

Eine CO₂-Steuer kann das Klima nicht retten

Denkfabrik Eine regional begrenzte Klimapolitik durch CO₂-Steuern und Emissionshandel hilft der Umwelt nicht. Sie bedroht unseren Lebensstandard.

TEXT HANS-WERNER SINN

Der Emissionshandel ist out, und CO₂-Steuern müssen her. So fordern es immer mehr Klimawissenschaftler. Ist diese Forderung wirklich weise?

Ein Emissionshandel hat den Vorteil, dass man die Mengen sicher beschränken kann, weil der Gesamtausstoß an CO₂ für die Welt gedeckelt ist. Der Preis für CO₂ selbst ergibt sich endogen. Da er weltweit einheitlich ist, sorgt er für eine bestmögliche Koordination der Vermeidungsanstrengungen aller Länder.

Den Koordinationsvorteil des einheitlichen Preises hat auch die einheitliche CO₂-Steuer, denn die Steuer ist ja ein Preis. Als zusätzlicher Vorteil der Steuer wird häufig angegeben, dass einerseits überhaupt ein wirksamer CO₂-Preis zustande kommt – beim europäischen Emissionshandel lag der Preis lange Zeit in der Nähe von null – und andererseits der Preisanstieg nicht so exorbitant sein kann, dass die Wirtschaft stranguliert wird.

Der Nachteil der Steuerlösung liegt indes in der Möglichkeit, dass die Wirkung verpufft. Wenn die Ressourcenanbieter sich nicht beeindrucken lassen und angesichts der riesigen Spannen zwischen den Marktpreisen für Brennstoffe und den Ab-

baukosten einfach nur weiter das aus der Erde herausholen, was sie ohnehin vorhatten, drückt die Steuer nur den Weltmarktpreis, und zwar so stark, dass die Verbraucher trotz der Steuer nicht mehr zahlen als vorher. Und weil sie nicht mehr zahlen, drosseln sie ihren Verbrauch nicht. Was extrahiert wird, wird verbrannt und geht in die Luft. Klimavorteil null.

Unklare Wirkungen

Ja, es kann bei der Steuer sogar passieren, dass die Verbraucherpreise für die fossilen Brennstoffe fallen, weil die Ressourcenbesitzer den Verlust an Erlös pro Tonne durch die Ausweitung der Anzahl der geförderten Tonnen ausgleichen. Wenn mehr extrahiert wird, fällt der Weltmarktpreis mit Sicherheit um mehr als die Steuer. Dann wird mehr statt weniger fossiler Kohlenstoff verbraucht. Die Erde wird noch schneller wärmer.

Es ist auch möglich, dass die Ressourcenbesitzer ihre Verkäufe vorziehen, weil sie befürchten, dass in der Zukunft noch höhere Steuern erhoben werden. Auch dann wird mehr extrahiert und verbraucht, und der Klimawandel beschleunigt sich (Grünes Paradoxon).

Die Ressourcenanbieter müssen nicht so reagieren, aber es ist gut möglich, dass sie es tun. Insofern sind Steuern ein schwammiges Mittel der Klimapolitik mit unklaren Wirkungen. Die Vorstellung, dass die Steuer einfach nur auf feste Weltmarktpreise draufgesetzt wird und die Energie für die Verbraucher verteuert, ist partialanalytisch und naiv. Wahrscheinlich ist der Zeitpfad des Weltmarktpreises für fossile Energie viel weniger stabil als der Zeitpfad des Ressourcenabbaus, und von Letzterem ist nicht einmal bekannt, in welche Richtung er sich bewegt, wenn er sich ändert.

Noch problematischer wird die Analyse, wenn eine weltweite Koordination gar nicht gelingt. Wenn nur einzelne Regionen

der Welt eine wirksame CO₂-Politik betreiben, wie etwa Deutschland oder die EU, ist die Hoffnung auf einen Klimateffekt noch weniger begründet. Dann wirken weder Steuern noch Emissionshandel, weil die Mengen an fossilen Brennstoffen, die in diesen Regionen nicht verbraucht werden, über die Ressourcenmärkte anderswohin wandern.

Wenn die Ressourcenanbieter keine andere Extraktionsstrategie verfolgen als ohne diese Steuern, werden die Weltmarktpreise für Öl, Gas und Kohle so stark fallen, dass die großen Klimasünder alles abnehmen, was wir Europäer freigegeben. Ja, wir tun Gutes mit unseren Einsparungen, doch helfen wir nicht den armen Afrikanern, deren Erde verglüht, sondern den SUV-Fahrern in Amerika und sonstwo.

Rettet die Industrie

Trotz dieser ernüchternden Erkenntnisse gibt es ein triftiges Argument, den sich im Emissionshandel herauskristallisierenden Preis für CO₂-Emissionen zu beobachten und notfalls zu begrenzen. Es liegt in der E-Mobilität im Verein mit dem Emissionshandel. Die Politik hat offenbar vor, den Verkehr immer stärker auf elektrische Antriebe umzustellen und den Energieverbrauch der Autos in den Emissionshandel hineinzudrücken. Dieses Vorhaben wird zur gegenseitigen Kannibalisierung der alten und neuen Stromverbraucher und CO₂-Emittenten führen. Die Preise der Emissionsrechte werden exzessiv steigen, und auch die Strompreise werden, wenn sonst nichts geschieht, in den Himmel wachsen. Um das Schlimmste für Industrie und Verbraucher zu verhindern, könnte eine CO₂-Preiskontrolle nach oben geboten sein. Konkret: Die Zahl der Emissionszertifikate müsste erhöht werden, um zu verhindern, dass die rasant steigenden Preise für Energie die Wirtschaft strangulieren. Eine staatliche Intervention würde somit der anderen folgen.

Da die unilateralen Sparmaßnahmen der Europäer dem Klima ohnehin nicht helfen, wäre es vielleicht doch eine Überlegung wert, ob man nicht wenigstens versuchen sollte, die Industrie zu retten und auf diese Weise den Lebensstandard der Menschen zu erhalten. ■

„Wir helfen mit unseren Einsparungen nicht den armen Afrikanern, deren Erde verglüht, sondern den SUV-Fahrern in Amerika“



HANS-WERNER SINN, 71, ist emeritierter Professor für Volkswirtschaftslehre an der LMU München. Er war von 1999 bis 2016 Präsident des ifo Instituts für Wirtschaftsforschung.