

CO₂-Bepreisung in den Sektoren Verkehr und Gebäude

Im Rahmen der europäischen Lastenteilungsverordnung muss Deutschland in den nicht emissionshandelspflichtigen Sektoren wie Verkehr, Gebäude und Landwirtschaft bis zum Jahr 2030 die CO₂-Emissionen um insgesamt 38 Prozent gegenüber 2005 reduzieren. Allen Prognosen zufolge sind die derzeitigen Anstrengungen in diesen Bereichen nicht ausreichend, um dieses Ziel zu erreichen. Vor diesem Hintergrund ist die aktuelle politische Debatte um den Klimaschutz einzuordnen.

Diskutiert wird auch darüber, ob eine CO₂-Bepreisung im Verkehrs- und Gebäudesektor durch Besteuerung oder Emissionshandel umgesetzt werden soll. Grundsätzlich kann eine separate CO₂-Bepreisung für die Sektoren Verkehr und Gebäude/Wärme eine flankierende Rolle im Klimaschutz spielen. Dabei sind aus Sicht des Bundesverbands Baustoffe – Steine und Erden (bbs) jedoch folgende Voraussetzungen entscheidend.

Keine Doppel- oder Zusatzbelastung der Baustoff-Steine-Erden-Produktion

Der weit überwiegende Teil der direkten CO₂-Emissionen der Baustoff-Steine-Erden-Industrie fällt in den Anwendungsbereich des EU-Emissionshandels und unterliegt somit einem europäischen CO₂-Preis sowie einem treffsicheren Minderungspfad. Eine Doppel- bzw. Mehrbelastung durch eine zusätzliche nationale CO₂-Bepreisung dieser Emissionen muss daher ausgeschlossen werden.

Im Falle einer CO₂-Bepreisung durch Umbau des bestehenden Energiesteuerrechts muss daher sichergestellt werden, dass Energieverbräuche, die bereits unter die CO₂-Bepreisung des EU-Emissionshandels fallen, ausgenommen werden. Die bestehenden Entlastungen bei der Energie- und Stromsteuer für die Industrie sind hiervon unabhängig und müssen auch im Kontext einer CO₂-Bepreisung fortgeführt werden.

Gut ein Viertel der gesamten deutschen Industrieemissionen fällt nicht unter den EU-Emissionshandel, da es sich hierbei häufig um kleinere Anlagen mit relativ geringen Emissionen handelt. Nichtsdestotrotz stehen auch diese Industrieanlagen im internationalen und innereuropäischen Wettbewerb. Eine mögliche nationale CO₂-Bepreisung muss das damit verbundene Carbon-Leakage-Risiko berücksichtigen.

Im Übrigen darf eine CO₂-Bepreisung keinesfalls mit einem Mindestpreis im EU-Emissionshandel verwechselt oder verknüpft werden. Ein solcher Mindestpreis würde die freie Preisbildung für Zertifikate aushebeln und zu Verzerrungen und Ineffizienzen führen – erst recht, wenn er in einem nationalen Alleingang festgelegt würde.

Keine Ausweitung des EU-Emissionshandels auf den Verkehrs- und Gebäudesektor

Eine Ausweitung des bestehenden EU-Emissionshandels auf weitere Sektoren lehnt der bbs entschieden ab. Aufgrund der unterschiedlichen CO₂-Vermeidungskosten müssten in einem solchen System die CO₂-Minderungen fast ausschließlich in der Energiewirtschaft und der Industrie erbracht werden, während im Gebäude- und Verkehrssektor lediglich Zertifikate gekauft, aber kaum CO₂-Minderungen erfolgen würden.

Drastisch steigende CO₂-Preise wären die Folge und würden bei der im internationalen Wettbewerb stehenden Industrie zu Verwerfungen führen (z. B. Produktionsdrosselungen und Ersatz durch Importe). Notwendige Klimaschutzinvestitionen in den Sektoren Verkehr und Gebäude würden dagegen weitgehend ausbleiben.

Statt einer Ausweitung des bestehenden EU-Emissionshandels wäre eine trennscharfe CO₂-Bepreisung in einem eigenständigen Emissionshandelssystem für den Verkehrs- und Gebäudesektor denkbar.

CO₂-Bepreisung im Verkehrs- und Gebäudesektor nur flankierend sinnvoll

Eine CO₂-Bepreisung mit Augenmaß kann als flankierendes Instrument den Klimaschutz im Verkehrs- und Gebäudesektor befördern. Mit Blick auf einen wirtschaftlich und sozial verkraftbaren sowie innovativen Klimaschutz muss die CO₂-Bepreisung aber in ein Gesamtkonzept eingebettet werden, das mit direkten und indirekten Entlastungen an anderer Stelle sowie mit zielgerichteten Anreizen und Fördermaßnahmen für Investitionen einhergeht.

Im Gebäudesektor mit seinen spezifischen Bedingungen (z. B. Mieter-Vermieter-Dilemma, lange Investitionszyklen etc.) muss der Verbesserung der Förder- und Anreizsysteme Priorität eingeräumt werden. Dazu ist eine attraktive steuerliche Förderung der energetischen Gebäudemodernisierung schnellstens einzuführen. Zudem sind – auch zur Vermeidung sozialer Härten – Mehrbelastungen z. B. durch Senkung der Stromsteuer auszugleichen.

Im Hinblick auf den Straßengüterverkehr muss der Fokus auf der Förderung innovativer Antriebe und Kraftstoffe sowie auf öffentlichen und privaten Investitionen liegen, die einem attraktiveren Angebot von Schiene und Binnenschifffahrt zu Gute kommen. Die Einführung eines CO₂-Preissignals für den logistisch unverzichtbaren Straßengüterverkehr muss zudem durch eine Entlastung etwa in Form eines steuerermäßigten Gewerbediesels ausgeglichen werden.

Über den bbs

Der Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden (bbs) vertritt als Dachverband insgesamt 19 Fachzweige, die in 15 Bundesfachverbänden organisiert sind und deren Mitglieder mineralische Roh- und Baustoffe produzieren. Hierzu zählen die Bereiche Betonbauteile, Eisenhütten-schlacken, Feuerfest, Fliesen, Gips, Kalk, Kalksandstein, Keramische Rohstoffe und Industriemineralien, Kies, Sand und Naturstein, Leichtbeton, Mineralwolle, Mörtel, Naturwerkstein, Porenbeton, Recycling-Baustoffe, Transportbeton, Zement und Ziegel. Insgesamt erwirtschaftet die Branche mit 145.000 Beschäftigten einen Jahresumsatz von rund 35 Mrd. Euro. Der bbs ist Mitglied im Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) und bei den Energieintensiven Industrien in Deutschland (EID).