

# Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes über ein nationales Emissionshandelssystem für Brennstoffemissionen (BEHG)

## Kontakt

██████████  
Geschäftsführender Vorstand  
Geschäftsstelle Berlin  
+49 (0) 30 76 ██████████ ██████████  
██████████@foes.de

## Datum

21. Oktober 2019

## 1 Höhe des CO<sub>2</sub>-Preises und Anstiegspfad

Aus Sicht des FÖS liegen sowohl der Einstiegspreis von 10 Euro/t CO<sub>2</sub> als auch der Preispfad bis 2025 mit einem Anstieg auf nur 35 Euro/t CO<sub>2</sub> zu niedrig, um die zum Erreichen der Klimaziele notwendige Lenkungswirkung zu erzielen. Beispielsweise schlagen MCC und Agora Energiewende einen Einstiegspreis von 50 Euro/t CO<sub>2</sub> vor. Ein solcher Einstiegspreis, verbunden mit einem angemessenen jährlichen Anstieg, wäre gut geeignet, um einen relevanten Beitrag zur Erreichung der deutschen Klimaziele zu leisten. Auch ein solcher Einstiegspreis kann, verbunden mit einer zielgerechten Rückzahlung der Einnahmen, sozial ausgewogen ausgestaltet werden, so dass arme Haushalte netto keine Zusatzkosten haben.

Mit dem vorgelegten Entwurf für ein BEHG wird Deutschland nicht nur seine Klimaziele 2020 deutlich verfehlen. Auch die Zielerreichung 2030 ist mit diesem Entwurf gefährdet. Ein so niedriger Einstiegspreis und der sehr langsame Preisanstieg wird es umso schwieriger und teurer machen, die jährlich notwendigen Minderungen in den Sektoren Gebäude und Verkehr nach 2025 zu erreichen.

Damit wird die CO<sub>2</sub>-Bepreisung des BEHG als zentrales Instrument zur Zielerreichung 2030 seiner möglichen Funktion nicht gerecht.

## 2 Keine Begrenzung der Emissionszertifikate

Der Umfang der ausgegebenen Emissionszertifikate soll bis 2025 nicht begrenzt werden.

Der Festpreis-Zertifikatehandel bis 2025 ähnelt damit einer Steuerlösung, übernimmt aber die Nachteile beider Systeme: die fehlende Mengensteuerung einer Preisregulierung wie bei einer CO<sub>2</sub>-Steuer, verbunden mit dem administrativen Aufwand einer Mengenregulierung.

Ab 2026 sollen die Mengen zwar begrenzt, jedoch weiterhin innerhalb eines Preiskorridors (Höchstpreis) gehandelt werden. Dadurch gibt es effektiv keine Mengenregulierung. Die zentrale Aufgabe eines Handels mit Emissionsrechten wird somit nicht erfüllt, der wichtigste Vorteil eines Emissionshandelssystems kann damit nicht wirksam werden.

Der sehr hohe administrative Aufwand, verbunden mit einer hohen Rechtsunsicherheit, ist angesichts der mindestens bis 2025 fehlenden Vorteile des vorgeschlagenen Emissionshandelssystems nicht angemessen.

Werden die sektoralen Ziele nicht erfüllt, sollen Überschüsse aus dem EU-Ausland die Minderungen erbringen. Nationale Anstrengungen werden dadurch nicht angereizt.

## 3 Ausgleich der Mehrbelastungen

Die Mehrbelastungen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung werden an die Verbraucher\*innen weitergewälzt werden. Die Pläne der Bundesregierung sehen vor, im Gegenzug die Entfernungspauschale auf 35 ct/km ab dem 21. Kilometer anzuheben und die EEG-Umlage um 0,25 ct/kWh im Jahr 2021 und etwas ansteigend in den Folgejahren zu senken.

Die Entfernungspauschale gibt einen Anreiz zu Zersiedelung, begünstigt v.a. den motorisierten Individualverkehr (weil die Arbeitswege überwiegend mit dem PKW zurückgelegt werden) und damit auf absehbare Zeit erhebliche CO<sub>2</sub>-Emissionen und ist sozial nicht ausgewogen: es profitieren v.a. die höheren Einkommen aufgrund der Minderung der zu versteuernden Einkünfte.

Auch die geplante Härtefallregelung gleicht diesen Effekt nicht aus. Sinnvoller wäre hier ein Abzug von der Steuerschuld, um auch geringe Einkommen zu entlasten. Diese könnte für den Bundeshaushalt kostenneutral ausgestaltet werden, die ärmeren Haushalte stärker entlasten und wohlhabendere etwas stärker entlasten. Da letztere sich dies leisten können, wäre dies eine sozial ausgewogenere Alternative.

Das FÖS hat in Studien u.a. für das BMU gezeigt, dass mit anderen Erstattungsmodellen (u.a. durch eine Klimaprämie) die ärmeren Einkommensgruppen netto keine Zusatzkosten durch eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung haben müssen. Aus Sicht des FÖS ist daher eine Entlastung über eine Pro-Kopf-Rückerstattung verbunden mit einer Härtefallregelung für wenige stark betroffene Pendler der richtige Weg.

