

Kongress „Kraftstoffe der Zukunft 2021“ in Berlin

## MWV: „Ohne hohen CO<sub>2</sub>-Preis kein effektiver Klimaschutz“

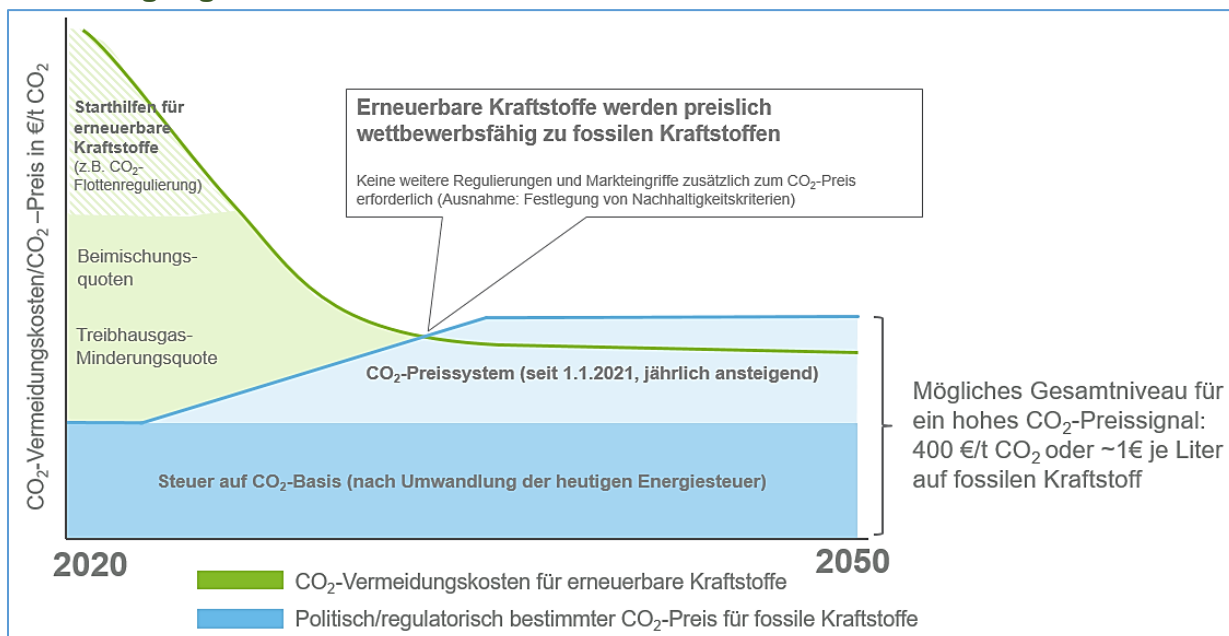
Berlin, 18.01.2021 – Zum Erreichen der ehrgeizigen Klimaziele im Verkehr ist ein ausreichend hoher CO<sub>2</sub>-Preis auf fossile Kraftstoffe notwendig. „Dies ist durch eine Umwandlung der bestehenden Energiesteuer zu einer CO<sub>2</sub>-Steuer relativ einfach umsetzbar“, sagte Prof. Christian Küchen, Hauptgeschäftsführer des Mineralölwirtschaftsverbandes, auf dem Online-Kongress „Kraftstoffe der Zukunft 2021“ in Berlin. „Andersherum ausgedrückt: Ohne einen hohen CO<sub>2</sub>-Preis ist effektiver Klimaschutz im Verkehr nur sehr schwierig oder sogar gar nicht zu erreichen.“

Sicher sei, dass flüssige Energieträger und Rohstoffe weiter gebraucht werden – nicht nur für Schiff-, Luft- oder Schwerlastverkehr, sondern auch in der chemischen Industrie sowie für Pkw, so Küchen. Um die Klimaziele zu erreichen, müsse diese Energie treibhausgasneutral werden. „Ein wesentliches Instrument ist dabei die Einführung eines substanziellen CO<sub>2</sub>-Preises auf fossile Kraftstoffe.“

### Starthilfen können langfristigen CO<sub>2</sub>-Preis in der Klimawirkung nicht ersetzen

Zwar sei eine staatliche Starthilfe wichtig für erneuerbare Kraftstoffe (siehe Grafik). Dazu zählen Fördermittel für Forschung und zur Entwicklung klimafreundlicher Technologien, feste Beimischungsquoten etwa für synthetisches Kerosin, ambitionierte Treibhausgasminderungsquoten für Kraftstoffe insgesamt sowie die Berücksichtigung klimaneutraler Kraftstoffe in den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten der EU. Küchen: „Sie können aber einen CO<sub>2</sub>-Preis nicht ersetzen.“

### Der Übergang von fossilen zu erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehr



Wird die bisherige Energiesteuer in einen hohen CO<sub>2</sub>-Preis auf fossile Kraftstoffe umgewandelt, ergibt sich ein wirtschaftlicher Anreiz für Anbieter, herkömmliches Benzin und Diesel zunehmend durch erneuerbare Kraftstoffe zu ersetzen. Denn diese sind über ihren Produktions- und Nutzungszyklus teilweise oder komplett CO<sub>2</sub>-frei und damit entsprechend von der CO<sub>2</sub>-Steuer befreit. Das bedeutet Klimaschutz in der heutigen Pkw-Flotte. Grafik: MWV

Der Weg zum Ziel sei die Umwandlung der heutigen Energiesteuer in eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung, so Küchen: „Die 65 Cent Energiesteuer auf einen Liter Benzin etwa entsprechen knapp 275 Euro je emittierte Tonne CO<sub>2</sub>. Mit dem zu Jahresbeginn eingeführten CO<sub>2</sub>-Aufschlag über das nationale Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) ergäbe sich in der Summe ein CO<sub>2</sub>-Preis von 300 Euro. Wenn der jetzt national eingeführte CO<sub>2</sub>-Preis in einen echten Emissionshandel überführt wird, kann der Preis über die Jahre weiter in Richtung 400 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> steigen.“ Weil dieser Preis nicht für klimafreundliche Kraftstoffe gilt, werden diese zunehmend wettbewerbsfähig, ohne dass auf für die Verbraucher über den CO<sub>2</sub>-Preis im Brennstoffemissionshandelsgesetz hinaus hohe Mehrkosten zukämen.

### **Straßenverkehr besonders gut für Einstieg in erneuerbare Kraftstoffe geeignet**

Im Straßenverkehr sei es am ehesten möglich, einen solch hohen CO<sub>2</sub>-Preis durchzusetzen. Denn hier sei die Zahlungsbereitschaft der Verbraucher größer als in anderen Sektoren und der Vorteil der Steuerfreiheit für treibhausgasarme Kraftstoffe aufgrund der hohen Energiesteuer besonders hoch. In den anderen Sektoren gebe es derzeit keine zu Benzin und Diesel vergleichbar hohe Steuer. „Wenn sich die erneuerbaren Kraftstoffe aber im großen Stil bei Pkw und Nutzfahrzeugen etablieren, werden sie aufgrund von Skalenvorteilen auch für die anderen Bereiche preislich interessant“, so Prof. Küchen abschließend.