

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Lukas Köhler, Grigorios Aggelidis, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Pascal Kober, Alexander Kulitz, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Oliver Luksic, Dr. Jürgen Martens, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Michael Theurer, Dr. Florian Toncar, Dr. Andrew Ullmann, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Ausweitung des EU-ETS auf weitere Wirtschaftssektoren

In der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/1635 antwortet die Bundesregierung auf die Frage, welche Systeme der CO₂-Bepreisung ihr bekannt seien, wie folgt:

„Grundsätzlich sind preis- und mengenbasierte Instrumente zu unterscheiden. Während bei Ersteren die Lenkungswirkung direkt über den Preis angestrebt wird, zielen Letztere auf die definitive Erreichung einer bestimmten Mengenzielvorgabe. Dies hat den Vorteil, dass Budgetvorgaben für Treibhausgasemissionen direkt in eine Emissionsobergrenze (Cap) umgerechnet werden können; bei einem verlässlichen Berichts- und Überwachungssystem und konsequentem Vollzug wird das Erreichen der im System gesetzten Ziele durch das Instrument sichergestellt.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass eine Einbeziehung des Verkehrs bzw. weiterer Wirtschaftssektoren unter Berücksichtigung der EU-Entscheidung über die Lastenverteilung (Effort Sharing) einen Beitrag zur Erreichung der deutschen Klimaschutzziele leisten könnte (bitte mit Begründung beantworten)?
2. Spricht sich die Bundesregierung dafür aus, den Verkehr in den europäischen Emissionshandel aufzunehmen?
3. Falls Frage 1 mit Ja beantwortet wird, kann sich die Bundesregierung vorstellen, den Verkehr zunächst, wie in Artikel 24 der EU-Emissionshandelsrichtlinie vorgesehen, auf nationaler Ebene in den Emissionshandel aufzunehmen (bitte mit Begründung beantworten)?

4. Falls Frage 1 mit Nein beantwortet wird, welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung gegen eine Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems (ETS) auf den Verkehrssektor, wenn nach ihrer selbst geäußerten Auffassung mengenbasierte Instrumente das Erreichen der gesetzten Ziele bei der Reduktion von Treibhausgasen (THG) sicherstellen?

Verfolgt die Bundesregierung mit ihrer Klimaschutzpolitik im Verkehrssektor weitere Ziele, die über eine reine Reduktion der THG-Emissionen hinausgehen?

5. Welche Möglichkeiten der Einbeziehung des Verkehrssektors bzw. weiterer Sektoren hat die Bundesregierung wissenschaftlich evaluieren lassen?

Welche Forschungsaufträge sind hierzu durch die Bundesregierung vergeben worden (wenn ja, skizzieren sie bitte deren Ergebnisse)?

6. Welche rechtlichen, ökonomischen und sozialpolitischen Hürden erschweren nach Ansicht der Bundesregierung eine Einbeziehung des Verkehrs bzw. weiterer Wirtschaftssektoren in das EU-ETS?

7. Welchen Einfluss hätte nach Einschätzung der Bundesregierung eine Einbeziehung des Verkehrssektors bzw. weiterer Wirtschaftsbereiche in Form eines Upstream-Emissionshandels (Zertifikatspflicht für das Inverkehrbringen fossiler Brennstoffe) auf die Preise für Emissionsberechtigungen?

8. Wie würde sich nach Einschätzung der Bundesregierung eine Einbeziehung des Verkehrssektors in das EU-ETS auf den Carbon-Leakage-Schutz der Industrie auswirken?

9. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass mit der Einführung von CO₂-Preisen die gesamtwirtschaftlich kostengünstigsten Maßnahmen in Angriff genommen werden?

10. Mit welchem ökonomischen Anreizinstrument (preis- bzw. mengenbasiertes Instrument) kann nach Ansicht der Bundesregierung das deutsche Klimaziel mit der höchsten Treffgenauigkeit erreicht werden?

11. Mit welchem ökonomischen Anreizinstrument (preis- bzw. mengenbasiertes Instrument) lassen sich nach Ansicht der Bundesregierung die negativen Wirkungen hinsichtlich Energiepreisen, Einkommen und Beschäftigung am wirksamsten reduzieren?

12. Von welchem ökonomischen Anreizinstrument (preis- bzw. mengenbasiertes Instrument) gehen nach Ansicht der Bundesregierung die umfangreichsten Innovationswirkungen aus?

13. Sieht die Bundesregierung ökonomische Anreizinstrumente als Ersatz oder Ergänzung des bisherigen Instrumentenmix im Klimaschutz an (bitte mit Begründung beantworten)?

Berlin, den 14. Mai 2018

Christian Lindner und Fraktion