



## **Gemeinsame Pressemitteilung von AWSA, VhU, VSW, VWT: Energiekosten nach Tankrabatt für Breite der Wirtschaft senken**

*Magdeburg, 30. Juni 2026*

Anlässlich des Endes des Tankrabatts am 1. Juli bekräftigen die vier Dachverbände der Wirtschaft in Sachsen-Anhalt, Hessen, Sachsen und Thüringen ihre Forderung nach einem Ende der nationalen Energie- und Klimapolitik, die Energie einseitig systematisch verteuert. Das Bündnis aus **Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände Sachsen-Anhalt (AWSA)**, **Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU)**, **Vereinigung der sächsischen Wirtschaft (VSW)** sowie **Verband der Wirtschaft Thüringens (VWT)** fordert konkret, die nationale CO<sub>2</sub>-Abgabe für Verkehr, Gebäude und kleinere Betriebe sowie die CO<sub>2</sub>-Komponente der Lkw-Maut bis zur Einführung des zweiten europäischen Emissionshandelssystems (ETS 2) auszusetzen. Beide Instrumente führen zu zusätzlichen Belastungen für Bürger und Betriebe im europäischen Vergleich und schwächen so die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland, ohne dabei einen nennenswerten ökologischen Mehrwert zu liefern.

*„Langfristig hohe Energiepreise erfordern mehr als nur kosmetische Maßnahmen.“*

Zur aktuellen geopolitischen Situation im Nahen Osten sowie zum Auslaufen des Tankrabatts sagte **Marco Langhof, Präsident der AWSA**: „Es ist gut, dass sich der Konflikt zwischen der USA und dem Iran nun allmählich zu entspannen scheint. Allerdings ist auch davon auszugehen, dass die Energiepreise aufgrund der zerstörten Infrastruktur und der anhaltenden Spannungen noch lange über dem Vorkrisenniveau liegen werden. Der befristete Tankrabatt war allenfalls eine kosmetische Maßnahme für Autofahrer. Angesichts der sich verschärfenden Deindustrialisierung in Deutschland brauchen unsere Betriebe aber dauerhafte, verlässliche und vor allem spürbare Entlastungen.“

*„Das klimapolitische Ambitionsniveau muss sich am wirtschaftlich Leistbaren orientieren!“*

**Dirk Pollert, Hauptgeschäftsführer der VhU**, ergänzte: „Klimaschutz muss international abgestimmt sein. *Wenn die EU die ETS 2 Einführung verschiebt, darf Deutschland seine nationale CO<sub>2</sub>-Abgabe nicht beibehalten.* Sonst erleiden heimische Unternehmen nicht nur auf internationaler Ebene Wettbewerbsnachteile, sondern auch innereuropäisch. Deutschland hat seine nationale CO<sub>2</sub>-Abgabe, das nEHS, bereits 2021 als Vorgriff auf den ETS 2 eingeführt, ohne dass ein anderes europäisches Land mitgezogen ist. Spätestens jetzt, wo die Einführung des ETS 2 infrage steht, muss Deutschland seine nationale CO<sub>2</sub>-Abgabe streichen. Denn Klimaschutz muss wirtschaftlich leistbar bleiben.“



*„Eine nationale CO<sub>2</sub>-Abgabe ist weder ökonomisch effizient noch garantiert sie eine ökologische Lenkungswirkung.“*

Aus Sicht der vier Dachverbände sollten der bestehende europäische Emissionshandel ETS 1 sowie künftig der ETS 2 die zentralen Instrumente im Kampf gegen den Klimawandel sein. Die **Vereinigung der Sächsischen Wirtschaft (VSW)** erklärte: "Der europäische Emissionshandel stellt durch die Begrenzung von Emissionen und den Handel mit Zertifikaten sicher, dass CO<sub>2</sub> dort eingespart wird, wo dies volkswirtschaftlich am günstigsten ist. Demgegenüber steht das nationale CO<sub>2</sub>-System. Es handelt sich dabei faktisch um eine zusätzliche Steuerbelastung, da es weder über verbindliche Emissionsobergrenzen noch über einen funktionierenden Marktmechanismus verfügt. Damit führt es zu erheblichen Preissteigerungen bei Energie, Mobilität und Wohnen in Deutschland, was besonders deutlich an den Zapfsäulen zu sehen ist."

*„Im ETS 2 braucht es keine CO<sub>2</sub>-Komponente in der Lkw-Maut.“*

Die vier Verbände appellierten ebenfalls für die Streichung der CO<sub>2</sub>-Komponente in der Lkw-Maut, die 2023 eingeführt wurde. **Mathias Ulbricht, VWT-Präsident**, stellte fest: „Auch die CO<sub>2</sub>-Komponente in der Lkw-Maut verteuert die Standortkosten einseitig. Denn künftig werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr über den Emissionshandel (ETS 2) gedeckelt werden. Innerhalb dieses Systems können jedoch keine zusätzlichen Minderungsziele erreicht werden, da durch die Handelbarkeit der Zertifikate lediglich CO<sub>2</sub> an anderer Stelle günstiger emittiert werden kann. Zudem liegt die CO<sub>2</sub>-Komponente der Maut deutlich über dem von der EU vorgegebenen Mindestpreis und es fehlen weiterhin ausreichende Alternativen in Form emissionsfreier Nutzfahrzeuge. Eine Rücknahme dieser Mauterhöhung kann einen Beitrag zur Stabilisierung von Logistikkosten und Verbraucherpreisen leisten und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland stärken.“

*„Nur eine Neuausrichtung der Energiepolitik kann Deindustrialisierung stoppen!“*

Abschließend forderten **AWSA, VhU, VSW und VWT** einen echten Richtungswechsel in der Energie- und Klimapolitik: „In Deutschland wurde Energie über einen langen Zeitraum hinweg einseitig staatlich verteuert. Aber niedrige Energiepreise und Klimaschutz dürfen kein Widerspruch sein, sondern müssen sich ergänzen. Denn nur, wenn die Wirtschaft wächst, können die nötigen Investitionen in den Klimaschutz getätigt werden. Wir wollen keine Dekarbonisierung durch Deindustrialisierung, sondern eine Klimapolitik, die im Einklang mit der Leistungsfähigkeit der Wirtschaft steht.“