

## Europas neuer „Bürokratie-Godzilla“ lässt die deutsche Wirtschaft verzweifeln

Welt, 04.10.2023, Stefan Beutelsbacher

[https://www.welt.de/wirtschaft/plus247780374/CO2-Zoll-Europas-neuer-Buerokratie-Godzilla-laesst-die-deutsche-Wirtschaft-verzweifeln.html?sc\\_src=email\\_4935029&sc\\_lid=500567773&sc\\_uid=6wM2XuDJCM&sc\\_lid=172&sc\\_cid=4935029&cid=email.crm.redaktion.newsletter.wirtschaft&sc\\_eh=6aebdc2892a6c0c21](https://www.welt.de/wirtschaft/plus247780374/CO2-Zoll-Europas-neuer-Buerokratie-Godzilla-laesst-die-deutsche-Wirtschaft-verzweifeln.html?sc_src=email_4935029&sc_lid=500567773&sc_uid=6wM2XuDJCM&sc_lid=172&sc_cid=4935029&cid=email.crm.redaktion.newsletter.wirtschaft&sc_eh=6aebdc2892a6c0c21)

Die EU führt eine Abgabe auf Kohlendioxid ein. Deutsche Firmen müssen nun ermitteln, wie viele Emissionen ihre Lieferanten auf der Welt verursachen. Ein Manager aus der Chemiebranche erzählt, wie aufwendig das ist – und warum etliche Produkte wie Autos teurer werden dürften.

Ein ganzes Team beschäftigt sich mit dem neuen Gesetz. Und das schon seit Monaten. „Was Brüssel da erschaffen hat“, sagt Christian Alexander Müller, „ist ein Bürokratie-Godzilla.“ Müller arbeitet für Evonik. Er hilft, den großen deutschen Chemiekonzern auf eine europäische Regelung namens CBAM vorzubereiten. Hinter den vier Buchstaben verbirgt sich etwas, das noch keine Regierung der Welt gewagt hat: eine Art Zoll auf Kohlendioxid.

Bald wird für Waren, die aus Ländern mit lockeren Umweltvorschriften kommen, an den Grenzen der EU ein Aufschlag fällig. Importiert zum Beispiel eine deutsche Firma Schrauben aus Indien, wo man die Sache mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß nicht ganz so genau nimmt, soll sie dafür extra zahlen. So will Brüssel Emissionen senken, in Europa und auf der ganzen Welt. Aber für Unternehmen wie Evonik bedeutet die Maßnahme eine enorme Belastung.

Die EU wird zur Klimafestung. Ihre CO<sub>2</sub>-Abgabe greift bei der Einfuhr von Eisen, Stahl, Aluminium, Strom, Wasserstoff, Zement und Dünger. Sie gilt zuerst nur für Produkte, bei deren Herstellung große Mengen Kohlendioxid entstehen. Später soll der CBAM alle Industriegüter erfassen.

Zahlungen werden zwar erst ab 2026 fällig, doch schon jetzt müssen europäische Firmen ermitteln und dokumentieren, wie viel Kohlendioxid die Waren, die sie importieren, in anderen Teilen der Erde verursacht haben. „Eine kaum zu bewältigende Aufgabe“, sagt Müller, „speziell mit Blick auf den Zeitplan zur Einführung.“

CBAM steht für Carbon Border Adjustment Mechanism, auf Deutsch CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus. Das Wort ist kompliziert – und der Prozess auch. Europäische Firmen sollen ihren Lieferanten eine gigantische Excel-Liste schicken.

Es handelt sich um ein Dokument mit Dutzenden Spalten und Hunderten Zeilen in vielen verschiedenen Farben. Geschäftspartner in Chengdu, Karatschi, Surabaya und anderen fernen Orten sollen darin ihre Emissionen angeben, nach den Regeln eines 266 Seiten langen Leitfadens der EU-Kommission.

„Wir werden nun intensive Gespräche mit unseren Lieferanten führen müssen“, sagt Müller, bei Evonik zuständig für das Thema CO<sub>2</sub>-Bepreisung. Das Unternehmen geht

zunächst auf etwa zehn Partner in Asien und in Nachbarländern der EU zu. Sie liefern vor allem Maschinenbauteile.

„Wenn wir mal ein Ersatzteil brauchen“, sagt Müller, „wird das in Zukunft ein riesiger Aufwand.“ Eisen, Stahl und Aluminium fielen ja unter den CBAM, daher müsse bis zur letzten Schraube nachgewiesen werden, welche Emissionen während der Produktion entstanden seien.

Problematisch sei, dass bisher wohl die wenigsten Lieferanten außerhalb der EU vom CBAM und den dazu gehörenden Berichtspflichten gehört hätten – die Importeure bei Verstößen aber sanktioniert würden.

Evonik ist weltweit führend in der Spezialchemie. Das Unternehmen stellt rund 4000 Produkte her. Sie stecken zum Beispiel in Autoreifen, Matratzen, Tabletten, Tierfutter, Farben und Lacken. Der Konzern hat 34.000 Mitarbeiter, ist in mehr als 100 Staaten aktiv und erzielte im vergangenen Jahr 18,5 Milliarden Euro Umsatz. 80 Prozent davon außerhalb Deutschlands.

„Durch CBAM rollen hohe Kosten insbesondere bei Rohstoffen wie Ammoniak und Wasserstoff auf uns zu“, erklärt Müller. „Viele unserer Produkte dürften daher teurer werden.“ Das sei vor allem ein Problem beim Export. Das neue europäische Gesetz mache es schwieriger, auf dem Weltmarkt zu konkurrieren.

#### *VDA-Chefin sieht Auto-Standort Deutschland durch hohe Energiekosten in Gefahr*

Die Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie, Hildegard Müller, schließt nicht aus, dass Deutschland als Branchenstandort auf der Strecke bleiben könnte. Zwar würden die deutschen Hersteller den Wettlauf um die Zukunft nicht verlieren, „der deutsche Standort ohne massive Reformen schon“.

Schließlich könnten Rivalen aus Ländern ohne CO<sub>2</sub>-Bepreisung ihre Waren günstiger anbieten. „Wir würden uns daher mehr Unterstützung der EU wünschen“, sagt Müller. „Etwa in Form staatlicher Beihilfen für Exporte.“

Wie genau funktioniert die Klimaabgabe der EU? Sie hat mit dem europäischen Emissionshandel zu tun. Wer Treibhausgase in die Luft bläst, muss dafür eine Erlaubnis kaufen, Fachleute sprechen von einem CO<sub>2</sub>-Zertifikat. Für jede Tonne Kohlendioxid wird in der EU ein bestimmter Preis fällig, der derzeit rund 90 Euro beträgt. Das soll Firmen zu mehr Klimaschutz ermutigen.

Doch die Sache hat einen Haken. Europäische Unternehmen könnten versucht sein, CO<sub>2</sub>-intensive Produkte – wie eben Aluminium, Zement oder Dünger – aus Staaten zu beziehen, in denen es keinen Emissionshandel gibt.

Das würde den Kohlendioxidausstoß nicht senken, sondern bloß in andere Weltregionen verlagern. „Carbon Leakage“ nennen Experten so etwas, Kohlenstoffleck. CBAM soll das Leck stopfen.

Wer schmutzige Güter aus nicht-europäischen Staaten einführt, muss künftig ebenfalls Zertifikate kaufen. Diese sollen dem CO<sub>2</sub>-Preis entsprechen, der in der EU fällig wäre. CBAM ist eine Art Schutzschild gegen klimaschädliche Waren aus dem Ausland. Und der Versuch, Europas strenge Klimaziele auf den Rest der Welt zu übertragen.

### *Importeure müssen sich durch Hunderte Seiten Gesetzestexte kämpfen*

Tausende europäische Firmen müssen ihren Lieferanten nun also beibringen, wie sie Emissionen nach den Standards der EU messen und die dazugehörigen Dokumente ausfüllen. Die Wirtschaft klagt vor allem über den Zeitplan.

Der CBAM gilt seit dem 1. Oktober, doch die Kommission hatte die Verordnung dazu erst am 17. August veröffentlicht. „Sechs Wochen für eine rechtskonforme Umsetzung sind – höflich ausgedrückt – sehr sportlich“, sagt Wolfgang Große Entrup, Hauptgeschäftsführer des Verbands der Chemischen Industrie (VCI). Der VCI vertritt die Interessen von rund 1900 Unternehmen aus der chemisch-pharmazeutischen Industrie.

Importeure, sagt Große Entrup, müssten sich nun durch hunderte Seiten Gesetzestexte und Leitlinien kämpfen, ihr Betroffensein eruieren und gegebenenfalls Geschäftspartnern die neuen Regeln erklären.

„Die Unternehmen kommen sich vor wie Schüler, die ihren neuen ausländischen Mitschülern in wenigen Wochen Latein beibringen müssen, obwohl sie selbst gerade erst mit dem Lernen begonnen haben.“ Die deutsche Chemie, so Große Entrup, stehe damit in ohnehin schwierigen Zeiten vor zusätzlichen Herausforderungen.

Aber die Chemie ist nur eine von vielen betroffenen Branchen. Womöglich noch heikler könnte der CBAM für Maschinenbauer und Autohersteller werden. Denn beide benötigen viel Stahl.

In einem Fahrzeug, das eine Tonne wiegt, stecken rund 600 Kilogramm. Pkw-Konzerne kaufen das Material meist in der EU, aber viele Zulieferer importieren es aus Asien. Manche Experten gehen davon aus, dass der CBAM Autos, Maschinen und viele andere Produkte verteuern wird.

Zudem gibt es die Sorge, dass Unternehmen in Asien, Afrika oder Südamerika den Aufwand scheuen, den die neuen Regeln der EU verursachen.

Dass sie die lange Excel-Liste der Brüsseler Beamten nicht ausfüllen wollen – und stattdessen bestimmte Güter einfach nicht mehr nach Europa liefern. Dann, so heißt es aus der deutschen Wirtschaft, könnten überall Engpässe drohen.