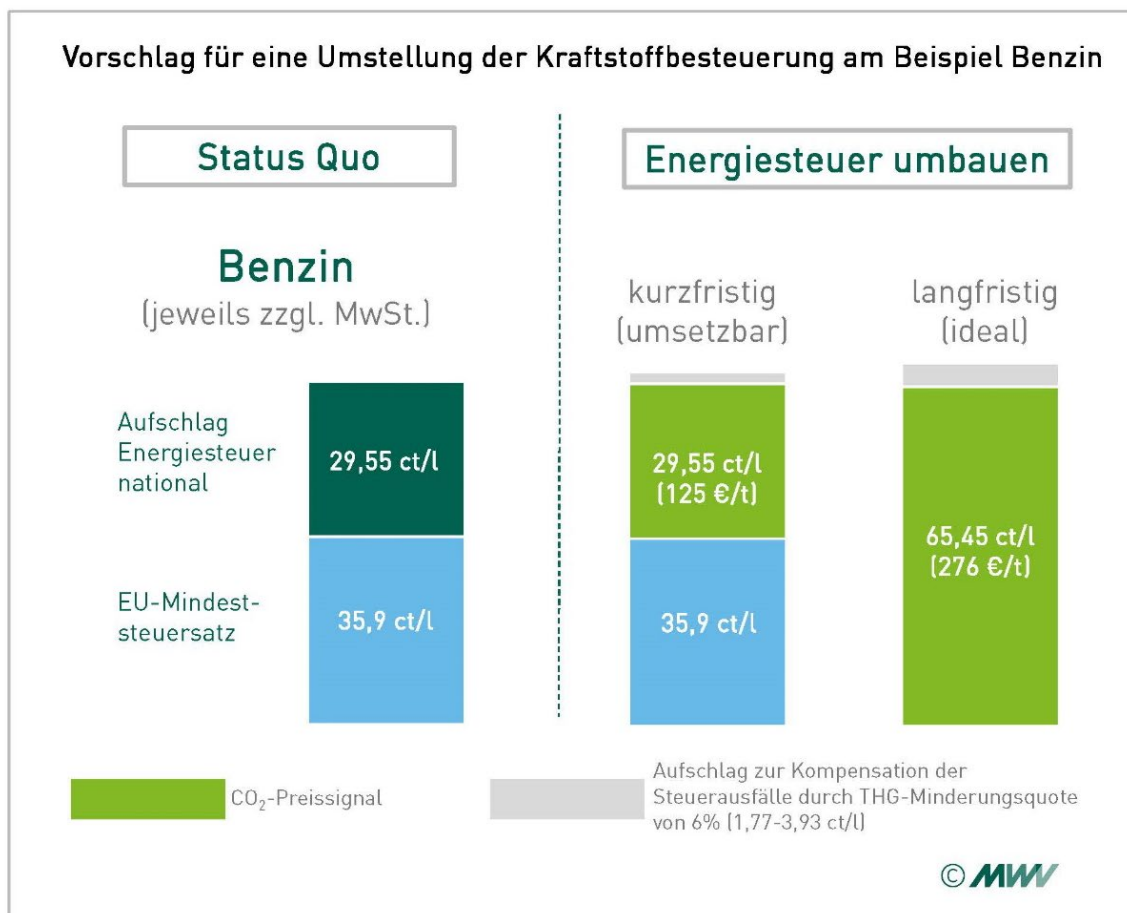


MWV fordert CO₂-Preis für Klimaschutz im Verkehr

Berlin, 6. September 2019 – Die Mineralölwirtschaft in Deutschland fordert die Einführung einer CO₂-Bepreisung, um klimafreundlichen Kraftstoffen im Verkehr zum Durchbruch zu verhelfen. Im Gegensatz zu bisherigen Vorschlägen ist dies beim Vorschlag des Mineralölwirtschaftsverbands (MWV) und seiner Mitgliedsunternehmen weitgehend ohne Mehrbelastung von Autofahrern möglich: Zentraler Inhalt ist die Umgestaltung der Steuer dahingehend, dass mehr klimafreundliche Kraftstoffe angeboten werden, ohne dass insgesamt die Steuern erhöht werden.

Das Modell würde von Beginn der Umstellung an einen hohen CO₂-Preis auf Mineralölprodukte bedeuten, bei Benzin etwa 125 Euro je Tonne CO₂. „Dies wäre möglich, ohne die Verbraucher deutlich mehr zu belasten als heute“, sagte MWV-Hauptgeschäftsführer Christian Küchen. Denn der Kern des Modells sei, dass es sich mit einer entsprechenden CO₂-Bepreisung lohne, zunehmend CO₂-arme und damit von der Steuer weitgehend befreite Kraftstoffe anzubieten und so die Klimabilanz im Verkehr zu verbessern: „Für uns ist wichtig, dass Kraftstoffe sauberer, aber nicht teurer werden.“

Wesentlicher Inhalt des Modells ist die Reduzierung der Energiesteuersätze auf Kraftstoffe auf die EU-Mindeststeuersätze. Der restliche Teil der heutigen Energiesteuer wird aufkommensneutral in eine CO₂-Bepreisung überführt. Küchen: „Dieses Modell würde bereits kurzfristig ein kräftiges und gleichzeitig sozialverträgliches CO₂-Preissignal schaffen.“



MWV unterstützt Änderung der Energiesteuerrichtlinie

In einem zweiten Schritt könnte nach einer Überarbeitung der EU-Energiesteuerrichtlinie die Besteuerung der Kraftstoffe vollständig an den CO₂-Emissionen orientiert werden. Das würde beispielsweise für Benzin einen CO₂-Preis von fast 300 Euro je Tonne CO₂ ermöglichen, ohne dass der Kunde höhere Steuersätze als heute zu tragen hätte. „Es ist davon auszugehen, dass damit ein großer Impuls zur Entwicklung und Markteinführung treibhausgasreduzierter oder treibhausgasneutraler Kraftstoffe gegeben würde“, sagte Küchen.

Rückerstattung von eventuellen Überschüssen an die Bürger

Wenn infolge der Umstellung zusätzliche Staatseinnahmen anfallen, sollten diese überwiegend zur Rückerstattung an die Bürger eingesetzt werden. „Dadurch werden sozial nicht mehr hinnehmbare Mehrbelastungen von Verbrauchern vermieden.“ Darüber hinaus gehende Mehreinnahmen sollten zur Förderung des Klimaschutzes in den Bereichen Verkehr und Gebäude verwendet werden.

Weitere Instrumente erforderlich

Eine international vergleichbare Bepreisung von CO₂ sollte langfristig das Hauptinstrument zum Erreichen der Klimaschutzziele sein, so Küchen weiter. „Für den Verkehrssektor werden jedoch mit Blick auf die Klimaziele 2030 weitere Instrumente benötigt, um fortschrittliche Kraftstoffe in den Markt zu bringen.“ Wichtig sei daher eine schnelle und weitgehend technologieneutrale Umsetzung der EU-Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED II) in deutsches Recht mit umfassenden Erfüllungsmöglichkeiten.

Dabei sollte das in Deutschland bewährte Prinzip der Treibhausgasminderungsverpflichtung für die Anbieter von Kraftstoffen beibehalten werden. Küchen: „Ambitionierte, aber dennoch aus heutiger Sicht erreichbare Treibhausgas-Minderungsquoten, können dazu beitragen, den Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe zu unterstützen.“

Förderung klimafreundlicher Kraftstoffe zum Marktstart

Flankierend zu einem CO₂-Preis sei für die ersten großtechnischen Produktionsanlagen außerdem eine substanzielle staatliche Förderung, z. B. über Ausschreibungsverfahren für Anlagen im In- und Ausland, erforderlich. Derzeit werden fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe nur in relativ kleinen Anlagen hergestellt. In diesem Zusammenhang müsse die EU es ermöglichen, dass die Pkw- und Lkw-Hersteller zusätzlich zu den Verpflichtungen der Mineralölwirtschaft in den Verkehr gebrachte klimafreundliche Kraftstoffe auf ihre CO₂-Flottenziele anrechnen können. Das ist bislang noch nicht der Fall.

Einhaltung der Pariser Klimaziele

Küchen: „Die Mineralölgesellschaften begrüßen das Pariser Klimaschutzabkommen und die damit verbundenen CO₂-Reduktionsziele. Wir können und wollen mit klimafreundlichen Kraftstoffen einen konstruktiven Beitrag zum Erreichen dieser Ziele leisten. Dafür brauchen wir die Unterstützung der Politik in Deutschland und der EU.“

Flüssige Energieträger werden in den Bereichen Verkehr und Wärme auch langfristig benötigt, sagte Küchen zur Begründung des Vorschlags. Das betreffe neben Pkw gerade auch Nutzfahrzeuge, Schiffe und Flugzeuge. Daher müsse es Anreize für klimafreundliche flüssige Energieträger geben. „Dabei stehen verschiedene Technologien zur Verfügung.“ Diese reichten von der Nutzung treibhausgasneutralen Wasserstoffs in Raffinerien über fortschrittliche Biokraftstoffe basierend auf Rest- und Abfallstoffen bis zu strombasierten Kraftstoffen, sogenannten E-Fuels.