

# Legal News Energierecht

Aktuelle Informationen zu energierechtlichen Entwicklungen

Ausgabe 13, Juli 2021

## Inhalt

Aktuelles .....	2
Konsultation zur Festlegung der Eigenkapitalzinssätze für die 4. RP gestartet .....	2
Datenerhebung zur Ermittlung des generellen sektoralen Produktivitätsfaktors der 4. RP Gas hat begonnen .....	3
„Fit for 55“ - ein umfangreiches Maßnahmenpaket der EU-Kommission .....	3
Hintergrund .....	3
Überarbeitung des EU-Emissionshandelssystems (ETS) .....	4
Anpassung der Lastenteilungsverordnung .....	5
Ergänzungen zur Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) .....	5
Ergänzungen zur Energieeffizienz-Richtlinie .....	6
Novelle der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Verordnung zu den Emissionsstandards von Fahrzeugen (AFID) .....	7
Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie .....	8
Neue CO <sub>2</sub> -Abgabe für Importe durch den Carbon Border Adjustment Mechanism .....	9
ReFuelEU Aviation (Flugzeugkraftstoffe) .....	9
FuelEU Maritime (Schiffskraftstoffe) .....	10
Weitere Regelungsvorschläge .....	10
Über uns .....	10
Ihre Ansprechpartner .....	10

---

**RA Dominik Martel**

Tel.: +49 521 96497-902  
dominik.martel@pwc.com

**RAin Dr. Melanie Meyer**

Tel.: +49 30 2636-2094  
melanie.meyer@pwc.com

**Thorsten Roll**

Tel.: +49 211 981-5569  
thorsten.roll@pwc.com

---

## Konsultation zur Festlegung der Eigenkapitalzinssätze für die 4. RP gestartet

Am 14. Juli 2021 hat die Bundesnetzagentur die Entwürfe zur Festlegung der Eigenkapitalzinssätze für die vierte Regulierungsperiode Gas (Az. BK4-21-056) und Strom (Az. BK4-21-055) veröffentlicht. Demnach sollen die Zinssätze mindestens 4,59 % für Neuanlagen und 3,03 % für Altanlagen jeweils vor Steuern betragen. Die Netzbetreiber können bis zum 25. August 2021 Stellungnahmen hierzu einreichen. Die endgültigen Festlegungen könnten dann bereits im Herbst erfolgen.

Die nun zur Konsultation gestellten Festlegungen sind damit der jüngste Tiefpunkt der seit Beginn der Anreizregulierung stetig sinkenden Eigenkapitalzinssätze. Betrug der Eigenkapitalzinssatz für Neuanlagen in der ersten Regulierungsperiode noch 9,29 % für Neu- und 7,56 % für Altanlagen, sank er in der zweiten Regulierungsperiode auf 9,05 % für Neu- und 7,14 % für Altanlagen ab und erreichte seinen Tiefpunkt vorläufig in einem Zinssatz von 6,91 % für Neu- und 5,12 % für Altanlagen für die dritte Regulierungsperiode. Wenngleich der endgültige Wert für die vierte Regulierungsperiode noch nicht bestimmt wurde, so dürfte dieser unterhalb des Wertes der vergangenen Regulierungsperiode(n) liegen.

---

### Wirtschaftliche Bedeutung der Eigenkapitalzinssätze

Die Festlegung der Eigenkapitalzinssätze gilt als eine der wichtigsten regulatorischen Entscheidungen für die Netzbetreiber. Die regulatorische Eigenkapitalrendite soll dem Unternehmensgewinn in einem nicht regulierten Marktumfeld entsprechen. Das ermittelte betriebsnotwendige Eigenkapital wird nach Maßgabe der Festlegung der Bundesnetzagentur verzinst. Dabei wird jedoch das betriebsnotwendige Eigenkapital auf 40 % des betriebsnotwendigen Vermögens gedeckelt; der Rest wird regulatorisch wie Fremdkapital behandelt. Darüber hinaus werden die Eigenkapitalzinssätze auch bei der Ermittlung des Kapitalkostenaufschlags nach § 10a ARegV berücksichtigt.

---

### Unsichere Prognoseentscheidung

Die Festlegung der Eigenkapitalzinssätze stellt eine prognostische Entscheidung über die gesamte Regulierungsperiode dar. Unterjährige Anpassungen sind nicht möglich. In der Praxis ist die Festlegung daher stets mit einer großen Unsicherheit behaftet, da die Entwicklung der Berechnungsgrundlagen der Zinssätze nicht oder nur schwer vorhersehbar ist. Als Berechnungsgrundlage dient der 10-Jahres-Durchschnitt der Umlaufrendite von Unternehmens- und Staatsanleihen erster Bonität zuzüglich eines sog. Wagniszuschlags. Da die Umlaufrenditen unverändert von der Deutschen Bundesbank übernommen werden, bietet allein der Wagniszuschlag die Möglichkeit der Berücksichtigung von netzspezifischen Besonderheiten. Die Bundesnetzagentur verwendet zur Ermittlung des Wagniszuschlags seit der ersten Regulierungsperiode das sog. *Capital Asset Pricing Model*.

---

### Hinweise zur Erhöhung des Wagniszuschlags im Festlegungsentwurf

In dem gleichsam veröffentlichten Gutachten zur Ermittlung des Wagniszuschlags gemäß § 7 Abs. 4 S. 1, Abs. 5 Strom-/GasNEV wurden Feststellungen getroffen, die aus Sicht der Bundesnetzagentur ggf. eine Erhöhung des Wagniszuschlags rechtfertigen würden. Der Gutachter stellte fest, dass deutsche Staatsanleihen hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit und Sicherheit einen Vorteil aufweisen, der in der von der Bundesnetzagentur verwendeten Datengrundlage zur Anwendung des Capital Asset Pricing Models nicht enthalten ist. Eine abschließende Beurteilung dieses Umstandes durch die Bundesnetzagentur erfolgte bislang jedoch nicht, so dass zum etwaigen Ausmaß der Erhöhung keine genaue Aussage getroffen wurde.

---

### Rechtmäßigkeit der Zinssätze für die 3. RP weiterhin ungeklärt

Bereits seit 2016 werden Beschwerdeverfahren gegen die Festlegung der Eigenkapitalzinssätze der dritten Regulierungsperiode geführt. Nachdem das OLG Düsseldorf im März 2018 den Beschwerden in erster Instanz stattgegeben hatte, erklärte der BGH die Festlegung im Juli 2019 hingegen für rechtmäßig. Einige Netzbetreiber legten anschließend Verfassungsbeschwerde ein. Das Bundesverfassungsgericht hat über diese bislang jedoch noch nicht entschieden.

Vor dem Hintergrund der Entscheidungen des BGH zu den Eigenkapitalzinssätzen der dritten Regulierungsperiode und dem nach seiner Auffassung weiten Regulierungsermessen der Bundesnetzagentur empfiehlt sich eine rege Teilnahme an dem hiesigen Anhörungsverfahren. Dies gilt insbesondere auch, da die Bundesnetzagentur bereits eine Erhöhung der Zinssätze in Aussicht gestellt hatte, worauf somit verstärkt hingewirkt werden könnte (vgl. Energate-Meldung vom 25. Juni 2021). Gerne unterstützen wir Sie bei der Ausformulierung einer Stellungnahme.

---

**RA Dominik Martel**  
Tel.: +49 521 96497-902  
dominik.martel@pwc.com

**RAin Dr. Melanie Meyer**  
Tel.: +49 30 2636-2094  
melanie.meyer@pwc.com

**Thorsten Roll**  
Tel.: +49 211 981-5569  
thorsten.roll@pwc.com

---

## Datenerhebung zur Ermittlung des generellen sektoralen Produktivitätsfaktors der 4. RP Gas hat begonnen

Mit dem Beschluss BK4-21-052 startet die Bundesnetzagentur die Datenerhebung zur späteren Ermittlung des generellen sektoralen Produktivitätsfaktors für vierte Regulierungsperiode Gas. Gasnetzbetreiber müssen die Daten grundsätzlich bis zum 15. April 2022 elektronisch an die Bundesnetzagentur übermitteln.

Der Produktivitätsfaktor („Xgen“) dient in der Regulierung der Abbildung sektorspezifischer Besonderheiten, da sich die Produktivität in natürlichen Monopolen wie Strom- und Gasnetzen anders entwickeln kann als in der nicht-monopolisierten Gesamtwirtschaft. Der Xgen ist damit ein enormer Hebel bei der Festlegung der Erlösobergrenzen. Zu seiner Festlegung hat die Bundesnetzagentur mindestens Daten der letzten vier Jahre zu verwenden, vgl. § 9 Abs. 3 ARegV. Zu begrüßen ist dieses Mal die deutlich verlängerte Frist zur Datenübermittlung, welche in der dritten Regulierungsperiode nur etwas mehr als drei Monate betrug. Dies war damals dem deutlich verspäteten Beginn des Festlegungsverfahrens geschuldet. Die Gasnetzbetreiber haben nunmehr also erheblich mehr Zeit zur Plausibilisierung der zu meldenden Daten zur Verfügung.

---

### Mögliche Veröffentlichung der erhobenen Daten

---

In der dritten Regulierungsperiode plante die Bundesnetzagentur zudem die Veröffentlichung der zur Ermittlung des Xgen Gas bzw. Strom erhobenen Daten auf Grundlage der Regelung des § 31 ARegV. Nach zahlreichen Beschwerdeverfahren der Netzbetreiber erklärte der Bundesgerichtshof die Veröffentlichungsregelung in der ARegV für weitestgehend rechtswidrig (vgl. BGH, Beschluss vom 11. Dezember 2018, Az. EnVR 1/18 sowie Beschluss vom 8. Oktober 2019, Az. EnVR 12/18). Zwischenzeitlich hat der Gesetzgeber eine ähnliche Regelung jedoch in den neuen § 23b EnWG aufgenommen. Möglicherweise steht den Netzbetreibern daher künftig eine Veröffentlichung der nunmehr erhobenen Daten bevor.

Gerne unterstützen wir Sie bei einem Beschwerdeverfahren gegen die genannte Festlegung oder bei Rechtsfragen in Zusammenhang mit der Datenmeldung.

## „Fit for 55“ - ein umfangreiches Maßnahmenpaket der EU-Kommission

### Hintergrund

Mit Spannung wurde das unter dem Namen „Fit for 55“ angekündigte, umfangreiche Maßnahmenpaket der Europäischen Kommission vom 14. Juli 2021 erwartet. Seit der Vorstellung des Green Deal am 11. November 2019 steht das offizielle Ziel der Europäischen Union fest, Europa bis zum Jahre 2050 klimaneutral zu machen. Ein Zwischenziel der Europäischen Union stellt die Verminderung der Netto-Treibhaus-

---

**RA Peter Mussaeus**  
Tel.: +49 211 981-4930  
peter.mussaeus@pwc.com

**RA Matthias Stephan**  
Tel.: +49 211 981-1509  
matthias.stephan@pwc.com

---

gasemissionen bis 2030 um 55 % im Vergleich zum Stand des Jahres 1990 dar. Das nunmehr beschlossene „Fit for 55“-Paket reiht sich nahtlos in diesen Prozess ein.

Den vorgelegten Gesetzgebungsvorschlägen liegt eine ausführliche Folgenabschätzung aus September 2020 zugrunde. Dieser zufolge ist das erklärte Ziel erreichbar und vorteilhaft. Die Vorschläge sind zugleich Teil des langfristigen EU-Haushaltsplans. Dieser sieht die intensive Förderung des Wandels hin zu erneuerbaren Energien vor. Folgerichtig fließt ein prozentualer Anteil von 30 % der Programme des Finanzrahmens 2021-2027 (Gesamtvolumen: 2 Billionen Euro) in den Klimaschutz. Ein weiterer Anteil von 37 % der Aufbau- und Resilienzfazilität von 723,8 Mrd. Euro kommt ebenfalls Klimaschutzmaßnahmen zugute.

---

### 13 Gesetzesvorschläge

---

Das nunmehr beschlossene Maßnahmenpaket umfasst nicht weniger als 13 Gesetzesvorschläge. Fünf dieser Vorschläge behandeln gänzlich neue legislative Maßnahmen, während es sich im Übrigen um – teilweise sehr umfangreiche – Ergänzungen zu bestehenden EU-Regularien handelt. Für einen ersten Überblick sollen die relevantesten Regelungsobjekte im Folgenden kurz dargestellt werden.

#### Überarbeitungen und Ergänzungen folgender EU-Regularien:

- EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS)
- Lastenteilungsverordnung
- Verordnung über Landnutzung, Forstwirtschaft und Landwirtschaft
- Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EER)
- Energieeffizienz-Richtlinie
- Richtlinie über Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID)
- Energiebesteuerungsrichtlinie

#### Neue Vorschläge:

- CO<sub>2</sub> – Grenzausgleichssystem (CO<sub>2</sub> – Grenzausgleich)
- „ReFuelEU Aviation“ (Verordnung im Bereich der Flugzeugkraftstoffe)
- „FuelEU Maritime“ (Verordnung im Bereich der Schifffahrtkraftstoffe)

## Überarbeitung des EU-Emissionshandelssystems (ETS)

Die Kommission schlägt in Ihrem Gesetzesentwurf eine weitere Absenkung der Obergrenze für Emissionen vor. Zugleich soll die jährliche Kürzung erhöht werden. Damit einhergehend schlägt die Kommission die schrittweise Abschaffung der kostenlosen Emissionszertifikate im Luftverkehr vor. Neu ist außerdem die Einbeziehung von Schifffahrtsemissionen in das EU-ETS.

In den zugrunde liegenden Erwägungsgründen formuliert die Kommission die schrittweise jährliche Verringerung der Anzahl an Genehmigungen. Ein sektorübergreifender Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase bis 2030 wird angestrebt. Nach Art. 9 der dem ETS zugrunde liegenden Richtlinie 2003/87/EG wird die Menge der Zertifikate, die für ortsfeste Anlagen jährlich herausgegeben wird, ab dem Jahr nach dem Inkrafttreten der Änderung um einen linearen Faktor von 4,2 %, verglichen mit der durchschnittlichen jährlichen Gesamtmenge der Zertifikate, die den Mitgliedsstaaten zugeteilt wurden, verringert. Aktuell liegt dieser Faktor noch bei 2,2 %. Diese Änderungen werden massive Auswirkungen für die Energiewirtschaft haben, welche immer noch zu einem der größten CO<sub>2</sub>-Emittenten zählt. Aber auch energieintensive Industrieunternehmen werden massiv belastet, da bei Ihnen eine Kostenweitergabe teilweise nur bedingt möglich ist.

Weiter schlägt die Kommission zudem ein Emissionshandelssystem für Gebäude und den Transport über öffentliche Straßen vor. Es finden sich hier entsprechende Regelungen betreffend die lineare Abnahme der vergebenen Zertifikate. Der lineare Reduktionsfaktor wird auf 5,15 % festgelegt.

Ein ausdrückliches Augenmerk legt die Kommission im neuen Art. 10a Abs. 8 auf Projekte in Sektoren, die unter die Carbon Border Adjustment Mechanism-Verordnung (CBAM-Verordnung) fallen. Fortgeführt werden soll ferner der Modernisierungsfonds. Hierzu wird 2,5 % der Gesamtmenge an Zertifikaten im Zeitraum zwischen Inkrafttreten der Richtlinie und 2030 für den Modernisierungsfonds versteigert werden. Der Betrag kommt den Mitgliedstaaten mit einem Pro-Kopf-BIP unter 65 % des Unionsdurchschnitts im Zeitraum 2016 bis 2018 zugute.

Interessant ist die Neuregelung insbesondere in Hinblick auf die Einbeziehung von Schifffahrtsemissionen. Nach Art. 3g sollen bei Schiffen, die von einem Hafen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats auslaufen und in einem Hafen außerhalb der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats ankommen, die Regeln für die Zuteilung der Zertifikate und die Anwendung der Abgabevorschriften für 50 % der ausgestoßenen Emissionen gelten. Eine Quote von ebenfalls 50 % soll gelten für Emissionen von Schiffen, die von einem Hafen außerhalb der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats auslaufen und in einem Hafen unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats ankommen. Bewegt sich ein Schiff ausschließlich im Bereich der Gerichtsbarkeit von Mitgliedsstaaten, so gilt die Zuteilung der Zertifikate für 100 % der Emissionen. Für den Seeverkehr sind Zertifikate nach einem festgelegten Zeitplan abzugeben. Dieser sieht eine Staffelung von 20 % der für das Jahr 2023 gemeldeten geprüften Emissionen bis hin zu einer Abgabepflicht von 100 % der für 2026 und jedes Folgejahr gemeldeten geprüften Emissionen.

---

**RA Dr. Daniel Callejon**  
Tel.: +49 211 981-2194  
daniel.callejon@pwc.com

**RA Matthias Stephan**  
Tel.: +49 211 981-1509  
matthias.stephan@pwc.com

---

## Anpassung der Lastenteilungsverordnung

Die bisherige Lastenteilungsverordnung (auch: Effort Sharing Regulation) soll auf das neue im Europäischen Klimagesetz determinierte Emissionsreduktionsziel von 55 % in 2030 gegenüber 1990 angepasst werden.

Eine Anpassung war erforderlich, da festgestellt wurde, dass die gesetzten Anreize im Rahmen der bisherigen Verordnung 2018/842 nicht genügen würden, um eine Emissionsreduktion von 55 % zu erreichen.

Die Lastenteilungsverordnung determiniert Emissionsreduktionsziele für alle Sektoren, die nicht dem EU-ETS oder der Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (sog. LULUCF-Sektor) unterfallen. Trotz der Inklusion der Schifffahrt, der Gebäude und des Straßenverkehrs in den EU-ETS, wird sich am Anwendungsbereich der Lastenteilungsverordnung nichts ändern. Die jeweilige zulässige Emissionsmenge der einzelnen Mitgliedsstaaten wird anhand der jeweiligen Möglichkeiten und Kosteneffizienz-Opportunitäten ermittelt. Dies soll eine faire Verteilung garantieren.

Für Deutschland erhöht sich durch die Anpassung die Emissionsminderungslast von vormalig 38 % auf 50 %. Ob sich hierdurch auch Anpassungen des Reduktionsziels des Klimaschutzgesetzes aufdrängen, unterliegt einer genauen Sektorenberechnung. Grundsätzlich wurde aber bereits bei der Novelle des Klimaschutzgesetzes die anstehende Anpassung der Lastenteilungsverordnung mitberücksichtigt, sodass davon auszugehen ist, dass das neue deutsche Emissionsreduktionsziel im Sinne des Klimaschutzgesetzes von 65 % im Jahr 2030 genügen könnte oder nur geringfügig zu ändern ist, um der Lastenteilungsverordnung zu entsprechen.

Eine weitere Aktualisierung der Lastenteilungsverordnung ist im Jahr 2025 für den Zeitraum bis 2030 vorgesehen.

Über resultierende Änderungen auf deutscher Ebene werden wir Sie informieren.

---

**RA Matthias Stephan**  
Tel.: +49 211 981-1509  
matthias.stephan@pwc.com

---

## Ergänzungen zur Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED)

Gegenstand der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) ist es, einen gemeinsamen Rahmen für die Förderung von aus erneuerbaren Quellen gewonnener Energie vorzugeben. Zu den primären Aufgaben der Richtlinie gehört zum einen, festzulegen, welche Energiequellen als erneuerbar einzuordnen sind, und zum anderen, verbindliche Ziele für den Anteil ebensolcher Energien auf dem europäischen Strommarkt aufzustellen.

Die im Rahmen des Maßnahmenpaktes vorgestellte Ergänzung zur Erneuerbaren-Energien-Richtlinie strebt einige Änderungen bzw. Ergänzungen der bestehenden Richtlinie an. Zu den wichtigsten Änderungen gehört unter anderem, dass die verbindliche Zielvorgabe der Europäischen Union für die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen bis 2030 von bislang 32 % auf einen Anteil von mindestens 40 % angehoben werden soll. Zur Förderung der Umsetzung dieses Ziels, werden in den Sektoren Verkehr, Industrie, Gebäude sowie Heizung und Kühlung jeweils spezifische Ziele vorgeschlagen. Daneben wird eine Ausgestaltung der Förderregelungen für Bioenergie durch die Mitgliedstaaten angestrebt, die dazu führen soll, dass der Grundsatz der Kaskadennutzung gewahrt bleibt und somit eine Verzerrung des Marktes aufgrund von Förderregelungen vermieden wird.

In diesem Rahmen wird auch die Verpflichtung der Mitgliedstaaten vorgeschlagen, die Förderung der Stromerzeugung aus Biomasse – mit einigen Ausnahmen – auslaufen zu lassen. Um die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Realisierung gemeinsamer Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien zu stärken, wird eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten dahingehend erstrebt, dass sich jeder Mitgliedstaat bis zum 31. Dezember 2025 mit einem oder mehreren Mitgliedstaaten dazu verpflichten soll, ein gemeinsames Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien zu verwirklichen. Des Weiteren wird vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten einen Rahmen schaffen sollen, der bestehende Hindernisse gerade im Bereich des Abschlusses von Verträgen über die Abnahme von Elektrizität aus erneuerbaren Energiequellen (z.B. mittels Power-Purchase-Agreements – PPA) durch die Realisierung von Erleichterungen oder durch die Umsetzung von Fördermaßnahmen aus dem Weg schafft. Dies soll langfristig vor allem in den Bereichen Verkehr, Industrie, Gebäude sowie Heizung und Kühlung zu einem höheren Nutzungsniveau an Energie aus erneuerbaren Quellen führen.

Die Ergänzungen der RED verfolgen das Ziel, die Nutzung aus erneuerbaren Quellen gewonnener Energie bis 2030 zu steigern, eine bessere Integration der Energiesysteme zu fördern und einen Beitrag zu den Klima- und Umweltzielen zu leisten. Es ist davon auszugehen, dass die Ergänzungen der Richtlinie zu einigen Anpassungen im Rahmen des EEG führen werden. Ebenso sind sektorspezifische Anpassungen nicht auszuschließen.

Sprechen Sie uns an, wenn wir mit Ihnen gemeinsam erörtern können, welche Auswirkungen die Anpassungen auf Ihre EE-Projekte haben könnten.

---

**RA Björn Jacob**  
Tel.: +49 211 981-7259  
bjoern.jacob@pwc.com

---

## Ergänzungen zur Energieeffizienz-Richtlinie

Mit der Energieeffizienz-Richtlinie hebt die Kommission die verbindlichen jährlichen Zielvorgaben für die Senkung des Energieverbrauchs auf EU-Ebene an. Der Entwurf sieht die Erhöhung der jährlichen Energiesparverpflichtung der Mitgliedsstaaten auf fast das Doppelte vor. Im Fokus stehen das Transportwesen und der Gebäudebestand des öffentlichen Sektors.

Angeichts der ambitionierten Ziele des Green Deals werden kosteneffiziente Energieeffizienzmaßnahmen in sämtlichen relevanten Bereichen des Energiesystems gefordert. Das Gebot der Energieeffizienz soll von öffentlichen Entscheidungsträgern stets bei größeren Investitionsentscheidungen mit einem Volumen von mehr als 50 Mio. Euro herangezogen werden. Öffentliche Stellen sollen etwa bei der Renovierung großer Gebäude von den Mitgliedsstaaten dazu angehalten werden, in den Verträgen die Energieeffizienzregeln einfließen zu lassen. Bei gewerblichen Gebäuden sind öffentliche Stellen ab einer Nutzfläche von mehr als 1000 m<sup>2</sup> zur Prüfung der Durchführbarkeit derartiger Verträge verpflichtet.

Gem. Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie sind von den Mitgliedsstaaten zudem Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie die Verwaltungspraxis im Bereich des öffentlichen Beschaffungswesens und die jährliche Haushaltsplanung und Rechnungslegung derart zu ausgestalten, dass sichergestellt ist, dass öffentliche Auftraggeber nicht von der Nutzung energieeffizienter Mechanismen abgehalten werden. Gleichschreitend sollen regulatorische Barrieren, welche derartiger Maßnahmen entgegenstehen, abgeschafft werden.

In Zahlen gesprochen bedeuten diese Zielvorgaben beispielsweise Folgendes: Die Mitgliedsstaaten sollen sicherstellen, dass der Gesamtenergieverbrauch aller öffentlichen Einrichtungen jährlich um mindestens 1,7 % im Vergleich zum zweiten Jahr vor Inkrafttreten der Richtlinie gesenkt wird. Der öffentliche Sektor hat nach Artikel 6 der Richtlinie sicherzustellen, dass jährlich mindestens 3 % des Gebäudebestands renoviert wird, um die Mindestanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz zu erfüllen. Erfüllen Mitgliedsstaaten die geforderten Einsparungen nicht, so haben sie die ausstehenden Einsparungen zusätzlich zu den geforderten Energieeinsparungen der Folgejahre zu erbringen.

Des Weiteren müssen die Mitgliedsstaaten sicherstellen, dass Unternehmen mit einem durchschnittlichen Jahresenergieverbrauch von mehr als 100 TJ in den vorangegangenen drei Jahren unter Berücksichtigung aller Energieträger ein Energiemanagementsystem einführen. Unternehmen mit einem Jahresverbrauch zwischen 10 und 100 TJ in dem vorgenannten Zeitraum müssen sich einem Energieaudit unterziehen. Überdies enthält die Richtlinie in Kapitel IV einen umfassenden Katalog mit Verbraucherrechten. So haben Endverbraucher beispielsweise im Bereich der Wasserversorgung das Recht auf einen Vertrag mit ihrem Versorger, welcher die geschuldeten Vertragsleistungen genau definiert. Der Vertrag soll den Verbraucher ferner umfangreich über seine Verbraucherrechte aufklären. Entsprechende Informationen müssen schon vor dem Abschluss des Vertrages bereitgestellt werden. Es erscheint im Zusammenhang mit der Ausdehnung des Verbraucherschutzes konsequent, dass die Mitgliedsstaaten sicherzustellen haben, dass Endkunden

unkomplizierten Zugang zu außergerichtlichen Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit den in der Richtlinie festgelegten Rechten und Pflichten haben.

Die Öffentlichkeit soll ferner die Möglichkeit erhalten, sich an der Ausarbeitung von Wärme- und Kälteplänen zu beteiligen. Für entsprechende Heiz- und Kühlsysteme stellt die Richtlinie bis 2050 Kriterien auf. Bis zum Ende des Jahres 2025 müssen die Systeme einen Anteil von mindestens 50 % erneuerbarer Energie oder Abwärme, 75 % KWK-Wärme oder zu 50 % einen Energiemix der genannten Energien aufweisen. Schrittweise wird der Anteil der erneuerbaren Energien erhöht, bis schließlich ab dem Jahre 2050 vollständig auf erneuerbare Energien und Abwärme zurückgegriffen werden muss. Bei dem Ausbau der Netzplanung, dem Netzausbau und Investitionsentscheidungen durch Betreiber von Gas - und Elektrizitätsübertragungs- und -verteilungsnetzen haben die Mitgliedsstaaten sicherzustellen, dass der Effizienzgrundsatz auch hier Beachtung findet.

---

**RA Philipp Landorff**  
Tel.: +49 211 981-7284  
philipp.landorff@pwc.com

---

## **Novelle der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Verordnung zu den Emissionsstandards von Fahrzeugen (AFID)**

Durch die neuen Verordnungen sollen sowohl die benötigten Lade- und Tankinfrastrukturen für erneuerbare Kraftstoffe schneller EU-weit zur Verfügung stehen als auch die Produktion und Verwendung von entsprechenden Fahrzeugen gesteigert werden.

---

### **Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe**

---

Die frühere Richtlinie 2014/94 verpflichtete die Mitgliedstaaten, nationale Rahmenbedingungen für die Märkte der alternativen Kraftstoffe zu schaffen und öffentlich zugängliche Lade- und Tankinfrastrukturen anzuregen. Im Rahmen der Evaluierung wurden jedoch die Konsequenzen der fehlenden verbindlichen Ziele in der Richtlinie offensichtlich, da der Ausbau der Infrastruktur stark zwischen den verschiedenen Mitgliedstaaten differenziert. Der intra-europäische Verkehr mit alternativen Kraftstoffen werde hierdurch effektiv verhindert. Der bisherige Ausbau spiegele auch nicht die Erfordernisse der Klimaziele wider.

Zuallererst ändert sich durch die Novelle die Rechtsform der Norm. Aus der früheren Richtlinie 2014/94 soll eine Verordnung werden, was dazu führt, dass weniger Umsetzungsspielraum bei den Mitgliedstaaten verbleibt. Um den Hochlauf der Infrastruktur und damit auch die Attraktivität dieser Verkehrsmodi zu sichern, werden sowohl für die Beladung als auch für die Betankung Vorgaben gemacht, welche Infrastruktur in welchem Abstand zueinander zu welchem Zeitpunkt entlang des Kernnetzes der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-Verkehr) und des TEN-Verkehr-Gesamtnetzes zur Verfügung stehen muss. Hierdurch ergeben sich im Gegensatz zur bisherigen Richtlinie sehr konkrete Zielvorgaben.

Auch Zugangsbedingungen werden reguliert. Der Zugang soll allen Kunden über in der Union gängigen Zahlungsmittel ermöglicht werden. Weitere verbraucherschützende Elemente werden vorgegeben. Auch technische Anforderungen werden tiefergehend reguliert. Energieversorger sollen ihre Leistungen prinzipiell an den Ladepunkten EU-weit diskriminierungsfrei anbieten können.

Auch in Bezug auf die Verfügbarkeit von Infrastruktur mit alternativen Kraftstoffen für die Verkehrsmodi Luftfahrt und Schifffahrt werden verbindliche Vorgaben gemacht. Hierdurch soll auch der Markthochlauf bei diesen emissionsintensiven Verkehrsträgern beschleunigt werden.

Eine Evaluierung dieser Verordnung ist für 2026 vorgesehen.

---

### **Verordnung zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge**

---

Ebenfalls ist eine Änderung der Verordnung 2019/631 vorgesehen, um dreierlei zu erreichen: Erstens sei eine Orientierung der Emissionsstandards an den Klimazielen für 2030 und 2050 notwendig. Zweitens sollen Verbrauchervorteile erwirkt werden. Einerseits durch eine verbesserte Luftqualität, andererseits sei davon auszugehen, dass bei einer zunehmend größer werdenden emissionsneutralen Flotte auch diese Fahrzeuge kostengünstiger werden. Zuletzt sollen Innovationen und Investitionen in emissionsneutrale Antriebstechnologien angeregt werden.



Dies soll bezweckt werden, indem ab 2030 die Durchschnittsemissionen der neu zugelassenen Personenkraftwagen um 55 % (bisher 37,5 %) und der neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge um 50 % (bisher 31 %) gegenüber den Werten von 2021 reduziert werden müssen. Ab 2035 muss eine Reduktion von 100 % erreicht werden.

---

## Ausblick

---

Durch die erste Verordnung sind Änderungen der Ladesäulenverordnung zu erwarten, besonders werden hier die technischen Anforderungen und der vorgegebene Verbraucherschutz umzusetzen sein. Eine Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes ergibt sich nicht unmittelbar, da sich die Verordnung nur auf die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur bezieht. Im Weiteren ist vor allem ein nationales Rahmenprogramm zu erwarten, um die Anforderungen an den Infrastrukturchochlauf zu erfüllen und entsprechende Investitionen anzuregen. Das Anregen des Angebots der emissionsneutralen Fahrzeuge wird durch die zweite Verordnung erreicht. Durch die Expansionen sowohl im Angebot der emissionsneutralen Fahrzeuge als auch der für diese benötigten Infrastruktur werden vielseitige Emissionsreduktionen im Verkehrssektor ermöglicht. Gleichzeitig wird nun auch für Unternehmen die Ausstattung der Beschäftigten mit Fahrzeugen, die alternative Kraftstoffe benötigen, zunehmend attraktiver. Im Weiteren eröffnen sich durch den nun intensivierten Markthochlauf weitergehende Möglichkeiten im Bereich der Elektromobilität und Wasserstoffwirtschaft.

Gerne beraten wir Sie in Hinblick auf die hierdurch sich eröffnenden Möglichkeiten alternativer Kraftstoffe. Sprechen Sie uns gerne einfach an.

---

**RA Matthias Stephan**  
Tel.: +49 211 981-1509  
matthias.stephan@pwc.com

---

## Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie

Die Kommission sieht auch das Besteuerungssystem als Teil des grünen Wandels an. Mit dem nun unterbreiteten Vorschlag soll die Besteuerung von Energieerzeugnissen auf die Energie- und Klimapolitik der EU abgestimmt werden.

Die einheitliche Energiebesteuerung im Binnenraum wird von der Kommission als kosteneffizientes Mittel zu Verringerung der Treibhausemissionen angesehen. Die Höhe der Steuern soll dabei in den Mitgliedsstaaten nicht unter den durch die Richtlinie festgelegten Mindestbeträgen liegen. Eine jährliche Anpassung der Mindeststeuersätze ist ab 2024 vorgesehen. Zu den am niedrigsten besteuerten Energiequellen soll stets die elektrische Energie zählen. Energieerzeugnisse und elektrischer Strom für den Flugbetrieb innerhalb der EU sollen nunmehr besteuert werden. Hiervon werden mangels geeigneter Alternativen Frachtflüge ausgenommen. Zugleich stellt die Kommission in den Erwägungsgründen fest, dass die Einnahmen aus der Energiebesteuerung nicht ausschließlich zum Zwecke der Reduzierung von Treibhausemissionen genutzt werden müssen.

Der Entwurf beinhaltet – wie bereits die frühere Regelung – Übergangszeiten. Für Heizkraftstoffe wird die Erhöhung der Mindeststeuerbeträge etwa bis zum 1. Januar 2033 auf ein Zehntel pro Jahr festgesetzt. Exemplarisch sei in diesem Zusammenhang auch der Luftverkehr genannt. Hier beginnt die Besteuerung für Flüge innerhalb der EU für Flüge - ausgenommen reine Vergnügungsflüge und Geschäftsflüge - bei dem durch die Richtlinie festgelegten Minimalsatz. Die Mindeststeuersätze beginnen bei Null, erhöhen sich allerdings während einer zehnjährigen Übergangszeit um ein Zehntel der im Anhang I (Tabellen A und D) genannten endgültigen Mindestsätze. Der festgelegte Minimal-Steuersatz für Benzin, Gas und Kerosin liegt hiernach bei 10,75 %.

Von der Besteuerung werden an einigen Stellen Ausnahmen zugelassen. So sind etwa nach Art. 3 Energieerzeugnisse ausgenommen, die nicht als Kraft- oder Heizstoff Verwendung finden. Dasselbe gilt, wenn die Erzeugnisse direkt in der chemischen Reduktion oder in elektrolytischen oder metallurgischen Prozessen Verwendung finden, ferner für Energieerzeugnisse, die selbst für die Energieerzeugung erforderlich sind. Im obigen Beispiel aus der Luftfahrtbesteuerung gilt für ausgewählte Kraftstoffe (nachhaltige Biokraftstoffe, erneuerbare Kraftstoffe, kohlenstoffarme Kraftstoffe etc.) für die zehnjährige Übergangszeit eine Mindestbesteuerung von Null. Derartige Erleichterungen finden sich an vielen Stellen der Richtlinie.

Darüber hinaus können auch die Mitgliedsstaaten selbst in einem festgelegten Rahmen vollständige oder teilweise Steuerermäßigungen festsetzen. Dies umfasst nach Art. 16 des Entwurfs insbesondere Elektrizitätsprodukte der Solar-, Wind- und Wasserkraft. Auf Vorschlag der Kommission kann der Rat außerdem Durchführungrechtsakte erlassen, mit denen Mitgliedsstaaten ermächtigt werden, aus besonderen politischen Erwägungen weitere Ausnahmen oder Ermäßigungen einzuführen. Zugleich können Mitgliedsstaaten jedoch aus Umweltschutzgesichtspunkten auch ermächtigt werden, erhöhte Steuersätze zu erlassen.



---

**RA Dr. Daniel Callejon**  
Tel.: +49 211 981-2194  
daniel.callejon@pwc.com

**RAin Theresa Stollmann**  
Tel.: +49 211 981-7871  
theresa.stollmann@pwc.com

---

## Neue CO<sub>2</sub>-Abgabe für Importe durch den Carbon Border Adjustment Mechanism

Mit dem Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) sollen die Belastungen durch den Europäischen Emissionshandel (EU ETS) auf Importe erstreckt werden, um die heimische Industrie vor „carbon leakage“ zu schützen.

Der CBAM (in dt. CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem) soll einerseits das „carbon leakage“ Problem lösen als auch die erheblichen Emissionen durch Importe in die EU reduzieren und im Ausland Anreize für Emissionsreduktionen schaffen. „Carbon leakage“ ist hierbei der Wegzug von Industrie in Ländern mit weniger strengen Umweltvorschriften oder die Erhöhung von Importen aus solchen Ländern. Der CBAM wird in einer Einführungsphase mit verminderten Auflagen ab 2023 und vermutlich vollständig ab 2026 Anwendung finden. Der CBAM soll vor allem den European Green Deal und das Förderprogramm NextGenerationEU finanzieren.

Gegenüber dem EU-ETS ist der sektorale Anwendungsbereich auf Zement, Elektrizität, Düngemittel, Eisen, Stahl und auf Aluminium beschränkt. Zwar wurde vielfach eine territoriale Exklusion von bestimmten Entwicklungsländern oder klimafreundlichen, ambitionierten Ländern gefordert. Dennoch findet der CBAM aber auf alle Länder außerhalb der EU und der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) Anwendung.

Bis zum 31. Mai jedes Jahres müssen Importeure bei der CBAM Authority Zertifikate entsprechend der direkten und indirekten Emissionen ihrer Produkte des vorherigen Kalenderjahres übermitteln. Die Inklusion der indirekten Emissionen bezweckt, dass bereits auf Ebene der ausländischen Energieerzeugung Anreize zur Emissionsreduktion gesetzt werden. Die Höhe der Emissionen basiert dabei entweder auf vorgegebenen Standardwerten oder auf tatsächlichen und durch einen unabhängigen Dritten verifizierten Emissionsdaten. Von dem ermittelten Bedarf an Zertifikaten sind die tatsächlichen Ausgaben für Emissionen im Herkunftsland, zum Beispiel in Form eines heimischen Emissionshandels oder einer CO<sub>2</sub>-Steuer, abzuziehen.

Bei dem Zertifikatspreis orientiert sich der CBAM zur Schaffung eines Gleichlaufs am EU-ETS. Der CBAM-Zertifikatspreis ist der Durchschnitt der Versteigerungspreise der EU-ETS-Zertifikate der jeweiligen vorherigen Woche. Sofern Importeure zu viele Zertifikate gekauft haben, können sie 33 % der gekauften Zertifikate wieder an die CBAM Authority verkaufen (sog. Re-purchase). Jegliche verbleibenden Zertifikate verfallen zum 30. Juni des Folgejahres. Dies verhindert ein Horten von Zertifikaten zu günstigen Marktpreisen. Sofern ein Importeur zu wenige Zertifikate oder falsche Emissionswerte übermittelt, wird eine zuzügliche Strafzahlung fällig.

Eine für stromkostenintensive Unternehmen und für die Energiewirtschaft besonders relevante Thematik sind die kostenlosen Zertifikate nach der EU-ETS-Richtlinie. Grundsätzlich soll der CBAM eine Alternative zu diesen „carbon leakage“ Maßnahmen sein. Um die WTO-Konformität sicherzustellen, sind die durch Importeure zu übermittelnden Zertifikate in der Ratio zu verringern, in der die heimische Industrie kostenlose Zertifikate nach der EU-ETS-Richtlinie zugeteilt bekommt. Durch Einführung des CBAM wird die ausländische Konkurrenz nun ebenso wie die heimische Industrie unter die Verpflichtung des Kaufes von Zertifikaten fallen. Ab 2026 ist jährlich mit einer Reduktion von 10% der freien Allokationen zu rechnen, sodass auch diese Importeure ab 2026 entsprechend vermehrt Zertifikate kaufen müssen.

Insgesamt ist der CBAM als Versuch der Erweiterung des regulatorischen Rahmens im Binnenmarkt auf Importe aus europäischer Sicht zu begrüßen. Zumindest auf dem europäischen Markt wird nun eine Ebenbürtigkeit hergestellt. Auffällig ist, dass der häufig diskutierte Ansatz eines „export rebates“, also einer Erstattung des EU-ETS-Zertifikatspreises bei dem Export von Produkten, im Entwurf keine Erwähnung findet. Dies wäre zwar WTO-rechtlich bedenklich gewesen, aber notwendig, um auch auf Märkten außerhalb der EU eine solche Ebenbürtigkeit herzustellen.

Sofern sich Fragen Ihrer individuellen Betroffenheit oder der Betroffenheit Ihrer Zuliefererkette ergeben, wenden Sie sich jederzeit gerne an uns.

## ReFuelEU Aviation (Flugzeugkraftstoffe)

Mit der ReFuelEU Aviation-Initiative der Kommission werden Kraftstoffanbieter verpflichtet, dem Turbinenkraftstoff vermehrt nachhaltige Flugkraftstoffe beizumischen.

Als E-Fuels werden gemeinhin CO<sub>2</sub>-arme Kraftstoffe bezeichnet. Kraftstofflieferanten haben sicherzustellen, dass der gesamte Flugkraftstoff an jedem Flughafen der Union einen Mindestanteil an nachhaltigen Flugkraftstoffen enthält. Kommt ein Lieferant dieser Verpflichtung nicht im vorgesehenen Maße nach, so muss er

---

**RA Matthias Stephan**  
Tel.: +49 211 981-1509  
matthias.stephan@pwc.com

---

das Defizit im nachfolgenden Berichtszeitpunkt zumindest ausgleichen. Luftfahrtunternehmen müssen zugleich mindestens 90 % ihres jährlichen Kraftstoffes von einem Flughafen der europäischen Union beziehen.

Die Festlegung entsprechender Sanktionen liegt in den Händen der Mitgliedsstaaten. Sie haben die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Durchführung der Verordnung zu gewährleisten. Geldbußen sind der Höhe nach mindestens doppelt so hoch anzusetzen wie die Multiplikation der Differenz zwischen dem jährlichen Durchschnittspreis für konventionellen Flugkraftstoff und nachhaltigen Flugkraftstoff pro Tonne und der Menge an verwendeten Kraftstoffen, die den festgelegten Mindestanteil an E-Fuel-Kraftstoffen unterschritten hat.

---

**RA Matthias Stephan**

Tel.: +49 211 981-1509

matthias.stephan@pwc.com

---

## FuelEU Maritime (Schifffahrtskraftstoffe)

Die Schifffahrt ist mit einem Anteil von etwa 75 % am EU-Außenhandelsvolumen und 31 % am EU-Binnenhandelsvolumen ein wesentlicher Bestandteil des europäischen Verkehrssystems. Dass die Schifffahrt eine entscheidende Rolle für die europäische Wirtschaft spielt, steht außer Frage. Um bis 2050 das Ziel der Klimaneutralität umsetzen zu können, müssen 90 % der Verkehrsemissionen reduziert werden. Auch die Schifffahrt muss daher nach Ansicht der EU-Kommission einen Beitrag zur Umsetzung dieser Zielvorgabe leisten. Die Initiative FuelEU Maritime schlägt einen gemeinsamen EU-Rechtsrahmen vor, um den Anteil von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen im Kraftstoffmix des internationalen Seeverkehrs zu schaffen. So soll eine Obergrenze für den Treibhausgehalt von Schiffen geschaffen werden und die Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe sowie die Verwendung emissionsfreier Technologien gefördert werden.

## Weitere Regelungsvorschläge

Weitere Neuerungen sind die Verordnung zu Landnutzung, Forst- und Landwirtschaft, die EU-Forstwirtschaftsstrategie und die Einführung der Klima-Sozialfazilität.

Durch die Revision der Verordnung 2018/841 zum Landnutzungs-, Landnutzungsänderungs- und Forstwirtschaft-Sektor (LULUCF) soll dieser Sektor nicht nur wie bisher emissionsneutral werden, sondern im Jahr 2030 bis zu 310 Mt CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre entfernen. Im Weiteren wird eine stärkere Verknüpfung zwischen LULUCF und Biodiversität und Bioenergie reguliert. Zuletzt wird bis 2035 eine Klimaneutralität der Sektoren LULUCF und Landwirtschaft festgelegt.

Durch die EU-Forstwirtschaftsstrategie soll koordiniert die Qualität, Quantität und Klima-Widerstandsfähigkeit europäischer Wälder gefördert werden. Die Ziele der Forstwirtschaft, der Biodiversität und der Nutzung der Biomasse für Bioenergie sollen harmonisiert werden. Zudem sollen bis 2030 drei Milliarden zusätzliche Bäume gepflanzt werden.

Im Rahmen der Klima-Sozialfazilität erkennt die EU die kurzfristigen Belastungen durch den European Green Deal für Privathaushalte und Verbraucher an. Durch einen Sozialklimafonds soll Mitgliedstaaten die Förderung von Investitionen von Verbrauchern in Energieeffizienzmaßnahmen, neuen Heizungs- und Kühlsystemen und in die alternative Mobilität ermöglicht werden.

## Über uns

### Ihre Ansprechpartner

**Peter Mussaeus**

Tel.: +49 211 981-4930

peter.mussaeus@pwc.com

**Michael H. Küper**

Tel.: +49 211 981-5396

michael.kueper@pwc.com