

des Deutschen Gewerkschaftsbunds zum Entwurf für ein Drittes Gesetz zur Änderung des Brennstoffemissions- handelsgesetzes

Einleitung

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften bekennen sich zu den nationalen, europäischen und internationalen Klimazielen und unterstützen die Transformation hin zu einer klimaneutralen Wirtschaft.

Der EU-Emissionshandel (EUETS) und der nationale Brennstoffemissionshandel (nEHS) werden vom Gesetzgeber als die zentralen Instrumente der Klimapolitik angesehen. Ab 2028 soll der nEHS – insbesondere für Verkehr und Gebäude – in den europäischen Emissionshandel (EUETS 2) überführt werden.

Der vorliegende Referentenentwurf sieht vor, dass sich der CO₂-Preis auch im Jahr 2027 – wie bereits 2026 – innerhalb eines Preiskorridors von 55 bis 65 Euro je Tonne CO₂ bildet. Damit reagiert der Gesetzgeber auf die Verschiebung der Abgabepflicht im EU-ETS 2 auf das Jahr 2028. Der nationale Emissionshandel soll somit ein weiteres Jahr als preisstabilisierende Brücke dienen und Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen in einer wirtschaftlich herausfordernden Situation zusätzliche Planungssicherheit bieten. Für die nicht unter den EU-Emissionshandel fallenden Wirtschaftszweige, insbesondere im Bereich der energieintensiven Industrie sowie für Betriebe der öffentlichen Daseinsvorsorge, stellt dieser Schritt eine wichtige Voraussetzung für den Erhalt der dortigen Arbeitsplätze dar.

Konsequenterweise werden auch die nationalen Regelungen zur Kompensation von Doppelbelastungen auf die Abrechnungsjahre bis einschließlich 2027 begrenzt. Mit dem Übergang in den EU-ETS 2 entfallen ab 2028 die nationalen Berichts- und Abgabepflichten für Brennstoffe, die künftig dem europäischen Emissionshandel unterliegen.

Fortführung des Preiskorridors sinnvoll

Die Fortführung des Preiskorridors von 55 bis 65 Euro je Tonne CO₂ auch im Jahr 2027 ist vor dem Hintergrund der anhaltend angespannten wirtschaftlichen Lage nachvollziehbar. Viele Beschäftigte und Haushalte sind weiterhin mit hohen Lebenshaltungskosten und wachsender Unsicherheit über die wirtschaftliche Entwicklung sowie den Erhalt ihrer Arbeitsplätze konfrontiert. Der CO₂-Preis verteuert die bisherigen Verhaltensweisen und Lebensgewohnheiten, zugleich fehlen in vielen Bereichen nach wie vor die Voraussetzungen, um klimafreundliche Alternativen tatsächlich nutzen zu können.

15. Juli 2026

Kontaktperson:

Leon Hasselmann
Referent für Industrie- und
Strukturpolitik

leon.hasselmann@dgb.de

Deutscher Gewerkschaftsbund
Keithstraße 1
D 10787 Berlin

Ohne einen ausreichenden Ausbau der Infrastruktur sowie verlässliche Investitions- und Förderbedingungen kann ein steigender CO₂-Preis seine angestrebte Lenkungswirkung nur eingeschränkt entfalten. Vor diesem Hintergrund trägt die Verlängerung des bestehenden Preiskorridors zu mehr Planungssicherheit für Beschäftigte, Unternehmen und private Haushalte bei.

Gleichzeitig zeigt sich auch im Jahr 2026, dass die politische Rahmensetzung nicht ausreicht, um die selbst gesetzten Klimaziele zu erreichen. Insbesondere im Verkehrsbereich und im Gebäudesektor hat es in den vergangenen Jahren nur wenig Fortschritte bei der Minderung der Emissionen gegeben. Der Rückgang der Emissionen im Industriebereich resultiert insbesondere aus Produktionsrückgängen und ist vielmehr Ausdruck von De-Industrialisierung als eines nachhaltigen Strukturwandels.

Abstand von freier Preisbildung 2028 nehmen

Mit dem geplanten Übergang in den EU-ETS 2 greift dann die freie Preisbildung der Zertifikate am Markt. Ohne Gegenmaßnahmen könnte die freie Preisbildung zu einer massiven Kostensteigerung führen und die Akzeptanz für Klimaschutz und Transformation weiter gefährden. Studien gehen von Preisspannen zwischen 150 und 380 Euro pro Tonne CO₂ bis 2030 aus¹.

Die tatsächliche Lenkungswirkung des bisherigen Instruments gilt es zudem kritisch zu beleuchten. Neben den fehlenden Voraussetzungen für die gewünschte Verhaltensänderung zeigt sich, dass viele Menschen die finanziellen Auswirkungen der CO₂-Bepreisung für ihren Haushalt nicht abschätzen können. Studien des IMK zeigen, dass der heutige CO₂-Preis deutlich überschätzt wird, wohingegen die zukünftigen Kosten bei steigenden CO₂-Preisen unterschätzt werden². Dieses Ergebnis zeigt, dass wenig Kenntnis über zukünftige Preise vorherrscht und diese somit kaum Einfluss auf Kauf- und Investitionsentscheidungen haben dürften.

Ein CO₂-Preis muss den realen Bedingungen Rechnung tragen und hinsichtlich seiner Wirksamkeit und seiner sozialen Belastung überprüft und gezielt flankiert werden.

Um den privaten Haushalten und Betrieben Planungssicherheit zu geben, fordern wir, Abstand von der freien Preisbildung ab 2028 zu nehmen und einen festen Preispfad unter sozial- und wirtschaftsverträglichen Gesichtspunkten festzulegen. Das schafft einen transparenten und langfristig planbaren Rahmen, der einfach kommunizierbar ist. Zudem würden Gesellschaft und Wirtschaft vor unkalkulierbaren Preisrisiken geschützt.

¹ <https://library.fes.de/pdf-files/a-p-b/21122.pdf>

² https://www.imk-boeckler.de/fpdf/HBS-008928/p_imk_pb_175_2024.pdf

Auch der Verwaltungsaufwand für die Durchführung des Emissionshandels würde sich deutlich reduzieren und zu erheblichen Kosteneinsparungen für Verwaltung sowie die Handelsteilnehmer*innen führen.

Voraussetzungen für klimafreundliches Verhalten schaffen

Der Investitionsbedarf für die klimagerechte Modernisierung ist enorm. Laut Schätzungen der EU-Kommission sind zusätzlich private und öffentliche Investitionen von 620 Mrd. € jährlich nötig, um die grüne und digitale Transformation in Europa zu meistern. Der Bericht von Mario Draghi spricht sogar von einem jährlichen Investitionsbedarf von bis zu 800 Mrd. €, um die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, den Umbau zu einer klimagerechten Wirtschaft zu beschleunigen und den sicherheitspolitischen Herausforderungen gerecht zu werden. Die Transformationspfade-Studie von BDI, BCG und IW beziffert die zusätzlichen öffentlichen und privaten Investitionsbedarfe auf 1,4 Billionen Euro bis 2030.

Der nationale Brennstoffemissionshandel setzt einen CO₂-Preis für die Bereiche Wärme und Verkehr – mit der Folge, dass vor allem private Haushalte, Pendler*innen und KMU betroffen sind. Gerade private Haushalte haben jedoch nur begrenzten Einfluss darauf, ihre Lebensweise klimagerecht zu gestalten. Dafür braucht es insbesondere öffentliche Investitionen – in den Ausbau der erneuerbaren Energien, der Netzinfrastruktur, der E-Ladeinfrastruktur, des ÖPNV oder der Fernwärmenetze –, die die Voraussetzungen für klimafreundliches Verhalten schaffen und den Umstieg ermöglichen. Andernfalls wirkt der CO₂-Preis als reine Belastung, die soziale Schieflagen verschärft und politische Frustration schürt.

Mit dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaschutz wurde ein wichtiger Schritt unternommen, um den bestehenden Investitionsstau abzubauen und die Transformation zu beschleunigen. Angesichts der tatsächlichen Investitionsbedarfe und dem jahrzehntelang aufgebauten Investitionsstau kann es jedoch nur ein erster Schritt sein. Umso kritischer bewertet der DGB, dass im vorliegenden Haushaltsentwurf vorgesehen ist, Mittel des Klima- und Transformationsfonds (KTF) zur Deckung von Finanzbedarfen im Kernhaushalt heranzuziehen. Dies steht im Widerspruch zu den Erfordernissen einer erfolgreichen und sozial gerechten Transformation und gefährdet notwendige Zukunftsinvestitionen. Der DGB wird sich mit dem Bundeshaushalt und der Ausgestaltung des Klima- und Transformationsfonds im Rahmen einer gesonderten Stellungnahme ausführlich befassen.

Soziale Verwerfungen vermeiden – Akzeptanz stärken

Um die regressive Verteilungswirkung des CO₂-Preises bei Haushalten mit geringem und mittlerem Einkommen abzufedern und soziale Verwerfungen zu verhindern, braucht es entsprechende soziale Ausgleichsmechanismen. Das stärkste Mittel zum Schutz vor Preissteigerungen und zur

Verteilungsgerechtigkeit sind gute, tarifvertraglich geregelte Löhne. Ohne umfassende Begleitmaßnahmen, einer gerechten Steuerpolitik und einem starken Sozialstaat droht die Akzeptanz für den notwendigen Klimaschutz langfristig zu erodieren. Als Begleitmaßnahme bietet sich beispielsweise ein sozial gestaffeltes Klimageld und weitere Kompensationsmaßnahmen an. Positiv ist in diesem Zusammenhang die Einführung der E-Auto-Prämie, die insbesondere auf die Unterstützung kleiner und mittlerer Haushaltseinkommen ausgerichtet ist.