

## Stellungnahme zum Entwurf des BEHG-Änderungsgesetzes

Das Gesetz über ein nationales Emissionshandelssystem für Brennstoffemissionen (BEHG) hat den Zweck, zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele, einschließlich des langfristigen Ziels der Treibhausgasneutralität bis 2050 sowie zur Erreichung der Minderungsziele nach der EU-Klimaschutzverordnung beizutragen. Trotz der beschlossenen Änderungen ist das BEHG gänzlich ungeeignet, diesem Zweck gerecht zu werden. Einerseits sorgen sowohl die Entscheidung, einen CO<sub>2</sub>-Preis über ein nationales Emissionshandelssystem einzuführen als auch die dargelegten Fixpreise bis 2025 mit einem Einstiegspreis von mittlerweile 25 Euro und die Weiterführung als Emissionshandelssystem im Jahr 2026 innerhalb eines Korridors von mindestens 55 Euro und höchstens 65 Euro pro Emissionszertifikat – trotz der Erhöhung der Preise aufgrund der Diskussionen im Vermittlungsausschuss – dafür, dass der CO<sub>2</sub> Preis kaum Lenkungswirkung entfalten können wird. Eine tatsächliche Mengenbegrenzung würde so nicht erfolgen, obwohl dies das wichtigste Argument für einen Emissionshandel im Gegensatz zu einer steuerlichen Lösung ist. Andererseits ergeben sich bei der Einführung eines CO<sub>2</sub>-Preises über ein nationales Emissionshandelssystem erhebliche finanzverfassungsrechtliche Bedenken. Darüber hinaus sind die administrativen Herausforderungen eines nationalen Emissionshandels erheblich höher als bei einer steuerlichen Lösung, die unproblematisch zeitnah eingeführt werden könnte.

Die Bepreisung von CO<sub>2</sub> war als Herzstück des Klimapakets beworben worden. Die vom Bundesumweltministerium beim Öko-Institut in Auftrag gegebene Studie zur Treibhausgasminderungswirkung des Klimaschutzprogramms 2030 vom März 2020 rechnet vor, dass der CO<sub>2</sub> Preis im Bereich Verkehr jedoch nur eine Minderungswirkung von 6 Mio. t CO<sub>2</sub>e bis zum Jahr 2030 erzielen wird. Zum Vergleich: Das Sektorenziel wird im Verkehrsbereich im Jahr 2030 um 33,4 t CO<sub>2</sub>e verfehlt. Im Gebäudebereich sind die Auswirkungen ähnlich gering. Das BEHG wird damit einer seiner Funktionen, zentral zur Einhaltung der Klimaziele 2030 beizutragen, nicht gerecht.

Die Bundesregierung hatte bereits im letzten Jahr mehrere Studien anfertigen lassen, um die Auswirkungen einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung in den Verbrauchssektoren Verkehr und Wärme zu prüfen. Im Auftrag des BMU wurden drei Studien veröffentlicht, die davon ausgingen, dass ab 2020 ein einheitlicher Steuersatz von 35 Euro je t CO<sub>2</sub> eingeführt wird, der bis zum Jahr 2030 linear auf 180 Euro je t CO<sub>2</sub> steigen würde. Es wurde jeweils davon ausgegangen, dass die Energiesteuer auf Kraft- und Heizstoffe entsprechend erhöht wird. Auch der BUND schlägt die Erhöhung der Energiesteuern vor und fordert einen ausreichend hohen, aber moderaten Einstiegspreis, der jedoch nicht unter 50 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> liegen darf. Es sollte bis zum Jahr 2030 eine jährliche Anhebung von 15 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> erfolgen.

Es sei an dieser Stelle auf die Stellungnahme des BUND e.V. zum Referentenentwurf des BEHG vom Oktober 2019 verwiesen.

### Kontakt und weitere Informationen:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)  
Bundesgeschäftsstelle

Referat Wirtschaft, Finanzen und Handel  
Kaiserin-Augusta Allee 5

[www.bund.net](http://www.bund.net)

Berlin, 9. März 2020