

Der Emissionshandel stolpert ins Ziel

Brennstoffgesetz vor Verabschiedung / Unternehmen fürchten Doppelbelastungen

itz. BERLIN. Die Corona-Krise setzt vielen Unternehmen so stark zu, dass sie eines nicht gebrauchen können: neue Auflagen und neue Kosten. Doch genau das befürchten sie, wenn zum 1. Januar das Brennstoffemissionshandelsgesetz BEHG in Kraft tritt. Am Mittwoch wurde es im Umweltausschuss beschlossen, am Donnerstag soll es der Bundestag verabschieden. Die Grundidee der Novelle des Umweltministeriums (BMU) ist es, über einen nationalen Handel mit Verschmutzungsrechten auch solche Sektoren zum Klimaschutz anzuhalten, die vom EU-Emissionshandel ETS nicht erfasst werden. Darunter fallen Verkehr und Gebäude, aber auch kleinere Öl- und Gasanlagen, etwa in Textilbetrieben oder Gießereien. Im Dezember hatte der Vermittlungsausschuss den Preis für 2021 von 10 auf 25 Euro je Tonne CO₂ heraufgesetzt.

Auch Großverbraucher, die bereits am ETS teilnehmen, könnten getroffen werden. Denn der deutsche Emissionshandel bittet nicht wie das EU-Modell die Verbraucher zur Kasse, sondern die Gas- oder Ölverkäufer. Und diese „Inverkehrbringer“ geben die Kosten weiter. Das BMU ist sich dessen bewusst und will entsprechende Entlastungen über eine Verordnung regeln. Dazu ist allerdings noch kein Entwurf bekannt, sondern nur ein vom Kabinett beschlossenes Eckpunktepapier. Es sieht vor, Doppelbelastungen zu vermei-

den und Unternehmen zu entlasten, die möglicherweise ihren Standort verlagern und die Treibhausgase dann anderswo ausstoßen könnten. Was die berechtigten Branchen angeht, will sich das BMU an der „Carbon-Leakage-Liste“ der EU orientieren. Es würden aber auch „die Besonderheiten des nationalen Emissionshandels berücksichtigt und ein abgestufter Beihilfesatz verfolgt“, heißt es in dem Papier.

Zur Ausweitung des Emissionshandels gibt es einen breiten Konsens. Doch sehen viele Akteure nicht ein, warum dies nicht durch den bewährten ETS erfolgen soll. Die größte Aufregung besteht darin, dass das BEHG schon in drei Monaten greifen wird, die Kompensationsverordnung aber möglicherweise erst zum Jahresende kommt. „Keines unserer Unternehmen weiß, ob und in welcher Höhe es entlastet wird“, heißt es aus dem Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung. „Der Bundestag sollte das Gesetz nicht verabschieden, solange nicht die Verordnung mit allen Anlagen vorliegt.“

Sollten die Entlastungen erst mit Verzögerung greifen, würde das viele Unternehmen in Liquiditätsnöte bringen, ausgerechnet in der Corona-Zeit, heißt es. Nach Berechnungen des Energieberaters Enplify laufen die Pläne des BMU darauf hinaus, die Unternehmen nachträglich zu entlasten, was die Industrie bis Mitte 2021 rund 2 Milliarden Euro an Liquidi-

tät kosten dürfte. Auch der Energieverband VIK bemängelt, das Eckpunktepapier sei „nicht konkret genug, um Unsicherheiten auszuräumen“. Die FDP-Abgeordnete Sandra Weeser hat das BMU um Klärung gebeten und ist mit den Antworten unzufrieden. Kurz vor Beginn der CO₂-Bepreisung sei immer noch unklar, wie genau die Kompensation geregelt werde, sagt sie: „Das ist ein Skandal, mit dem die Bundesregierung das Vertrauen in eine verlässliche und planbare Klimapolitik verspielt.“

Ganz glücklich ist selbst die Koalition nicht mit dem Tempo von Umweltministerin Svenja Schulze (SPD). Die Fraktionen von Union und SPD bringen deshalb einen Entschließungsantrag in den Bundestag ein, der „den betroffenen Unternehmen einen angemessenen Schutz“ bieten soll. Zum Schutz vor Liquiditätsknappheit seien KfW-Hilfen zu prüfen. Die Doppelbelastungen müssten „möglichst ex ante“ vermieden werden, also durch sofortige Erstattungen.

Das BMU teilte mit, Doppelbelastungen würden dadurch verhindert, dass die Brennstofflieferanten für ETS-relevante Emissionen keine nationalen Zertifikate erwerben müssten. Überdies stelle die Neuregelung sicher, „dass im internationalen Wettbewerb stehende Unternehmen angemessen für etwaige Wettbewerbsnachteile kompensiert werden“.