

Eingangsstatement des bvek

Auf der öffentlichen Anhörung des Bundestagesausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit am 04.11.2008 zu den BT-Drucksachen 16/9105 u. 16/9307

„Wirksame Begrenzung der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs“

Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren Abgeordnete,

welche technischen Standards Sie auch immer der Bundesregierung für ihr Verhalten im EU-Ministerrat vorgeben bzw. letztlich auf EU-Ebene beschlossen werden, die von der EU selbst gesteckten Klimaschutzziele zur Senkung der absoluten CO₂-Emissionen bis 2020 können damit in keinem Fall sicher (!) erreicht werden.

Spezifische Emissionen neuer Pkws sind zwar wichtig, aber nicht der alleinige Faktor, der die absoluten Emissionen des Straßenverkehrs bestimmt. Diese hängen auch von der Anzahl der Autos, deren Altersstruktur, den Fahrleistungen und dem Fahrverhalten der Fahrer ab. Auch mit verringerten spezifischen Emissionsstandards können deshalb die absoluten CO₂-Emissionen gleich bleiben oder sogar steigen. Das muss nicht, kann aber sein.

Tatsache ist, dass technische Standards nie die Einhaltung absoluter Emissionsziele garantieren können. Das einzige umweltpolitische Instrument, das dies garantieren kann, ist ein System handelbarer Emissionsrechte, das Instrument, das ohnehin im Mittelpunkt der EU-Klimaschutzpolitik steht.

Die Einbeziehung des Straßenverkehrs in das EU-System handelbarer Emissionsrechte (kurz EU-ETS) ist einfach und ohne großen Aufwand möglich, wenn auf der 1. Handelsstufe von Treibstoffen, also bei denjenigen, die in der EU Mineralö Raffinerien betreiben oder Treibstoffe in die EU importieren – im Wesentlichen also bei den großen Mineralölkonzernen – angesetzt wird.

Lediglich diese müssten verpflichtet werden, für ihre in der EU in Verkehr gebrachten Treibstoffe Emissionsrechte an die zuständigen nationalen Behörden abzuführen, und zwar entsprechend der beim Verbrauch der Treibstoffe entstehenden CO₂-Emissionen. Als Betreiber der für die Inverkehrbringung benötigten großen zentralen Treibstofflagertanks können sie den anderen Betreibern von bisher unter das EU-ETS fallenden Anlagen gleichgestellt werden. Auf sie können problemlos die gleichen Regeln angewandt werden.

Da diese Tanklager ohnehin bereits zum Zweck der Steuererhebung staatlich kontrolliert werden (in Deutschland durch die Zollbehörden), sind hierfür keine zusätzliche Bürokratie und kein weiteres Personal nötig.

Die zu versteuernden Treibstoffmengen müssten mit den jeweiligen Emissionsfaktoren multipliziert und die Ergebnisse an die nationalen Emissionsregisterstellen gemeldet werden. Ferner müssten die Betreiber der Tanklager Konten in den nationalen Emissionsregistern führen und darüber die notwendigen Emissionsrechte abführen.

Die Emissionsrechte sollten die Mineralölkonzerne wie die Stromproduzenten vollständig ersteigern müssen, da auch sie die Kosten für deren Erwerb problemlos einpreisen können. Letztlich werden die Rechte somit von den Autofahrern an der Tankstelle bezahlt und mitgekauft. Wenn diese Kosten genauso wie die Mehrwertsteuer auf den Tankrechnungen gesondert ausgewiesen werden, können die Autofahrer diese Kosten bei ihrem Verhalten genauso berücksichtigen, als wenn sie die benötigten Emissionsrechte gesondert gekauft hätten. Nur erfolgt die Kontrolle und die Abgabe der Rechte nicht bei ihnen bzw. durch sie selbst, sondern stellvertretend für sie bei den bzw. durch die Mineralölkonzerne, weil dort für beides keine nennenswerten Zusatzkosten entstehen.

Die Einbeziehung könnte zu Beginn der 3. Handelsperiode ab dem Jahr 2013 erfolgen, wenn auch der Schiffsverkehr einbezogen werden soll, aber problemlos auch zu jedem anderen Termin, beispielsweise ab dem Jahr 2015.

Durch die Einbeziehung des Straßenverkehrs in das EU-ETS verteuern sich zwar die Treibstoffpreise und damit die Kosten für die Autofahrer. Aber auch ohne diese Einbeziehung kommen auf sie Zusatzkosten zu, denn die technischen Auflagen sind auch mit Kosten verbunden. Entscheidend ist, bei welcher Alternative die geringeren Gesamtkosten entstehen.

Und hier sind sich alle Umweltökonomien einig: Je mehr Sektoren in das EU-ETS einbezogen werden, um so mehr können die volkswirtschaftlichen Kosten des Klimaschutzes optimiert und dadurch verringert werden. Der unvermeidbare gesellschaftliche und letztlich auch individuelle Wohlstandsverlust wird so im Interesse aller minimiert, und gleichzeitig wird die Einhaltung der Vorgaben für der absoluten CO₂-Emissionen garantiert.

Der bvek empfiehlt daher, dass die Bundesregierung bei den Beratungen der verschiedenen Klimaschutzpakete im EU-Ministerrat den vom Umweltausschuss übernommenen Vorschlag des Industriausschusses des Europaparlaments unterstützt, neben dem Schiffsverkehr auch den Straßenverkehr in das EU-ETS einzubeziehen und die EU-Kommission zu beauftragen, möglichst bald entsprechende Ergänzungen zum EU-ETS vorzuschlagen.

Jürgen Hacker
Vorsitzender des bvek

Berlin, 15.10.2008