



CO₂ Abgabe e.V.-Stellungnahme

**zum Referentenentwurf des
Bundesministeriums für Umwelt,
Naturschutz und nukleare Sicherheit
einer Verordnung über Maßnahmen
zur Vermeidung von Carbon-Leakage
durch den nationalen
Brennstoffemissionshandel (BEHG-
Carbon-Leakage-Verordnung – BECV)
vom 11. Februar 2021**

**Ulf Sieberg
Leiter Büro Berlin
CO₂ Abgabe e.V.
Ulf.Sieberg@co2abgabe.de
www.co2abgabe.de**

Berlin, den 25. Februar 2021

Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie sollen Unternehmen künftig im Rahmen des zum 1. Januar 2021 in Kraft getretenen nationalen Brennstoffemissionshandels (BEHG) für fossile Brenn- und Kraftstoffe einen finanziellen Ausgleich beantragen dürfen, sofern ihnen durch den CO₂-Preis Nachteile im internationalen Wettbewerb entstehen. Damit soll die Gefahr, dass die Produktion betroffener Unternehmen infolge CO₂-Preis-bedingter Wettbewerbsnachteile ins Ausland abwandert und dort möglicherweise zu insgesamt höheren Emissionen führt (sog. „Carbon Leakage“), abgewendet werden.

Um das Ziel der Treibhausgasreduktion des BEHG zu erreichen und die nach § 11 Absatz 3 des BEHG vorgesehene Carbon Leakage-Verordnung (BECV) umzusetzen, sind **folgende Grundvoraussetzungen** unabdingbar:

- **Ausnahmen müssen die Ausnahme bleiben**

Unternehmen haben auf 77 Prozent aller in Deutschland verursachten CO₂-Emissionen Einfluss (vgl. SVR 2019, S. 78ff.). Sie haben **nur dann verstärkt Anreize in klimafreundliche Technologien zu investieren, wenn die Preissignale auch bei ihnen ankommen**. Nur so kann der nach § 1 BEHG genannte Lenkungszweck zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele, einschließlich des langfristigen Ziels der Treibhausgasneutralität bis 2050 und zur Erreichung der Minderungsziele nach der EU-Klimaschutzverordnung erfüllt und etwaige aus der Effort-Sharing-Entscheidung und der EU Climate Action-Verordnung resultierende Belastungen für den Bundeshaushalt vermieden werden. **Je mehr klimaschädliche Emissionen die Unternehmen ausstoßen, umso weniger dürfen sie von Ausnahmen profitieren.**

- **Beihilfen nur für tatsächlich im internationalen Wettbewerb stehende Unternehmen**

Die Verordnung darf im Sinne des BEHG und des EU-Beihilferechts nur für Unternehmen mit einem tatsächlichen Carbon Leakage-Risiko gelten. Die Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung und des Münchener ifo Instituts (vgl. DIW ifo Institut 2020) kommen zu den eindeutigen Ergebnissen, dass die Einführung des BEHG kein erhöhtes Risiko für Carbon Leakage birgt und sich die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen mindert. **Die als Grundlage für die Ausnahmen dienende Sektorenliste des EU-Emissionshandels ist damit ungeeignet (§ 5 Abs. 1) und sollte gemäß DIW gekürzt werden.** Weitreichendere Ausnahmen und Beihilfen über die Sektorenliste hinaus oder gar pauschale Ausnahmen oder Beihilfezahlungen für ganze Branchen sollten verhindert werden. **Stattdessen sollten bestimmte Sektoren bzw. Teilsektoren wie der Güterverkehr explizit von der Sektorenliste ausgeschlossen werden und nicht im Rahmen der BECV beihilfeberechtigt sein.** Gleichzeitig sollte der **Mindestschwellenwert (§ 7 BECV) auf 25 Prozent angehoben** werden, um Beihilfen zu begrenzen. Darüber hinaus ist die **Anrechnung der EEG-**

Umlagenabsenkung auf die Beihilfe (§ 12 BECV) zu niedrig angesetzt. Die EEG-Umlagenabsenkung sollte vollständig von der Beihilfe abgezogen und damit in Höhe der gesamten CO₂-Preiseinnahmen angerechnet werden. Damit würden **doppelte Entlastungen vermieden** und eine **angemessene Beteiligung der Unternehmen am Klimaschutz** erfolgen.

- **Wettbewerbsverzerrungen zwischen EU-EHS und BEHG verhindern**

Die Anwendung der EU-Sektorenliste schafft keine einheitlichen Wettbewerbsbedingungen für EU-Emissionshandel- (EU-EHS) und BEHG-Anlagen (§§ 5, 19, 22 und 23 BECV). Denn anders als im EU-EHS entstehen im BEHG keine indirekten CO₂-Kosten durch den Strombezug (vgl. Öko-Institut 2020). Sinnvoller als die Übernahme der EU-Sektorenliste wäre die Anwendung der Kriterien Emissions- und Handelsintensität, wie in einem früheren Vorschlag des BMU beschrieben. Weil zudem Wettbewerber deutscher Unternehmen im EU-Ausland die gleichen Anforderungen hinsichtlich der EU-Klimaziele und der EU-Klimaschutzverordnung erfüllen müssen, ist das Risiko von Carbon Leakage begrenzt. Zudem haben bereits zwölf EU-Mitgliedstaaten CO₂-basierte Energiesteuern für Heizen und/oder Verkehr eingeführt, mit meist höheren Preisen (vgl. Germanwatch 2019).

- **Beihilfen nur für Gegenleistungen beim Klimaschutz**

Tatsächlich im internationalen Wettbewerb stehende und von der Abwanderung bedrohte Unternehmen sollten bei der Aufgabe Klimaschutz angemessen finanziell unterstützt werden. **Durch die geplante Verknüpfung der Beihilfen an Klimaschutzleistungen würde die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gestärkt, die CO₂-Emissionen reduziert und die Privilegierten insgesamt zukunftsfähiger gemacht. Gleichzeitig vermeiden Investitionen in klimafreundliche Technologien zukünftige Kosten durch ansteigende CO₂-Preise.** Ein Kompensationsgrad von 95 Prozent, z.B. für die Zementbranche oder die Mineralölverarbeitung, ist aufgrund ihrer weiterhin hohen Emissionen, ihrer historischen Verantwortung und im Sinne von verursachergerechtem Klimaschutz nicht als angemessen zu bezeichnen (§§ 8 und 9 BECV). **Grundsätzlich sollte daher der Kompensationsgrad bei 50 Prozent gedeckelt werden.** Zudem sollten Unternehmen, die Beihilfen in Anspruch nehmen möchten, diese zu **100 Prozent in Klimaschutz investieren** und neben einem Energiemanagement bis Anfang 2022 einen **Transformationsfahrplan** vorlegen müssen (§§ 11 bis 13 BECV), der Auskunft darüber gibt, wie gezahlte Beihilfen innerhalb der nächsten vier Jahre zur Reduktion von CO₂-Emissionen eingesetzt werden sollen. **Die Berechnung der Wirtschaftlichkeit muss zwingend nach der Kapitalwertmethode berechnet werden, um langfristige CO₂-Minderungsmaßnahmen nicht zu benachteiligen (§ 12 BECV).**

- **Vorreiter-Unternehmen beim Klimaschutz nicht benachteiligen**

Beihilfen dürfen bereits von Unternehmen getätigt und geplante Investitionen in klimafreundliche Technologien nicht entwerten. **Wenn sich abzeichnet, dass ein bestimmter Teil von Unternehmen von Ausnahmeregeln und Beihilfen profitiert, wie das bereits bei der EEG-Umlage und der Stromsteuer praktiziert wird, werden vor allem mittelständische Unternehmen doppelt bestraft. Das verzerrt den Wettbewerb in Deutschland und Europa.** Der CO₂-Preis soll gerade Unternehmen die Chance zur Aufholjagd geben, die bisher nicht ausreichend in die Energiewende investiert haben. Dabei können diese Beihilfen für kluge Investitionen nutzen und von den Skaleneffekten und „best practise“-Beispielen bei erneuerbaren Energien und Effizienztechnologien profitieren, für die Energiewende-Pioniere gesorgt haben. Da absehbar der CO₂-Preis für alle steigen muss und wird, werden Investitionen in den Klimaschutz immer rentabler. Ohne die Motivationshilfe „CO₂-Preis“ und die Zweckbindung der Beihilfen entfallen hingegen weitere Anreize für Investitionen in den Klimaschutz (vgl. CO₂ Abgabe/Unternehmensgrün 2021).

- **Wenige Ausnahmen bedeuten weniger Bürokratie**

Durch die Reduzierung der Beihilfeberechtigten wird der bürokratische Aufwand geringgehalten. Der verbleibende Aufwand ist auch deswegen gerechtfertigt, weil er aus Sicht des EU-Beihilferechts und der sinnvollen Steuermittelverwendung eine Notwendigkeit darstellt. Die Prüfung des Einzelfalles ist auch dann noch gerechtfertigt, wenn die Liste der Beihilfeberechtigten erweitert würde. Denn sie ist vom Aufwand her mit der Beantragung von Fördermitteln oder Abschreibungsmöglichkeiten vergleichbar und es existieren bereits behördliche Strukturen, die für die Abwicklung genutzt werden können.

Der bürokratische Aufwand ist nicht der BECV selbst, sondern der Entscheidung für einen **überkomplexen europäischen Sonderweg mit dem nationalen BEHG und dessen dreizehn Rechtsverordnungen** geschuldet, dessen Verfassungsmäßigkeit noch einer Prüfung unterzogen werden wird (vgl. Rodi et al. 2019). Mit einer weiterhin überfälligen CO₂-basierten Reform staatlich induzierter Preisbestandteile im Energiebereich (vgl. SVR 2020, S. 233ff., Wurster et al. 2017) würde der bürokratische Aufwand erheblich reduziert.

Änderungsvorschläge im Einzelnen:

Abschnitt 2 Beihilfefähige Unternehmen und Abschnitt 6 Nachträgliche Anerkennung beihilfeberechtigter Sektoren

Zu § 5 und §§ 19, 22 und 23 sowie Anlage Tabelle 1

- Die Bundesregierung sollte mit Ausnahmen sehr sparsam umgehen. Denn jede Ausnahme schmälert die Lenkungswirkung für den Klimaschutz.

- Die Liste der beihilfefähigen Sektoren nach der Sektorenliste des EU-Emissionshandels in der Anlage Tabelle 1 deckt mit über 90 Prozent die Industrieemissionen ab und ist daher ungeeignet und sollte gemäß DIW ifo Institut 2020 gekürzt werden.
- Zudem muss unterbunden werden, dass weitere Sektoren auf Basis qualitativer Kriterien (§ 19ff. BECV) durch Bundeswirtschafts- und Bundesumweltministerium nach freiem Ermessen ausgenommen werden können, zumal auch qualitative Kriterien wie „Verlagerungsrisiken“ (§ 23 BECV) berücksichtigt werden können. Sie bieten somit keine verlässliche Prüfmöglichkeit. Ein regelrechtes ausufern von (Teil-)Sektorenlisten ist vorprogrammiert. Solange sie nicht in nachvollziehbare Prüfkriterien übersetzt werden.
- Bestimmte Sektoren bzw. Teilsektoren wie der Güterverkehr sollten explizit von der Sektorenliste ausgeschlossen werden und nicht im Rahmen der BECV beihilfeberechtigt sein.

Exkurs: Carbon Leakage-Risiken im Güterverkehr gering

Die Gefahr für Ausweichreaktionen für den Güterverkehr ist verglichen mit den anderen Teilssektoren verhältnismäßig gering. Auch vor Inkrafttreten des BEHG bestanden Anreize, möglichst in Ländern mit den geringsten Kraftstoffpreisen zu tanken. In den meisten westlichen Nachbarländern ist Dieselmotorkraftstoff auch heute noch teurer als in Deutschland. Der Nutzen, der CO₂-Bepreisung durch Betanken im Ausland auszuweichen, übersteigt die Kosten des Umweges voraussichtlich nur in grenznahen Regionen. **Das BEHG verstärkt bestehende Wettbewerbsunterschiede und die Abwanderungsgefahr des Straßengüterverkehrs also nicht.**

Im Falle des Straßengüterverkehrs ist nicht davon auszugehen, dass die CO₂-Bepreisung zu einer Verlagerung von Emissionen führt („Carbon Leakage“). International tätige Spediteure konkurrieren um Routen, entlang derer sie den gleichen Kraftstoffpreisen ausgesetzt sind. Größere Umwege sind auch bei hohen Preisdifferenzen nicht wirtschaftlich, so dass nicht von zusätzlichen Emissionen auszugehen ist.

Ab 2023 tritt die Eurovignetten-Richtlinie, die eine Gebührendifferenzierung nach CO₂-Emissionen vorsieht, in Kraft. Allerdings wird befürchtet, dass die CO₂-Komponente einer Lkw-Maut die Verteuerung fossiler Technologien durch das BEHG unverhältnismäßig erhöht. Bis die Richtlinie in Kraft tritt, ist die Sorge einer Doppelbelastung aber unbegründet. Selbst nach 2023 besteht eher die Gefahr, dass BEHG und Lkw-Maut zusammen keinen angemessenen hohen Preis ergeben. (vgl. FÖS 2021)

Statt über die Infrastruktur-Komponente der Eurovignetten-Richtlinie sollte besser eine Speditionsabgabe am Treibhausgaspotenzial eingeführt werden. Alternativ dazu wäre die „wahre Kosten“-Komponente der Eurovignetten-Richtlinie geeigneter statt der Infrastruktur-Komponente, da diese den Kohlenstoffausstoß nur nach Fahrzeugklassen bewertet und damit keine verursachergerechte CO₂-Bepreisung erlaubt. Die unterschiedlichen Anreize durch Maut und Emissionshandel als verschiedene Formen der CO₂-Bepreisung bürokratisieren zusätzlich und machen die CO₂-Bepreisung intransparent.

- Statt der Übernahme der EU-Sektorenliste wäre eine Übernahme der vom Öko-Institut vorgeschlagenen „modifizierten Carbon Leakage-Liste“ (vgl. Öko-Institut 2020) und damit eine Anpassung der Liste mit Fokus auf den direkten CO₂-Kosten angemessen.
- Die Anwendung der EU-Sektorenliste schafft keine einheitlichen Wettbewerbsbedingungen für EU-EHS- und BEHG-Anlagen. Anders als im EU-EHS entstehen im BEHG keine indirekten CO₂-Kosten durch den Strombezug (vgl. ebd.). Sinnvoller als die Übernahme der EU-

Sektorenliste wäre die Anwendung der Kriterien Emissions- und Handelsintensität, wie in einem früheren Vorschlag des BMU beschrieben. (vgl. Stellungnahme FÖS 2021)

- Durch die Anerkennung weiterer Antragsberechtigter droht die Zahl der Ausnahmen ins bodenlose zu stürzen. Die Prüfung nach qualitativen Kriterien öffnet Ausnahmen Tür und Tor. Ausnahmen vom Gesetz drohen zur Regel zu werden, was dem Zweck von § 1 BEHG zuwider läuft.
- Weil zudem Wettbewerber deutscher Unternehmen im EU-Ausland die gleichen Anforderungen hinsichtlich der EU-Klimaziele und der EU-Klimaschutzverordnung erfüllen müssen, ist das Risiko von Carbon Leakage begrenzt. Zudem haben bereits zwölf EU-Mitgliedstaaten CO₂-basierte Energiesteuern für Heizen und/oder Verkehr eingeführt, mit meist höheren Preisen (vgl. Germanwatch 2019).

§ 7 Unternehmensbezogene Mindestschwellenwerte

- Der Mindestschwellenwert ist zu niedrig angesetzt. Es ist eine ausufernde Antragsflut von Beihilfen zu befürchten.
- **Der Mindestschwellenwert (§ 7 BECV) sollte von zehn auf 25 Prozent angehoben werden**, um ausufernde Beihilfen und bürokratischen Aufwand zu begrenzen.
- **Ein Vergleich der Mindestschwelle mit der Besonderen Ausgleichsregelung (BesAR) zeigt, dass eine deutliche Anhebung gerechtfertigt ist.** Bei der BesAR liegt der Stromkostenanteil an der Bruttowertschöpfung zwischen 14 und 20 Prozent. Allerdings würde die BECV-Mindestschwelle eine zusätzliche Begünstigung bedeuten, die eine höhere Mindestschwelle rechtfertigt. Selbst in klimaschädlichen Branchen wie Zement fällt mit 5,7 Prozent bei einer theoretischen Bepreisung von 25 Euro je Tonne aller ausgestoßenen CO₂-Emissionen die unternehmensbezogene Kostenintensität gering aus. Und dass, obwohl in der Praxis die Emissionen aus dem EU-EHS noch herausgerechnet werden müssen und damit die Kostenintensität noch geringer ausfällt. Auch gegenüber anderen Kostenentlastungsregelungen fällt die Mindestschwelle deutlich zurück.
- **Grundsätzlich bergen absolute Schwellenwerte die Gefahr von Anreizverzerrungen.** Denn ein Unternehmen, das knapp unter dem Grenzwert liegt, hat einen Anreiz den Energieverbrauch sogar zu erhöhen, um so in den Genuss einer Ausnahmeregelung zu kommen. Um dies zu verhindern bedarf es eines gleitenden Schwellenwertes. Alternativ wäre auch eine gleitende Höhe der Kompensationen anhand der Kostenbelastung der einzelnen Unternehmen sinnvoll (anstatt wie geplant die Höhe der Kompensationen anhand der Sektorzugehörigkeit festzulegen).
- Die Emissionsintensität als alleiniger Indikator für die Kostenbelastung

durch das BEHG ist nur teilweise geeignet, da sie nicht angibt, welche Emissionen durch den EU-EHS befreit sind. **Stattdessen sollten die tatsächlichen Kostenbelastungen durch das BEHG als Maßgabe von Beihilfen herangezogen werden.** (vgl. Stellungnahme FÖS 2021)

Abschnitt 3 Berechnung der Beihilfeshöhe und Anrechnung der Strompreiskompensation

§§ 8, 9 und 10

- **Der Kompensationsgrad der Beihilfe sollte bei 50 Prozent gedeckelt werden.**
- Die bisherigen Regelungen sehen vor, dass Unternehmen lediglich fünf bis 35 Prozent des CO₂-Preises selbst tragen. Damit wird der sowieso schon geringe CO₂-Preis weiter ad absurdum geführt und die Lenkungswirkung massiv beeinträchtigt.
- **Beihilfen sollten** statt zu 50 Prozent, wie es das Bundeswirtschaftsministerium bzw. zu 80 Prozent, wie es das Bundesumweltministerium vorschlägt, **zu 100 Prozent an Klimaschutzleistungen geknüpft werden.**
- Durch die geplante Verknüpfung der Beihilfen an Klimaschutzleistungen würde die **Wettbewerbsfähigkeit** der Unternehmen gestärkt, die CO₂-Emissionen reduziert und die Privilegierten insgesamt zukunftsfähiger gemacht. Investitionen in klimafreundliche Technologien vermeiden zukünftige Kosten durch ansteigende CO₂-Preise.
- **Die Strompreisentlastung sollte zu 100 Prozent von der Beihilfe abgezogen werden.**
- **Ein Vergleich von Be- und Entlastungswirkung von BEHG und Stromkosten zeigt, dass die Industrie auch ohne zusätzliche Ausnahmen bereits in diesem Jahr mit fast zwei Milliarden Euro entlastet wird.** Die Senkung der EEG-Umlage kompensiert damit bei vielen Unternehmen bereits einen Großteil der CO₂-Kosten. (vgl. Stellungnahme FÖS 2021)
- **Eine doppelte Entlastung durch Strompreisentlastung und die fehlende Anrechnung der Strompreiskompensation auf die Beihilfeshöhe muss daher verhindert werden.**
- Sie benachteiligt zudem Unternehmen und entwertet bereits getätigte und geplante Investitionen in klimafreundliche Technologien. Wenn sich abzeichnet, dass ein bestimmter Teil von Unternehmen von Ausnahmeregelungen und Beihilfen profitiert, wie das bereits bei der EEG-Umlage und der Stromsteuer praktiziert wird, werden vor allem mittelständische Unternehmen doppelt bestraft. Das verzerrt den Wettbewerb in Deutschland und Europa. Der CO₂-Preis soll gerade Unternehmen die Chance zur Aufholjagd geben, die bisher nicht ausreichend in die Energiewende investiert haben. Dabei können diese Beihilfen für kluge Investitionen nutzen und von den Skaleneffekten und

„best practise“-Beispielen bei erneuerbaren Energien und Effizienztechnologien profitieren, für die Energiewende-Pioniere gesorgt haben. Da absehbar der CO₂-Preis für alle steigen muss und wird, werden Investitionen in den Klimaschutz immer rentabler. Ohne die Motivationshilfe „CO₂-Preis“ und die Zweckbindung der Beihilfen entfallen hingegen weitere Anreize für Investitionen in den Klimaschutz (vgl. CO₂ Abgabe/Unternehmensgrün 2021).

- Die Anrechnung der EEG-Umlagenabsenkung auf die Beihilfe in Höhe von 50 Prozent bzw. 1,37 Cent je Kilowattstunde ist somit zu niedrig angesetzt. In beiden Fällen ist eine angemessene Beteiligung der Unternehmen am Klimaschutz notwendig. Die EEG-Umlagenabsenkung muss mit 3,151 Cent vollständig von der Beihilfe abgezogen werden. Damit würden die gesamten CO₂-Preiseinnahmen in Höhe von 10,8 Mrd. Euro angerechnet.

Abschnitt 4 Gegenleistungen der Unternehmen

§§ 11, 12 und 13

- Durch die geplante Verknüpfung der Beihilfen an Klimaschutzleistungen würde die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gestärkt, die CO₂-Emissionen reduziert und die Privilegierten insgesamt zukunftsfähiger gemacht.
- Gleichzeitig vermeiden Investitionen in klimafreundliche Technologien zukünftige Kosten durch ansteigende CO₂-Preise.
- Neben einem Energiemanagement bis Anfang 2022 (§11 BECV) sollten Unternehmen einen **Transformationsfahrplan** vorlegen müssen, der Auskunft darüber gibt, wie gezahlte Beihilfen innerhalb der nächsten vier Jahre zur Reduktion von CO₂-Emissionen eingesetzt werden sollen.
- **Die Berechnung der Wirtschaftlichkeit muss zwingend nach der Kapitalwertmethode berechnet werden, um langfristige und zielkompatible CO₂-Minderungsmaßnahmen nicht zu benachteiligen (§ 12 BECV).**
- Da Kapitalwert- und Amortisationsmethode widersprechende Ergebnisse hervorbringen und Klimaschutzmaßnahmen unterschiedlich bewerten können, sollte es die Methodenwahl beschränkt werden.
- **Die Berechnung der Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen sollte mit der DIN EN 17463 zudem an ein einheitliches Bewertungsverfahren geknüpft werden**, um die Spannweite der Berechnungen durch unterschiedliche Einstellparameter wie (Nutzungsdauer, Kalkulationszinssatz, Preissteigerungsraten, Risikoeinschätzung usw.) einzugrenzen.
- **Die Kapitalwerte und Berechnungsparameter** insbesondere Nutzungsdauer, Zinssatz und Preissteigerungsraten **sollten verbindlich**

von einem Wirtschaftsprüfer bzw. Steuerberater geprüft und bestätigt werden. (vgl. Stellungnahme FÖS 2021)

VERÖFFENTLICHUNGEN des CO₂ Abgabe e.V.

- Medieninfo zum [Referentenentwurf einer Carbon Leakage-Verordnung](#) vom 11. Februar 2021
- Medieninfo [Unternehmen sprechen sich für ausnahmslose CO₂-Bepreisung](#) aus vom 26. Januar 2021
- Medieninfo [Ausnahmen vom CO₂-Preis verhindern](#) vom 14. Dezember 2020
- Medieninfo [zum bekanntgewordenen Entwurf einer Carbon Leakage-Verordnung](#) vom 10. Dezember 2020
- Stellungnahme zu den [Durchführungsverordnungen des Brennstoffemissionshandelsgesetzes](#) zu den Referentenentwürfen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit Entwurf einer Verordnung über die Emissionsberichterstattung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz für die Jahre 2021 und 2022 (Berichterstattungsverordnung 2022 - BeV 2022) sowie Entwurf einer Durchführungsverordnung zum Brennstoffemissionshandelsgesetz (Brennstoffemissionshandelsverordnung – BEHV) vom 5. Juli 2020 (August 2020)
- Position [„Die deutsche EU-Ratspräsidentschaft zum Treiber für gleiche Wettbewerbsbedingungen und Klimaschutz in Europa machen“](#) (Juni 2020)
- Stellungnahme zum [Brennstoffemissionshandelsgesetz](#) (November 2019)
- Stellungnahme [„Anhörung Landtag Nordrhein-Westfalen“](#) (September 2019)
- Studie [„Beitrag eines gut ausgestalteten CO₂-Preises zum Erreichen der Klimaschutzziele 2030 \(2050\)“](#) (August 2019)
- Analyse [„CO₂-Preis JETZT - Warum ein separater nationaler Emissionshandel für Wärme und Verkehr in Deutschland ungeeignet ist zum Erreichen der Klimaziele 2030“](#) (August 2019)
- Stellungnahme [zu den Gutachten der Bundesregierung für eine neue Klimapolitik](#) (Juli 2019)
- Studie [„Grundlegende Varianten einer CO₂-Bepreisung im Vergleich“](#) (Juli 2019)
- [Bundesweite repräsentative Bevölkerungsumfrage infratest dimap](#) (Juni 2019)
- Analyse [„Ertüchtigung des Emissionshandels und Reform von Steuern und Umlagen auf Energie mit CO₂-Preis sind kein Widerspruch“](#) (Mai 2019)
- [Stellungnahme zur öffentlichen Beratung des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit des Deutschen Bundestages zum Thema CO₂-Bepreisung](#) (April 2019)
- Studie [„Energiesteuern klima- und sozialverträglich gestalten – Wirkungen und Verteilungseffekte auf Haushalte und Pendelnde“](#) (Januar 2019)
- Studie [„Auswirkungen einer allgemeinen CO₂-Abgabe auf die Energiekosten einzelner Industriebranchen“](#) (November 2018)
- Analyse [„Warum der europäische Emissionshandel kein Garant für wirksamen Klimaschutz ist“](#) (September 2018)
- [EU- und finanzverfassungsrechtliche Machbarkeitsstudie](#) (September 2017)
- [Diskussionspapier „Welchen Preis haben und brauchen Treibhausgase? Für mehr Klimaschutz, weniger Bürokratie und sozial gerechtere Energiepreise“](#) (Juni 2017)
- Weitere Informationen unter www.co2abgabe.de/infomaterial

Weitere Veröffentlichungen

- Studie „[Ein Emissionshandelssystem für die nicht vom EU ETS erfassten Bereiche – Praktische Umsetzungsthemen und zeitliche Erfordernisse](#)“ (September 2019)
- Kurzstudie „[Zur finanzverfassungsrechtlichen Zulässigkeit eines nationalen Zertifikatehandels für CO₂-Emissionen aus Kraft- und Heizstoffen](#)“ (September 2019)
- Studie „[Europa- und verfassungsrechtliche Spielräume einer CO₂-Bepreisung in Deutschland](#)“ (Oktober 2017)

Weitere Fragen und Antworten

Fragen und Antworten zum Thema CO₂-Bepreisung finden Sie [hier](#), [hier](#) und [hier](#).

ANSPRECHPARTNER

Ulf Sieberg
Leiter Büro Berlin
CO₂ Abgabe e.V.
Tel. 0152 553 70 200
Ulf.Sieberg@co2abgabe.de
www.co2abgabe.de

