

Positionspapier

CO₂ - Bepreisung

Berlin, 31. Januar 2018

1. CO₂ - Bepreisung in allen Sektoren

Die Klimaschutzziele der Bundesregierung sind nur zu erreichen, wenn alle Sektoren einen angemessenen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten. Zur Erreichung des Klimaschutzziels von 2030 in Höhe von 55% im Vergleich zu 1990 müssen laut Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung die Energiewirtschaft 61-62%, der Gebäudebereich 66-67% und der Verkehrsbereich 40-42% an CO₂ Minderung erreichen. Für dieses Ziel ist es sinnvoll, CO₂ Emissionen in allen Sektoren einen Preis zu geben. Aktuell sind Technologien und Energieträger unterschiedlich stark durch Abgaben und Umlagen belastet. Wirksame CO₂-Preissignale in allen Sektoren sowie eine schrittweise Überprüfung und Anpassung der heutigen Abgaben-, Umlagen- und Entgeltsystematik sind notwendig, um faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Energieträgern und Technologien über die Sektoren hinweg zu erzeugen. Eine CO₂-Bepreisung in allen Bereichen wäre ein wichtiger Schritt für eine erfolgreiche Sektorkopplung und eine CO₂ Minderung im Wärme- und Verkehrsbereich.

2. Unterscheidung zwischen ETS und Nicht-ETS Bereich

Die Sektoren Energiewirtschaft und Industrie sind vom Europäischen Emissionshandelssystem (Emission Trading System, ETS) erfasst. In diesen Sektoren werden CO₂-Emissionen bereits bepreist. Da die Bereiche Gebäude und Verkehr¹ nicht vom Emissionshandel erfasst werden, muss zwischen dem ETS Bereich und dem Nicht-ETS Bereich unterschieden werden.

Für die Energiewirtschaft wird der ETS auch in Zukunft das zentrale Instrument der CO₂-Bepreisung sein. Insbesondere durch die Novellierung des ETS für die vierte Handelsperiode ist mit einer Lenkungswirkung zu rechnen. Um diese zu erreichen, hat sich der BDEW dafür eingesetzt, durch die Herausnahme überschüssiger Zertifikate und ihre Überführung in die Marktstabilitätsreserve sowie die deutliche Anhebung des linearen Reduktionsfaktors den ETS nachhaltig zu stärken.

Im Nicht-ETS-Bereich verursachen die Sektoren Verkehr und Wärme die wesentlichen energiebedingten Emissionen. Der Verkehrssektor ist nach der Energiewirtschaft der zweitgrößte Emittent von Treibhausgasen. Bisher ergriffene Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich hatten wenig Erfolg: Die CO₂-Emissionen stagnieren trotz Effizienzgewinnen auf hohem Niveau. Mit 167 Mio. Tonnen im Jahr 2016 liegen sie nach aktueller Prognose sogar über dem Niveau des Jahres 1990. Insbesondere die zunehmende Verkehrsleistung hat in den letzten Jahren Effizienzgewinne kompensiert. Die CO₂-Komponente in der KfZ-Steuer, die die jährliche Steuerbelastung zu einem geringen Teil von den Emissionen des genutzten Fahrzeugs abhängig macht, ist zu niedrig, um eine Lenkungswirkung zu entfalten. Die Steuerermäßigung für Erdgas als Kraftstoff (vergünstigter Energiesteuersatz) und die Befreiung von der Kfz-Steuer sind bereits wichtige Bestandteile mit Lenkungswirkung im aktuellen Steuersystem.

¹ Der Flugverkehr innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes nimmt am europäischen Emissionshandel teil.

Zukünftig sollten sich daher die Abgaben und Umlagen im Verkehrssektor stärker am CO₂- und Schadstoffgehalt von Kraftstoffen orientieren.

Der Wärmemarkt hat im Gegensatz zum Verkehrsbereich seit 1990 eine CO₂ Reduktion von 42% erreicht. Im Wärmemarkt geht es darum, eine lenkungswirkende CO₂-Bepreisung nach dem Maßstab von CO₂-Vermeidungskosten als technologieneutralem Bewertungsmaßstab für Klimaschutzmaßnahmen zu erreichen. Nur so wird der großen technischen Bandbreite bestehender und zukünftiger, innovativer Lösungen der notwendige, offene Entwicklungsrahmen gegeben. Neben die wirtschaftlichen und klimapolitischen Aspekte treten im Wärmemarkt auch sozialpolitische Fragestellungen. Aufgrund der komplexen Struktur des Wärmemarktes im Gebäudebereich (Eigentümerstruktur, Vermieter-Mieter-Beziehungen, Gebäudestruktur, etc.) muss im Wärmebereich im besonderen Maße die persönliche Situation der Endverbraucher im Blick behalten werden.

Bei einer CO₂ Bepreisung sowohl im Wärme- als auch im Verkehrsbereich ist unbedingt die tragende Rolle des Gases für den Transformationsprozess über alle Sektoren hinweg zu berücksichtigen².

3. Gleichlaufende CO₂ - Bepreisung im ETS und Nicht-ETS Bereich

Ein Preissignal im Nicht-ETS-Bereich anknüpfend an CO₂-Emissionen sollte dem politischen Ziel einer Intensivierung der Klimaschutzanstrengungen - nicht aber der allgemeinen Einnahmezielung - dienen. Ein Finanzierungszusammenhang zwischen CO₂-Bepreisung im Nicht-ETS und möglicher Kostenentlastung beim Strompreis ist daher zu vermeiden.

Da der ETS nicht alle Sektoren umfasst, sollte eine zusätzliche CO₂-Bepreisung im Nicht-ETS-Bereich eingeführt werden, die einen kostenseitigen Gleichlauf mit dem ETS-Bereich herstellt. Dies würde das Ziel einer CO₂-Minderung wieder stärker ins Bewusstsein rücken. Um einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele bis 2030 zu erreichen, sollten daher die Energieträger im Verkehrs- und Wärmesektor in Höhe des jeweiligen CO₂-Zertifikatepreises im europäischen Emissionshandelssystem bepreist werden.

Eine CO₂-Bepreisung im Nicht-ETS Bereich wird eine graduelle Verteuerung im Wärme- und Verkehrsbereich zur Folge haben. Ziel ist es, im Sinne des Klimaschutzes Benzin, Diesel und Heizöl in dem Maße zu verteuern, dass zunächst die am stärksten CO₂ emittierenden Energieträger verdrängt werden und dass zunehmend erneuerbarer Strom und Gas wettbewerbsfähiger werden. Damit wird eine Lenkungswirkung erreicht und Sektorkopplung ermöglicht. Bei der CO₂-Bepreisung im Nicht-ETS-Bereich könnte es sich um eine Anhebung von bestehenden Steuern auf Kraftstoffe und fossile Brennstoffe, einen „Klimabeitrag“ oder eine CO₂-Steuer handeln. Entscheidend ist die Orientierung an der CO₂-Emissionsfracht.³

² Siehe Anlage 1

³ Siehe Anlage 2

4. Politische Durchsetzungskraft

Dieser Ansatz wird aufgrund des aktuell niedrigen CO₂-Zertifikatepreises nicht umgehend die erwünschte Lenkungswirkung haben. Er ist jedoch systemisch schlüssig und wird mittelfristig bei steigendem Zertifikatepreis die gewünschte Lenkungswirkung zeigen. Dieser sukzessiven Verteuerung von CO₂-intensiven Energieträgern auf der einen Seite muss eine schrittweise Kostenreduktion von CO₂-armen bzw. CO₂-freien Energien auf der anderen Seite gegenüber stehen.

Damit wäre dieser systematische, stufenweise Ansatz auch aufkommensneutral und hätte eine größtmögliche politische Akzeptanz und Durchsetzungskraft.

Anlage 1

Zentrale Rolle des Gases bei der Energiewende

Für ein klares politisches Bekenntnis der Politik zur Rolle des Gases im Transformationsprozess sind mehrere Punkte anzusetzen, wie z.B.:

- Steuerliche Abschreibung von Gebäudesanierungsmaßnahmen (Heizungstausch auch weiterhin Tausch zu moderner Gasheizung)
- CO₂-Vermeidungskosten sind als technologieneutraler Maßstab für die Bewertung von CO₂-Minderungsmaßnahmen zu etablieren
- „Level-playing-field“ bei den Primärenergiefaktoren
- Verlängerung des Geltungszeitraums des Kraft-Wärme-Kopplungsgesetzes (KWKG) über 2022 hinaus
- Abbau von Hemmnissen für Power-to-Gas-Anlagen, insbesondere keine Einstufung als Letztverbraucher
- Bedeutung der Gasinfrastruktur als Langzeitspeicher und als Garant für Versorgungssicherheit in Deutschland und in der EU
- Bedeutung der Fernwärme-Infrastruktur für die Dekarbonisierung des Wärmemarktes in dicht besiedelten Gebieten
- Biomethan gleichrangig und diskriminierungsfrei im Vergleich mit anderen EE in der Erzeugung sowie den Anwendungsbereichen Strom, Wärme und Mobilität behandeln
- Transparente und damit verbraucherfreundliche Preisauszeichnung von Gas an Tankstellen.

Anlage 2

CO₂-Bepreisung im NICHT-EHS-Bereich
Herleitung: CO₂-Preis Nicht-EHS 7€/t CO₂ / ohne Vorkette **bdew**
Energie. Wasser. Leben.

Energieverbrauch Deutschland 2015 Nicht-EHS-Bereich	CO ₂ -Emissionen	CO ₂ -Preis Nicht-EHS	Volumen in Mrd. €	Netto-Effekt (ohne Mwst.)	Brutto-Effekt (inkl. Mwst.)
Erdgas 454 Mrd. kWh (35%)	Erdgas 91 Mio. t CO ₂	7€/t CO₂	Erdgas 0,639 Mrd. €	Erdgas** +0,141 ct/kWh	Erdgas +2,9% +0,167 ct/kWh →
Heizöl 183 Mrd. kWh (14%)	Heizöl 49 Mio. t CO ₂	7€/t CO₂	Heizöl 0,341 Mrd. €	Heizöl +1,877 ct/l	Heizöl +3,8% +2,234 ct/l →
Benzin 200 Mrd. kWh (15%)	Benzin 53 Mio. t CO ₂	7€/t CO₂	Benzin 0,369 Mrd. €	Benzin +1,602 ct/l	Benzin +1,4% +1,906 ct/l →
Diesel 410 Mrd. kWh (31%)	Diesel 109 Mio. t CO ₂	7€/t CO₂	Diesel 0,764 Mrd. €	Diesel +1,843 ct/l	Diesel +1,9% +2,194 ct/l →
Sonstige Fossile*** 29 Mrd. kWh (2%)	Sonst. Fossile 8 Mio. t CO ₂	7€/t CO₂	Sonst. Fossile 0,056 Mrd. €	Sonst. Fossile k. A. möglich	Sonst. Fossile k. A. möglich →
Biomasse**** 39 Mrd. kWh (3%)	Biomasse -	7€/t CO₂	Biomasse -	Biomasse -	Biomasse - →
Σ 2,169 Mrd. €					
<p>** Wärmebereich, Verkehr +1,604 ct/kg netto, +1,909 ct/kg brutto *** Flüssiggas sowie Stein- und Braunkohlenprodukte im Nicht-EHS-Bereich (Flüssiggas +1,234 ct/l netto, +1,468 ct/l brutto) **** Bio-Methan, Pellets, Bio-Diesel, Bio-Ethanol</p>					
BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.				21.11.2017 Seite 7	

Ansprechpartner:

Tilman Schwencke
Geschäftsbereichsleiter Strategie und Politik

Telefon: +49 30 300199-1090
tilman.schwencke@bdew.de