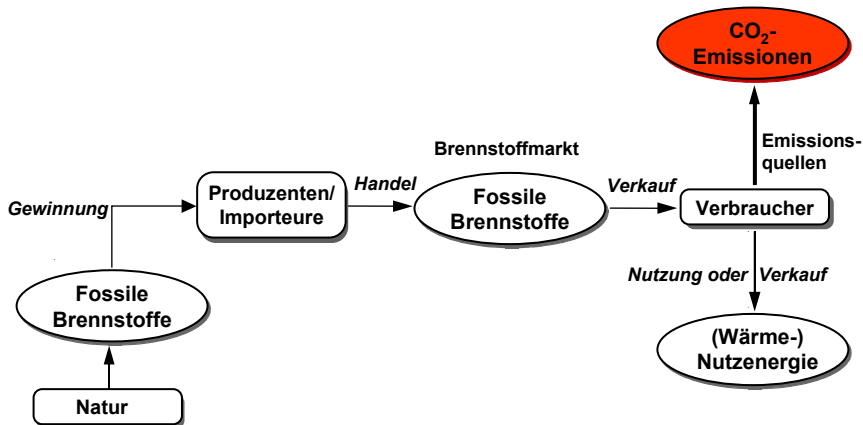


Erweiterung des EU-System handelbarer Emissionsrechte (EU-ETS) durch Einbeziehung des Bodenverkehrs

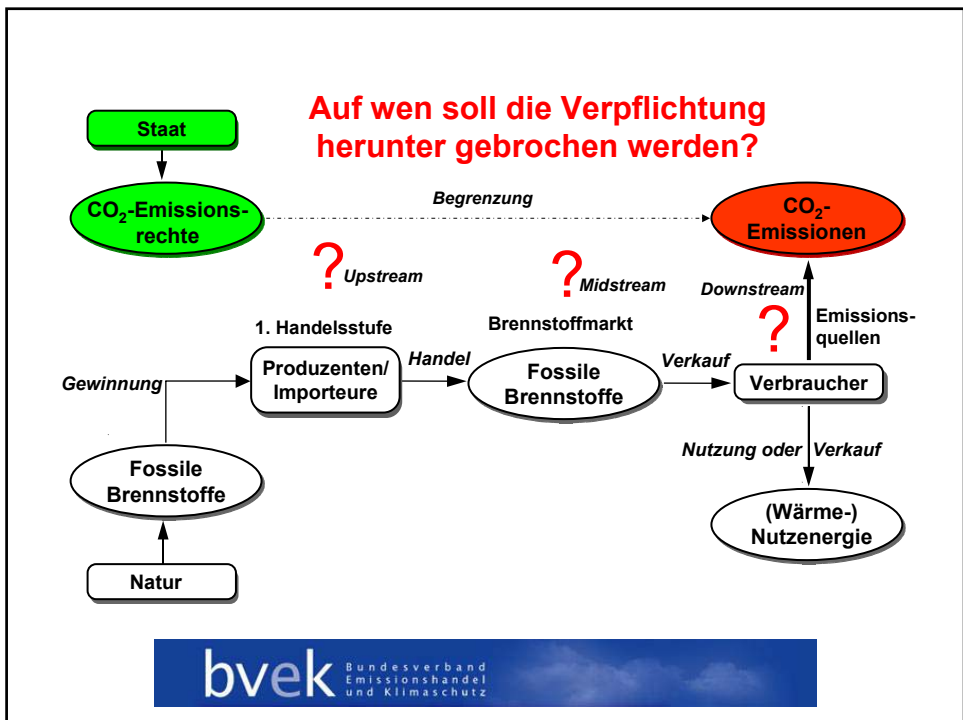
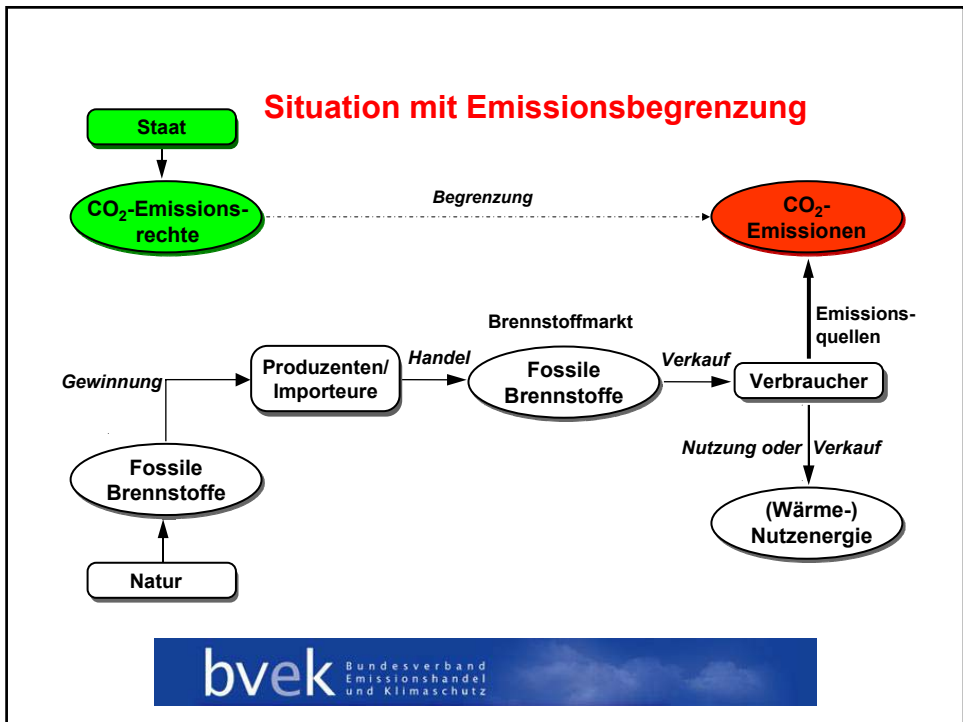
Präsentation vor VDA-AK
Berlin, 14. Juli 2008

bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz

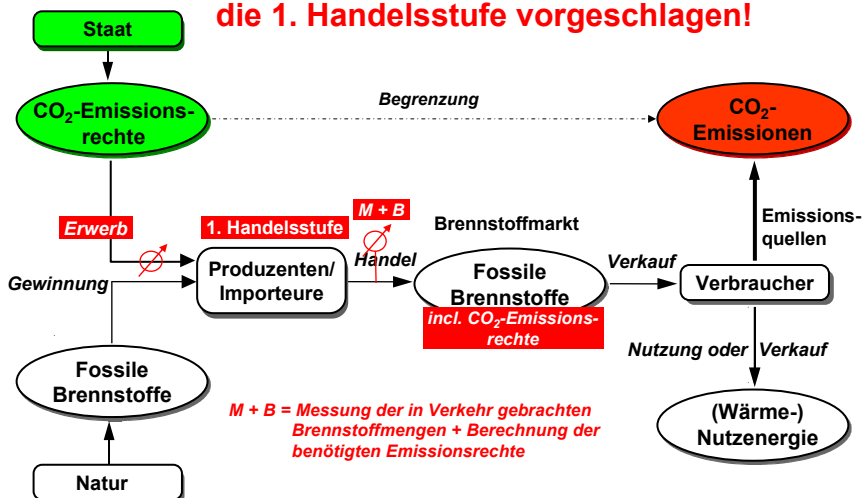
Situation in der Vergangenheit (bis 2004)



bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz



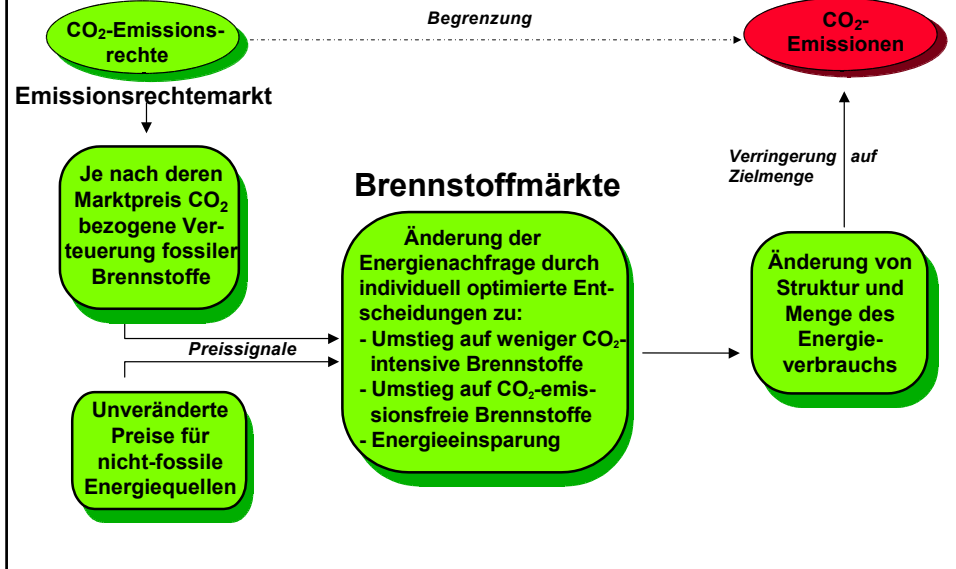
Fast alle Umweltökonomen (u.a. SRU) haben die 1. Handelsstufe vorgeschlagen!



Vorteile des Ansatzes ‚1. Handelsstufe‘

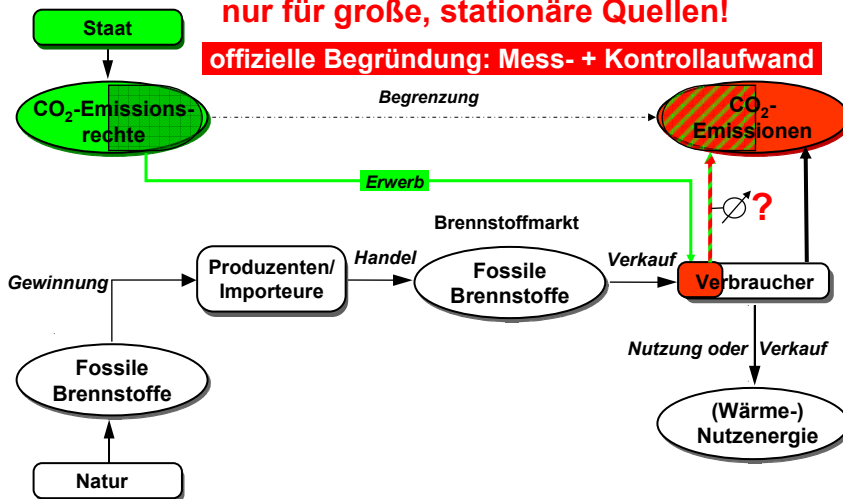
1. Für Wettbewerb ausreichende, aber überschaubare Anzahl von Marktteilnehmern (D: 120-150; EU: ca. 1000)
 - a) vorhandene Marktstrukturen, Berichtspflichten und Kontrollverfahren verwendbar!
 - b) minimale Anpassungskosten für Marktteilnehmer und minimaler extra Kontrollaufwand für Behörden!
2. Alle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



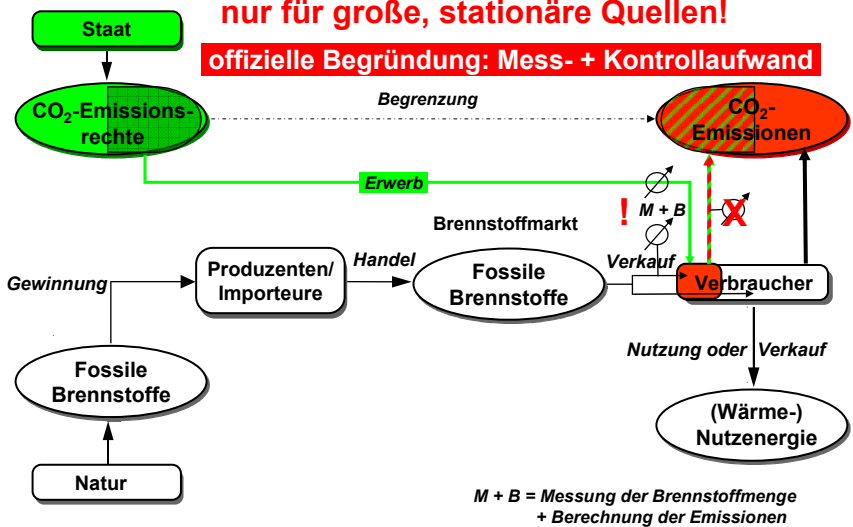
Derzeitiges EU-ETS ist Downstream-(Teil-)System; nur für große, stationäre Quellen!

offizielle Begründung: Mess- + Kontrollaufwand

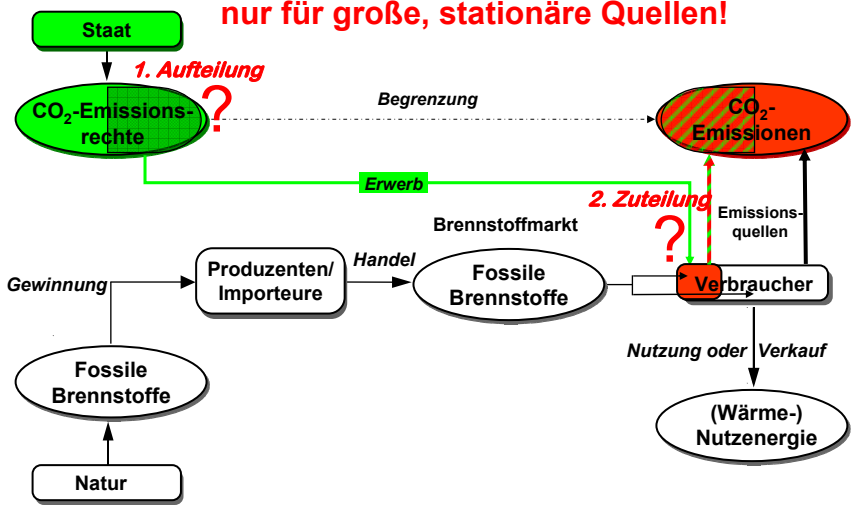


**Derzeitiges EU-ETS ist Downstream-(Teil-)System;
nur für große, stationäre Quellen!**

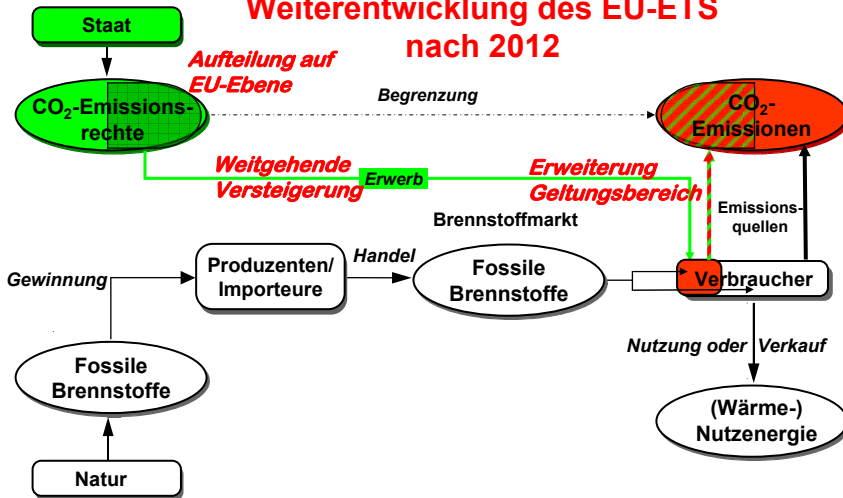
offizielle Begründung: Mess- + Kontrollaufwand



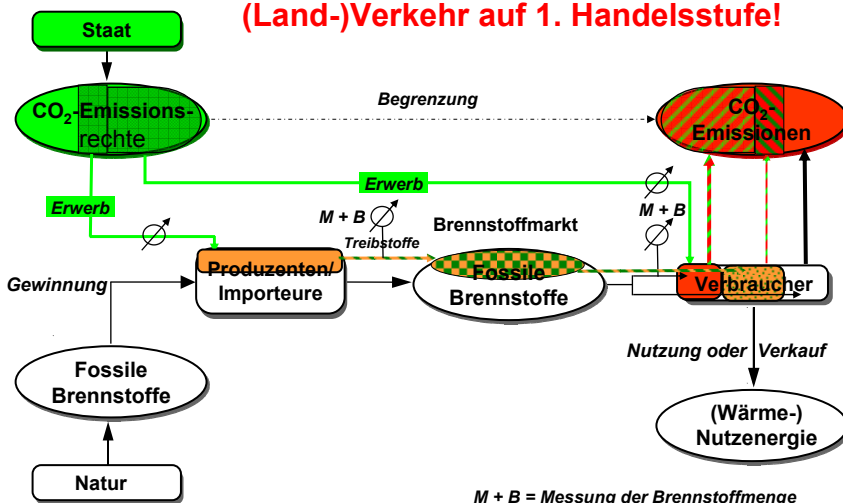
**Derzeitiges EU-ETS ist Downstream-(Teil-)System;
nur für große, stationäre Quellen!**



Vorschläge der Kommission zur Weiterentwicklung des EU-ETS nach 2012



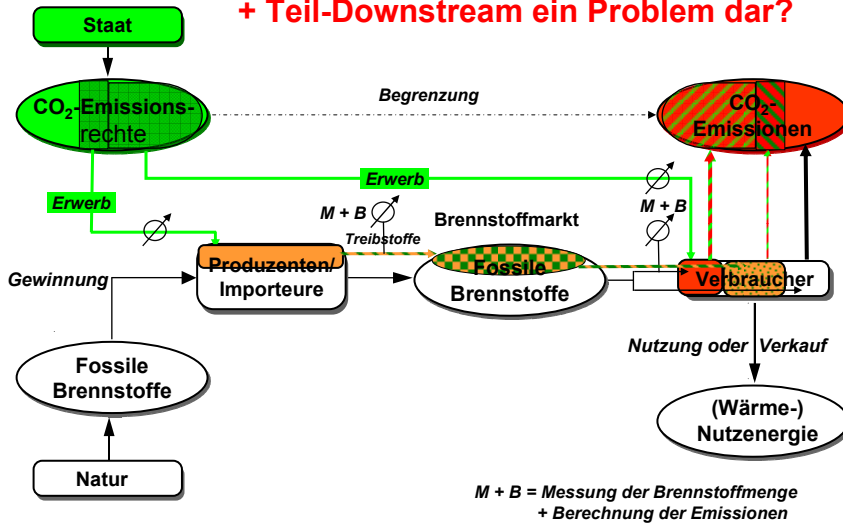
bvek-Vorschlag: Erweiterung des EU-ETS um (Land-)Verkehr auf 1. Handelsstufe!



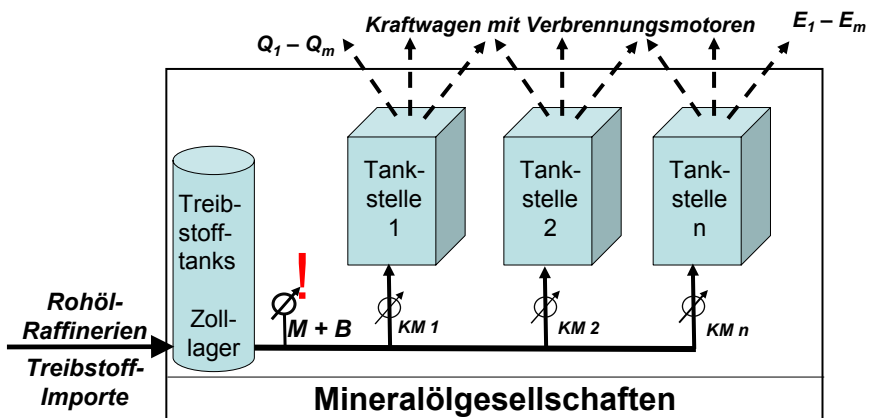
$M + B =$ Messung der Brennstoffmenge + Berechnung der Emissionen



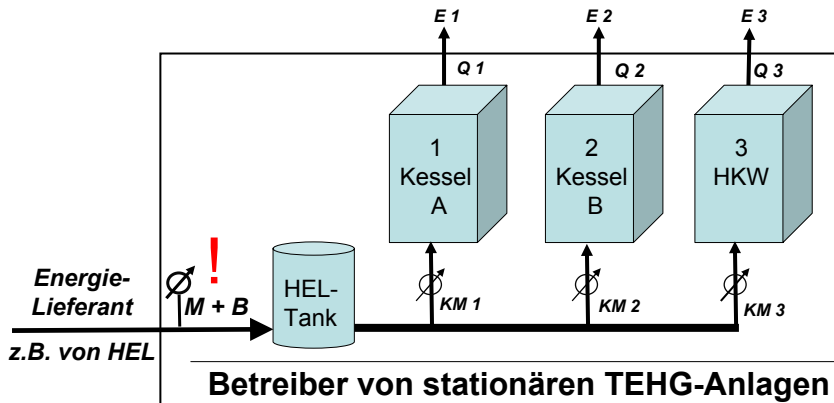
Stellt das Nebeneinander von Teil-Upstream + Teil-Downstream ein Problem dar?



— „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

Vor dem Ausfüllen bitte Hinweise beachten und Ziffernfeldes 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
für den Zeitraum bis

2. Registrierungszeichen

3. Ladestrich-Tabelle

4. **Steuererklärung**
 Ich melde die in Spalte 3 angegebenen Energieerzeugnisse zur Versteuerung an.
 Ich beantrage die Erstattung von der Energiesteuer nach:
 § 46 EnergieStG in Spalte 4 (Steuerbefreiung beim Vorliegen aus dem Beauftragten)
 § 47 EnergieStG in Spalte 5 (Steuerbefreiung bei Aufnahme in Betriebe und bei anderen Zwecken)
 § 48 EnergieStG in Spalte 6 (Steuerbefreiung bei Mischungen mit gleichem oder höherem Heizwert als anderen Stoff)
 § 49 EnergieStG in Spalte 7 (Steuerbefreiung für Seife und Paraffin)
 § 50 EnergieStG in Spalte 8 (Steuerbefreiung für Biobutanol und Biometanol)
Die Mengen, für die eine Steueranmeldung 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 Erstattung bitte ich den Betrag auf die nachfolgende Konten zu überweisen:
 Kontokorrentkonto Bankverbindung
 bei Kreditinstitut Anlagen

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

St. Beamt. Unterschrift

bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz

Monitoring + Reporting der Verkehrsemissionen

1	2	3	4						10	11
			Steuererklärung							
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 Benzine, Schwefelgehalt mehr als 10 mg/kg, ausgenommen Energieerzeugnisse nach Zeile 4, § 2 Abs. 1 Nr. 1a EnergieStG	1.000,1									
3 Benzine, Schwefelgehalt höchstens 10 mg/kg, ausgenommen Energieerzeugnisse nach Zeile 5, § 2 Abs. 1 Nr. 1b EnergieStG	654,50									
4 Energieerzeugnisse nach § 50 Abs. 5 Nr. 3 EnergieStG (E85), Schwefelgehalt mehr als 10 mg/kg, § 2 Abs. 4 i. V. m. § 2 Abs. 1 Nr. 1a EnergieStG	669,80									
5 Energieerzeugnisse nach § 50 Abs. 5 Nr. 3 EnergieStG (E85), Schwefelgehalt höchstens 10 mg/kg, § 2 Abs. 4 i. V. m. § 2 Abs. 1 Nr. 1b EnergieStG	654,50									
6 Flugbenzin, § 2 Abs. 1 Nr. 2 EnergieStG	721,00									
7 Flugturbinenkraftstoff (excess), § 2 Abs. 1 Nr. 3 EnergieStG	654,50									
8 Mittelschwere Oils (wie herein), § 2 Abs. 1 Nr. 3 EnergieStG	654,50									
9										
10 Gasöl, Schwefelgehalt mehr als 10 mg/kg, § 2 Abs. 1 Nr. 4a EnergieStG	485,70									
11 Gasöl, Schwefelgehalt höchstens 10 mg/kg, § 2 Abs. 1 Nr. 4b EnergieStG	470,40									
12 Pflanzenöle, unvermischt, § 2 Abs. 4 i. V. m. § 2 Abs. 1 Nr. 4b EnergieStG	470,40									
13 Fettsäuremethylester (FAME), unvermischt, § 2 Abs. 4 i. V. m. § 2 Abs. 1 Nr. 4b EnergieStG	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. Nachtragsnummer	
		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. Datumspfad	
	17. Abgabepfad	18. Umsatzsteuer	19. Befristungsdatum	
	18a. Zähler, Anzahl und Art der Produktivitäts-Messung	18b. Verbrauchs (t/a-kohl)	18c. Menge	18d. Menge (t/a-kohl)
	18e. Zähler, Anzahl und Art der Produktivitäts-Messung	18f. Verbrauchs (t/a-kohl)	18g. Menge	18h. Menge (t/a-kohl)
18i. Zähler, Anzahl und Art der Produktivitäts-Messung	18j. Verbrauchs (t/a-kohl)	18k. Menge	18l. Menge (t/a-kohl)	
20. Besondere Angaben (Namen und Adressen, Name, Nummer und Standort)				

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!

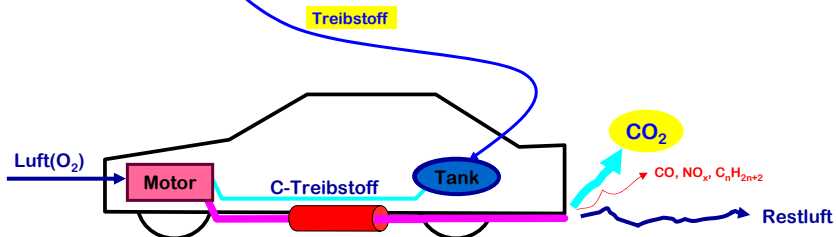


Was würde das nun für den Autofahrer bedeuten?

bvek Bundesverband
Emissionshandel
und Klimaschutz



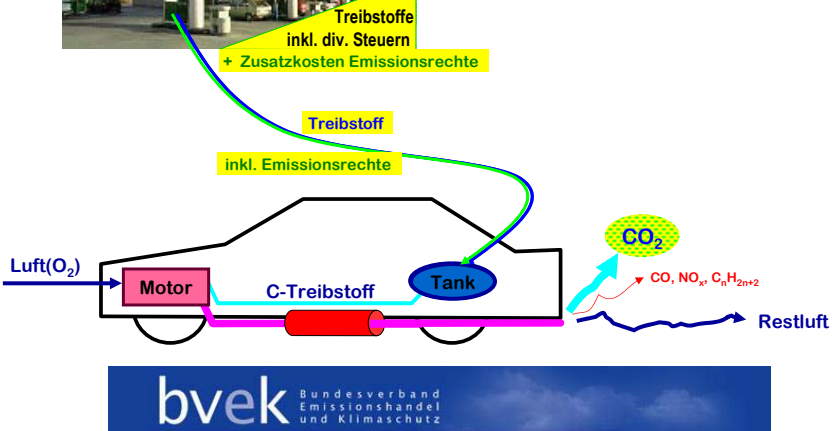
Ausgangssituation:



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?

