

Antrag

der Abg. Ulrich Lusche u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Staatsministeriums

Erhebung von Umweltabgaben durch die EU

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Abgaben bei Überschreitung der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 erhoben werden können, ab wann und von wem;
2. ob es möglich ist, die zu erwartende Abgabenhöhe zu prognostizieren und in welchem Umfang Baden-Württemberg davon betroffen sein wird;
3. wie diese Abgabe rechtlich einzuordnen ist und ob es sich insbesondere um ein Finanzierungsinstrument oder eine Lenkungsabgabe handelt;
4. wer diese Abgabe erheben soll bzw. wer für den Vollzug zuständig ist;
5. welchem Haushalt das Aufkommen zufließen soll;
6. was die Rechtsgrundlagen für Ziffer 4. und 5. sind und ob das EU-Recht insbesondere die Zuweisung des Aufkommens deckt;
7. wie sie dies insbesondere im Verhältnis zwischen der europäischen und der nationalen Ebene politisch bewertet.

26. 01. 2010

Lusche, Blenke, Beck, Bopp, Lichy, Müller,
Stratthaus, Reichardt, Vosschulte CDU

Eingegangen: 26. 01. 2010 / Ausgegeben: 23. 02. 2010

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Begründung

Die in der Öffentlichkeit breit diskutierte und jüngst in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 443/2009 enthält nicht nur für Fahrzeughersteller Vorgaben für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß ihrer Neufahrzeuge. Sie könnte für die EU zugleich zu Einnahmen in Milliardenhöhe führen. Denn sie sieht vor, dass von den Herstellern bei einer Überschreitung der Vorgaben erhebliche Abgaben zugunsten der EU erhoben werden. Die Verordnung wirft damit auch grundlegende politische Fragen nach den Kompetenzen der EU zur Einnahmeerzielung bzw. Erhebung von Umweltabgaben auf.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 16. Februar 2010 Nr. V-0123.049 nimmt das Staatsministerium im Einvernehmen mit dem Umweltministerium und dem Finanzministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Abgaben bei Überschreitung der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 erhoben werden können, ab wann und von wem;

Zu 1.:

Die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 richtet sich an die Hersteller von Personenkraftwagen. Sie verpflichtet diese zur Einhaltung einer Zielvorgabe für die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen ihrer neuen Personenkraftwagen. Der Richtwert für die Zielvorgabe beträgt hierbei 130 g CO₂/km und erhöht oder ermäßigt sich abhängig vom Fahrzeuggewicht gemäß Anhang I der Verordnung. Die Einführung dieser Zielvorgabe erfolgt gestaffelt: 2012 müssen 65 % der neu zugelassenen Pkw eines Herstellers sie erfüllen, 2013 75 %, 2014 80 % und ab 2015 100 %. Eine Ausnahme können Hersteller beantragen, die jährlich für die Zulassung von weniger als 10.000 Pkw verantwortlich sind. Reduzierte Zielvorgaben sind für Hersteller möglich, von denen jährlich 10.000 bis 30.000 neue Pkw zugelassen werden. Möglich ist außerdem die Bildung von Emissionsgemeinschaften durch mehrere Hersteller (sogenanntes Pooling).

Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers die o. g. Werte, so wird ab dem Kalenderjahr 2012 von der Europäischen Kommission eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung erhoben. Diese beträgt 5 € für das erste Gramm CO₂/km, 15 € für das zweite Gramm CO₂/km, 25 € für das dritte Gramm CO₂/km und 95 € für jedes weitere Gramm CO₂/km, jeweils multipliziert mit der Anzahl neuer Pkw des Herstellers. Ab 2019 beträgt die Emissionsüberschreitungsabgabe dann ab dem ersten Gramm CO₂/km jeweils 95 €, wiederum multipliziert mit der Anzahl neuer Pkw des Herstellers.

2. ob es möglich ist, die zu erwartende Abgabenhöhe zu prognostizieren und in welchem Umfang Baden-Württemberg davon betroffen sein wird;

Zu 2.:

Prognosen zum Abgabenaufkommen sowie zum Anteil, den baden-württembergische Fahrzeughersteller in der Zukunft zu leisten haben, liegen der Landesregierung nicht vor.

Das Abgabenaufkommen richtet sich entsprechend der Verordnung nach der Zahl der in der EU verkauften Neufahrzeuge sowie der Höhe der Überschreitung des CO₂-Zielwerts eines Herstellers. Zukünftige Verkaufszahlen der einzelnen Hersteller oder der Fabrikationsstandorte sowie die technische Entwicklung zur CO₂-Reduktion von Fahrzeugen bis zum Wirksamwerden der Zielwerte lassen sich gegenwärtig noch nicht vorhersagen. Für zwei Standorte von Fahrzeugherstellern in Baden-Württemberg besteht zudem die Möglichkeit, die CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeugflotte über die emissionsärmere Fahrzeugpalette des Mutterkonzerns zu verrechnen.

3. wie diese Abgabe rechtlich einzuordnen ist und ob es sich insbesondere um ein Finanzierungsinstrument oder eine Lenkungsabgabe handelt;

Zu 3.:

Es handelt sich um die Einhaltung von Umweltgrenzwerten, die durch eine Abgabe sanktioniert wird. Sowohl nach dem deutschen (aber auch englischen und französischen) Wortlaut der Verordnung als auch nach Sinn und Zweck sollen ökonomische Anreize für die Hersteller zur Einhaltung der Zielvorgabe gesetzt werden. Damit kann das Instrument als Lenkungsabgabe im Umweltbereich qualifiziert werden. Es handelt sich nicht um ein Finanzierungsinstrument, da die angestrebte Einhaltung der Grenzwerte gerade Zahlungen vermeiden soll.

4. wer diese Abgabe erheben soll bzw. wer für den Vollzug zuständig ist;

Zu 4.:

Die Abgabe wird gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung von der EU-Kommission erhoben. Nach Artikel 9 Absatz 3 legt die EU-Kommission das Verfahren für die Erhebung der Abgabe fest. Eine entsprechende Festlegung soll bis Ende 2012 erfolgen.

5. welchem Haushalt das Aufkommen zufließen soll;

Zu 5.:

Nach Artikel 9 Absatz 4 der Verordnung fließen die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe dem Gesamthaushalt der EU zu.

6. was die Rechtsgrundlagen für Ziffer 4. und 5. sind und ob das EU-Recht insbesondere die Zuweisung des Aufkommens deckt;

Zu 6.:

Die Verordnung ist auf Artikel 175 Absatz 1 EG-Vertrag (nach Lissabon-Vertrag: Artikel 192 Absatz 1 AEUV) gestützt. Dieser ermächtigt die EU, zur Erreichung der Umweltziele der EU tätig zu werden. Wie weit die EU-Kompetenz geht, ist im Wege der Auslegung zu ermitteln. Hervorzuheben ist, dass eine klare Kompetenzabgrenzung zwischen der EU und den Mitgliedstaaten, die durch den Lissabon-Vertrag noch weiter gestärkt wurde, auch in diesem

Fall strikt einzuhalten ist. Die Festlegung einer Umweltabgabe dürfte bei dieser Fallgestaltung von der Kompetenz der EU erfasst sein. Ob die EU-Kommission selbst die Abgabe erheben darf, ist in der Literatur teilweise strittig. Die Zuständigkeit der EU-Kommission wird zumindest eine gleichmäßige Durchsetzung und Erhebung EU-weit gewährleisten.

Die Zuweisung der Abgabe an den Gesamthaushalt der EU ist im Hinblick auf das EU-Haushaltsrecht, insbesondere den Grundsatz der vollständigen Finanzierung aus Eigenmitteln nach Artikel 311 AEUV (ehemals: Artikel 269 EG-Vertrag), kritisch zu sehen. Der Bundesrat hat damals im laufenden Verfahren in seinem Beschluss vom 14. März 2008 (Drucksache 37/08) auf einen Antrag Baden-Württembergs erhebliche Zweifel an einer EU-Kompetenz zur Einführung einer derartigen Abgabe, die in den EU-Haushalt und nicht in die nationalen Haushalte fließen soll, geäußert. Diese Bedenken hat die EU-Kommission im Oktober 2008 (Unterrichtung zu Drucksache 37/08 vom 8. Oktober 2008) zurückgewiesen.

Der Bundesrat hat jedoch seine Auffassung in seiner Stellungnahme zum Vorschlag für eine Verordnung für leichte Nutzfahrzeuge am 18. Dezember 2009 (Drucksache 825/09) nochmals bekräftigt.

7. wie sie dies insbesondere im Verhältnis zwischen der europäischen und der nationalen Ebene politisch bewertet.

Zu 7.:

Aus Sicht der Landesregierung ist die jetzt verabschiedete Verordnung insgesamt positiv zu bewerten. Die Landesregierung hat in bilateralen Gesprächen und über den Bundesrat dazu beigetragen, dass die ursprünglich von der EU-Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen erheblich im Sinne des Landes geändert wurden. Sowohl der Grenzwert als auch die Abgabe werden nunmehr gestaffelt und zeitlich deutlich gestreckt eingeführt (siehe unter 1.). Die ursprünglich vorgeschlagene Abgabe von 95 € ab dem ersten Gramm wird erst ab 2019 gelten. Darüber hinaus muss nur ein Teil der Emissionsminderung durch umweltfreundlichere Motoren erreicht werden. Zehn Gramm der CO₂-Einsparung dürfen durch den Einsatz von Biosprit und technische Verbesserungen z. B. bei Reifen und Schaltungen erzielt werden, weitere sieben Gramm durch sogenannte Ökoinnovationen wie etwa Solarglasdächer.

Bei dieser starken Staffelung und der Möglichkeit, die Ziele auch mit anderen innovativen Maßnahmen zu erreichen, ist davon auszugehen, dass die Automobilwirtschaft die Vorgaben innerhalb der Produktionszyklen von durchschnittlich sechs Jahren einhalten kann und daher die Abgabe in Deutschland gar nicht oder zumindest nicht in nennenswertem Umfang fällig wird. Die entgegen dem Bundesratsbeschluss vom 14. März 2008 in der Verordnung getroffene Festlegung, dass die Abgabe dem EU-Haushalt zufließt, wird daher voraussichtlich keine erhebliche praktische Bedeutung für Deutschland haben.

In den jetzt anstehenden Verhandlungen bezüglich der CO₂-Minderung von leichten Nutzfahrzeugen wird die Landesregierung ihre Position, wie sie im Bundesratsbeschluss vom 18. Dezember 2009 zum Ausdruck kommt, weiter vertreten.

Dr. Reinhart

Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten sowie
für den Geschäftsbereich des Staatsministeriums