



Interview Emissionshändler.com mit Jürgen Hacker, Vorsitzender des bvek eV, Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz

Emissionshändler.com: Der EU-Emissionshandel ist im letzten Jahr in der Öffentlichkeit teilweise heftig kritisiert worden – von „funktioniert nicht“, „muss repariert werden“ bis „Weg damit“ reichen die Schlagzeilen - zu Recht?

Hacker: Nein, völlig zu Unrecht! Genau das Gegenteil ist richtig! Das EU-System handelbarer Emissionsrechte, kurz EU-ETS, funktioniert hervorragend und leistet genau das, wozu es bestimmt ist – nämlich Begrenzung der Treibhausgasemissionen auf das von der Politik vorbestimmte Limit und dies zugleich bei geringstmöglichen Kosten für die EU-Volkswirtschaft.

Emissionshändler.com: Aber der Preis der Emissionsrechte (EUA) ist doch in den Keller gegangen und bietet nach Ansicht der Kritiker keine bzw. zu geringe Anreize zur Reduzierung der Emissionen?

Hacker: Diese Kritiker verstehen nicht das Funktionieren dieses umweltökonomischen Instrumentes bzw. wollen es zum Teil aus eigennützigem Interesse auch gar nicht verstehen. Die Klimaschutzleistung des EU-ETS ist nämlich völlig unabhängig von der Höhe des Preises für EUAs und wird ausschließlich davon bestimmt, wie viele EUAs dem System von der Politik zur Verfügung gestellt werden. Der sich bildende Marktpreis der EUAs bestimmt dagegen lediglich die dem EU-ETS unterliegenden Emittenten, die die notwendigen Emissionsvermeidungen vornehmen müssen – nämlich die mit niedrigen spezifischen Vermeidungskosten - und diejenigen, die keine Emissionsvermeidungen unternehmen müssen – die mit höheren eigenen Vermeidungskosten. Nur wenn alle Teilnehmer sich genau demgemäß verhalten, wird die Klimaschutzleistung auch tatsächlich mit den insgesamt volkswirtschaftlich geringstmöglichen Kosten erbracht. Und dies liegt im Allgemeinwohlinteresse, denn die Mittel für unnötig höhere Kosten der Emissionsbegrenzung können die Volkswirtschaften nicht mehr für andere gesellschaftlich notwendige und ebenfalls wichtige Aufgaben wie Bildung, Grundlagenforschung, Infrastruktur, Sozialleistungen u.ä. ausgeben.

Emissionshändler.com: Aber die CO₂-Emissionen sind doch in Deutschland 2012 und 2013 wieder angestiegen, was nach Ansicht der Bundesumweltministerin Hendricks an den gestiegen Emissionen der deutschen Kohlekraftwerke liegt, die wegen der niedrigen EUA-Preise wieder günstiger Strom produzieren können als



Gaskraftwerke. Deutschland gerate dadurch in Gefahr sein nationales Klimaschutzziel für 2020 zu verfehlen.

Hacker: Frau Hendricks liegt mit ihrer Problemanalyse und ihren Lösungsvorschlägen leider völlig daneben. Es ist zwar richtig, dass die CO₂-Emissionen der deutschen Kohlekraftwerke gestiegen sind. Die sind aber Bestandteil des EU-ETS und die sind insgesamt gesunken. Auch alle deutschen ETS-Anlagen zusammen haben im Zeitraum 2008-2012 durchschnittlich sogar weniger CO₂ emittiert, als EUAs in Deutschland ausgegeben worden sind. Es müssen also andere deutsche ETS-Anlagen weniger emittiert und dadurch die gestiegenen Emissionen der Kohlekraftwerke überkompensiert haben. Und nur darauf kommt es an – nicht darauf, wer Emissionen reduziert, sondern dass alle zusammen weniger emittieren. Das EU-ETS hat nicht nur EU-weit insgesamt, sondern auch der deutsche EU-ETS-Sektor hat die politisch vorgegebene Klimaschutzleistung geliefert. Das wirkliche Problem der Entwicklung der deutschen CO₂-Emissionen sind die Emissionen, die nicht dem EU-ETS unterliegen. Die sind seit 2008 durchschnittlich Jahr für Jahr um 2 Mio. t bzw. 0,5 % gestiegen, Jahr für Jahr! Für diese Entwicklung trägt nicht das EU-ETS die Verantwortung, sondern die Bundesregierung mit ihrer nationalen Klimaschutzpolitik! Diese ist offensichtlich gescheitert. Offenbar um davon abzulenken, wird jetzt versucht, dem EU-ETS die Schuld dafür in die Schuhe zu schieben.

Emissionshändler.com: Steht also nach Meinung des bvek beim EU-Emissionshandel alles zum Besten?

Hacker: Keineswegs! Das EU-ETS kann und sollte dringend weiterentwickelt und effizienter gestaltet werden. Der bvek hat dazu 5 konkrete Vorschläge gemacht. Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist dabei der wichtigste, dass der Geltungsbereich des Systems ausgeweitet wird. Zunächst sollten die Kraftstoffe der Verkehrssektoren einbezogen werden, weil dies besonders einfach und ohne nennenswerte zusätzliche bürokratische Kosten möglich ist. Aber auch die Heizstoffe des Wärmesektors lassen sich fast genauso einfach einbeziehen.

Emissionshändler.com: Der bvek verknüpft die Forderung nach Einbeziehung des Straßenverkehrs mit der Forderung, dann dem EU-ETS aber nur etwa halb so viele EUAs zusätzlich zur Verfügung zu stellen, wie der Straßenverkehr emittiert. Dies würde den Preis der EUAs hochtreiben. Wie erklären Sie das den stationären ETS-Anlagenbetreibern?

Hacker: Wenn, wie vom bvek im letzten Juni vorgeschlagen, das EU-ETS bereits ab 2016 um die Kraftstoffe des Straßenverkehrssektors erweitert würde und die EUAs nur um 50% der Verkehrsemissionen

aufgestockt würden, würde der derzeit kritisierte Überhang von ca. 2 Mrd. EUAs bereits bis Ende 2020 abgebaut werden. Ich schätze, dass sich dadurch der aktuelle EUA-Preis auf etwa 10-15 Euro erhöhen würde. Das ist immer noch nur die Hälfte des Preises, der 2009 bei Festlegung der EUA-Mengen für 2013-2020 von der EU-Kommission vorhergesagt worden ist und auf den sich alle stationären Anlagenbetreiber eigentlich eingestellt hatten bzw. hätten müssen. Außerdem ist es naiv zu glauben, dass der EUA-Preis dauerhaft auf dem derzeit niedrigem Niveau bleiben wird. Wir sehen doch an den politischen Aktionen bzgl. Backloading und derzeit zur Markt-Stabilitäts-Reserve (MSR), dass die Politik nicht eher ruhen wird, als bis der EUA-Preis wieder deutlich gestiegen ist. Dann doch lieber nicht durch ständige staatliche Eingriffe in die Preisbildung, sondern durch verbesserte Ausgestaltung des Gesamt-Systems.

Infobox Was ist der bvek?

*Der **bvek eV**. Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz wurde 2001 gegründet, um die Diskussion der sehr komplexen Zusammenhänge bei der Einführung von Systemen handelbarer Emissionsrechte und grenzüberschreitenden Klimaschutzaktivitäten in Deutschland zu professionalisieren, den Austausch von Informationen unter den Mitgliedern zu fördern sowie der Politik und Öffentlichkeit als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen. Hauptziel des **bvek** ist, die aktive Erfüllung der internationalen Verpflichtungen zur Emissionsverminderung durch ökonomisch sinnvolle Maßnahmen voranzutreiben. Der **bvek** setzt sich für ein volkswirtschaftlich effizientes System handelbarer Emissionsrechte zum Klimaschutz ein. Das derzeitige EU-System ist dringend verbesserungsbedürftig, auch die Ausgestaltung in Deutschland. Aus den Fehlern bei der ersten Verpflichtungsperioden muss gelernt werden. Das gesamte Regelwerk muss wesentlich marktwirtschaftlicher und weniger bürokratisch werden. Dabei dürfen weder die Eigeninteressen von irgendeinem Unternehmen, noch einer Industriebranche Orientierung sein, sondern allein eine möglichst optimale volkswirtschaftliche Gestaltung. Damit wird langfristig auch der Wohlstand in Deutschland gesichert. Mit diesem Grundverständnis bringt sich der **bvek** auf der Basis von 10 Grundsatzpositionen in die bevorstehenden Entscheidungsprozesse in Deutschland und der EU ein. Die Grundsatzpositionen und weitere Informationen unter www.bvek.de*

Emissionshändler.com: Was ist denn die Meinung des bvek zur preislichen Auswirkung der Einführung der MSR, die nach letzten Informationen zu 2020 kommen soll?



Hacker: Der bvek gibt nie Preisprognosen ab. Ich persönlich erwarte keine wesentlichen Preisveränderungen, da sich dadurch nach den bisherigen Plänen die Gesamtmenge an EUAs ja nicht verändert, sondern durch eine Verzögerung der Ausgabe von EUAs lediglich die Liquidität ab 2020 verringern wird. Ich zweifele auch, ob sich dadurch die aktuellen Preisausschläge nach oben oder unten reduzieren werden. Nur wenn damit eine endgültige wesentliche Verringerung der Gesamtmenge an EUAs verbunden wäre, wäre ein deutlich höheres Preisniveau zu erwarten. Eine solche nachträgliche Reduzierung der EUA-Mengen widerspräche aber den Systemregeln, wonach die Mengen „verbindlich“ festgelegt werden, bindend nicht nur für die ETS-Anlagen, sondern auch bindend für die Politik. Der von der Politik gewünschte Preiseffekt ließe sich aber systemkonform durch die Einbeziehung neuer Sektoren, wie vom bvek vorgeschlagen, erzielen. Darüber wird auch bereits in den Ausschüssen des EU-Parlaments für Umwelt- bzw. Industriepolitik nachgedacht, wie mir vor kurzem von EU-Parlamentariern versichert worden ist.

Emissionshändler.com: Was kann der bvek für Anlagenbetreiber tun, wenn diese Mitglieder im Verband sein würden und wie hoch ist der Jahresbeitrag?

Hacker: Mitglied können nur individuelle Personen werden. Deren Jahresbeitrag beträgt 130 Euro. Unternehmen können fördernde Mitglieder werden. Deren Jahresbeitrag richtet sich nach deren Mitarbeiteranzahl und reicht von 300 bis 2.500 Euro. Der bvek vertritt aber keine eigennützigen Interessen eines einzelnen Anlagenbetreibers oder einer Gruppe bzw. Branche von Anlagenbetreibern, sondern er tritt für eine Weiterentwicklung und Verbesserung des EU-ETS im Allgemeinwohlinteresse und damit nur indirekt auch im Interesse der Gesamtheit der ETS-Anlagenbetreiber ein. Der bvek bietet die Chance, sich daran kompetent zu beteiligen bzw. diese Gemeinwohlorientierung der Weiterentwicklung des EU-ETS zu fördern – übrigens auch unabhängig von einer formalen Mitgliedschaft.