

Kommentar | 06.06.2019 | Lesezeit 2 Min.

CO₂ braucht einen Preis

Was hilft dem Klima am besten? Die Ausweitung des europäischen Emissionshandels auf den Verkehrs- und den Gebäudesektor? Oder lieber eine CO₂-Steuer? Als vorübergehendes Instrument spricht einiges für eine Steuerlösung, findet IW-Umweltökonom Thilo Schaefer.

Aus ökonomischer Sicht ist die Sache klar: CO₂ braucht einen Preis. Am besten weltweit und in allen Sektoren. Denn dann sparen all diejenigen Emissionen ein, für die es günstiger ist, Klimagase zu vermeiden, als einen Preis dafür zu zahlen. Wird nicht genug vermieden, steigt der Preis. So funktioniert der Emissionshandel, der eine Mengengrenze festlegt – für die Sektoren Industrie und Energiewirtschaft in Europa.

Aus ökonomischer Sicht ist die Sache klar: CO₂ braucht einen Preis. Am besten weltweit und in allen Sektoren.

Auch in anderen Regionen der Welt gibt es vergleichbare Systeme, jedoch mit unterschiedlichen Preisniveaus und zum Teil anderen Sektoren. Deshalb haben die Industrien in Europa ein Problem, wenn sie mit Konkurrenten außerhalb des europäischen Emissionshandels im Wettbewerb stehen: Denn diese zahlen in der Regel kein Geld für den CO₂-Ausstoß. Instrumente wie die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten an europäische Unternehmen sollen diesen Nachteil abmildern.



Im Verkehrssektor und beim Heizen von Gebäuden gilt der Emissionshandel jedoch nicht. Prinzipiell könnten diese Bereiche zwar mitmachen, doch gibt es hier kaum internationalen Wettbewerb, bestenfalls Tanktourismus in den Grenzregionen. Außerdem sind die Kunden Preisschwankungen bei Heizöl, Gas und an der Tankstelle gewöhnt und sie können auch nicht so schnell auf Alternativen ausweichen. Die Pendler zum Beispiel müssen schließlich zur Arbeit fahren. Erst wenn die Anschaffung eines neuen Autos oder die Erneuerung der Heizung ansteht, kommt eine emissionsparende Alternative in Betracht.

Würden diese Sektoren, in denen die Kunden nur langsam reagieren, zusammen mit der Industrie am Emissionshandel teilnehmen, stünden die meisten Unternehmen vor der Wahl: entweder die Produktion umstellen und so viel CO₂ einsparen, dass auch die Reduktionsverpflichtungen von Verkehr und Wärme erfüllt werden; oder an einem Standort außerhalb Europas investieren, wo diese Verpflichtungen nicht bestehen. Mit Letzterem wäre dem Klimaschutz jedoch kaum geholfen.

Entscheidend ist die Ankündigung, dass der CO₂-Preis mit der Zeit steigen wird. So können sich Autokäufer und Gebäudesanierer bei ihren Investitionsentscheidungen darauf einstellen.

Deshalb sollten Verkehr und Wärme zunächst eigenes Reduktionspotenzial heben. Der erste Schritt besteht darin, die Besteuerung überhaupt nach CO₂ auszurichten, damit ein Preis dafür erkennbar wird. Dann ist die Ankündigung entscheidend, dass dieser Preis mit der Zeit steigen wird. Denn so können sich Autokäufer und Gebäudesanierer auf steigende Preise einstellen und dies bei ihrer nächsten Investitionsentscheidung berücksichtigen. Damit daraus nicht eine einseitige Belastung für Verbraucher und

Gewerbe wird, muss es Entlastungen an anderer Stelle geben, beispielsweise beim Strom. Denn mithilfe von Elektrizität aus erneuerbaren Energien können auch der Straßenverkehr und Gebäude ihre CO₂-Emissionen reduzieren.

Die Einführung eines CO₂-Preises bedeutet aber auch: Günstiger wird es nur für diejenigen, die in Zukunft klimafreundlicher produzieren und auf emissionsarme Kraft- und Brennstoffe setzen.

Der Ansprechpartner:

Thilo Schaefer *Leiter des Clusters Digitalisierung und Klimawandel*

- Studium Volkswirtschaftslehre und Politikwissenschaft an der Universität zu Köln
- Promotion über die Evaluation von Steuerreformmodellen in Köln
- Seit 2009 im IW: zuerst Consult, dann Steuern und öffentliche Finanzen
- Leiter des Clusters Digitalisierung und Klimawandel
- Forschungsschwerpunkte Klimapolitische Instrumente, Industrietransformation, Energiekosten



Telefon: 0221 4981-791

E-Mail: thilo.schaefer@iwkoeln.de

Kernaussagen in Kürze:

- IW-Umweltökonom Thilo Schaefer weist in seinem Kommentar auf Schwächen des europäischen Emissionshandels hin. Beispielsweise sind der Verkehrs- und der Gebäudesektor nicht einbezogen.
- Mit einer CO₂-Steuer ließe sich dies ändern. Wird sie schrittweise eingeführt, können sich Autokäufer und Gebäudesanierer auf die steigenden Preise einstellen.
- Im Gegenzug sollte es aber für Verbraucher und Unternehmen Entlastungen an anderer Stelle geben, beispielsweise könnte die Stromsteuer gesenkt werden.