



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

VhU-Presskonferenz:

Klimaschutz:

CO₂-Menge verringern, nicht den Preis steuern

Fragen und Antworten

2. Juli 2019

Inhalt

I. Fragen zum von der VhU vorgeschlagenen System	4
1. Wer würde von dem neuen Cap-and-Trade-System erfasst?	4
2. Welche Minderungen müssten pro Jahr vorgeschrieben werden?	4
3. Wer würde die Einhaltung der CO ₂ -Deckel gewährleisten?	4
4. Wie würden die Zertifikate im Bereich Straßenverkehr/ Gebäude versteigert?	4
5. Welche Entwicklung wäre im Straßenverkehr mit einem CO ₂ -Deckel denkbar?	5
6. Welche Entwicklung bei Gebäuden wäre mit einem CO ₂ -Deckel denkbar?	5
7. Welche CO ₂ -Zertifikate-Preise wären zu erwarten?	6
8. Welche Möglichkeiten hätten Versorger, ihre Einsparvorgaben umzusetzen?	9
9. Ließe sich der CO ₂ -Deckel auf andere Staaten ausweiten?	9
10. Soll der CO ₂ -Deckel national oder europaweit eingeführt werden?	9
11. Gibt es Carbon-Leakage-Gefahren?	9
12. Böte der CO ₂ -Deckel einen ausreichenden Anreiz für Elektromobilität?	10
13. Wäre eine begleitende staatliche Regulierung nötig?	10
14. Wie würden Schienen- und Schiffsverkehr erfasst?	10
II. Fragen zur CO ₂ -Steuer	11
15. Wie hoch sind Steuern und Abgaben auf Energie in Deutschland?	11
16. Was ist der Unterschied zwischen CO ₂ -Deckel und CO ₂ -Steuer?	11
17. Ist der Vorschlag der Grünen für eine CO ₂ -Steuer auf Benzin, Diesel, Kerosin, Heizöl, Heizkohle und Heizgas ökologisch treffsicher?	14
18. Ist der Vorschlag der Grünen für eine CO ₂ -Steuer auf Benzin, Diesel, Kerosin, Heizöl, Heizkohle und Heizgas sowie für einen Mindestpreis für den CO ₂ -Preis des EU-Emissionshandels bei Stromerzeugung, Industrie und Luftverkehr schlüssig?	15
19. Ist der Vorschlag der Grünen für eine CO ₂ -Steuer auf Benzin, Diesel, Kerosin, Heizöl, Heizkohle und Heizgas sozial gerecht?	15
20. Ist der Vorschlag der Grünen für eine CO ₂ -Steuer auf Benzin, Diesel, Kerosin, Heizöl, Heizkohle und Heizgas verfassungsrechtlich akzeptabel?	16
21. Ist der Vorschlag der Grünen für eine CO ₂ -Steuer technologieneutral und lässt er Raum für Innovationen?	16

III. Fragen zum bestehenden, europaweiten CO₂-Deckel für Industrie, Stromerzeugung und Luftverkehr (EU-ETS)..... 17

- 22. Warum soll der Bereich Straßenverkehr/ Gebäude nicht in den bestehenden CO₂-Deckel von Stromerzeugung/ Industrie/ Luftfahrt einbezogen werden? 17
- 23. Behindern zwei separate Systeme nicht die Sektorkopplung? 18
- 24. Sind die jährlichen Mengenreduktionen im Industriebereich nicht viel zu gering?..... 18
- 25. Wie findet eine Abgrenzung statt zwischen Unternehmen, die Erdgas nutzen und bereits vom ETS erfasst sind? 18

IV. Grundsätzliche Fragen zur Klimapolitik..... 19

- 26. Ist der VhU-Vorschlag nicht ein Ablenkungsmanöver, das Automobil- und Erdölindustrie davor schützen soll, in die Pflicht genommen zu werden? 19
- 27. Wenn das der große Wurf ist, warum haben Sie dann nicht schon viel mehr Verbündete auf der Bundesebene?..... 19
- 28. Wie wahrscheinlich ist es, dass dieses neue System in der EU umgesetzt wird?..... 19
- 29. Müssten sich die EU-Mitgliedstaaten nicht viel ehrgeizigere Klimaschutzziele setzen – z.B. 0 Tonnen, statt 170 Mio. Tonnen im Straßenverkehr? 19
- 30. Warum ist der CO₂-Ausstoß schon ohne Deckel auf 2018 gesunken um 6,3%. Müsste dann nicht schon deswegen die Absenkung ehrgeiziger geplant werden?..... 20
- 31. Wieso wird der Diesel, der ja pro Liter mehr CO₂ ausstößt als der Benziner, zurzeit mit weniger Euro pro Tonne belastet? 20
- 32. Wie errechnet sich die derzeitige steuerliche Belastung von Diesel und Benzin pro Tonne CO₂?..... 20
- 33. Kann man der Wirtschaft hier vertrauen, nachdem die Autoindustrie insgesamt immer zu geringe Emissionsmengen angegeben hat? 21
- 34. Zu wenig, zu spät, zu wenig zukunftsgerichtet: Warum sagt die VhU nichts zum Umstieg auf E-Mobilität? 21
- 35. Wie soll man in eine Verkehrspolitik vertrauen, die sich auf Maut statt auf Infrastruktur für E-Mobilität fokussiert?..... 22
- 36. Wo ist der Unterschied zwischen dem VhU-Vorschlag und der Möglichkeit, dass Deutschland bei anderen Mitgliedstaaten Emissionsrechte zukaufte? 22
- 37. Ist die Bundesregierung jetzt nicht mit anderen EU-Staaten auf ein neues Klimaziel eingeschwenkt: komplett klimaneutral bis 2050? 22
- 38. Was ist CORSIA und wie wirkt es? 23
- 39. CORSIA kompensiert lediglich das zusätzliche Wachstum, reduziert also nicht den bisherigen CO₂-Ausstoß. Ist das nicht zu unambitioniert? 23

I. Fragen zum von der VhU vorgeschlagenen System

1. Wer würde von dem neuen Cap-and-Trade-System erfasst?

Nicht die einzelnen Autofahrer, nicht die einzelnen Tankstellenpächter oder die kleinen Brennstoffhändler, sondern die Inverkehrbringer von Heizöl, Erdgas, Diesel und Benzin auf der ersten Handelsebene („up-stream“) werden von dem neuen Cap-and-Trade-System erfasst. Das sind in Deutschland weniger als 100 Mineralölgesellschaften, Raffinerien und große Unternehmen, die bisher schon die Energiesteuer (früher „Mineralölsteuer“) abführen. Sie sind bereits bei den Finanzbehörden erfasst. Sie würden verpflichtet, ihre Ware mit handelbaren CO₂-Zertifikaten zu hinterlegen.

Der Preis für die CO₂-Zertifikate würde als Preisbestandteil an Zwischenhändler und Endkunden weitergegeben, wie es heute schon bei anderen Abgaben geschieht, etwa bei der Erdölbevorratungsabgabe nach ErdölBevG, der EEG-Umlage oder dem ETS-Preis-Bestandteil der Stromrechnung. Endverbraucher wären hiervon technisch nicht berührt: Sie tragen die Kosten, führen sie aber nicht selbst ab.

2. Welche Minderungen müssten pro Jahr vorgeschrieben werden?

Im Jahr 2018 betrug der CO₂-Ausstoß des Bereichs Straßenverkehr und Gebäude in Deutschland zusammen 245,3 Mio. Tonnen¹. Das im Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung formulierte Ziel für diesen Bereich liegt bei 170 Mio. Tonnen. Nötig wäre folglich eine durchschnittliche jährliche Reduktion von 6,3 Mio. Tonnen CO₂. Das entspricht einem Minderungspfad von rund 2,5 Prozent pro Jahr.

Zum Vergleich: Von 2017 auf 2018 sank der CO₂-Ausstoß im Bereich Straßenverkehr und Gebäude um 15,5 Mio. Tonnen, also um 6,3 Prozent. Diese Zahlen zeigen, dass eine Reduktion von durchschnittlich 6,3 Tonnen pro Jahr über einen CO₂-Deckel machbar ist und keine Knappheit an Zertifikaten erwarten ließe.

3. Wer würde die Einhaltung der CO₂-Deckel gewährleisten?

Die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) ist die im Umweltbundesamt (UBA) in Berlin zuständige nationale Stelle für das europaweite EU-Cap-and-Trade-System (EU-ETS). Sie könnte die Beaufsichtigung des neuen Cap-and-Trade-Systems mit übernehmen.

4. Wie würden die Zertifikate im Bereich Straßenverkehr/ Gebäude versteigert?

Es ist nicht nötig, die Zertifikate zu versteigern, das würde Klimaschutz nur teurer machen. Cap-and-Trade-Systeme sollen dem Ziel der Emissionsminderung dienen – und nicht der Staatsfinanzierung. Für die Erreichung der ökologischen Ziele reicht es aus, wenn den Mineralölunternehmen jedes Jahr weniger Zertifikate zugeteilt werden. Ein Verzicht auf Versteigerungen führt darüber hinaus zu niedrigeren Zertifikate-

¹ https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/pi-thg_Abb.en_bf.pdf

Preisen und macht das System so international interessanter. Denn es gilt: Je günstiger ein Klimaschutzinstrument, desto mehr Staaten werden sich beteiligen – und umgekehrt.

5. Welche Entwicklung wäre im Straßenverkehr mit einem CO₂-Deckel denkbar?

Eine Marktergebnisprognose ist nicht sicher möglich, es können nur plausible Tendenzaussagen getroffen werden. Die Einführung eines CO₂-Deckels im Straßenverkehr böte jedem Autofahrer die Möglichkeit, individuell zu reagieren. Eine einfache Form der CO₂-Vermeidung im Straßenverkehr ist beispielsweise ein Umstieg auf Erdgasmobilität. Im Neuwagen-Bereich wird diese Technologie bereits heute in allen Klassen und von fast allen Herstellern angeboten. Bei Gebrauchtwagen ist eine Nachrüstung für rund 2.500 Euro möglich bei Amortisationszeiten zwischen 40.000 und 60.000 Kilometern². Nach Einführung eines CO₂-Deckels, der von Jahr zu Jahr mäßig sinkt, wäre ein verstärkter Einsatz von Erdgas im Straßenverkehr keine Überraschung. Auch denkbar wäre ein beschleunigtes Wachstum von Elektro- und Wasserstoffmobilität. Kombiniert mit der Markteinführung synthetisch hergestellter, treibhausgasneutraler Kraftstoffe, einer Verbesserung des Angebots im ÖPNV und einer wachsenden Bedeutung des Radverkehrs würde die Nachfrage nach CO₂-Zertifikaten tendenziell sinken. So wäre es denkbar, dass die Preise für Zertifikate niedrig blieben. Eine übermäßige Belastung der Autofahrer bliebe aus. So gewönne man die Zeit, die man braucht, damit sich gänzlich CO₂-neutrale Technologien im Straßenverkehr durchsetzen.

6. Welche Entwicklung bei Gebäuden wäre mit einem CO₂-Deckel denkbar?

Rund 50 Prozent der Erdölheizungen in Deutschland sind älter als 20 Jahre, insgesamt rund 5,7 Millionen Heizungen. Durch Modernisierung ließe sich der Heizölverbrauch bei diesen Anlagen um 20 bis 30 Prozent reduzieren. Bei einem 4-Personen-Haushalt und einem Einfamilienhaus mit 150qm liegt der durchschnittliche Heizölverbrauch bei 2.500 Liter pro Jahr. Altbauten mit einem Baujahr vor 1977 haben durchschnittlich einen doppelt so hohen Heizölverbrauch wie Gebäude mit Baujahr ab 2002.

Im Gebäudebestand liegen nach wie vor große Effizienzpotenziale brach und werden inzwischen nicht mehr gehoben, weil die EnEV unwirtschaftliche Anforderungen stellt und die seit Jahren immer wiederkehrenden Ankündigungen steuerlichen Sanierungsanreize zu Investitionszurückhaltung führt.

Durch den CO₂-Deckel für Emissionen aus Gebäuden würde die energetische Sanierung angeregt, ohne dass die Verbraucher zur Komplettsanierung gezwungen wären. Es könnten Schritt für Schritt Heizung, Dach, Fenster und Fassade in Angriff genommen werden. Eine Modernisierung der Ölheizung wäre ebenso möglich wie ein

²

https://www.adac.de/_mmm/pdf/ADAC%20Kostenvergleich%20Umr%C3%BCstung%20Gasfahrzeuge_47083.pdf

Umstieg auf Erdgas, erneuerbare Energien und/ oder Brennstoffzellentechnik. Je nachdem, wie es für die Bewohner am einfachsten oder günstigsten ist. Bei Gebäuden bliebe es Bürgern und Unternehmen überlassen, ob sie zum Beispiel ihre Heizung erneuern, von Heizöl auf Erdgas oder Brennstoffzelle umsteigen, ihr Gebäude dämmen, die Hauselektronik modernisieren, die Zimmertemperatur verringern, mit treibhausgasneutralen synthetischen Brennstoffen heizen oder evtl. langfristig doch höhere Brennstoffrechnungen zahlen.

Anbieter müssten künftig wieder den Kunden überzeugen – und nicht mehr den Politiker oder Verwaltungsbeamten, der ein Gebäude-Energie-Gesetz schreibt.

7. Welche CO₂-Zertifikate-Preise wären zu erwarten?

Es ist erneut in Erinnerung zu rufen, dass niemand im Voraus eine verlässliche Marktergebnisprognose treffen kann, schon gar nicht über Preisentwicklungen.

Der lange Zeit stabil niedrige CO₂-Preis an der Börse im bestehenden EU-ETS sowie die Preissprünge seit den politischen Markteingriffen im Jahr 2018 (Mai 2017: 4,85 €/t, Mai 2019: 25,50 €/t) lassen vermuten, dass die Zertifikate-Preise bei einem langfristigen und verlässlichen Reduktionspfad von rund 2 Prozent pro Jahr für die Endverbraucher keine allzu große Belastung darstellen würden: Zum einen würden sich Hersteller von Fahrzeugen und Kraftstoffen an die Verknappung technisch mittel- und langfristig anpassen. Zum anderen würden sich die Verkehrsteilnehmer ebenfalls anpassen. Voraussetzung ist jedoch, dass der Minderungspfad langfristig und verlässlich vorgegeben wird, damit sich die Marktteilnehmer anpassen können. Politischer Aktionismus wie Markteingriffe müssen jedoch unterbleiben, damit die Marktteilnehmer das nötige Vertrauen in den politischen Rahmen haben und die gewünschten Anpassungen bzw. Investitionen stattfinden.

Im volkswirtschaftlich günstigsten Fall, wenn die Politik glaubwürdig versichert, dass keine nachträglichen Verknappungen in späteren Jahren geplant sind, könnte der CO₂-Preis sogar nahe Null liegen.

a) **Benzin:**

1 Liter Benzin führt zu ca. 2,37 kg CO₂-Ausstoß. Je nach Relation von Angebot und Nachfrage für CO₂-Zertifikate ergäbe sich folgender Preisanstieg für Benzin:

Preis pro Tonne CO₂	Preisanstieg pro Liter Benzin
5 €	1,185 Cents
10 €	2,37 Cents
20 €	4,74 Cents
50 €	11,85 Cents
100 €	23,7 Cents
200 €	47,4 Cents
250 €	59,25 Cents

b) **Diesel:**

1 Liter Diesel führt zu ca. 2,65 kg CO₂-Ausstoß. Je nach Relation von Angebot und Nachfrage für CO₂-Zertifikate ergäbe sich folgender Preisanstieg für Diesel:

Preis pro Tonne CO₂	Preisanstieg pro Liter Diesel
5 €	1,325 Cents
10 €	2,65 Cents
20 €	5,3 Cents
50 €	13,25 Cents
100 €	26,5 Cents
200 €	53 Cents
250 €	66,25 Cents

c) **Leichtes Heizöl:**

Ein 4-Personen-Haushalt mit 150 qm Wohnfläche verbraucht etwa 2.500 Liter pro Jahr. 1 Liter Heizöl führt zu einem CO₂-Ausstoß von ca. 3,2 kg. Bei einer Tankfüllung von 2.500 Litern fallen 8.000 kg CO₂ an. Pro Tankfüllung ergäben sich folgende Aufschläge für den Verbraucher (zum Vergleich: derzeit kostet eine Tankfüllung von 2.500 Litern rund 2.000 Euro):

Preis pro Tonne CO ₂	Preisanstieg pro Liter Heizöl	Mehrkosten wegen CO ₂ -Zertifikaten pro Tankfüllung (2.500 l)
5 €	1,6 Cents	40 €
10 €	3,2 Cents	80 €
20 €	6,4 Cents	160 €
50 €	16 Cents	400 €
100 €	32 Cents	800 €
200 €	64 Cents	1.600 €
250 €	80 Cents	2.000 €

d) **Erdgas:**

Ein 4-Personen-Haushalt mit 150 qm Wohnfläche verbraucht durchschnittlich etwa 18.000 kWh im Jahr. 1 kWh Erdgas führt zu einem CO₂-Ausstoß von 0,22 kg. Bei einem Jahresverbrauch von 18.000 kWh ergäben sich folgende Aufschläge für den Verbraucher (zum Vergleich: 18.000 kWh Gas kosten derzeit rund 910 Euro):

Preis pro Tonne CO ₂	Preisanstieg pro kWh Erdgas	Mehrkosten pro Jahr wegen CO ₂ -Zertifikaten (18.000 kWh)
5 €	0,11 Cents	19,80 €
10 €	0,22 Cents	39,60 €
20 €	0,44 Cents	79,20 €
50 €	1,1 Cents	198,00 €
100 €	2,2 Cents	396,00 €
200 €	4,4 Cents	792,00 €
250 €	5,5 Cents	990,00 €

8. Welche Möglichkeiten hätten Versorger, ihre Einsparvorgaben umzusetzen?

Das bleibt der Kreativität der Versorger überlassen. Denkbar wären Contracting-Angebote für energetische Sanierungen, der Erwerb von Klimaschutzzertifikaten (derzeit rd. 4 Euro pro Tonne CO₂) oder der Einsatz erneuerbarer oder synthetisch hergestellter Kraft- bzw. Brennstoffe. Gleichzeitig öffnet der neue CO₂-Deckel auch den Markt für erneuerbare Versorgungsmöglichkeiten wie Wärmepumpen, Brennstoffzellentechnik, Solarthermie oder Biokraftstoffe.

9. Lasse sich der CO₂-Deckel auf andere Staaten ausweiten?

Ja. Ein Cap-and-Trade-System ohne Versteigerungen oder komplizierte Carbon-Leakage-Regeln lasse sich problemlos auf weitere Staaten erweitern. Zeitpunkt wäre jeweils der Beginn einer neuen Handelsperiode. Die neuen Teilnehmerländer müssten sich mit den bisherigen Teilnehmern auf einen gemeinsamen Reduktionspfad einigen und die Inverkehrbringer des neu hinzukommenden Teilnehmerstaats zertifikatepflichtig gemacht werden.

10. Soll der CO₂-Deckel national oder europaweit eingeführt werden?

Grundsätzlich gilt für alle Klimaschutzinstrumente: je weitreichender der Einsatz, desto besser. Deshalb ist bei der Einführung aller Klimaschutzinstrumente darauf zu achten, dass sie international anschlussfähig sind. Hier liegt eine wesentliche Stärke des VhU-Vorschlags: Er erfasst nur den Bereich Straßenverkehr und Gebäude, wo kein internationaler Wettbewerbsdruck besteht. Deshalb könnte er durchaus auch zunächst nur auf nationaler Ebene oder in Kooperation einiger weiterer EU-Mitgliedstaaten eingeführt werden, bevor er später auf die gesamte EU oder besser noch die G20 oder gar weltweit ausgedehnt wird.

Nachteil einer rein nationalen Lösung wäre, dass die Zahl der erfassten Unternehmen gering wäre. In Deutschland sind es nur etwa 100 Mineralölgesellschaften, Raffinerien und große Unternehmen, wobei der mengenmäßig größte Teil auf die großen Mineralölgesellschaften entfällt. Das schränkt die ökologische Wirksamkeit zwar nicht ein und hat sogar den positiven Effekte, dass das System schnell und vergleichsweise unbürokratisch eingeführt werden könnte. Auf der anderen Seite wäre der Markt jedoch nur sehr klein, was zu einem geringeren Handel und der Gefahr einer Oligopolbildung führt. Deshalb wäre die Einführung mit möglichst vielen Teilnehmern wünschenswert.

11. Gibt es Carbon-Leakage-Gefahren?

Bei Gebäuden gibt es keine direkte Carbon-Leakage-Gefahr – nur sehr wenige Bürger werden den Wohnort ins Ausland verlegen, um einem europäischen CO₂-Deckel für Heizöl und Erdgas zu entgehen.

Auch im Straßenverkehr ist nicht zu erwarten, dass volkswirtschaftlich wichtige Verkehre über das nicht-europäische Ausland geführt werden. Es erscheint abwegig, Produktionsstätten ins Ausland zu verlagern, um den einem möglichen CO₂-Preis für den Abtransport zu entgehen.

Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass durch einen massenhaften Einsatz von Elektromobilität und Wärmepumpen/ Stromheizungen eine verstärkte Nachfrage nach CO₂-Zertifikaten in dem europäischen Cap-and-Trade-System für Stromerzeugung, Industrie und Luftfahrt entsteht. Hierdurch könnten die Preise für Zertifikate im EU-ETS steigen. Auch deshalb ist es wichtig, dass die Carbon-Leakage-Regeln im bestehenden EU-ETS tatsächlich wirken können und preistreibende Eingriffe unterbleiben.

12. Böte der CO₂-Deckel einen ausreichenden Anreiz für Elektromobilität?

Ja. Wer ein Elektromobil fährt, fällt nicht unter den CO₂-Deckel für den Straßenverkehr, sondern unter den CO₂-Deckel für Elektrizität. Entscheidend ist, wie der Strom erzeugt wird (fossil / regenerativ). Es bleibt dem Markt und den Bürgern überlassen, ob die Emissionsminderung im Straßenverkehr durch Elektromobilität, durch Wasserstoff, Autogas, sparsamere Motoren, sparsamere Autofahrer, Fahrräder, ÖPNV oder durch einen individuellen Mix daraus erreicht wird.

13. Wäre eine begleitende staatliche Regulierung nötig?

Eine CO₂-Obergrenze führt dazu, dass die politisch vorgegebenen Klimaschutzziele tatsächlich eingehalten werden. Deshalb ist eine darüber hinausgehende Regulierung grundsätzlich nicht nötig und bringt keine zusätzlichen Minderungseffekte. Der bestehende, kleinteilige und oft widersprüchliche Instrumentenmix könnte reduziert werden. Gleichwohl können Situationen auftreten, in denen eine begleitende Regulierung sinnvoll sein kann. In jedem Fall ist es nötig, die staatlichen Investitionen in Forschung und Entwicklung deutlich auszubauen. Denn Technologiesprünge könnten dazu führen, dass Klimaschutz nicht zu Wohlstandsverlusten, sondern zu einem Wohlstandsgewinn führt. Neben einer noch besseren Ausstattung staatlichen Forschungseinrichtungen in Energieforschung, Maschinen- und Anlagenbau, Informations- und Elektrotechnik ist hier insbesondere eine zügige Umsetzung der steuerlichen Forschungsförderung anzupacken.

Aktuell belastet der Staat Energie in Deutschland mit rund 80 Milliarden Euro über Steuern, Abgaben und Umlagen. Sollte es beispielsweise mittel- oder langfristig dazu kommen, dass die Preise für Zertifikate aufgrund fehlender Technologiesprünge stark ansteigen und die Verbraucher zu stark belasten (Hockeyschlägerkurve), bieten die bestehende Energiesteuer und die Stromsteuer Spielraum zur Entlastung. In jedem Fall aber sollten die Stromsteuer ersatzlos abgeschafft und treibhausgasneutral hergestellte, synthetische Kraftstoff (-anteile) steuerfrei gestellt werden. So kann die Markteinführung bestehender klimaschonender Technologien erleichtert werden.

14. Wie würden Schienen- und Schiffsverkehr erfasst?

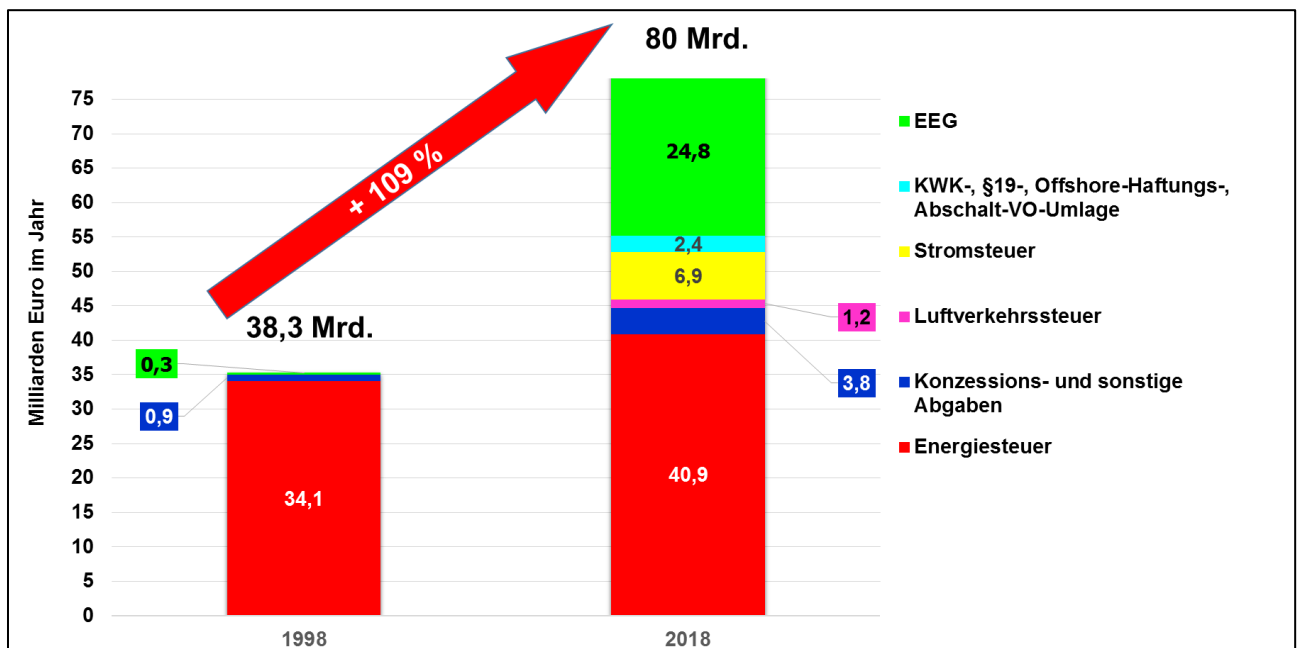
Der Strom für elektrifizierte Schienenfahrzeuge wird bereits heute von dem bestehenden EU-ETS für Industrie und Stromerzeugung erfasst. Dieselloks und Binnenschiffe mit Dieselmotor beziehen ihre Kraftstoffe auch über die Inverkehrbringer des Bereichs Straßenverkehr und Gebäude und unterlägen somit ebenfalls dem neu einzuführenden CO₂-Deckel. Der internationale Seeverkehr müsste hingegen nach

dem Vorbild des Luftverkehrs (CORSIA) durch ein weltweites Klimaschutzinstrument erfasst werden.

II. Fragen zur CO₂-Steuer

15. Wie hoch sind Steuern und Abgaben auf Energie in Deutschland?

Viel Spielraum für Entlastungen bei Energiesteuern und -abgaben



Quelle: BDEW

16. Was ist der Unterschied zwischen CO₂-Deckel und CO₂-Steuer?

Der CO₂-Deckel (das „Cap“) ist ein Mengeninstrument. Er regelt den erlaubten CO₂-Ausstoß abschließend und garantiert die Einhaltung der CO₂-Mengenziele. Die Obergrenze kann und soll von Jahr zu Jahr sinken. Der entstehende Preis für CO₂-Zertifikate ist Ergebnis von Angebot und Nachfrage. Er ist Ausdruck der von den Marktteilnehmern erwarteten künftigen Knappheit und dient indirekt als Investitionsanreiz. Der Zertifikatepreis ist jedoch nicht der Hebel für die Verringerung der Emissionen selbst.

Eine CO₂-Steuer hingegen ist ein Preisinstrument, das keine quantitative Emissionsminderung garantieren kann. Eine CO₂-Steuer verteuert den CO₂-Ausstoß, aber sie senkt ihn nicht automatisch. Denn bei einer geringen Preiselastizität der Nachfrage, die bei Kraft- und Brennstoffen für die meisten Kunden kurz- und mittelfristig kennzeichnend ist, führt eine Verteuierung eines Gutes nur zu einem sehr geringen oder gar keinem Rückgang der Nachfrage. Zudem: Bei weiter steigenden verfügbaren Einkommen könnten private Haushalte Verteuierungen von fossilen Kraft-

und Brennstoffen leichter „wegstecken“ und das Mobilitäts- und Heizungsverhalten unverändert lassen – dann wäre eine CO₂-Steuer klimapolitisch ohne große Wirkung.

Unternehmen müssten versuchen, die Belastung durch eine CO₂-Steuer durch Kostensenkungen an anderer Stelle auszugleichen. Auch hier ist eine Minderung des CO₂-Ausstoßes nicht gewährleistet. Eine CO₂-Steuer führt zwar zu steigenden Steuereinnahmen. Sie garantiert aber nicht, dass CO₂-Emissionen sinken.

Um eine Verhaltensänderung durch eine CO₂-Steuer zu erzwingen, müsste diese extrem hoch sein und würde einem De-facto-Fahrverbot für Geringverdiener gleichkommen.

Doch bereits heute werden Benzin und Diesel – und damit CO₂ – sehr stark besteuert:

- **Benzin:**
Für 1 Liter Benzin müssen 0,6545 Euro Energiesteuer gezahlt werden.
Die Verbrennung von 1 Liter Benzin führt zu einem CO₂-Ausstoß von ca. 2,37 kg.
Umgerechnet heißt das, dass Benzin mit rund 277 Euro je Tonne CO₂ belastet wird.
- **Diesel:**
Für 1 Liter Diesel müssen 0,4704 Euro Energiesteuer gezahlt werden.
Die Verbrennung von 1 Liter Diesel führt zu einem CO₂-Ausstoß von ca. 2,65 kg.
Umgerechnet heißt das, dass Diesel mit rund 177 Euro je Tonne CO₂ belastet wird.

Dass auch starke Preissignale keine spürbaren Änderungen im Mobilitätsverhalten nach sich ziehen, zeigen die Preissteigerungen bei Mineralölprodukten von 2017 auf 2018³:

	Jahresdurchschnitt 2017 € / Liter	Jahresdurchschnitt 2018 € / Liter	Steigerung € / Liter
Benzin	1,37	1,46	0,09
Diesel	1,16	1,29	0,13

Diese Preiserhöhungen haben das Mobilitätsverhalten nicht verändert.

Rechnet man genau diese Preissteigerungen pro Tonne CO₂ um, wird erkennbar, dass auch eine hohe Besteuerung/ Bepreisung von CO₂ nicht sicher zu einer Emissionsminderung führt:

- a) Benzin:**
Die Preissteigerung von 2017 auf 2018 betrug 9 Cent pro Liter.
Bezogen auf den CO₂-Ausstoß aus 1 Liter Benzin sind das 9 Cent für 2,37 kg CO₂.
Das entspricht der Steigerung eines rechnerischen CO₂-Preises von 38 Euro pro Tonne CO₂.

³ Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 7 // Energiewirtschaftliche Tagesfragen 3/2019

b) Diesel:

Die Preissteigerung von 2017 auf 2018 betrug 13 Cent pro Liter.

Bezogen auf den CO₂-Ausstoß aus 1 Liter Diesel sind das 13 Cent für 2,65 kg CO₂. Das entspricht der Steigerung eines rechnerischen CO₂-Preises von 49 Euro pro Tonne CO₂.

Doch nicht nur im Jahresvergleich schwanken die Kraftstoffpreise deutlich. Über die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe des Bundeskartellamts kann sich der Verbraucher in Echtzeit über Preisunterschiede an Tankstellen in seiner Region informieren. So lag der Preis für einen Liter Super E10 an den Tankstellen im Stadtgebiet Frankfurt am 8. Mai 2019 um 12:00 Uhr zwischen 1,609 Euro und 1,469 Euro. Die Preisdifferenz von 0,14 Euro entspricht einem CO₂-Preis von rund 59 Euro pro Tonne CO₂.

Das zeigt:

Derzeit bewirkt eine Verteuerung von Benzin und Diesel, wie sie pro Jahr oder sogar pro Wochenende stattfindet, um bis zu 59 Euro pro Tonne CO₂ keine nennenswerten CO₂-Einsparungen. Weder Bewusstsein noch Verhalten der Verbraucher wird beeinflusst, und es wird damit auch kein Anreiz zu einem zügigen technischen Fortschritt geschaffen.

17. Ist der Vorschlag der Grünen für eine CO₂-Steuer auf Benzin, Diesel, Kerosin, Heizöl, Heizkohle und Heizgas ökologisch treffsicher?

Nein. Eine zusätzliche CO₂-Steuer von 40 € pro Tonne würde zu folgenden Preissteigerungen für den Verbraucher führen:

Energieträger	Preis aktuell	Preissteigerung durch 40€/t CO ₂ (ohne MwSt.-Anstieg)	Preis inklusiver zusätzlicher CO ₂ -Steuer
Benzin E5	1,47 € / Liter	9,5 €-ct pro Liter	1,57 € / Liter
Diesel	1,25 € / Liter	10,6 €-ct pro Liter	1,35 € / Liter
Heizöl	0,7 € / Liter	12,8 €-ct pro Liter	0,83 / Liter
Heizgas	4,83 €-Cent / kWh	0,88 €-Cent/kWh	5,71 €-Cent/ kWh

Zum Vergleich: Innerhalb des Stadtgebiets Frankfurt schwanken die Benzin-Preise zum jeweils gleichen Zeitpunkt um über 10 €-Cent pro Liter. Damit liegt die Preisspanne zwischen den Wettbewerbern in der Regel über der von den Grünen geforderten CO₂-Steuer. Das zeigt, dass die Zahlungsbereitschaft der Kunden an den Tankstellen so hoch ist, dass eine zusätzliche Belastung um 40 € pro Tonne CO₂ keine ökologische Lenkungswirkung erzwingen können. Denn es gibt kurz- und mittelfristig keine akzeptable Mobilitätsalternative für die allermeisten Pendler. Der Pendler wird sein „Bürger*innengeld“ gleich wieder an der Zapfsäule lassen – schließlich muss er ja irgendwie zur Arbeit kommen.

Bei einer CO₂-Steuer von 40 € pro Tonne würde ein Pendler, der täglich 50 Kilometer zur Arbeit pendelt, mit 148 Euro pro Jahr belastet: 100 Kilometer an 200 Tagen machen 20.000 Kilometer pro Jahr. Bei einem angenommenen Verbrauch von 7 Litern Diesel pro 100 Kilometern ergibt sich ein Jahresverbrauch von 1.400 Litern Diesel pro Jahr. Die Verbrennung von 1 Liter Diesel führt zu Emissionen von 2,65 kg CO₂. 1.400 Litern Diesel entsprechen also 3,71 Tonnen CO₂. Bei einem CO₂-Preis von 40 Euro je Tonne wären das zusätzliche Kosten von 148,40 Euro pro Jahr.

Veranschlagt man für ein neues, sparsameres Auto Anschaffungskosten von 30.000 Euro, amortisiert sich die von den Grünen durch ihre CO₂-Steuer erwartete Investition in 202 Jahren. Die von den Grünen behauptete Lenkungswirkung existiert also bei einem CO₂-Preis von 40 Euro nicht. Sie müsste ein Vielfaches betragen und soziale Härten bewusst herbeiführen, um eine CO₂-Reduktion zu erzwingen.

Das wissen die Grünen und schreiben daher von langfristigen Erhöhungen, vermeiden aber eine konkrete Zahl. Denn damit eine CO₂-Steuer eine ökologische Wirkung haben kann, muss sie so hoch sein, dass es sich der Pendler nicht mehr leisten kann, mit seinem Auto zur Arbeit zu fahren und gezwungen ist, auf den – leider in der Fläche und in vielen Städten nicht oder nicht ausreichend vorhandenen – ÖPNV auszuweichen.

Die Forderung nach einer CO₂-Steuer von 40 Euro pro Tonne ist deshalb nichts als eine politische Nebelkerze. Denn eine ökologische Wirkung erzielt eine CO₂-Steuer erst durch soziale Härten.

18. Ist der Vorschlag der Grünen für eine CO₂-Steuer auf Benzin, Diesel, Kerosin, Heizöl, Heizkohle und Heizgas sowie für einen Mindestpreis für den CO₂-Preis des EU-Emissionshandels bei Stromerzeugung, Industrie und Luftverkehr schlüssig?

Nein. Ein Mindestpreis widerspricht dem Prinzip des Marktes, wonach sich der Preis aus dem Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage ergibt. Für den Bereich Stromerzeugung, Industrie und Luftverkehr existiert bereits ein europaweiter und jährlich nach gesetzlichen Vorgaben sinkender CO₂-Deckel. Regulierte Unternehmen dürfen seit 2005 nur CO₂ emittieren, wenn sie zuvor CO₂-Emissionszertifikate zugeteilt bekommen oder gekauft haben. Im Jahr 2013 betrug die Obergrenze 2,084 Mrd. Tonnen CO₂. Im Jahr 2020 werden 1,816 Mrd. Tonnen ausgestoßen werden dürfen, bis 2030 sinkt der Deckel auf 1,3 Mrd. Tonnen pro Jahr. Die Einhaltung in den rund 11.000 Anlagen, die dem Deckel EU-weit unterliegen, wird streng kontrolliert. Dieses System erfasst knapp die Hälfte der CO₂-Emissionen der EU. Die ökologische Wirkung dieses Systems liegt also in der gesetzlich verbindlich fixierten Zielvorgabe, die durch immer weniger Zertifikate abgebildet wird. Der Preis für die Zertifikate entsteht aus ihrer Handelbarkeit und bildet lediglich die Kosten ab, zu denen CO₂-Vermeidung in Stromerzeugung, Industrie und Luftverkehr möglich ist. Ein Mindestpreis würde dieses ökonomisch sinnvolle und ökologisch treffsichere System seiner volkswirtschaftlichen Effizienz berauben und Klimaschutz unnötig teuer machen. So wird Klimaschutz weltweit zum abschreckenden Beispiel, denn schon heute bekunden viele Staaten – alle voran die USA – die Sorge, dass Klimaschutz Wirtschaft und Wohlstand schädigen könnte.

Darüber hinaus ist es nicht schlüssig, weshalb Kerosin (Flugbenzin) mit einer nationalen CO₂-Steuer belegt werden sollte. Der europäische Luftverkehr unterliegt bereits dem europaweiten CO₂-Deckel und ist damit zu den Minderungen verpflichtet, die der europäische Gesetzgeber den Branchen vorgeschrieben hat.

19. Ist der Vorschlag der Grünen für eine CO₂-Steuer auf Benzin, Diesel, Kerosin, Heizöl, Heizkohle und Heizgas sozial gerecht?

Nein. Der Vorschlag der Grünen führt – anders von ihnen behauptet – nicht dazu, einkommensschwache Haushalte stärker zu entlasten, als einkommensstarke. Im Gegenteil: Wer in den schicken, innenstadtnahen, sanierten Altbauvierteln der Großstädte lebt, die U-Bahn vor der Tür hat, mit dem Rad zur Arbeit und zu Fuß zum Supermarkt kommt, bekommt das „Bürger*innengeld“ von 100 Euro, ohne dass er viel an der Zapfsäule hätte zahlen müssen. Bezahlt wird dieses Wahlgeschenk von all jenen, die auf das Auto angewiesen sind und / oder in Häusern wohnen, die nicht saniert sind. Das sind in der Regel Menschen, die in den äußeren und ärmeren Stadtvierteln leben, sowie viele Pendler. Der Vorschlag der Grünen stellt eine Umverteilung von unten nach oben und vom Land in die Stadt dar. Er ist dazu geeignet, die Gesellschaft weiter zu spalten und den Druck auf den Wohnungsmarkt in den Ballungsräumen zu verschärfen.

20. Ist der Vorschlag der Grünen für eine CO₂-Steuer auf Benzin, Diesel, Kerosin, Heizöl, Heizkohle und Heizgas verfassungsrechtlich akzeptabel?

Nein. Es stellt eine nicht akzeptable Einschränkung der gesetzgeberischen Kompetenz des Parlaments dar, wenn zukünftig ein „unabhängiges Gremium“ bei der CO₂-Steuer die „Preisanpassung vornimmt“. Das einzige unabhängige Gremium, das dazu berechtigt ist, ist das Parlament. Hier sitzen die demokratisch gewählten Volksvertreter.

21. Ist der Vorschlag der Grünen für eine CO₂-Steuer technologieneutral und lässt er Raum für Innovationen?

Nein. Die weitere massive Subventionierung erneuerbarer Energien, das angestrebte Ende des Verbrennungsmotors und die unzähligen, kleinteiligen Förderprogramme dokumentieren den planwirtschaftlichen Ansatz der Grünen. Es zeugt von Selbstüberschätzung und stellt eine Anmaßung von Wissen dar, wenn die Grünen glauben, der Staat – genauer Politiker und Ministerialbeamte – wüssten besser als Millionen Bürger, Unternehmer und Ingenieure, welcher Ansatz und welche Technik in welchem Bereich zu welchem Zeitpunkt wie und bei wem zu einer volkswirtschaftlich effizienten CO₂-Minderung führen kann.

Besser wäre es, nach dem Vorbild des bestehenden CO₂-Deckels für Stromerzeugung, Industrie und Luftverkehr einen weiteren CO₂-Deckel für den Bereich Straßenverkehr und Gebäude einzuführen, der die zulässigen Emissionen gesetzlich absenkt. Bürger und Betriebe könnten entscheiden, ob sie Kraftstoffe tanken, die eine bessere CO₂-Bilanz aufweisen, sparsamere Autos kaufen, auf Erdgas- oder Elektromobilität setzen, Rad fahren oder öfter Busse und Bahnen nutzen, ob sie eine neue Heizung kaufen, zwischen Heizöl und Erdgas wechseln, Brennstoffe mit weniger fossilem Anteil oder erneuerbare Energien nutzen, Fassaden dämmen, neue Fenster einbauen oder sparsamer heizen. Überflüssig wären eine CO₂-Steuer, CO₂-Vorgaben für Neuwagen (zumal auch Bestandsfahrzeuge erfasst würden) oder E-Auto-Subventionen. Bestehende Vorschriften wie die Energieeinsparverordnung, Verteuerungen und Subventionen könnten reduziert werden.

III. Fragen zum bestehenden, europaweiten CO₂-Deckel für Industrie, Stromerzeugung und Luftverkehr (EU-ETS)

22. Warum soll der Bereich Straßenverkehr/ Gebäude nicht in den bestehenden CO₂-Deckel von Stromerzeugung/ Industrie/ Luftfahrt einbezogen werden?

Der Bereich Stromerzeugung/ Industrie/ Luftfahrt unterliegt seit Jahren einer CO₂-Obergrenze (EU-ETS). Der Druck des bestehenden Cap-and-Trade-Systems mit einer sinkenden Obergrenze führt hier seit Jahren zu Investitionen in Effizienzsteigerungen, die einfachen Maßnahmen mit kurzer Amortisationsdauer sind weitgehend umgesetzt.

Gleichzeitig gibt es im Bereich Straßenverkehr und Gebäude keinen internationalen Wettbewerbsdruck – im Unterschied zur Industrie. Für viele Industriebetriebe wäre ein Anstieg der CO₂-Preise auf 30 oder 40 Euro je Tonne CO₂ existenzbedrohend. An der Tankstelle würde der Spritpreis bei einem CO₂-Preis von 10 Euro pro Tonne um 2-3 Cent je Liter ansteigen. Bei 40 Euro pro Tonne läge die Preissteigerung entsprechend bei etwa 10 Cent je Liter. Durch eine Einbeziehung des Bereichs Straßenverkehr und Gebäude in das bestehende EU-ETS würden also die Mineralölgesellschaften der Industrie die dringend benötigten Zertifikate „wegkaufen“. Die Industrie würde zur Verlagerung der Produktion gezwungen, ohne dass sich eine spürbare Lenkungswirkung im Straßenverkehr ergäbe. Deshalb sollten die Bereiche getrennte CO₂-Deckel bekommen.

Seit der letzten EU-ETS-Reform im Jahr 2018 sind die Zertifikatepreise sprunghaft angestiegen – von 4,57 Euro pro Tonne CO₂ am 17. Mai 2017 auf 25,10 Euro am 17. Mai 2019⁴. Grund hierfür sind die zusätzliche Herausnahme von Zertifikaten aus dem Markt (Marktstabilitätsreserve) sowie die Aussicht auf nationale Eingriffe in den europäischen Markt (,Badewanneneffekt‘ statt ,Wasserbetteffekt‘). Für viele Industriebetriebe im internationalen Wettbewerb bedeutet dieser Preissprung einen besorgniserregenden Wettbewerbsnachteil.

Da die Kaufkraft im Verkehrs- und Gebäudebereich sehr hoch ist (siehe 5.7), würde in einem gemeinsamen System die Minderungslast des Verkehrs- und Gebäudebereichs zunächst weitgehend auf den Bereich Energie, Industrie und Luftfahrt abgewälzt. Bei einer Einbeziehung des Verkehrs- und Gebäudebereichs in den EU-ETS würde die Gesamtmenge an Zertifikaten im EU-ETS anhand einer gewissen Basisperiode angepasst und anschließend jährlich um den linearen Kürzungsfaktor reduziert. Zahlreiche Studien gehen davon aus, dass es für die Mineralölgesellschaften einfacher und günstiger wäre, der Industrie Zertifikate „wegzukaufen“, als bspw. auf synthetische Kraftstoffe zu setzen. Die Emissionen im Verkehrs- und Gebäudebereich würden nicht in demselben Umfang abnehmen wie die ETS-Zertifikatmenge. Daraus ergäbe sich eine immer größer werdende Nachfrage aus dem Verkehrs- und Gebäudebereich nach den Zertifikaten aus der ursprünglich für Energiewirtschaft, Industrie und Luftfahrt vorgesehenen Gesamtmenge. Um seinen Bedarf zu decken,

⁴ <https://www.eex.com/de/marktdaten/umweltprodukte/spotmarkt/european-emission-allowances#!/2019/05/17>

müssten die Mineralölgesellschaften also Zertifikate aus dem ursprünglich für Energiewirtschaft, Industrie und Luftfahrt vorgesehenen Budget herauskaufen. Dies würde die Minderungslast für den Bereich Stromerzeugung/ Industrie/ Luftfahrt erhöhen und zwangsläufig zu zunehmend stark steigenden Zertifikatpreisen führen. Je mehr Mitgliedstaaten den Bereich Straßenverkehr/ Gebäude in den EU-ETS einbezögen, desto stärker fielen diese Effekte aus. Die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie wäre nicht mehr gewährleistet, Abwanderungen wären zu erwarten, ohne dass im Verkehrs- und Gebäudebereich Minderungen angeregt worden wären.

Hinzu kommt, dass die neue Handelsperiode des bestehenden EU-ETS bereits im Jahr 2021 beginnt und die EU-ETS-Reform von 2018 erst umgesetzt wird. Weitere Veränderungen am EU-ETS sind daher frühestens nach 2030 umsetzbar. Hinzu kommt, dass die bestehende EU-ETS-Richtlinie vorsieht, dass nicht die Inverkehrbringer, sondern die Emittenten zertifikatpflichtig sind. Bei einer Einbeziehung des Bereichs Straßenverkehr und Gebäude in den bestehenden EU-ETS für Stromerzeugung, Industrie und Luftfahrt müssten dann die Tankstellenkunden und Privathaushalte selbst CO₂-Zertifikate für ihr Benzin oder ihre Heizung erwerben und abgeben. Das wäre weder den Konsumenten noch der zuständigen Behörde oder den Zwischenhändlern zumutbar, die bei fehlenden Zertifikaten die Lieferung einstellen müssten.

23. Behindern zwei separate Systeme nicht die Sektorkopplung?

Nein. Wer mit Strom heizen oder Auto fahren möchte, kann das tun und fällt dann nicht unter den CO₂-Deckel für Gebäude oder Straßenverkehr, sondern unter das bestehende EU-ETS für Stromerzeugung, Industrie und Luftfahrt. Die separaten Systeme erzwingen die Sektorkopplung aber auch nicht – und damit auch nicht die politische Festlegung auf den Energieträger Strom.

24. Sind die jährlichen Mengenreduktionen im Industriebereich nicht viel zu gering?

Nein. Die Minderungsvorgaben sind so gesetzt, dass die Klimaziele der EU für 2030 und 2050 für die Bereiche Stromerzeugung, Industrie und Luftverkehr punktgenau eingehalten werden.

25. Wie findet eine Abgrenzung statt zwischen Unternehmen, die Erdgas nutzen und bereits vom ETS erfasst sind?

Schon heute zahlen Unternehmen, die Erdgas bspw. zur Dampferzeugung nutzen und bereits vom EU-ETS erfasst sind, weniger bzw. andere Steuern als z.B. ein Unternehmen mit einer Gasheizung für seine Büroräume. Das haben die Lieferanten auf dem Schirm. Ein Bescheid der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHST) würde ausreichen, damit die Gasmengen, die in einer Anlage verbraucht werden, die dem EU-ETS unterliegt, nicht in beiden Systemen verbucht würden.

IV. Grundsätzliche Fragen zur Klimapolitik

26. Ist der VhU-Vorschlag nicht ein Ablenkungsmanöver, das Automobil- und Erdölindustrie davor schützen soll, in die Pflicht genommen zu werden?

Nein. Im Gegenteil: Es ist nimmt ausdrücklich die Mineralölwirtschaft in die Pflicht und setzt Heizungs- wie Automobilhersteller unter Druck, Produkte anzubieten, die dem knapper werdenden Markt an fossilen Kraft- und Brennstoffen gerecht wird.

Auch wäre keine lange Vorlaufzeit nötig. Wollte man neue Sektoren in das bestehende EU-ETS einbeziehen, wäre das erst nach 2030 möglich. Ein neues System für die Bereiche Straßenverkehr und Gebäude könnte jederzeit eingeführt werden.

27. Wenn das der große Wurf ist, warum haben Sie dann nicht schon viel mehr Verbündete auf der Bundesebene?

Teile der Union und die FDP setzen ausdrücklich auf das Instrument Cap-and-Trade. Zuletzt hat die Bundeskanzlerin das auf dem Tag der Industrie sehr deutlich gesagt.

Allerdings gibt es in CDU, CSU und FDP nach wie vor Diskussionen über die Frage, ob eine Einbeziehung der Sektoren Straßenverkehr und Gebäude in das bestehende ETS für Stromerzeugung, Industrie und Luftverkehr nicht besser wäre. Das wäre zwar zweifelsohne die ordnungspolitisch sauberste Lösung, sie ließe sich aber frühestens 2030 umsetzen und würde zu erheblichen Schwierigkeiten beim Carbon-Leakage-Schutz führen. Deshalb schlagen wir ein zweites System für den Bereich Straßenverkehr und Gebäude vor, das sofort eingeführt werden könnte und nicht zur Verlagerung von Industriebetrieben führen würde.

28. Wie wahrscheinlich ist es, dass dieses neue System in der EU umgesetzt wird?

Deutschland steht nicht alleine da mit seinen Problemen. Von 27 Mitgliedstaaten werden drohen 21 ihre verbindlichen Klimaschutzziele für 2030 zu verfehlen. Da auch bei den anderen EU-Staaten der Bereich Stromerzeugung, Industrie und Luftverkehr vom EU-ETS erfasst ist, werden auch in den anderen Mitgliedstaaten hier die Klimaziele erreicht. Es ist überall das gleiche: Probleme macht der Bereich Straßenverkehr und Gebäude. Nach den guten Erfahrungen, die die EU mit dem bestehenden EU-ETS macht, wäre es naheliegend, die problematischen Sektoren in ein vergleichbares System zu überführen.

29. Müssten sich die EU-Mitgliedstaaten nicht viel ehrgeizigere Klimaschutzziele setzen – z.B. 0 Tonnen, statt 170 Mio. Tonnen im Straßenverkehr?

Bei dem Vorschlag der VhU handelt es sich um ein Instrument, nicht um ein politisches Ziel. Mit dem Instrument wäre die Politik in der Lage, jedes gewollte Minderungsziel treffsicher zu erreichen. Dabei garantiert der VhU-Vorschlag nicht nur

ökologische Treffsicherheit, sondern auch Technologieoffenheit und größtmögliche ökonomische Effizienz.

Die Frage, wie schnell der Treibhausgasausstoß gesenkt werden kann und soll, ist eine politische Entscheidung, die im Rahmen eines Abwägungsprozesses parlamentarisch entschieden werden muss. Zu Kosten und technischen Möglichkeiten des Klimaschutzes in Deutschland hat der BDI im vergangenen Jahr eine sehr umfangreiche Studie veröffentlicht⁵. Die letztlich durch Subventionen und staatliche Investitionen zu deckenden Mehrkosten bis 2050 beziffern die Gutachter auf bestenfalls 1,5 bis 2 Billionen Euro. Politische Fehlsteuerungen könnten diesen Betrag noch deutlich erhöhen.

30. Warum ist der CO₂-Ausstoß schon ohne Deckel auf 2018 gesunken um 6,3%. Müsste dann nicht schon deswegen die Absenkung ehrgeiziger geplant werden?

Bei dem Vorschlag der VhU handelt es um ein Instrument, nicht um ein politisches Ziel. Weshalb im Einzelnen die Emissionen von 2017 auf 2018 so überraschend stark gesunken sind, muss noch im Detail geprüft werden. Die warmen Temperaturen könnten eine Ursache sein, Flottenerneuerung und die sich stärker entwickelnde E-Mobilität eine weitere. Das werden die Auswertungen des Umweltbundesamtes in den kommenden Monaten ergeben. Tatsache ist, dass die Minderungen stattgefunden haben.

31. Wieso wird der Diesel, der ja pro Liter mehr CO₂ ausstößt als der Benzin, zurzeit mit weniger Euro pro Tonne belastet?

Die derzeitige Kraftstoffbesteuerung richtet sich nur zu einem Teil nach dem CO₂-Ausstoß. Die Mineralölsteuer wurde mit der CO₂-orientierten Ökosteuer zur derzeitigen Energiesteuer zusammengelegt. Diesel wird hierbei geringer besteuert als Benzin, weil Dieselmotoren sparsamer sind als Benziner und pro gefahrenem Kilometer vergleichsweise weniger CO₂ ausstoßen. Dafür ist die KFZ-Steuer beim Diesel höher als beim Benzin, sodass sich der Diesel vor allem für Vielfahrer rechnet. Daher ist es auch nicht korrekt, von einer steuerlichen Privilegierung des Diesels zu sprechen.

Rechnet man die KFZ-Steuer ein und legt eine Fahrleistung von 12.000 Kilometern pro Jahr bei jeweiligem Durchschnittsverbrauch zugrunde, sind Diesel und Benzin laut Mineralölwirtschaftsverband etwa gleich hoch besteuert.

32. Wie errechnet sich die derzeitige steuerliche Belastung von Diesel und Benzin pro Tonne CO₂?

Die derzeitige Kraftstoffbesteuerung richtet sich nur zu einem Teil nach dem CO₂-Ausstoß. Deshalb ist für eine Betrachtung der Steuerlast pro Tonne CO₂ folgender Rechenweg anzuwenden.

Ein Liter Benzin wird zurzeit mit 65,45 Euro-Cent besteuert. Die Verbrennung von einem Liter Super stößt rund 2,32 Kilogramm CO₂ aus. Für den Ausstoß von einer Tonne CO₂ müssen folglich rund 431 Liter Benzin verbrannt werden (1000:2,32 =

⁵ <https://bdi.eu/publikation/news/klimapfade-fuer-deutschland/>

431). 431 Liter multipliziert mit 65,45 Euro-Cent ergeben rund 282 Euro pro Tonne CO₂. Rechnet man alle Kommastellen bei dem CO₂-Ausstoß mit ein, ergibt sich die in Medien und Wissenschaft üblicherweise für die Besteuerung von Benzin verwendete Zahl von 277,86 €/t CO₂.

Beim Diesel ist es entsprechend: Ein Liter Diesel wird derzeit mit 47,04 Euro-Cents besteuert. Die Verbrennung von einem Liter Diesel stößt rund 2,65 Kilo CO₂ aus. Pro Tonne CO₂ müssen also rund 377 Liter Diesel verbrannt werden. Daraus ergibt sich eine steuerliche Belastung von rund 177,51 €/t CO₂. Rechnet man alle Kommastellen mit ein, ergibt sich die in Medien und Wissenschaft üblicherweise für die Besteuerung von Benzin verwendete Zahl von 177,37 €/t CO₂.

33. Kann man der Wirtschaft hier vertrauen, nachdem die Autoindustrie insgesamt immer zu geringe Emissionsmengen angegeben hat?

Das Prinzip der Sippenhaft ist dem deutschen Rechtssystem nicht bekannt. Insofern ist es nicht zulässig vom Fehlverhalten einzelner auf ganze Branchen oder gar „die Wirtschaft“ im Allgemeinen zu schließen. Schon die Behauptung, „die Automobilindustrie“ habe betrogen, stellt eine unzulässige Verallgemeinerung dar und ist schlicht unwahr!

In dem von der VhU vorgeschlagenen System wäre die Faktenlage darüber hinaus sehr klar und böte keine Möglichkeit für Manipulation. Die Inverkehrbringer fossiler Kraft- und Brennstoffe müssten wie bisher die von Ihnen in Verkehr gebrachten Mengen an Diesel, Benzin, Heizöl und Erdgas für den Bereich Straßenverkehr und Gebäude angeben. Die CO₂-Faktoren der Energieträger obliegen keinen Schätzungen oder Messungen sondern sind physikalische Tatsachen. Für einen Liter Benzin müssten Zertifikate für exakt 2,32 Kilogramm CO₂ bei der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHST) abgegeben werden. Hat ein Unternehmen keine Emissionszertifikate mehr übrig, dürfte es keinen weiteren fossilen Kraft- oder Brennstoff verkaufen.

34. Zu wenig, zu spät, zu wenig zukunftsgerichtet: Warum sagt die VhU nichts zum Umstieg auf E-Mobilität?

Elektromobilität hätte in dem von der VhU vorgeschlagenen System ebenso eine Marktchance wie Wasserstoffmobilität oder synthetische, treibhausgasneutrale Kraftstoffe in Verbrennungsmotoren. Der VhU-Vorschlag zielt auf eine gesetzliche Begrenzung der CO₂-Menge, die im Bereich Straßenverkehr und Gebäude ausgestoßen werden darf. Alle Marktteilnehmer – Mineralölgesellschaften, Hersteller von Autos und Heizungen, Stadtwerke, Verkehrsbetriebe und vor allem auch die Endverbraucher – wüssten, dass jedes Jahr weniger fossiler Kraft- und Brennstoff verkauft werden darf.

Bürger und Betriebe könnten selbst entscheiden, wie sie kurz-, mittel- und langfristig reagieren. Im Straßenverkehr können und sollen Bürger und Betriebe selbst entscheiden, welche Antriebstechniken und welche Kraftstoffe sie verwenden: ob sie Kraftstoffe tanken, die eine bessere CO₂-Bilanz aufweisen, sparsamere Autos fahren, auf Erdgas- oder Elektromobilität setzen, Rad fahren oder Busse und Bahnen nutzen. Bei Gebäuden umfassen die Optionen u.a. die Nutzung erneuerbarer Energien, Fassadendämmung, modernere Heizungen oder sparsameres Heizen

35. Wie soll man in eine Verkehrspolitik vertrauen, die sich auf Maut statt auf Infrastruktur für E-Mobilität fokussiert?

Die Politik hat im Bereich Klimaschutz in den letzten Jahren tatsächlich viel Vertrauen verspielt, weil sie versucht hat, fehlende Konzepte durch immer schärfere und langfristige Ziele zu kaschieren. Auch hat die Ökoplanwirtschaft im Strombereich dazu geführt, dass alle drei energiepolitischen Ziele - Bezahlbarkeit, Versorgungssicherheit und Umweltverträglichkeit – verfehlt wurden, weil das EEG ein System voller staatlicher Fehlsteuerungen ist.

Eine Volkswirtschaft ist ein komplexes Gebilde, das sich vom Staat nicht ‚en Detail‘ steuern lässt. Deshalb muss der Staat Leitplanken setzen, die die Einhaltung wichtiger gesellschaftlicher Ziele garantieren. Innerhalb dieser Leitplanken können Bürger und Betriebe dann frei entscheiden, was sie tun und lassen. Der von der VhU vorgeschlagene CO₂-Deckel ist eine solche Leitplanke. Er garantiert die ökologische Zielerreichung bei größtmöglicher Freiheit der Marktteilnehmer. Erreicht die Politik in Zukunft wieder wichtige gesellschaftliche Ziele, ohne die Freiheit der Bürger zu sehr zu beschneiden oder den Wirtschaftsstandort zu schädigen, erlangt sie verloren gegangenes Vertrauen zurück.

36. Wo ist der Unterschied zwischen dem VhU-Vorschlag und der Möglichkeit, dass Deutschland bei anderen Mitgliedstaaten Emissionsrechte zukauf?

Deutschland steht nicht alleine da mit seinen Problemen. Von 27 Mitgliedstaaten werden drohen 21 ihre verbindlichen Klimaschutzziele für 2030 zu verfehlen. Deshalb ist es sehr unwahrscheinlich, dass es überhaupt die Möglichkeit gibt, das deutsche Defizit durch Zukäufe in anderen Mitgliedstaaten zu schließen.

Insofern sind die Warnungen vor Kosten in zweistelliger Milliardenhöhe für den Bundeshaushalt nicht plausibel. Denn auf einem Markt, auf dem keine Ware vorhanden ist, bildet sich auch kein Preis. Deutschland wäre so wenig wie 20 weitere Mitgliedstaaten nicht in der Lage, seine Zielverfehlung zu kompensieren. Die EU müsste Vertragsverletzungsverfahren einleiten. Ob sie dies jedoch gegen 21 von 27 Mitgliedstaaten unternimmt, scheint fraglich.

Daher ist es umso wichtiger, dass die Klimaziele im Bereich Straßenverkehr und Gebäude tatsächlich erreicht werden. Und hierfür bietet nur eine rechtsverbindliche Mengenbegrenzung eine Garantie.

37. Ist die Bundesregierung jetzt nicht mit anderen EU-Staaten auf ein neues Klimaziel eingeschwenkt: komplett klimaneutral bis 2050?

Die Bundesregierung setzte sich zuletzt auf europäischer Ebene für das Ziel ein, bis 2050 die europaweite Klimaneutralität zu erreichen. Hierbei konnte sie sich jedoch nicht durchsetzen. Angesichts der Tatsache, dass 21 von 28 Mitgliedstaaten große Schwierigkeiten haben werden, ihre Klimaschutzziele für 2030 zu erreichen, wäre eine erneute Zielverschärfung für die vermeintlich ferne Zukunft gleichermaßen überraschend wie unglaubwürdig.

38. Was ist CORSIA und wie wirkt es?

Im Jahr 2016 hat die ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation, Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit 191 Mitgliedstaaten) die Einführung eines globalen Klimaschutzinstruments für den internationalen Luftverkehr beschlossen. CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) ist ein marktbasierendes Klimaschutzinstrument in Form eines Offsetting-Systems. 2020 wird es global eingeführt. Damit ist der internationale Luftverkehr die weltweit erste Branche, für die ein globales Klimaschutzinstrument gilt. Mit CORSIA wächst der internationale Flugverkehr ab 2020 CO₂-neutral. Dafür werden ab 2020 die wachstumsbedingten CO₂-Emissionen im Luftverkehr zwischen den teilnehmenden Ländern durch speziell aufgesetzte Klimaschutzprojekte, die unter der Aufsicht der UNO stehen, kompensiert. Als sog. Offsetting-System setzt CORSIA also anders als das EU-ETS nicht auf die gesetzlich verordnete CO₂-Vermeidung, sondern auf Kompensation der CO₂-Emissionen an anderer Stelle.

39. CORSIA kompensiert lediglich das zusätzliche Wachstum, reduziert also nicht den bisherigen CO₂-Ausstoß. Ist das nicht zu unambitioniert?

Die deutsche Luftfahrtbranche sieht in der CO₂-Vermeidung eine wichtigere Aufgabe als Airlines aus anderen Teilen der Welt. Da der Flugverkehr schon dem Wesen nach international ist, war es der deutschen Luftfahrtindustrie besonders wichtig, ein weltweites Klimaschutzinstrument zu entwickeln – auch, wenn die damit verbundenen Ziele nicht so ehrgeizig sind, wie man es in Deutschland gerne hätte. Wichtig ist zunächst einmal, dass es überhaupt gelungen ist, ein weltweites Klimaschutzinstrument zu installieren. Damit ist die Luftverkehrsbranche weltweit Vorbild und Vorreiter.

Darüber hinaus ist der europäische Luftverkehr der jährlich sinkenden EU-weiten CO₂-Obergrenze des EU-ETS unterworfen. Hier finden tatsächliche, sehr ambitionierte Minderungen statt. Zusätzlich hierzu kompensieren deutsche Airlines schon heute die Dienstreisen ihrer Mitarbeiter und bieten diese Form des freiwilligen Klimaschutzes auch ihren Kunden an.