

# Das Klima- Gesetzgebungspaket „Fit for 55“

Was plant die EU-Kommission?

## Tax Zoom

9. August 2021

Die Europäische Kommission hat am 14.07.2021 ein umfangreiches Klimaschutzbau veröffentlich. Durch eine Vielzahl an Maßnahmen schlägt sie vor, wie Wirtschaft und Gesellschaft die europäischen Klimaziele erreichen sollen. Auch das Abgaben-, Steuer- und Zollrecht wird davon in der Zukunft stark geprägt werden.

## Einleitung

Das „Europäische Klimagesetz“ wurde am 09.07.2021 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht (Verordnung vom 30.06.2021 (EU) 2021/1119) und tritt in Kürze in Kraft. Darin verpflichtet sich die Europäische Union zur Klimaneutralität spätestens im Jahr 2050 (sog. Europäischer Green Deal). In anderen Worten: Europa soll bis 2050 der erste klimaneutrale Kontinent werden. Als Zwischenziel hat die Union bis 2030 eine Senkung ihrer Nettotreibhausgasemissionen um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 festgesetzt. Dieses Zwischenziel ist damit auch namensgebend für das am 14.07.2021 durch die Europäische Kommission vorgelegte, umfangreiche Gesetzgebungspaket „Fit for 55“, mit dem die avisierte Reduktion von Treibhausgasen erreicht werden soll. >>



Ursula von der Leyen  
© European Union, 2021

Das Paket umfasst insgesamt acht bereits vorhandene Verordnungsvorschläge und führt fünf neue Richtlinievorschläge ein, die verschiedene Branchen und Sektoren betreffen, u. a. die Mobilitäts-, Immobilien- und Rohstoffbranche. Die darin vorgesehenen Maßnahmen sind eine sorgfältige Mischung aus Standards sowie Preissetzungs-, Zielsetzungs- und Unterstützungsmaßnahmen. Aus unternehmerischer Sicht sind dabei vor allem die Maßnahmen aus dem Bereich der Preissetzung relevant, da diese das Geschäftsmodell vieler Unternehmen inner- und außerhalb der fokussierten Branchen betreffen.

### **EHS, CBAM und Co.**

Auch im Rahmen des „Fit for 55“-Gesetzespakets bleibt das wichtigste Instrument der EU-Kommission zur Steuerung des Marktes hin zu einer klimafreundlicheren Volkswirtschaft das Emissionshandelssystem (EHS). Die Anzahl der ausgegebenen Zertifikate soll verknappt und der Emissionshandel auf weitere Sektoren, wie bspw. im Zeitraum von 2023 bis 2025 auf den Schiffverkehr, ausgeweitet werden. Der Luftverkehr soll über das Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) besser reguliert werden, in dem zukünftig auch Flüge von EU-Airlines außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes vom Emissionshandelssystem erfasst werden. Um eine Unterwanderung der vorgegebenen Standards durch das Outsourcing von Produktionsanlagen ins Ausland zu vermeiden, soll das Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) den Preis von klimaschädlichen Produkten zwischen einheimischen Produkten und Importen angeleichen. Für den Straßenverkehr und Gebäudesektor soll das Emissionshandelssystem ab 2026 gelten. Anstatt aber Privathaushalte und Verkehrsteilnehmer direkt in den Handel einzubinden, soll dieser stattdessen für die Anbieter von Heiz- und Kraftstoffen gelten. Zusätzlich soll eine neu eingeführte Energieeffizienz-Richtlinie verbindliche Jahresziele für die Senkung des Energieverbrauchs vorgeben. Ab 2035 sollen zudem alle zugelassenen Neuwagen emissionsfrei sein und durch die Initiative „ReFuelEU Aviation“ für den Luftverkehr bzw. „FuelEU Maritime“ für den Schiffverkehr ergänzt werden. „ReFuelEU Aviation“ soll dabei sicherstellen, dass der Anteil an nachhaltigen Kraftstoffen bei der Betankung von Flugzeugen an Flughäfen innerhalb der EU steigt und zusätzlich Anreize für die verstärkte Nutzung synthetischer Kraftstoffe schaffen. „FuelEU Maritime“ soll die Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe für alle Schiffe regulieren, die in Häfen der Europäischen Union anlegen, unabhängig von der Flagge unter der sie fahren. Dabei werden Grenzwerte für den Ausstoß von Treibhausgasen festgelegt, welche im Laufe der Zeit verschärft werden. Die Gründung der Renewable and Low-Carbon Fuels Value Chain Alliance soll das Angebot und die Verfügbarkeit von synthetischen Kraftstoffen sicherstellen.

Ein für Besteuerungszwecke besonders relevanter Teil des „Fit for 55“-Gesetzespakets ist der Entwurf zur Neufassung der EU-Energiesteuerrichtlinie, die den Fokus auf eine klimaorientierte Besteuerung legt. Die Reform der Energiesteuerrichtlinie kann für viele Unternehmen zu einem wichtigen Kostenfaktor werden, da die Besteuerung in Zukunft abhängig vom Energiegehalt und der Umweltleistung der Energieerzeugnisse sein wird. Zusätzlich zur geplanten Abschaffung bestehender Subventionen im Luft- und Schiffverkehr werden die Steuern für fossile Heiz- und Kraftstoffe durch die Angleichung an die Klimaziele der Union deutlich steigen, während umweltfreundlichere Kraftstoffe in der Nutzung billiger werden.

### **Social Climate Funds**

Da die vorgesehenen Maßnahmen überwiegend Haushalte mit einem niedrigeren Einkommen stärker belasten werden, ist außerdem die Einführung des sog. Social Climate Funds geplant. Dieser soll die sozialen Auswirkungen durch finanzielle Mittel ausgleichen, die den einzelnen Mitgliedstaaten für die Umsetzung von ökologischen Maßnahmen überwiesen werden. Für den Zeitraum von 2025 bis 2032 sollen dabei insgesamt 72,2 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt werden, welche u.a. durch Einnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Zertifikatehandel finanziert werden.

## Neufassung der EU-Energiesteuerrichtlinie ab 2023

Die Reform der EU-Energiesteuerrichtlinie soll einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der ambitionierten Ziele des Europäischen Green Deals leisten. Grundlegende Änderungen sind in der Besteuerungssystematik sowie im Bereich der Steuerbegünstigungen zu erwarten.

Die EU-Energiesteuerrichtlinie (aktuelle Fassung: 2003/96/EG<sup>1</sup>) gibt Rahmenbedingungen für die Mitgliedstaaten zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom vor. Nachdem bereits im Vorhinein zur Vorstellung des Green Deals durch die Europäische Kommission in Fachkreisen ein inoffizieller Entwurf zur Neufassung der Richtlinie kursierte, liegt nun ein offizieller Entwurf vor.

### Klima-orientierte Besteuerung

Die anstehende Reform der Richtlinie beruht im Wesentlichen auf zwei Beweggründen. Aus Sicht der Europäischen Kommission trägt die aktuelle Richtlinie nicht mehr ausreichend zum Funktionieren des Binnenmarktes bei. Zahlreiche national abweichende Steuersätze und das umfangreiche Gebrauchmachen von optionalen Steuerbefreiungen in den Mitgliedstaaten führten zu einer Fragmentierung. Weiterhin passte der Regelungsgehalt der aktuellen Fassung nicht mehr in die heutige Energie- und Klimaschutzpolitik der EU. Seit Einführung der Richtlinie im Jahre 2003 hat sich der rechtliche Rahmen, der Zeitgeist und auch die technische Entwicklung erheblich gewandelt. Als Teil des Europäischen Green Deals (und des darauf beruhenden sog. „Fit for 55“-Gesetzespakets) wird in dem Entwurf der neuen Richtlinie dementsprechend der Fokus auf eine klima-orientierte Besteuerung gelegt.

Dieser Leitgedanke findet sich in der neugefassten Richtlinie an diversen Stellen wieder. Zunächst ändert sich der Anknüpfungspunkt der Besteuerung grundlegend, da ein Energieerzeugnis nun anhand des Nettoheizwerts („net calorific value“) und der damit einhergehenden Umweltleistung besteuert werden soll (die Angabe der Steuersätze in EUR/Gigajoule). >>

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32003L0096&from=DE>



Dazu passend wird auch die Struktur der Mindeststeuersätze abgeändert. Künftig werden sämtliche Energieerzeugnisse grundsätzlich zum Mindeststeuersatz besteuert. Nach einem Ranking sollen die umweltschädlichen Kraftstoffe am höchsten besteuert werden (z. B. werden Gasöl und Benzin mit dem höchsten Mindestsatz von 10,75 Euro/GJ bei der Verwendung als Kraftstoff und von 0,90 Euro/GJ bei der Verwendung für Heizzwecke belegt), klimaneutrale Kraft- und Heizstoffe jedoch vergleichsweise niedrig besteuert werden (z. B. werden fortschrittliche nachhaltige Biokraftstoffe und Biogas sowie erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, wie erneuerbarer Wasserstoff, mit dem niedrigsten Mindestsatz von 0,15 Euro/GJ belegt).

Als weiteres Element der Reform müssen die Steuerbegünstigungen künftig im Einklang mit den Umweltzielen der EU stehen. Daher ist zu erwarten, dass einige davon künftig wegfallen oder verringert werden, wenn sie den Klima- und Umweltzielen der EU entgegenstehen.



### **Besteuerung von Kerosin**

Darüber hinaus sieht der Entwurf die Streichung diverser Ausnahmen von der Besteuerung vor. Demnach wird sich der Anwendungsbereich der Richtlinie vergrößern. Das prominenteste Beispiel stellt der Luftfahrtbereich dar. Im Rahmen der Neufassung ist eine Besteuerung für die Energieerzeugnisse vorgesehen, die zur Verwendung als Kraftstoff für Luftfahrzeuge geliefert werden. Zuvor war dies nicht verpflichtend (entsprechend besteht in Deutschland mit dem § 27 EnergieStG eine Befreiungsnorm für die Schiff- und Luftfahrt). Dies soll für Flüge gelten, die innerhalb der Europäischen Union beginnen und enden. Ausgenommen davon soll jedoch insbesondere Kraftstoff bleiben, der für ausschließliche Frachtflüge genutzt wird. Nach dem Entwurf soll es im Ermessen der Mitgliedstaaten liegen, ob sie eine Besteuerung des Kraftstoffs auch auf Flüge mit Drittlandsbezug erheben wollen. Die vorgesehenen Mindeststeuerbeträge für Kerosin sollen schrittweise steigen, sodass nach einer Übergangszeit von zehn Jahren der finale Mindestsatz erreicht sein soll. Ein weiteres auffälliges Beispiel für die Erweiterung des Anwendungsbereichs der Richtlinie findet sich im Rahmen der sog. besonderen Verfahren und Prozesse. Bisher war es den Mitgliedstaaten freigestellt, den Einsatz von Strom und Energieerzeugnissen zu mineralogischen Prozessen (in der Praxis meist in der Kalk- und Zementindustrie anzutreffen) steuerlich zu begünstigen. Der deutsche Gesetzgeber hat dies durch die Regelungen des § 9a StromStG und § 51 EnergieStG in Form von vollständigen Steuerentlastungen umgesetzt. Hier sieht die Richtlinie nun die Aufnahme der mineralogischen Prozesse in den Anwendungsbereich der Richtlinie vor, sodass die genannte Entlastung zur Disposition steht.

### **Anwendung**

Die Anwendung der Richtlinie ist ab 2023 angedacht. Für sie ist das besondere Gesetzgebungsverfahren vorgesehen, sodass eine Einstimmigkeit im EU-Ministerrat notwendig ist. Die darauffolgende Ausgestaltung der Umsetzung der Vorgaben in die nationalen Regelungen der Mitgliedstaaten ist noch nicht absehbar.

Unternehmen, die aktuell von Energiesteuерentlastungen und Befreiungen profitieren, sind angehalten, sich mit den avisierten Rechtsänderungen zu befassen, um perspektivisch den Wegfall bzw. das Abschmelzen von Begünstigungen zu planen bzw. Investitionen und Strukturen so auszurichten, dass diese auch zukünftig weiter gesüngstigungsfähig sind.

Zu beachten sind im Sachzusammenhang auch die geplante Überarbeitung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie und die Neufassung der Energieeffizienz-Richtlinie sowie weitere Legislativvorschläge<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/fit-for-55/>

## Reform des Emissionshandelssystems

Laut Vorschlag der EU-Kommission soll das Emissionshandelssystem (EHS) durch eine Verknappung der ausgegebenen Zertifikate, Berücksichtigung neuer Sektoren, Aufhebung von Sonderregelungen in bestimmten Sektoren und verstärkte internationale Zusammenarbeit wesentlich reformiert werden.

Der Legislativvorschlag der Kommission sieht zunächst eine deutliche Beschränkung der Obergrenze („Cap“) für verfügbare Zertifikate vor. So sollen die ausgegebenen Zertifikate jedes Jahr mit einer Verknappung von 4,2 Prozent (anstelle der derzeitigen 2,2 Prozent) stärker reduziert werden, einschließlich einer einmaligen Korrektur durch Entfernung von 117 Millionen Zertifikaten, um die gleiche Verknappung zu erreichen, als hätte der neue Reduzierungsfaktor bereits 2021 eingesetzt.

### Schifffahrt

Der Anwendungsbereich soll erheblich erweitert werden. Neben den traditionellen Sektoren Energiewirtschaft und Industrie (sowie seit einiger Zeit auch der Luftfahrtsektor) soll zum einen die maritime Schifffahrt ab 2023 schrittweise in das Emissionshandelssystem einbezogen werden. Bis 2026 sollen Reedereien für intra-EU Routen verpflichtet sein, für 100 Prozent ihrer verifizierten Emissionen Emissionszertifikate vorzuhalten. Für Routen, die nur einen Hafen im Rechtsgebiet der EU betreffen, also bei denen nur das Anlegen oder Ablegen an einem EU-Hafen erfolgt, sind Schiffe mit einer Bruttoregistertonnage von mehr als 5.000 zu 50 Prozent der verifizierten Emissionen zertifikatpflichtig.

### Straßenverkehr und Gebäude

Zum anderen sollen ebenfalls bis 2026 Straßenverkehr und Gebäude ein eigenständiges Emissionshandelssystem erhalten, in dem die Anbieter für die von ihnen in Verkehr gebrachten Kraft- und Brennstoffe Zertifikate abgeben müssen. Für alle unter diesem separaten Emissionshandelssystem erfassten Zertifikate

soll der lineare Verknappungsfaktor ab 2024 zunächst bei 5,15 Prozent liegen. Bis zum 01.01.2024 soll die Kommission die EU-weite Menge an Zertifikaten für das Jahr 2026 festlegen. Anbieter müssen jedoch bereits für die Jahre 2024 und 2025 die Menge der von ihnen in Verkehr gebrachten CO<sub>2</sub>-Äquivalenzen melden. Um die Auswirkungen auf geringverdienende Haushalte zu verringern, sollen die Betroffenen Zugang zu dem neu geschaffenen Sozialen Klimafonds erhalten.



### Luftfahrtsektor

Auch der Luftfahrtsektor wird laut den Kommissionsplänen innerhalb des EHS stärker in die Pflicht genommen. Die Anzahl an Emissionszertifikaten im Luftfahrtsektor soll beim derzeitigen Stand gedeckelt und jährlich um einen linearen Faktor von 4,2 Prozent reduziert werden. Zudem soll die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten bis 2027 durch vollständige Versteigerung abgelöst werden. Gleichzeitig sollen über das nun erstmalig vorgeschlagene Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) auch Flüge von EU-Airlines außerhalb des EWR vom Emissionshandelssystem erfasst werden. >>

Der Legislativvorschlag sieht vor, dass Emissionen vom Luftverkehr außerhalb des EWR durch sog. „Carbon Offset Credits“ ausgeglichen werden, sofern die Emissionen das Niveau aus dem Jahr 2019 übersteigen. Die Credits können als Gegenleistung für die Unterstützung von klimafreundlichen Projekten in Ländern erworben werden, die im Rahmen des Pariser Klimaabkommens an einem solchen System teilnehmen.

### **Marktstabilitätsreserve**

Die Marktstabilitätsreserve (Market Stability Reserve, MSR) soll laut der Kommission auch dazu dienen, große Preisschwankungen am Zertifikatemarkt zu verhindern, wobei der Mechanismus reformiert werden soll. Laut Legislativvorschlag kann die Kommission bis zu 50 Millionen zusätzliche Zertifikate freigeben, wenn der durchschnittliche Preis bei Versteigerungen in drei aufeinanderfolgenden Monaten mehr als doppelt so hoch ist, wie der durchschnittliche Preis der vorherigen sechs Monaten. Weitere 100 Millionen Zertifikate können freigegeben werden, wenn sich der Preis verdreifacht hat.

### **Ausblick**

Die Pläne der Kommission sind weitreichend. Was am Ende davon umgesetzt wird, bleibt allerdings abzuwarten, weil die Abstimmung mit dem EU-Parlament und vor allem den Mitgliedstaaten im Rat nun erst offiziell beginnt. Ob es noch grundsätzliche Änderungen geben wird, ist aber zweifelhaft, weil das übergeordnete Ziel, bis 2050 EU-weit CO<sub>2</sub>-frei zu sein, die Spielräume begrenzt. Insoweit ist davon auszugehen, dass mit der Berücksichtigung neuer Sektoren die Komplexität des EHS steigt und sich die Compliance-Vorschriften erweitern. Betreiber (zukünftig) betroffener Anlagen sollten sich darüber hinaus auf steigende Preise einstellen und ihre Dekarbonisierungsstrategien im Hinblick auf die Bedingungen für die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten überprüfen.

## **CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem („CBAM“)**

Die Europäische Kommission ist sich ihrer ehrgeizigen Ziele bewusst. Sie will dementsprechend verhindern, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen, die bei der Herstellung energieintensiver Waren in der EU anfallen, in Staaten außerhalb der Europäischen Union verlagert werden. Außerdem soll auf dem EU-Binnenmarkt für diese besonders energieintensiven Waren die gleiche Wettbewerbssituation für in der EU hergestellte als auch importierte Waren geschaffen werden. Dies soll dadurch erreicht werden, dass auf bestimmte Importe ein Grenzausgleich erhoben wird, der im Kern die Belastung des EU-Emissionshandels von Unternehmen innerhalb der Europäischen Union widerspiegeln soll (sog. Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)). [»](#)





Nach dem Vorschlag der Europäischen Kommission sollen ausgewählte Waren in den Bereichen Zement, Elektrizität, Düngemittel, Eisen und Stahl und Aluminium bzw. bestimmte hieraus gefertigte Produkte im Anwendungsbereich des Grenzausgleichsystems liegen. Für diese Güter soll ein Grenzausgleich anfallen, sobald sie ins Zollgebiet der Union gelangen und zollrechtlich zur Einfuhr abgefertigt werden. Die EU-Kommission verweist darauf, dass die Ausdehnung der Grenzausgleichsabgabe auf weitere Waren geprüft und angestrebt wird. Inhaltlich soll der Grenzausgleich an das bereits bestehende System für Treibhausgasemissionszertifikate (Richtlinie 2003/87/EG) angelehnt werden, wenngleich die Abwicklung der „CBAM-Zertifikate“ ein separates Regime darstellt.

### **Übergangsphase**

Ab dem Jahr 2023 soll das EU-Grenzausgleichssystem nach den Vorstellungen der Europäischen Kommission in einer Übergangsphase beginnen. Entgegen anfänglicher Planungen sollen in dieser Phase noch keine Zahlungen - ähnlich einer Zollabgabe - anfallen. In der Übergangsphase sollen dafür Meldepflichten bestehen. Danach wird pro Quartal eine Grenzausgleichserklärung abzugeben sein. In ihr müssen die Anzahl an importierten Waren sowie die darin direkt enthaltenen CO<sub>2</sub>-Emissionen angegeben werden. Auch eine weiter gefasste Einbeziehung indirekter Emissionen in die Berechnung ist weiterhin in Prüfung. Ferner sollen auch die im Ursprungsland gezahlten CO<sub>2</sub>-Preise angegeben werden. Damit wird deutlich, dass durch eine Umsetzung der Pläne der Europäischen Kommission Unternehmen erhebliche administrative Pflichten auferlegt werden könnten. Sie wären in der Pflicht, detaillierte Informationen über importierte Güter nachzuhalten. Wie eingebettete Emissionen zu berechnen wären, wird in einem extra Anhang geregelt. Auch wenn die Verordnung über den EU-Grenzausgleich in der politischen Diskussion noch Änderungen erfahren kann, ist es für EU-Einführer angezeigt, sich zügig mit der Ermittlung der in den Einfuhrwaren eingebetteten Emissionen zu befassen und mit den Herstellern im Drittland in Kontakt zu treten, um die notwendigen Berechnungen und Dokumentationen zu veranlassen.

### **Einführung Handelssystem**

Ab 2026 soll dann ein an das bereits bestehende Handelssystem für Treibhausgasemissionszertifikate (Richtlinie 2003/87/EG) angelehntes, neues Handelssystem für Grenzausgleichszertifikate eingeführt werden. Dabei wird eine weitere wichtige Neuerung der Status eines „zugelassenen Anmelders“ sein. Allein diesem „zugelassenen Anmelder“ soll es ab 2026 vorbehalten sein, die angesprochenen Waren in die Europäische Union zu importieren. Die Ansässigkeit in der Europäischen Union ist dabei Voraussetzung für die Zulassung als Anmelder. Zugelassene Anmelder sollen dann, einmal im Jahr zum 31.05., eine Grenzausgleichserklärung abgeben müssen. Auch in dieser sollen dann eingebettete CO<sub>2</sub>-Emissionen in importierten Waren angegeben werden. Zusätzlich müssen korrespondierende Grenzausgleichszertifikate abgegeben werden. Kostenlose Zuteilungen im Rahmen des Treibhausgasemissionszertifikatehandels sollen dabei berücksichtigt werden und zu einer Kürzung der abzugebenden Grenzausgleiszertifikate führen. Die erklärt eingebetteten Emissionen sollen von einer unabhängigen Prüfstelle verifiziert werden. Bereits im Ursprungsland gezahlte CO<sub>2</sub>-Preise sollen Berücksichtigung finden, auch diese sind von einer unabhängigen Partei zu überprüfen. Von einer anfänglich angedachten zentralen Behörde zur Abwicklung des Grenzausgleichs wurde in den offiziellen Vorschlägen abgesehen. Nun schlägt die Europäische Kommission vor, dass jeder Mitgliedstaat eine Behörde zur Abwicklung des Grenzausgleichs bestimmen soll. Die Europäische Kommission soll jedoch auch eine teilweise öffentliche zentrale Datenbank führen. Der Preis der letztlich abzugebenden Grenzausgleichszertifikate soll sich aus dem durchschnittlichen Schlusspreis der Treibhausgasemissionszertifikate ableiten. Zum Ende jedes Quartals sollen 80 Prozent der später abzugebenden Grenzausgleichszertifikate vorzuhalten sein. >>

## Vorbereitende Maßnahmen

Die Regelungen zum Grenzausgleich sollen durch flankierende Verordnungen detailliert werden, die aktuell noch nicht bekannt sind. In der nun stattfindenden politischen Diskussion sind im Detail Änderungen an den Regelungen zum Grenzausgleich zu erwarten, die Maßnahme an sich dürfte jedoch Bestand haben. Unternehmen die vom Grenzausgleich betroffene Waren einführen oder in deren Wertschöpfungskette solche Waren als Vormaterial mit enthalten sind, sollten die zukünftig erwartete Kostenbelastung und damit die Auswirkung der Grenzausgleichsabgabe (und auch die Auswirkungen der erwarteten Änderungen im EU-Emissionshandel) simulieren, um die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit und das Geschäftsmodell frühzeitig zu erkennen. Auch das zukünftige Einfuhrverzollungskonzept ist zu bedenken, da die Zollanmelder für das Reporting bzw. die Anmeldung der Daten für den Grenzausgleich volle Verantwortung übernehmen werden. In jedem Fall müssen die notwendigen Informationen über in den eingeführten Waren eingebettete Emissionen und im Drittland gezahlte CO<sub>2</sub>-Kosten frühzeitig organisiert werden. In bestimmten Konstellationen kommt es auch dazu, dass Unternehmen Ihr Verzollungskonzept anpassen müssen, weil nur EU-ansässige Zollanmelder als zugelassener Anmelder auftreten dürfen und absehbar viele Zolldienstleister diese Rechtsposition nicht einnehmen werden. Weiterer Handlungsbedarf ergibt sich im Detail in der Absicherung, dass z. B. Gewichtsdaten korrekt zwischen Handelspartnern mitgeteilt bzw. im Rahmen der Einfuhr gemessen und für Deklarationszwecke zur Verfügung gestellt werden. Das Risikomanagement wird im Allgemeinen von großer Bedeutung für die Zollanmelder bzw. zugelassenen Anmelder, weil erwartungsgemäß, ähnlich wie bei antidumpingzollbehafteten Waren, auch bei den dem Grenzausgleich unterliegenden Waren ein erhöhtes Betrugspotenzial gegeben sein dürfte.

## Verfasser

**Richard J. Albert**  
richard.j.albert@de.ey.com

**Dr. Sebastian Helmes**  
sebastian.helmes@de.ey.com

**Florian Zawodsky**  
florian.zawodsky@de.ey.com



Besuchen Sie unser neues Email Preference Center und helfen Sie uns, Ihnen die maßgeschneiderten Fachinformationen zukommen zu lassen.



EY Tax & Law DE News  
App - Kaum installiert,  
schon bestens informiert!  
Verfügbar für iOS und  
Android.

# EYCarbon

Mit unserer Arbeit setzen wir uns für eine besser funktionierende Welt ein. Wir helfen unseren Kunden, Mitarbeitenden und der Gesellschaft, langfristige Werte zu schaffen und das Vertrauen in die Kapitalmärkte zu stärken.

In mehr als 150 Ländern unterstützen wir unsere Kunden, verantwortungsvoll zu wachsen und den digitalen Wandel zu gestalten. Dabei setzen wir auf Diversität im Team sowie Daten und modernste Technologien in unseren Dienstleistungen.

Ob Assurance, Tax & Law, Strategy and Transactions oder Consulting: Unsere Teams stellen bessere Fragen, um neue und bessere Antworten auf die komplexen Herausforderungen unserer Zeit geben zu können.

„EY“ und „wir“ beziehen sich in dieser Publikation auf alle deutschen Mitgliedsunternehmen von Ernst & Young Global Limited (EYG). Jedes EYG-Mitgliedsunternehmen ist rechtlich selbstständig und unabhängig. Ernst & Young Global Limited ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach englischem Recht und erbringt keine Leistungen für Mandanten. Informationen darüber, wie EY personenbezogene Daten sammelt und verwendet, sowie eine Beschreibung der Rechte, die Einzelpersonen gemäß der Datenschutzgesetzgebung haben, sind über ey.com/privacy verfügbar. Weitere Informationen zu unserer Organisation finden Sie unter ey.com.

In Deutschland finden Sie uns an 20 Standorten.

© 2021 Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
All Rights Reserved.

Creative Design Germany | BKR 2108-399  
ED None

Diese Publikation ist lediglich als allgemeine, unverbindliche Information gedacht und kann daher nicht als Ersatz für eine detaillierte Recherche oder eine fachkundige Beratung oder Auskunft dienen. Es besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität. Jegliche Haftung seitens der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und/oder anderer Mitgliedsunternehmen der globalen EY-Organisation wird ausgeschlossen.

[ey.com/de](http://ey.com/de)