

Die vorliegende Stellungnahme gibt nicht die Auffassung des Ausschusses wieder, sondern liegt in der fachlichen Verantwortung des/der Sachverständigen. Die Sachverständigen für Anhörungen/Fachgespräche des Ausschusses werden von den Fraktionen entsprechend dem Stärkeverhältnis benannt.

## *Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Ralf Bartels, IG BCE*

### *zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit des deutschen Bundestages*

*am 6. November 2019*

### *zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung*

### *Entwurf eines Gesetzes über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (Brennstoffemissionshandelsgesetz – BEHG)*

### *Bundesrats-Drucksache 533/19*

Die Begrenzung des Klimawandels ist eine zentrale Herausforderung unserer Zeit, um unkontrollierbare Schäden für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung der Menschheit zu vermeiden. Vor diesem Hintergrund ist die Erreichung der Klimaziele von Paris notwendig. Im Rahmen der internationalen, europäischen und nationalen Klimaziele steht Deutschland in der Verantwortung, seinen Beitrag zu leisten.

Aus Sicht der deutschen Gewerkschaften wird Klimapolitik nur erfolgreich sein, wenn soziale, ökologische und ökonomische Anforderungen wie Gute Arbeit oder nachhaltiger Wohlstand gleichermaßen in die Gestaltung der Transformation einbezogen werden.

Die Bepreisung von Treibhausgasen ist sicher ein Schritt in die richtige Richtung. Auch insofern begrüßen wir das Klimapakett und das BEHG. Wo ich im folgenden Kritik übe, geht es nicht um das Ob, sondern um eine Optimierung des Wie.

Der häufig unbestimmten CO<sub>2</sub>-Minderungswirkung steht mit der Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung für die Sektoren Verkehr und Wärme eine konkrete Belastung aller Haushalte und Unternehmen gegenüber. Klimafreundliche Verhaltensalternativen, um diese Belastungen zu vermeiden, stehen hingegen nicht allen Haushalten und Unternehmen offen.

Im Verkehrssektor wird dieser Widerspruch besonders deutlich: Viele Menschen, besonders im ländlichen Raum, müssen ab 2021 mehr für die CO<sub>2</sub>-Emissionen ihres Autos bezahlen, ohne auf Alternativen wie einen gut ausgebauten öffentlichen Nah- und Fernverkehr zurückgreifen zu können. Denn mit dem Schienennetz gibt es ein Problem, das wir aus dem Stromnetz kennen: Wann kommen die neuen Strecken in den ländlichen Raum? Was wird wirklich getan, um den Ausbau zu beschleunigen? Die im Eckpunktepapier geplanten Investitionen von 86 Milliarden Euro bis 2030, finanziert von Bund und Deutscher Bahn, zur Erneuerung des Schienennetzes reichen bei Weitem nicht aus, um den riesigen Investitionsstau abzubauen – allein hierfür wäre eine Aufstockung um etwa 1,4 Milliarden Euro pro Jahr notwendig. Hinzu kommt: Diese 86 Milliarden Euro sind bereits länger geplante Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn.

Ähnliches gilt für die Förderung von sozial verträglicher Gebäudesanierung insbesondere im Mietwohnungsbau, bei der gebäude- und quartiersindividuelle Sanierungskonzepte im Vordergrund stehen müssen. Der Staat muss jetzt investieren und Alternativen schaffen oder anreizen.

Auch ein wirksamer Steueranreiz ist ein wichtiger Treiber, um die Potenziale für die energetische Ertüchtigung der Bestandsgebäude in Deutschland zu heben. Von 2011 bis zum aktuellen Koalitionsvertrag diskutieren Bundesregierung, Bundestag und Bundesrat die Einführung einer steuerlichen Fördermöglichkeit für energetische Gebäudemodernisierungen. Es ist gut, dass im „Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht“ die Umsetzung in Aussicht gestellt wird. Jetzt hoffe ich, dass sich am Freitag endlich auch der Bundesrat dafür einsetzt, dass dieses wichtige und wirksame Vorhaben verzögerungsfrei umgesetzt wird und zum 1.1.2020 in Kraft treten kann.

Die angestrebte Integration der Non-EU-ETS-Sektoren in das EU-Emissionsrechtssystem ETS birgt die Gefahr von wettbewerbsverzerrenden Belastungen und carbon leakage für die deutsche Industrie, auf die der Gesetzentwurf eingeht, was wir ausdrücklich begrüßen, aber leider noch nicht ausreichend, um Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern: § 5 Abs. 5 und § 11 Abs. 6-7 reichen nicht aus, um Doppelbelastungen der Industrie aus europäischem und nationalem Emissionshandelssystem zuverlässig und angemessen zu verhindern. Alle EU-ETS-Anlagen sollten ex ante von nationaler CO<sub>2</sub>-Bepreisung befreit sein. Und alle Regelungen müssen beihilfefest nach dem europäischen Wettbewerbsrecht sein.

Die weniger energieintensiven Industrieanlagen außerhalb des EU-ETS werden von der kommenden CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Non-ETS-Bereich betroffen sein. Sie benötigen über § 11 Abs. 7 hinaus einen wirksamen Carbon Leakage Schutz gegenüber Wettbewerbern innerhalb und außerhalb der EU ähnlich der Regeln im EU-ETS, allerdings mit einer Erweiterung der Carbon-Leakage-Schutzliste für die 4. EU-ETS-Handelsperiode um jene Sektoren, die einem innereuropäischen Wettbewerb unterliegen.

Die in § 11 Abs. 7 genannte finanzielle Unterstützung für klimafreundliche Investitionen benötigt einen anderen und größeren Rahmen. Im industriellen Bereich kommt der Stärkung von Investitionen in klimaneutrale Produktionsverfahren in der Tat eine herausgehobene Bedeutung zu, um vollständige, industrielle Wertschöpfungs-Netzwerke in Deutschland zu erhalten. Die Umsetzung von Forschung und Innovation in industrielle Produktion wird aber leider im gesamten Klimapaket weder beschrieben noch gefördert. Maßnahmen zum Erhalt deutscher industrieller Produktions-Standorte werden nirgends genannt, sondern lediglich „direkte Förderung von Forschung und Entwicklung“ und „Marktanreize“. Letztere fördern Importe genauso wie deutsche Produkte. Forschungsförderung plus Marktanreize ohne Industriepolitik führten bereits in der Photovoltaik zum Niedergang eines deutschen Industriezweigs.

Der für die zahlreichen Handlungsfelder notwendige Investitionsaufwand wird das Aufkommen des nationalen Zertifikatehandels für Brennstoffemissionen bei Weitem übersteigen, sodass die Finanzierung dieser Investitionen parallel sichergestellt werden muss.

Bei der Finanzierung müssen stärkere Schultern mehr tragen als Schwächere. Deshalb müssen hohe Einkommen, Vermögen und Erbschaften stärker besteuert werden und die Möglichkeiten für öffentliche Kreditaufnahme zu minimalen oder sogar negativen Zinsen für mehr Klimaschutzinvestitionen genutzt werden. Eine restriktive Haushaltspolitik, die sich an schwarzer Null und Schuldenbremse orientiert, ist mit dem Erreichen der Klimaschutzziele nicht vereinbar.

Aus Sicht der Gewerkschaften dürfen Heizen und Mobilität nicht einfach nur teurer werden – und damit vor allem Gering- und Normalverdiener treffen. Auch eine weitere Benachteiligung ländlicher Räume muss vermieden werden. Deswegen haben sich die DGB-Gewerkschaften bei der Einführung eines CO<sub>2</sub>-Preises für eine sozial gerechte Ausgestaltung eingesetzt.

Die Rückverteilung über Strompreis und Pendlerpauschale ist in der vorgeschlagenen Ausgestaltung des Klimaschutzprogramms 2030 sozial unausgewogen. Zwar ist zu Beginn die absolute Belastung auf Grund des niedrigen Einstiegspreises gering, doch wirkt dieses Instrument einerseits regressiv und

wird andererseits schrittweise steigen, so dass auch die Belastung kleiner und mittlerer Einkommen überproportional ansteigen wird. Darauf sollte auch die Rückverteilung angemessen reagieren.

Die im Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht vorgesehene Einführung einer Mobilitätsprämie für Fernpendler sehen wir positiv, da dieser Ansatz auch einen ersten Schritt in Richtung der Einführung eines vom DGB geforderten Mobilitätsgeldes bedeutet, welches unabhängig von Einkommen und Verkehrsträger allen Berufstätigen gewährt werden soll.

Die zeitgleiche Entlastung des Strompreises muss verbindlich mit Einführung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung kommen. Die im Klimaschutzprogramm vorgesehene Entlastung der Strompreise ist ein erster Schritt. Gleichzeitig sprechen sich die Gewerkschaften schon länger für eine Reduzierung der Stromsteuer sowie eine stärker steuerfinanzierte EEG-Umlage aus, die private und gewerbliche Verbraucher entlastet, Anreize für die Sektorenkopplung schafft und gleichzeitig intrasektorale Wettbewerbsverzerrungen abbaut.

Mit steigendem CO<sub>2</sub>-Preis wird die regressive Verteilungswirkung des Emissionshandels zunehmen. Aus diesem Grund muss ein kontinuierliches Monitoring mögliche soziale Härten erfassen, damit diese durch sachgerechte Maßnahmen ausgeglichen werden können. Darüber hinaus sollte für besondere Härtefälle ein Härtefallfonds eingeführt werden.

Eine umfassende und regelmäßige Folgenabschätzung im Hinblick auf Klimaschutz und Sozialverträglichkeit fehlt und muss dringend nachgebessert werden. Dabei sind die reale Verteilungswirkung sowie die Auswirkungen auf Arbeitsplätze, Haushalte und Betriebe zu untersuchen. Eine reine Erhebung des Treibhausgasausstoßes greift zu kurz. Auf Basis der Folgenabschätzung müssen flankierende Maßnahmen mögliche negative Auswirkungen auf Beschäftigung und niedrige und mittlere Einkommen ausgleichen.

Für uns muss zwingend zum Gesamtkonzept gehören, dass der Wandel gerecht gestaltet, der soziale Zusammenhalt gestärkt und öffentliche sowie private Investitionen in klimafreundliche Infrastrukturen und innovative Technologien massiv verstärkt werden.