsächliche Entlastung**, die unmittelbar aus dem Regelungsvorhaben resultiert. Tatsächlich führt die Novelle zu **einer Belastung** für die betroffenen Unternehmen, indem der Berichtsaufwand höher ist als nach aktueller Rechtslage.

#### Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Die erforderliche Eröffnung eines Registerkontos führt bei rund 630 Schifffahrtsunternehmen nachvollziehbar zu **einmaligen Bürokratiekosten** von insgesamt rund **62 000 Euro**.

#### **Verwaltung**

Nach Darstellung des Ressorts entsteht der **Verwaltung auf Bundesebene** zusätzlicher **jährlicher Erfüllungsaufwand** von rund **670 000 Euro**. Dieser Aufwand entfällt fast vollständig bei der im Umweltbundesamt angesiedelten Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt).

Das Ressort hat unter detaillierter Angabe der Änderung der Fallzahl und des Bearbeitungsaufwands/Fall für jeden der folgenden drei Bereiche die Veränderung des Gesamtaufwands ermittelt und dargestellt:

<b>Bereich</b>	<b>Veränderung des Bearbeitungsaufwands in Stunden</b>
Stationäre Anlagen und Luftverkehr	+ 5 630
Seeverkehr	+ 18 430
Brennstoffemissionshandel	-17 370
<b>Veränderung insgesamt (gerundet)</b>	<b>+ 6 700</b>

Analog zu der dargestellten Entlastung bei der Wirtschaft, ist die **Entlastung beim Brennstoff-emissionshandel** erneut **nicht auf etwaige Rechtsänderungen**, sondern lediglich auf die vom **Ressort angewendete Berechnungslogik zurückzuführen**.

### **III.2 Weitere Kosten**

Weitere Kosten entstehen durch den Neu-Ankauf von Berechtigungen oder Emissionszertifikaten durch Schifffahrtsunternehmen und v.a. Luftfahrzeugbetreiber. Das Gesetz beinhaltet eine gezielte Preissteigerung für alle von der Regelung betroffenen Unternehmen aufgrund von Verknappung der Zertifikate-Menge. Dementsprechend kann daraus eine Veränderung von Einzelpreisen durch Weitergabe der Preiserhöhung an Privathaushalte resultieren. Diese Belastungen werden vom Ressort jedoch nicht quantifiziert.

### **III.3 Digitaltauglichkeit**

Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.

## **IV Ergebnis**

### **Regelungsfolgen**

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist überwiegend nachvollziehbar und methodengerecht. Der NKR erkennt an, dass sich das Ressort mit erheblichem Aufwand bemüht hat, den Erfüllungsaufwand im Detail darzustellen und für jeden Sektor (Anlagen und Luftverkehr, Seeverkehr sowie Brennstoffemissionshandel) vorgabengenau den Erfüllungsaufwand nach bisheriger Rechtslage dem künftig erwarteten Erfüllungsaufwand gegenübergestellt hat. Der

NKR weist daraufhin, dass die dargestellte Entlastung nicht unmittelbar aus dem Regelungsvorhaben, sondern aus der Annahme deutlich geringerer Fallzahlen, die sich aus dem bisherigen Verlauf des Gesetzesvollzugs seit 2019 ergeben haben, resultiert.

Das Ressort hat die Höhe der weiteren Kosten nicht quantifiziert. Damit ergibt sich im Ergebnis kein vollständiges Bild der Regelungsfolgen.

7. Oktober 2024

Lutz Goebel  
*Vorsitzender*

Garrelt Duin  
*Berichterstatter*