

Schädliche Auswirkungen des CO₂-Grenzausgleichssysteme (CBAMs) in UK auf die Wirtschaft des Landes

geschrieben von Andreas Demmig | 1. August 2026

Global Warming Policy Foundation (GWPF),

CO₂-Steuern, Emissionshandelssysteme und CO₂-Grenzausgleichssysteme (CBAMs) werden als Instrumente zur Emissionsminderung dargestellt; in der Praxis entwickeln sie sich jedoch häufig zu Maßnahmen der Einnahmenerzielung, die die Kosten erhöhen, ohne die Externalität zu beseitigen.

- Die Erfahrungen des Vereinigten Königreichs mit der Kraftstoffsteuer, der „Climate Change Levy“, dem britischen Emissionshandelssystem (ETS) und der CO₂-Preisstützung („Carbon Price Support“) zeigen, wie Umweltsteuern fest in den Staatshaushalt integriert werden und zugleich die heimische Industrie schwächen können.

GWPF veröffentlichte *CBAM: Market-based or Market Bust?*, .pdf (*CBAM: Marktbasiert oder Marktzusammenbruch?*), einen neuen Bericht von Catherine McBride OBE, CEO des Great British Business Council und ehemaliges Mitglied der britischen Handels- und Landwirtschaftskommission.

Der Bericht untersucht die wahrscheinlichen Auswirkungen des von Großbritannien vorgeschlagenen Mechanismus zur Anpassung an CO₂-Grenzen (CBAM) und prognostiziert, dass dieser die britische Industrie nicht wie beabsichtigt schützen wird. Er plädiert für einen alternativen Ansatz, der wettbewerbsorientierte Marktprinzipien nutzt, um neben Emissionsreduzierungen auch Effizienzsteigerungen zu erzielen.

Wichtigste Erkenntnisse

- Das von Großbritannien vorgeschlagene länderspezifische Emissionshandelssystem (CBAM), das im Januar 2027 in Kraft treten soll, wird für fünf importierte Rohstoffe gelten: Aluminium, Zement, Düngemittel, Wasserstoff sowie Eisen und Stahl. **Die heimische Produktion von drei dieser Rohstoffe ist jedoch bereits eingebrochen**, und die beiden verbleibenden (Zement und Wasserstoff) werden **durch das CBAM nicht wettbewerbsfähiger werden**, solange Großbritannien weiterhin einige der höchsten Stromkosten und Emissionssteuern für die Industrie in der entwickelten Welt erhebt.
- Anstatt die Produktion zurück zu verlagern, wird **CBAM vor allem die Kosten für britische Hersteller erhöhen**. Dies betrifft insbesondere

den Maschinenbau- und Transportausrüstungssektor, der auf importiertes Aluminium und Stahl für die Herstellung von Autos, Flugzeugteilen und Industrieanlagen angewiesen ist. Letztendlich werden diese Kosten an die Verbraucher weitergegeben.

- Das Vereinigte Königreich hat eine lange Geschichte der CO₂-Besteuerung, von der Kraftstoffsteuererhöhung 1993 über die Klimaschutzabgabe 2001 bis hin zum Emissionshandelssystem (ETS). **Diese Steuern sollen Emissionen reduzieren, beseitigen aber selten externe Effekte. Stattdessen sind sie zu unverzichtbaren Einnahmequellen des Staates geworden.** EU-Hersteller erhalten weiterhin deutlich höhere Entschädigungen für ihre CO₂-Kosten als ihre britischen Konkurrenten.
- Großbritannien sollte sowohl **das Emissionshandelssystem (ETS) als auch das klimabasierte Emissionsmanagementsystem (CBAM) abschaffen.** Ein besserer Ansatz bestünde darin, die Investitionskosten für sauberere und effizientere Anlagen und Ausrüstungen zu senken, sodass die **Reduzierung von Treibhausgasemissionen zu einem positiven Nebeneffekt des Wirtschaftswachstums wird.** Vorschläge für ein globales Klima- und Freiheitsabkommen (CFA) wie vorgeschlagen In einer Studie des Institute for Free Trade, einer unabhängigen Denkfabrik, wird aufgezeigt, wie dies in der Praxis durch Maßnahmen wie Steuervergünstigungen für emissionsarme Ausrüstung und Innovationsförderprogramme umgesetzt werden könnte.

Die Autorin des Berichts, Catherine **McBride**, sagte:

Der neue, auf CO₂-Emissionen basierende Einfuhrzoll (bekannt als CBAM) soll im Januar 2027 in Kraft treten, also in weniger als sechs Monaten. Er wird für importierten Stahl, Aluminium, Zement, Düngemittel und Wasserstoff gelten. Die Regierung hat die endgültigen Durchführungsbestimmungen jedoch noch nicht vorgelegt. Und die Industrie tappt im Dunkeln, was die Kosten für Zölle und Verwaltungsaufwand angeht.

„Wenn Großbritannien dem EU-weiten CBAM-System folgt, bei dem die Zölle nach Gewicht berechnet werden und je nach Produkt, Material und Produktionsland variieren, wird dies den nachgelagerten Nutzern in Großbritannien schaden: Automobilherstellern, Flugzeugteileherstellern, der Bauindustrie und Landwirten.“

Harry Wilkinson, Leiter der Abteilung für politische Angelegenheiten bei GWPF, sagte:

„Großbritannien steht wirtschaftlich vor einer tickenden Zeitbombe. Es erscheint ungeheuerlich, dass die britischen Entscheidungsträger trotz des steigenden Kostendrucks für die Lebenshaltung, dem die Bevölkerung ausgesetzt ist, entschlossen sind, eine selbstmörderische Politik einzuführen, die die Preise weiter in die Höhe treiben und unsere Produktionsbasis weiter aushöhlen wird.“

„Diese Regierung wurde gewählt, um die Ursachen der Lebenshaltungskostenkrise und unserer wirtschaftlichen Stagnation anzugehen. Wie Sir Tony Blair sagte, dienen kontraproduktive Maßnahmen wie diese nur dazu, Großbritannien aus der ‚Premier League der Nationen‘ abzuschieben.“

Den vollständigen Bericht finden Sie hier

– <https://thegwpf.org/content/uploads/2026/07/CBAM-Market-based-or-Market-Bust.pdf>

- Die zentrale politische Entscheidung besteht darin, entweder ineffiziente heimische Produktion durch Grenzabgaben zu schützen oder die Produktion im Vereinigten Königreich effizienter, wettbewerbsfähiger und für Investitionen attraktiver zu gestalten. Letzteres würde die Emissionen senken, die Produktivität steigern und das Wirtschaftswachstum besser fördern.
- Es liegt stets im Interesse eines Herstellers, so effizient wie möglich zu arbeiten. Die dauerhafte Festschreibung ineffizienter Verfahren durch den Schutz mittels emissionsbasierter Zölle wird weder die Produktivität noch das Bruttoinlandsprodukt des Vereinigten Königreichs steigern.

Quelle

<https://thegwpf.org/publications/cbam-market-based-or-market-bust/>