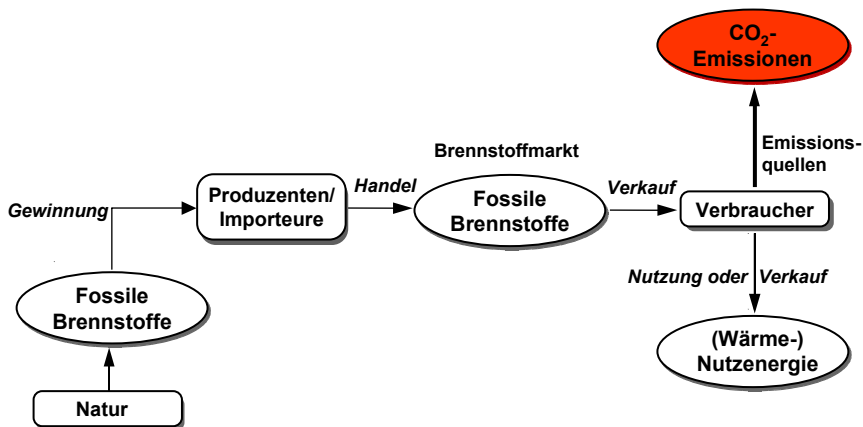


Erweiterung des EU-System handelbarer Emissionsrechte (EU-ETS) durch Einbeziehung des Bodenverkehrs

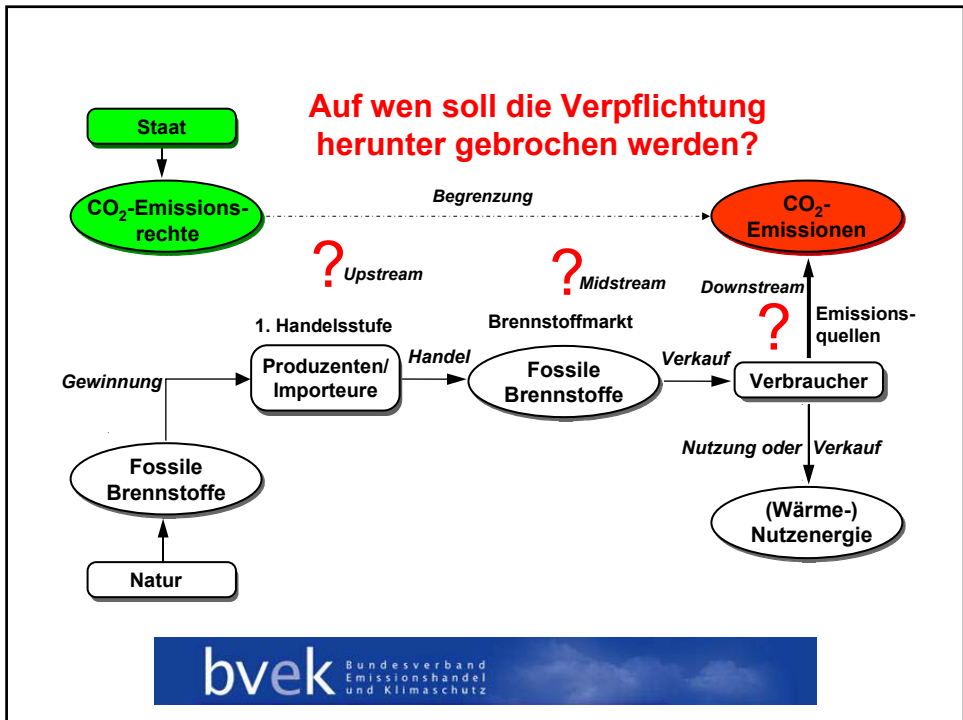
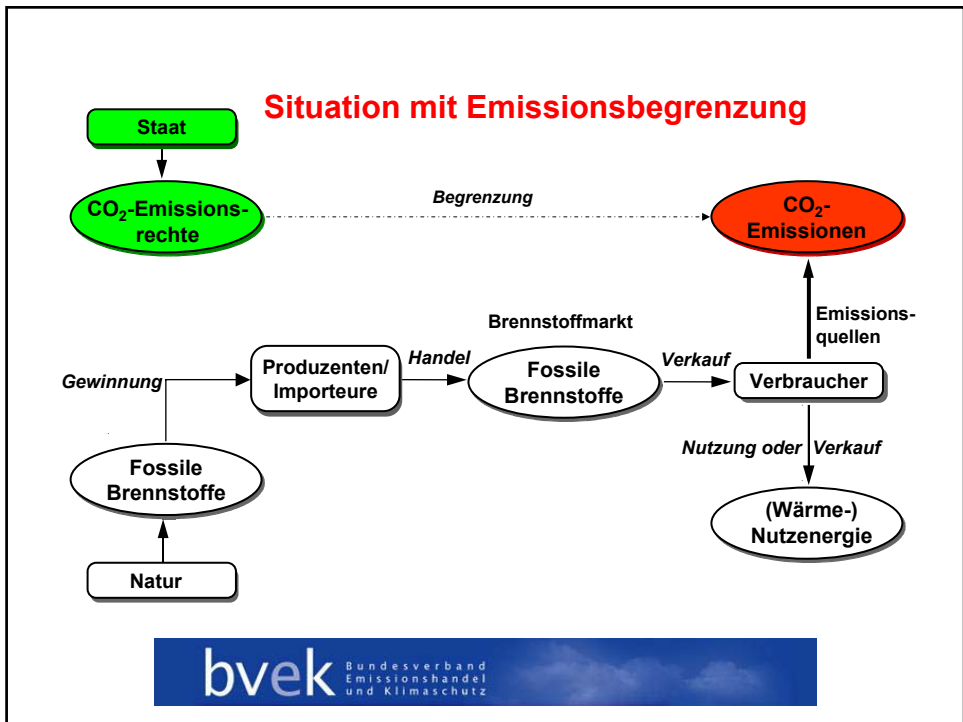
- Vorschlag des bvek -
26. Juni 2008

bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz

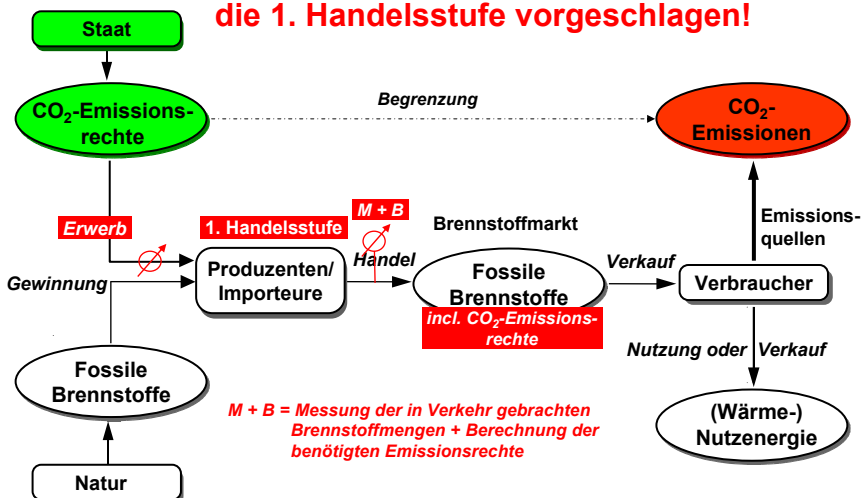
Situation in der Vergangenheit (bis 2004)



bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz



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

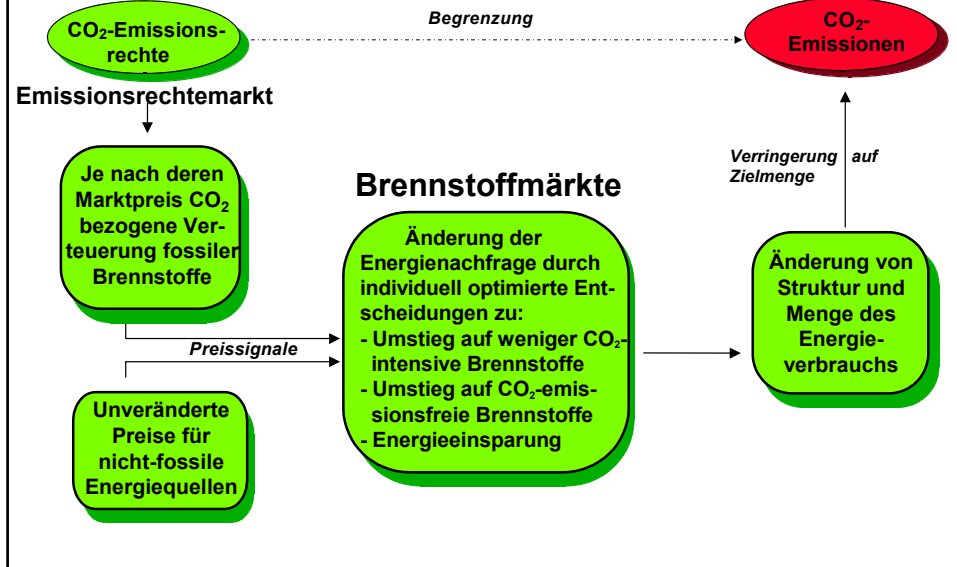


bvek Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz

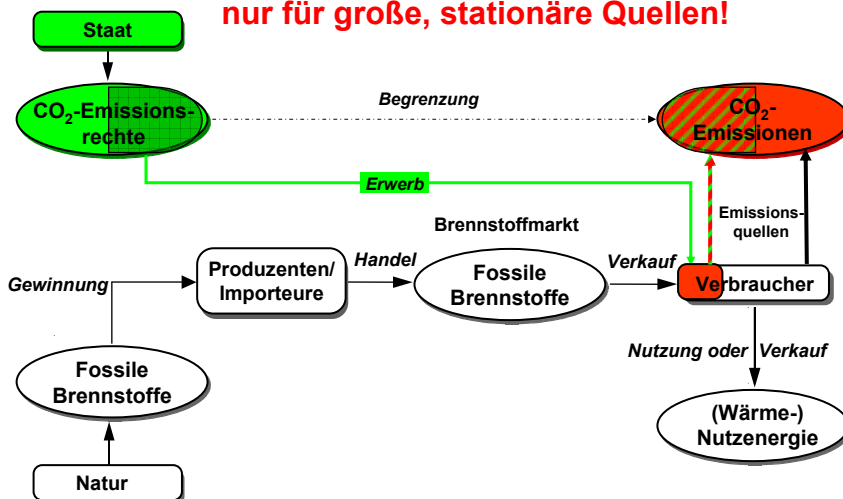
Vorteile des Ansatzes ‚1. Handelsstufe‘

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

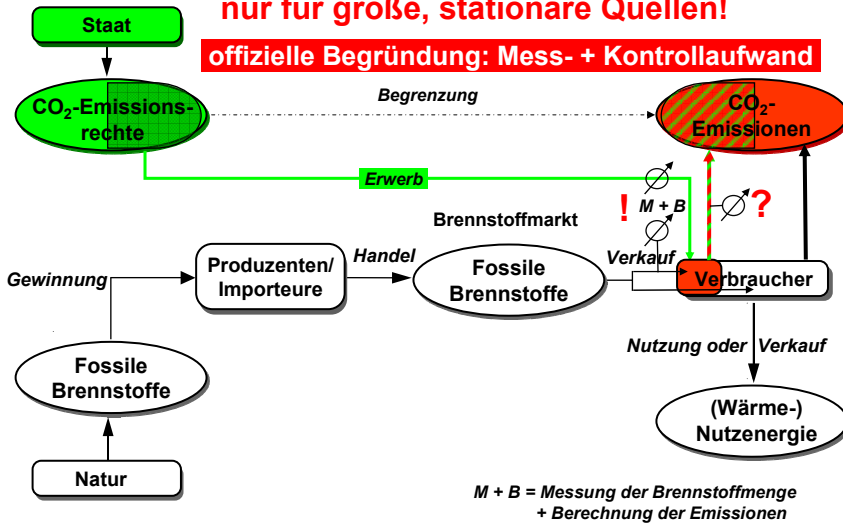


Derzeitiges EU-ETS ist Downstream-(Teil-)System; nur für große, stationäre Quellen!



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

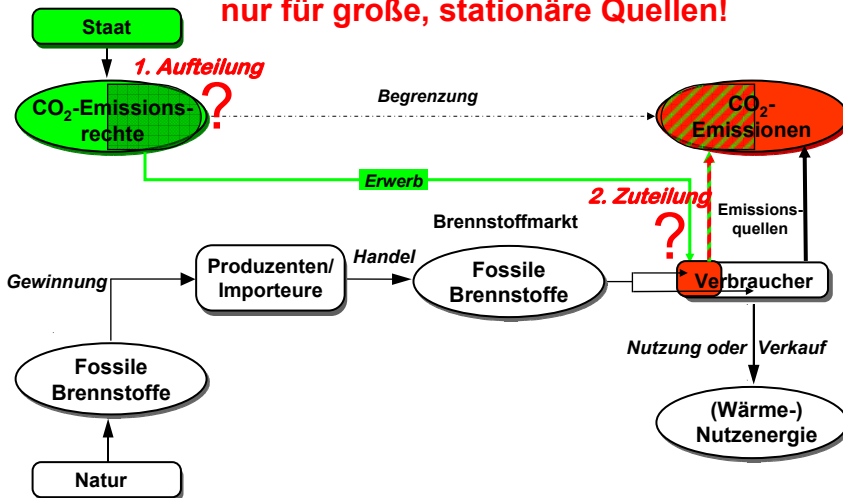
offizielle Begründung: Mess- + Kontrollaufwand



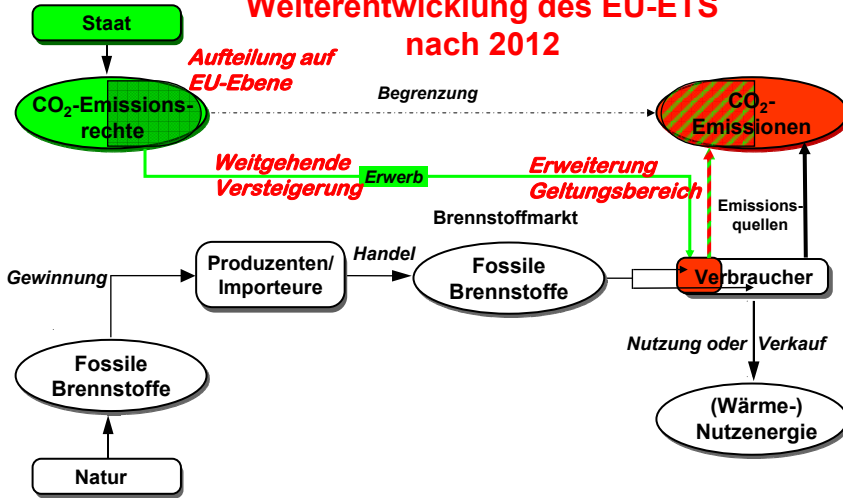
*M + B = Messung der Brennstoffmenge
+ Berechnung der Emissionen*



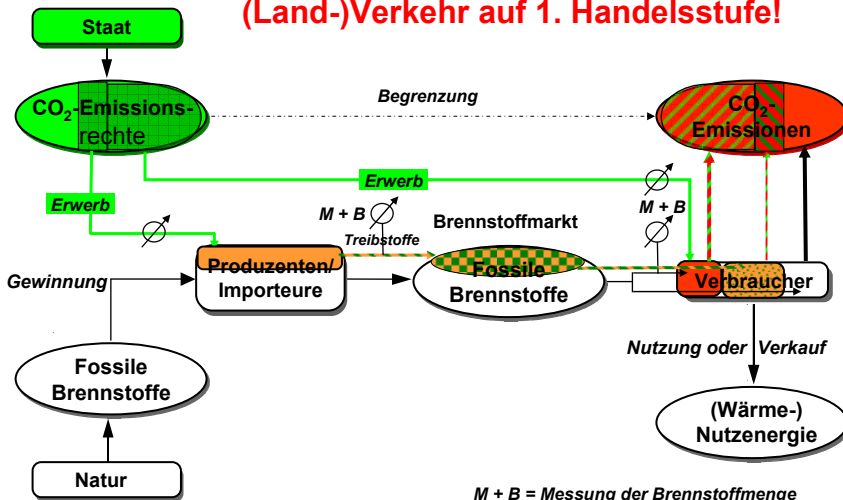
**Derzeitiges EU-ETS ist Downstream-(Teil-)System;
nur für große, stationäre Quellen!**



Vorschläge der Kommission zur Weiterentwicklung des EU-ETS nach 2012



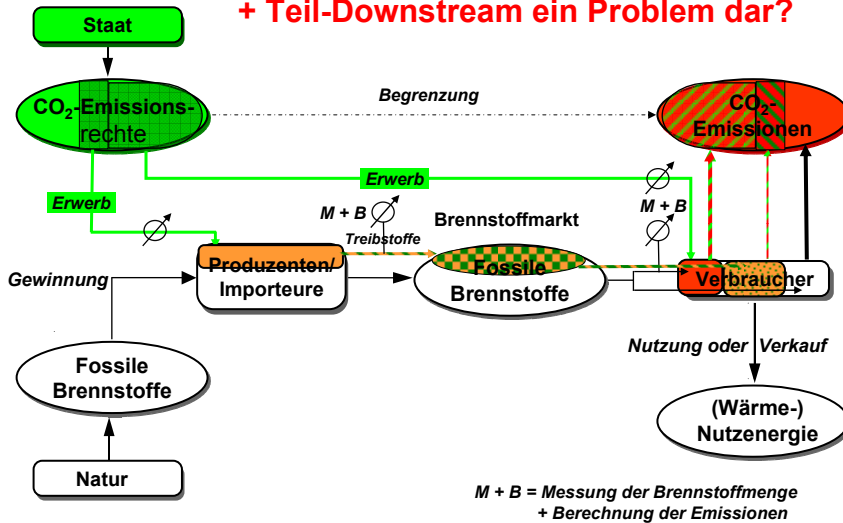
bvek-Vorschlag: Erweiterung des EU-ETS um (Land-)Verkehr auf 1. Handelsstufe!



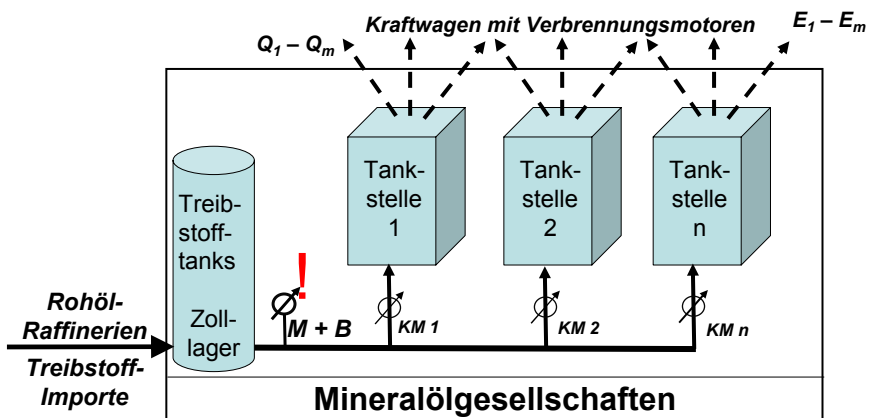
$M + B =$ Messung der Brennstoffmenge + Berechnung der Emissionen



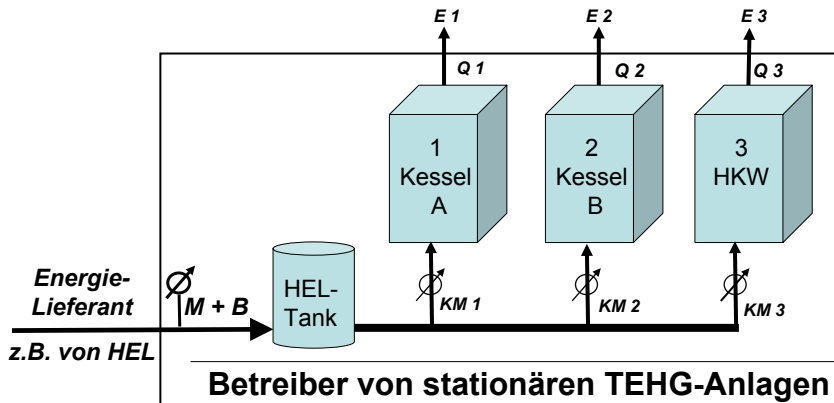
Stellt das Nebeneinander von Teil-Upstream + Teil-Downstream ein Problem dar?



— „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

Vor dem Ausfüllen bitte Hinweise beachten und Zutreffendes ankreuzen oder ausfüllen

1. Anmeldeort (Name, Anschrift, gut 3 bis 4 Zeilen, Normadressen): Unternehmensnummer: für zollamtliche Zwecke: **2008**

Beauftragter:
Telefon:

Hauptzollamt:

Energiesteueranmeldung ohne Heizstoffe, Erdgas und Kohle

Sie sind ein Einzelhandelsunternehmen Gewerbetreibender

2. Registrierungsnummer:

3. Lastschrift-Traffic-Identifikationsnummer:

4. Steuererklärung

Ich melde die in Spalte 3 angegebenen Energieerzeugnisse zur Versteuerung an.

Ich beantrage die Entlastung von der Energiesteuer nach:

- § 46 EnergieStG in Spalte 4 (Steuerbefreiung beim Verbringen aus dem Ausland)
- § 47 EnergieStG in Spalte 5 (Steuerbefreiung bei Aufnahme in Betriebe und bei anderen Zwecken)
- § 48 EnergieStG in Spalte 6 (Steuerbefreiung von Mischungen mit gleichem oder höherem Heizwert als ansonsten)
- § 49 EnergieStG in Spalte 7 (Steuerbefreiung für Seefahrt und Postverkehr)
- § 50 EnergieStG in Spalte 8 (Steuerbefreiung für Seefahrt und Luftverkehr)

Die Mengen, für die eine Steuerentlastung nach § 50 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 EnergieStG beantragt wird, dienen nicht der Erfüllung einer Verpflichtung nach § 37a Abs. 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit § 37a Abs. 3 des Bundesemissionshandelsgesetzes.

§ 52 EnergieStG in Spalte 9 (Steuerbefreiung für die Luft- und Luftfahrt)

5. Die Entlastung bitte mit dem Betrag auf die nachfolgende Körbe zu übertragen:

Körbnummer	Bestandteil	Bestandteil
bei Kreditinstitut		

6. Ich versichere, dass ich die Angaben nach bestem Wissen und Gewissen vollständig und richtig gemacht habe und dass die Mischungen mit den für steuerliche Zwecke geführten Aufzeichnungen übereinstimmen.

Anlagen:

StB. Stefan Lorenz

bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz

Monitoring + Reporting der Verkehrsemissionen

1	2	3	4						10	11
			5	6	7	8	9	10		
Art der Energieerzeugnisse	Steuer- satz EUR für	Versteuerung	§ 46 EnergieStG	§ 47 EnergieStG	§ 48 EnergieStG	§ 49 EnergieStG	§ 50 EnergieStG	§ 52 EnergieStG	Unterschied da 3 / St. 4 bis 9	Betrag EUR
2	1.000,1									
3	669,80									
4	654,50									
5	669,80									
6	654,50									
7	721,00									
8	654,50									
9										
10	485,70									
11	470,40									
12	470,40									
13	470,40									

bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz

Monitoring + Reporting der Verkehrsemissionen

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT VERBRAUCHSTEUERPFLICHTIGE WAREN		BEGLEITENDES VERWALTUNGSDOKUMENT		
Anmeldung für den Versender	1. Waren	2. Verbrauchsnummer des Senders	3. Empfänger	
		4. Verbrauchsnummer des Empfängers	5. Rechnungsnummer	
		6. Rechnungsdatum		
	7. Ort der Lieferung	8. Zuständige Behörde am Abgangsort		
	9. Befristung	10. Lieferfristsetzung		
	11. Sonstige Angaben zur Befristung	12. Abgabepfad	13. Datumspfad	
	14. Steuerliche Beweispflicht			
	15. Abgabepfad	16. Ursprungsland	17. Auftragsnummer	
	18a. Zinchen, Anzahl und Art der Produktions-Mengen-Identifizierung	18b. Warencode (23-Kategorie)	20a. Menge	21a. Transportart 22a. Emissionsrecht (t/a)
	18b. Zinchen, Anzahl und Art der Produktions-Mengen-Identifizierung	18c. Warencode (23-Kategorie)	20b. Menge	21b. Transportart 22b. Emissionsrecht (t/a)
18c. Zinchen, Anzahl und Art der Produktions-Mengen-Identifizierung	18d. Warencode (23-Kategorie)	20c. Menge	21c. Transportart 22c. Emissionsrecht (t/a)	
23. Besondere Angaben (Sonderfälle, Güter, Steuern und Steuernbefreiungen)				

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

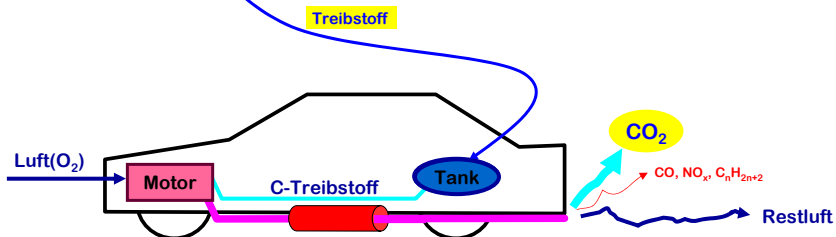
- Da die Mineralölgesellschaften die Kosten für den Erwerb der Emissionsrechte problemlos einpreisen können, ergibt sich nach den Kommissionskriterien für die Rechteallokation in der 3. Periode eine vollständige Versteigerung des Verkehrsrechtebudgets ab 2013.
- Die Emissionsrechte des Verkehrssektors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

Was würde das nun für den Autofahrer bedeuten?

bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz



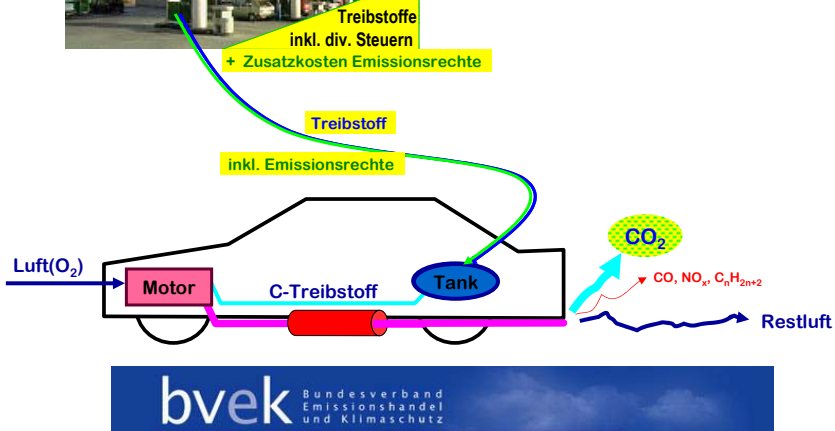
Ausgangssituation:



bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz



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



Rechnung 26.06 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 26.06.2008 8:27

Kartenzahlung
000004 Benzin 56,65 EUR A
*Zp 01 39,92 l 1,419 EUR/l

000027 3 Glanzpflege 10,95 EUR A

Gesamtbetrag 67,60 EUR

Typ	Netto	Mwst	Brutto
A: 19,00%	56,81	10,79	67,60

Rechnung 26.06 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 26.06.2013 8:27

Kartenzahlung
000004 Benzin 56,65 EUR A
*Zp 01 39,92 l 1,419 EUR/l *
000104 Emissionsberechtigungen 3,28 EUR C
* für 39,92 l EF= 2,35 kg CO₂/l = 93,81 kg CO₂
und 35 EUR/Berechtigung für 1000 kg CO₂
000027 3 Glanzpflege 10,95 EUR A

Gesamtbetrag 70,88 EUR

Typ	Netto	Mwst	Brutto
A: 19,00%	56,81	10,79	67,60
C: 0,00%	3,28	0,00	3,28

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