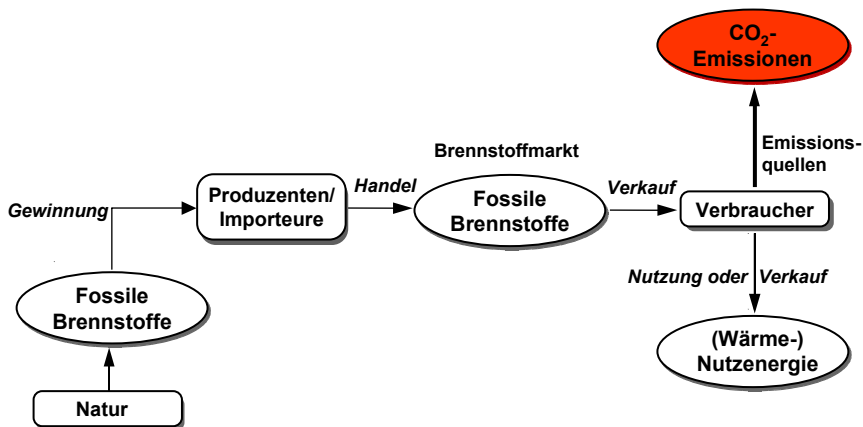


Erweiterung des EU-System handelbarer Emissionsrechte (EU-ETS) durch Einbeziehung des Bodenverkehrs

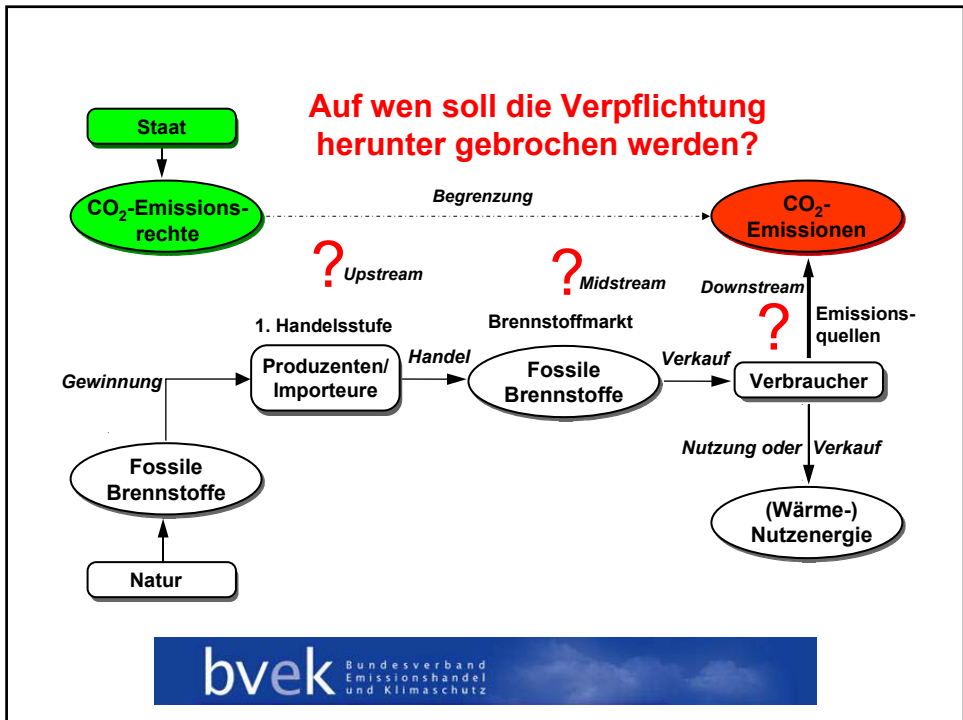
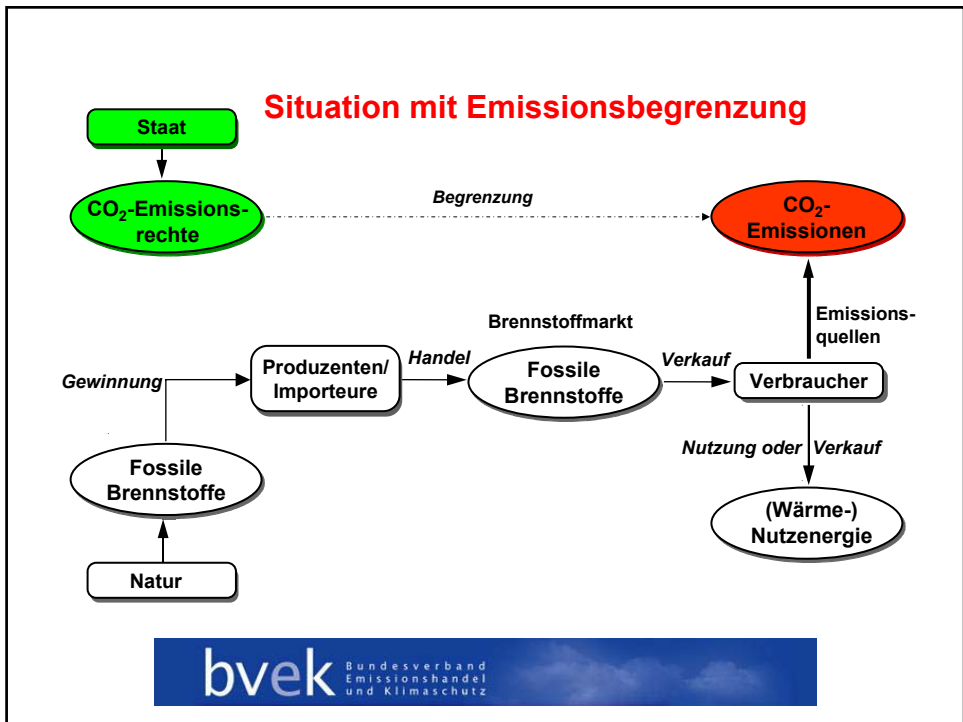
Präsentation vor VDA-AK
Berlin, 14. Juli 2008

bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz

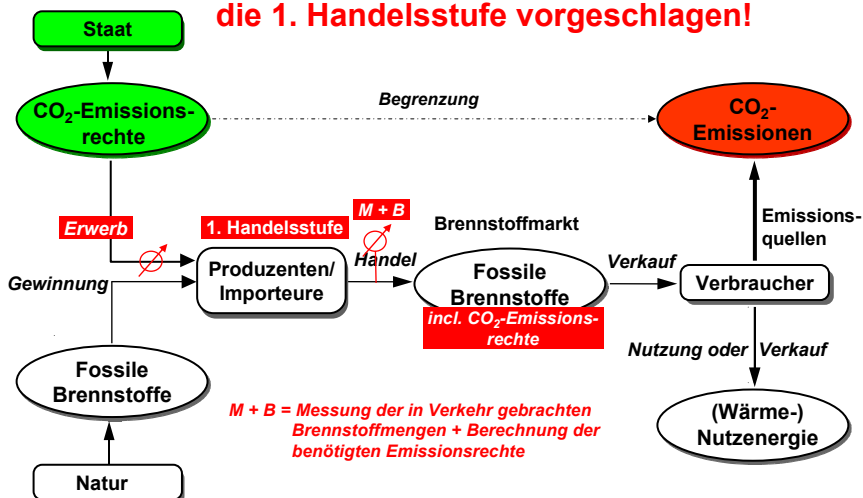
Situation in der Vergangenheit (bis 2004)



bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz



Fast alle Umweltökonomen (u.a. SRU) haben die 1. Handelsstufe vorgeschlagen!

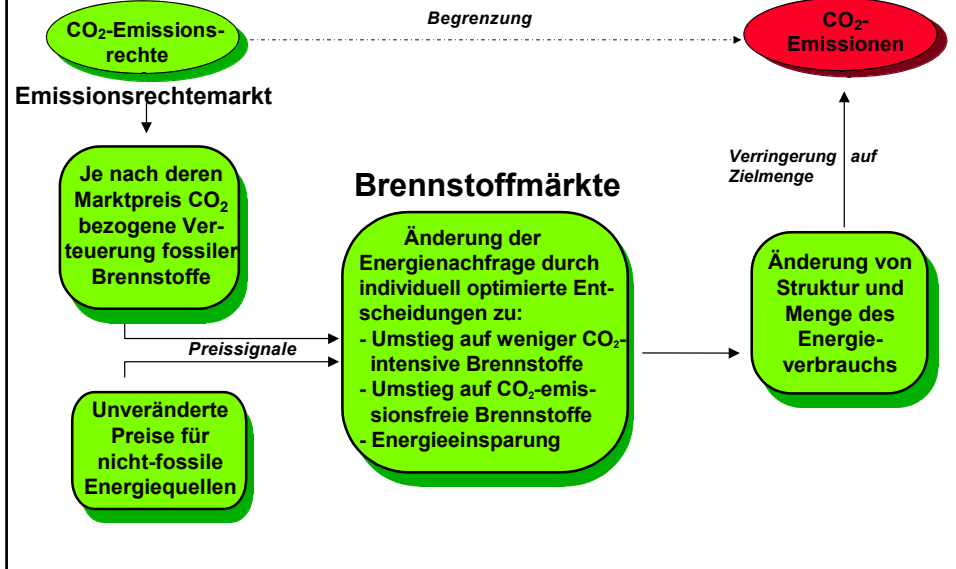


Vorteile des Ansatzes ‚1. Handelsstufe‘

1. Für Wettbewerb ausreichende, aber überschaubare Anzahl von Marktteilnehmern (D: 120-150; EU: ca. 1000)
 - a) vorhandene Marktstrukturen, Berichtspflichten und Kontrollverfahren verwendbar!
 - b) minimale Anpassungskosten für Marktteilnehmer und minimaler extra Kontrollaufwand für Behörden!

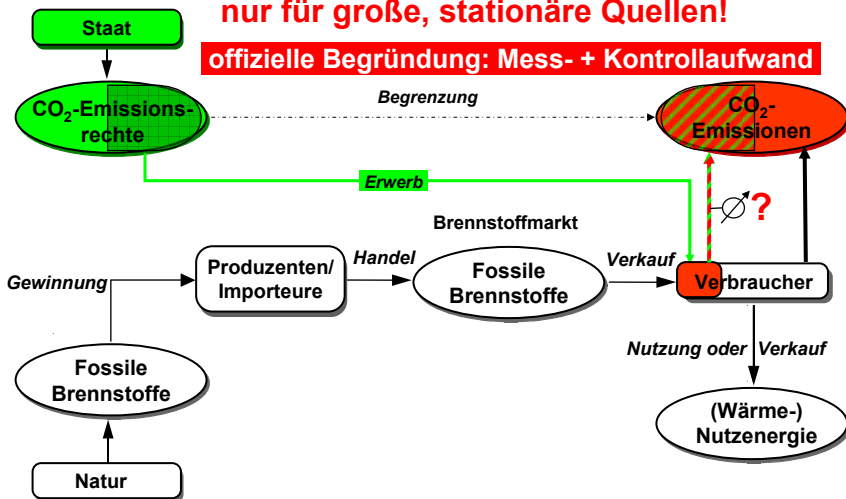
2. Alle Emissionsquellen sind einbezogen - auch kleine und mobile Quellen!
 - a) Daher keine Notwendigkeit für:
 - Verteilungsstreit zwischen volkswirtschaftlichen Sektoren
 - gesondertes Ordnungsrecht (*vorhandenes kann sogar wegfallen*) oder gesonderte Steuern oder Abgaben für nicht einbezogene Bereiche
 - b) Führt zu niedrigsten Grenzvermeidungskosten = volkswirtschaftlichem Optimum!

Wirkungsweise der Emissionsreduktion



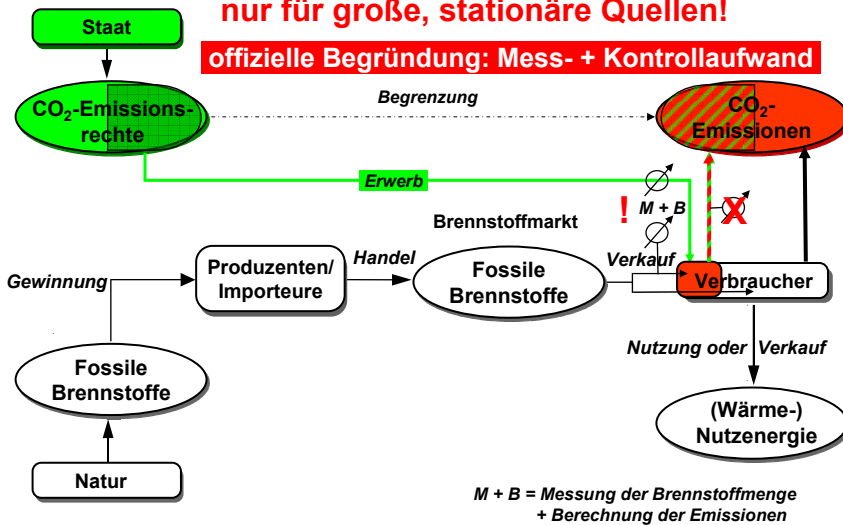
Derzeitiges EU-ETS ist Downstream-(Teil-)System; nur für große, stationäre Quellen!

offizielle Begründung: Mess- + Kontrollaufwand

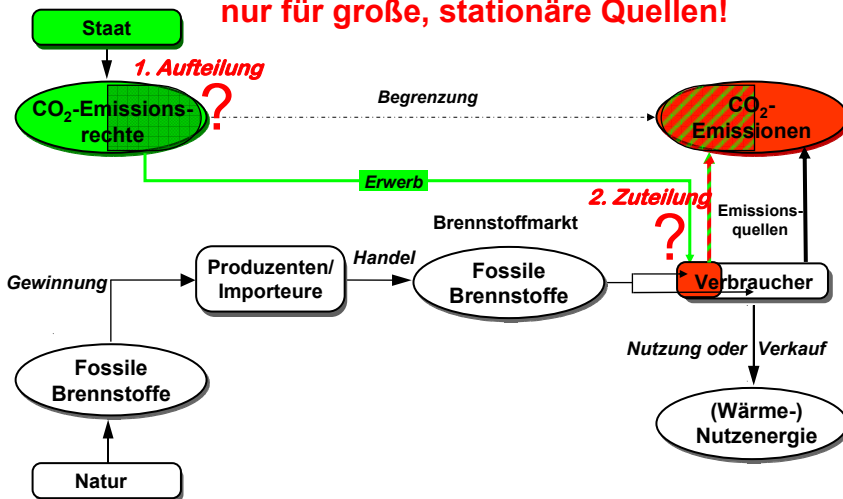


**Derzeitiges EU-ETS ist Downstream-(Teil-)System;
nur für große, stationäre Quellen!**

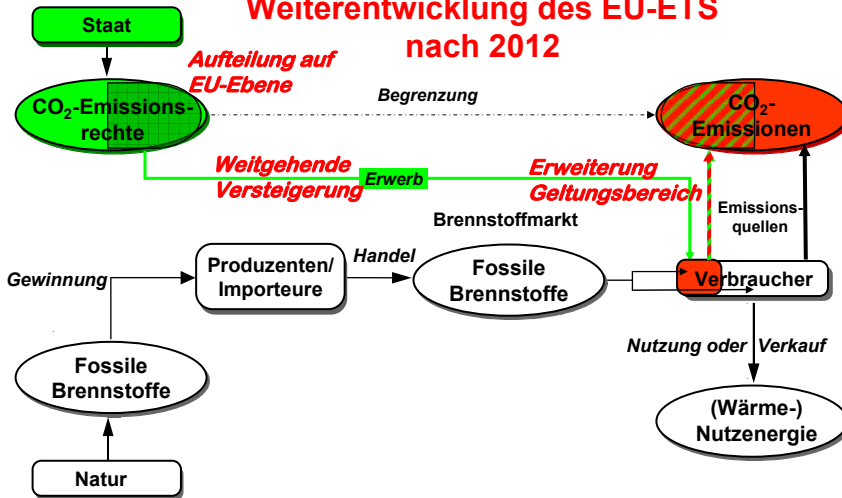
offizielle Begründung: Mess- + Kontrollaufwand



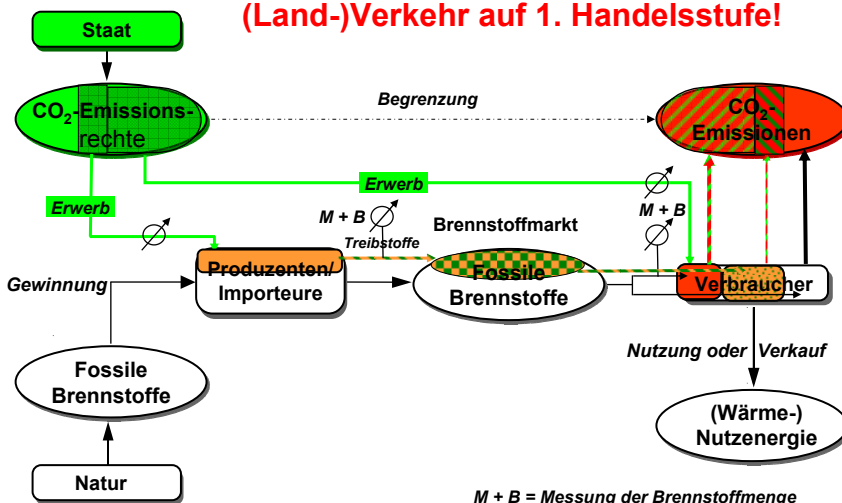
**Derzeitiges EU-ETS ist Downstream-(Teil-)System;
nur für große, stationäre Quellen!**



Vorschläge der Kommission zur Weiterentwicklung des EU-ETS nach 2012



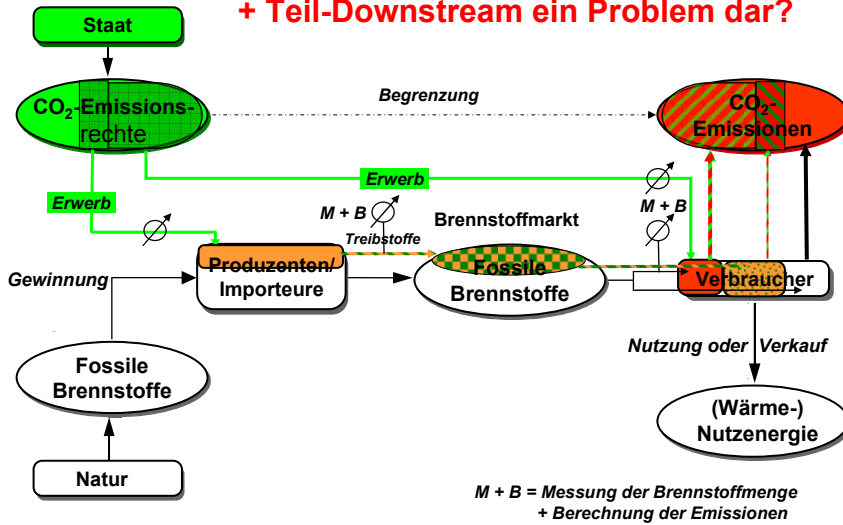
bvek-Vorschlag: Erweiterung des EU-ETS um (Land-)Verkehr auf 1. Handelsstufe!



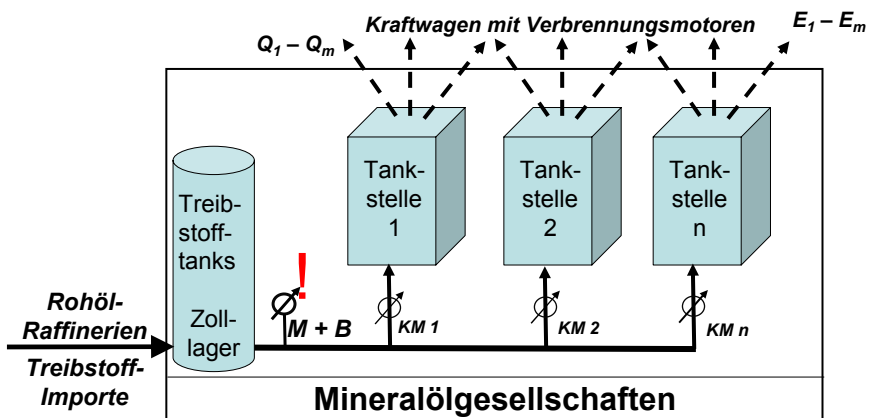
$M + B =$ Messung der Brennstoffmenge
+ Berechnung der Emissionen



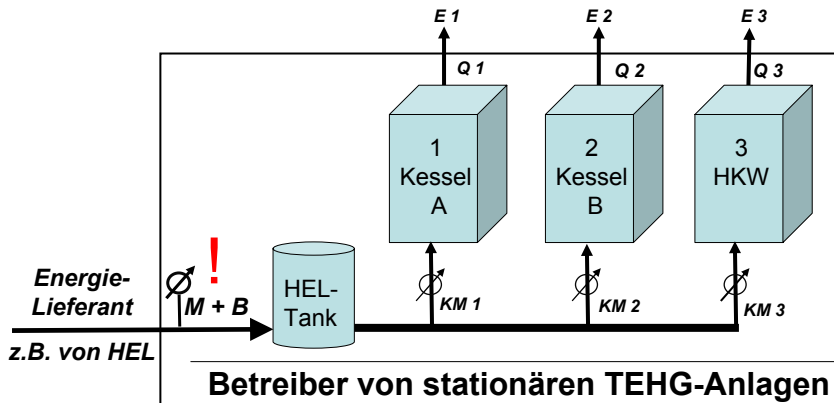
Stellt das Nebeneinander von Teil-Upstream + Teil-Downstream ein Problem dar?



— „Inverkehrbringer“ von Treibstoffen sind Betreiber von zentralen Treibstofflagertanks (große, stationäre Anlagen) bei Raffinerien.



- „Inverkehrbringer“ von Treibstoffen sind Betreiber von zentralen Treibstofflagertanks (große, stationäre Anlagen) bei Raffinerien.
- Mineralölgesellschaften können daher wie normale Anlagenbetreiber behandelt werden!



Monitoring + Reporting der Verkehrsemissionen

- Da die Inverkehrbringung von Treibstoffen durch die Mineralölgesellschaften bereits zur Steuererhebung staatlich kontrolliert wird (in Deutschland durch die Zollbehörden), ist hierfür keine zusätzliche Bürokratie bzw. kaum neues Personal notwendig.

Monitoring + Reporting der Verkehrsemissionen

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT VERBRAUCHSTEUERPFLICHTIGE WAREN		BEGLEITENDES VERWALTUNGSDOKUMENT		
Anforderung für den Versandaufkleber	1. Warenart	2. Verbrauchsnummer des Herstellers	3. Besagnummer	
		4. Verbrauchsnummer des Empfängers	5. Nachtragsnummer	
		6. Nachtragsdatum		
	7. Ort der Lieferung	8. Zuständige Behörde am Abgangsort		
	7.a. Ort der Lieferung	10. Lieferfristsetzung		
	9. Befristung	12. Abgabedatum	13. Datumempfang	
	11. Sonstige Angaben zur Befristung	14. Staatliche Beschlüsse		
	15. Abgabepunkt	16. Ursprungsland	17. Auftragsnummer	
	18a. Zeichen, Anzahl und Art der Produkt-, Marken- oder Herstellerkennzeichnung	18b. Warencode (23-Kode)		21a. Folgebuch (Jg.)
		20a. Menge	21b. Folgebuch (Jg.)	22a. Folgebuch (Jg.)
18c. Zeichen, Anzahl und Art der Produkt-, Marken- oder Herstellerkennzeichnung	18b. Warencode (23-Kode)		21a. Folgebuch (Jg.)	
	20a. Menge	21b. Folgebuch (Jg.)	22a. Folgebuch (Jg.)	
18d. Zeichen, Anzahl und Art der Produkt-, Marken- oder Herstellerkennzeichnung	18b. Warencode (23-Kode)		21a. Folgebuch (Jg.)	
	20a. Menge	21b. Folgebuch (Jg.)	22a. Folgebuch (Jg.)	
23. Besondere Angaben (Zusätzliche Werte und Spalten, siehe Anmerkungen und Beispiele)				

bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz

Monitoring + Reporting der Verkehrsemissionen

- Da die Inverkehrbringung von Treibstoffen durch die Mineralölgesellschaften bereits zur Steuererhebung staatlich kontrolliert wird (in Deutschland durch die Zollbehörden), ist hierfür keine zusätzliche Bürokratie bzw. kaum neues Personal notwendig.
- Einzig zusätzliche Aufgabe für die zuständigen staatl. Stellen: Multiplikation der in Verkehr gebrachten Treibstoffmengen mit den jeweiligen Emissionsfaktoren der Treibstoffe + Weiterleitung der Ergebnisse an die nationalen Emissionsregisterstellen für das ETS.
- Ferner müssen die Mineralölgesellschaften verpflichtet werden:
Anlagenkonten bei den nationalen Emissionsregistern führen + die notwendige Menge an Emissionsrechten abführen!

bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz

Bestimmung des Emissionsrechtebudgets des Verkehrssektors

- Der erste Schritt aller NAPs II bestand in der Aufteilung des nationalen Kyoto-Budgets bzw. EU-Burden Sharing-Budgets an Emissionsrechten auf ETS-Sektor + Nicht-ETS-Sektoren.
- Nicht-ETS-Budgets enthalten u.a. auch Schätzung der Emissionen der Verkehrssektoren.
- Deshalb sind die Emissionen der Verkehrssektoren für die zweite Verpflichtungsperiode bereits politisch fixiert!
- Vorschlag der EU Kommission zum "effort sharing" für Periode 2013-2020 enthält ebenfalls Ziele für Verkehrssektor.
- Emissionsziele sind quasi-Budget für Verkehrssektor.
- Das Budget an Emissionsrechten für ein um den Verkehrssektor erweitertes EU-ETS ergäbe sich als Summe aus bisherigen ETS-Budget + Verkehrssektorzielmengen.

Gemeinsame Versteigerung der Emissionsrechte

- Da die Mineralölgesellschaften die Kosten für den Erwerb der Emissionsrechte problemlos einpreisen können, ergibt sich nach den Kommissionskriterien für die Rechteallokation in der 3. Periode eine vollständige Versteigerung des Verkehrsrechtebudgets ab 2013.
- Die Emissionsrechte des Verkehrssektors können mit den anderen Emissionsrechten problemlos
gemeinsam versteigert werden.

Wann kann bzw. sollte der Bodenverkehr in das EU-ETS einbezogen werden?

- Zunächst liegt nahe: mit Beginn der 3. Periode ab 2013
 - aber zweifelhaft, ob rechtstechnisch noch in laufenden politischen Prozess einbeziehbar oder von in 2009 neu zu wählenden Kommission + EP rechtzeitig vor 2013 verabschiedet werden kann!
- Alternative Änderungsvorschlag MdEP Doyle vom 25.6.08 :
 - Ergänzung Präambel: Der Schifffahrtssektors soll spätestens ab 2015 am EU-ETS teilnehmen; bis dahin im Nicht-ETS-Bereich.
 - Erweiterung Änderungsvorschlag MdEP Doyle:
Ergänzung Präambel: Der Bodenverkehrssektors
- Systemtechnisch einbeziehbar zu jedem beliebigen Jahr!



Was passiert, wenn der Bodenverkehr nicht in das EU-ETS einbezogen wird?

- Reduzierung der Verkehrsemissionen durch „Ordnungsrecht“ d.h. techn. Standards (oder Erhöhung von Steuern/Abgaben) !
 - Vorschlag EU-Kommission: 130 g CO₂/km ab 2012 + Strafzahlungen bei Überschreitung!
 - Kompromiss Merkel/Sarkozy:
Strafzahlungen erst ab 2015 (?) +
95-110 g CO₂/km ab 2020 differenziert nach Typen
 - Vorschlag UK-Defra vom 11.7.08:
100 g CO₂/km ab 2020 für alle!

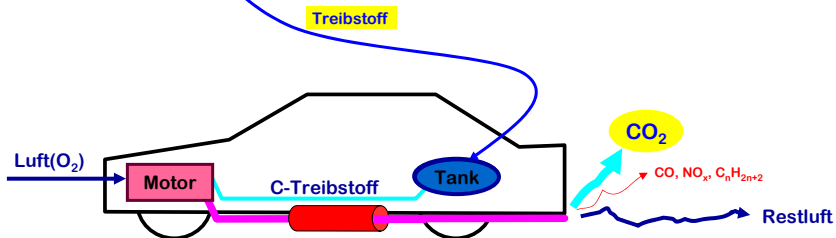


Was würde das nun für den Autofahrer bedeuten?

bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz



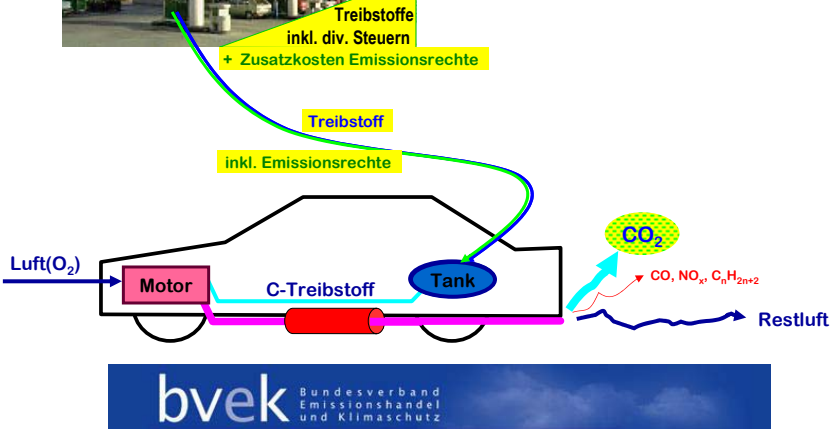
Ausgangssituation:



bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz



**Nach Einbeziehung
Verkehr in EU-ETS:**



Rechnung 02.07.2008:

XYZ Tankstelle

Erich Tankmann
Berliner Str. 2013, 10101 Berlin

Tankstellen-Nr. : 000000000xyz
StNr. Station : 13/456/xyzxyz
StNr. Gesellschaft: 01 234 56789
Belegnummer 1234/005/00001 02.07.2008 9:57

Kartenzahlung
000004 Benzin 62,00 EUR A
*Zp 01 41,09 l 1,509 EUR/l *

000027 3 Glanzpflege 10,95 EUR A

Gesamtbetrag 72,95 EUR

Typ	Netto	Mwst	Brutto
A: 19,00%	61,30	11,65	72,95



Rechnung 02.07.2013:

XYZ Tankstelle

Erich Tankmann
Berliner Str. 2013, 10101 Berlin

Tankstellen-Nr. : 00000000xyz
StNr. Station : 13/456/xyzxyz
StNr. Gesellschaft: 01 234 56789
Belegnummer 1234/005/00001 02.07.2013 9:57

Kartenzahlung
000004 Benzin 62,00 EUR A
*Zp 01 41,09 l 1,509 EUR/l *
000104 Emissionsberechtigungen 3,38 EUR C
* für 41,09 l EF= 2,35 kg CO₂/l = 96,56 kg CO₂
und 35 EUR/Berechtigung für 1000 kg CO₂

000027 3 Glanzpflege 10,95 EUR A

Gesamtbetrag 76,33 EUR

Typ	Netto	Mwst	Brutto
A: 19,00%	61,30	11,65	72,95
C: 0,00%	3,38	0,00	3,38

bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz

Zusammenfassung:

- Die Einbeziehung des Landverkehrs in das EU-ETS wäre sehr einfach. Die Gleichzeitigkeit von Upstream- und Downstream-Ansatz würde keine Probleme verursachen!
- Die zusätzlichen Verwaltungskosten wären gering!
- Jeder einzelne Kfz-Fahrer kann an der Tankrechnung seine individuellen CO₂-Emissionen und die damit verbundenen Kosten ablesen und dies bei seinem Verhalten berücksichtigen!
- Die bisher von der EU-Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen zur Regulierung der Verkehrsemissionen mit Hilfe von umstrittenen technischen Standards oder CO₂-Steuern könnten durch ein ökonomisch wie ökologisch sehr effizientes System ersetzt werden!

bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz

Mineralölwirtschaftsverband (MWV)

Herrn Claussen, Leiter AG Emissionshandel des MWV (26.6.08):

Bewertung des bvek-Vorschlages:

Zu einer verbindlichen Stellungnahme sei die Zeit zu kurz.

Herr Claussen äußert die Sorge, dass eine Weitergabe der Kosten der Mineralölgesellschaften für die Beschaffung der Emissionsberechtigungen über die Treibstoffpreise von den Verbrauchern als weitere „Abzockerei“ der Mineralölgesellschaften missverstanden würde.

Ferner fehle bei einer Einpreisung dieser Kosten das direkte Signal an die eigentlichen Emittenten, die Autofahrer, dass diese für die CO₂-Emissionen und die damit verbundenen Kosten verantwortlich seien, wie es entstehen würde, wenn die Autofahrer die Emissionsberechtigungen selber beschaffen müssten.



Mineralölwirtschaftsverband (MWV)

- **Meine Fragen an den MWV:**

- **Wo ist der „Signalunterschied“ für den Autofahrer, ob er:**
 - **beim Tanken auf Rechnung extra ausgewiesene Emissionsrechte mitkauft oder**
 - **extra bei einem Dritten Emissionsrechte kaufen muss + beim Tanken Emissionsrechte von Chipkarte abgebucht wird?**

- **Warum kann man bei einer Tankstelle als „Service“ für den Autofahrer alles Mögliche rund ums Auto kaufen, soll aber nicht als „Service“ auch für das Fahren benötigten Emissionsrechte kaufen können?**

