

EU und Klimaschutz: „Fit for 55“

16.08.2021

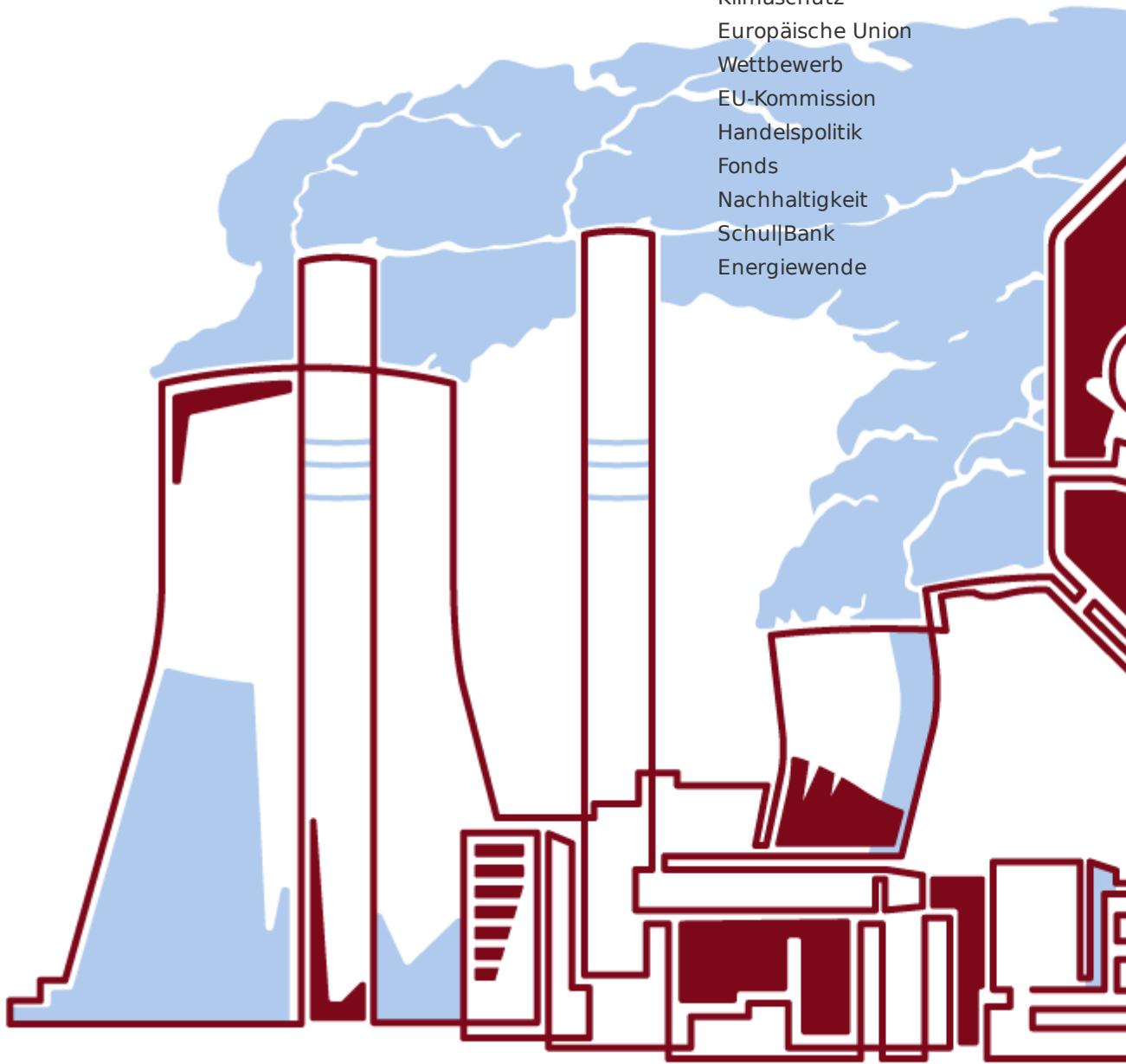
von



Schulbank

Schlagworte

Klimaschutz
Europäische Union
Wettbewerb
EU-Kommission
Handelspolitik
Fonds
Nachhaltigkeit
Schul|Bank
Energiewende



Mit einem umfangreichen und in seinen Konsequenzen einschneidenden Paket an Auflagen will die EU-Kommission dafür sorgen, dass die Europäische Union ihre Klimaziele für

Blog reicht. Diese sehen vor, dass der Ausstoß klimaschädlicher Gase bis zum Jahr 2030 um 55 Prozent sinken soll im Vergleich zu 1990. Bis Ende letzten Jahres betrug das Ziel noch 40 Prozent. „Fit for 55“ soll nun konkret darlegen, wie die EU bis 2030 ihr verschärftes Reduktionsziel erreichen will. Die Behörde schlägt dazu vor, acht Gesetze zu verschärfen und vier neue zu beschließen. Welches sind die wichtigsten Punkte des Maßnahmenpakets?

Klimaschutz im Verkehrssektor

Ein besonderes Augenmerk der Kommission liegt auf dem Verkehrssektor, der gegenwärtig für rund ein Fünftel der EU-weiten Emissionen verantwortlich ist, Tendenz steigend. Um hier eine Trendwende einzuleiten, will die Kommission die Flottengrenzwerte für Autohersteller verschärfen: Das bislang geltende Ziel, die CO₂-Emissionen im Durchschnitt der Neuwagenflotten in der EU von derzeit 95 Gramm/Kilometer bis 2030 um 37,5 Prozent zu senken, wird hochgeschraubt. Nach dem Willen der Kommission sollen die CO₂-Emissionen von neuen Pkw bis 2030 um 55 Prozent unter das heutige Niveau sinken. Fünf Jahre später müssen Neuwagen dann ganz emissionsfrei sein. Eine Technologie dafür wird nicht vorgegeben.

Um mehr Elektroautos auf Europas Straßen zu bringen, will die EU-Kommission die Mitgliedstaaten verpflichten, die Ladeinfrastruktur stark auszubauen: Sie schlägt vor, dass es in allen Mitgliedsländern auf Hauptstrecken für Autos und Lastwagen bis 2025 alle 60 Kilometer Stromzapfstellen und alle 150 Kilometer Wasserstoff-Tankstellen geben soll. Bis 2030 sollen 3,5 Millionen Ladestellen entstehen, bis 2050 dann 16,3 Millionen. Stärker einbezogen werden sollen künftig auch der Schiffs- und der Flugverkehr. Die Kommission will erreichen, dass die Steuerbefreiung für Flugbenzin aufgehoben wird. Außerdem sollen Flugzeuge und Schiffe zunehmend mehr klimafreundliche Kraftstoffe beimischen.

Emissionshandel ausweiten

Ein Kernanliegen der Kommission besteht darin, den Emissionshandel von CO₂-Zertifikaten auszuweiten. Was steckt dahinter? Mit CO₂-Zertifikaten, auch Verschmutzungsrechte genannt, erwerben Unternehmen das Recht, Treibhausgase auszustoßen. Generell gilt dabei: Wer klimafreundlich produziert, braucht weniger Rechte und kann überschüssige an der Börse verkaufen. Im umgekehrten Fall und bei Ausweitung der Produktion muss zugekauft werden. Über die Jahre wird für den Klimaschutz die Zahl der ausgegebenen Rechte immer weiter reduziert. Der Handel mit teurer und knapper werdenden Zertifikaten soll einen Anreiz schaffen, Geld in eine klimafreundliche Modernisierung der Produktion zu stecken.

Der Handel mit Verschmutzungsrechten für bestimmte Industriebetriebe, Energieerzeuger und die Luftfahrtindustrie deckt bislang rund 40 Prozent der EU-Emissionen ab. Die Vorgaben sollen nun verschärft werden: Die Kommission will die Zahl der

Blog

Zertifikate schneller verringern und weniger Gratis-Zuteilungen ausgeben. Mögliche Folge: Steigende Preise werden den Betrieb von Kohlekraftwerken weniger rentabel machen und könnten einen Boom bei erneuerbaren Energien auslösen. Zudem sehen die Pläne der EU vor, dass künftig auch der Schiffsverkehr Emissionsrechte erwerben muss.

Von besonderer Tragweite ist, dass ein separater Emissionshandel voraussichtlich 2026 auch für die Bereiche Straßenverkehr und Gebäude, in denen rund 35 Prozent der Emissionen entstehen, eingeführt werden soll. Das könnte Kraftstoff und Heizöl teurer machen und den Wechsel hin zu klimaneutralen Pkws und Heizungen bewirken, doch birgt der Plan auch sozialen Sprengstoff, da er sich unmittelbar auf die Portemonnaies der Bürgerinnen und Bürger in der Europäischen Union auswirken würde. Ein Teil der Einnahmen aus diesem zweiten Emissionshandel soll daher in einen Fonds mit einem Gesamtumfang von 70 Milliarden Euro fließen, aus dem einkommensschwache Familien unterstützt werden, sind doch sie von steigenden Preisen für Sprit oder Heizöl proportional besonders betroffen.

Grenzausgleichsmechanismus

Ein steigender CO₂-Preis verteuert die Produktion in Europa und könnte sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen auswirken. Um dem entgegenzuwirken, plant die Kommission einen Grenzausgleichsmechanismus einzuführen; dieser sieht vor, dass außereuropäische Exporteure von Stahl, Aluminium, Zement, Düngemitteln oder Strom, die in die EU liefern, wohl ab 2026 ebenfalls CO₂-Zertifikate kaufen müssten – entsprechend des jeweiligen CO₂-Fußabdrucks. Für jede Tonne Kohlendioxid wird ein Klima-Zertifikat fällig, dessen Preis sich am europäischen Emissionshandel orientiert.

Die Kommission will auf diese Weise Nicht-EU-Länder motivieren, Emissionen zu senken. Außerdem soll so eine Abwanderung von CO₂-intensiven Industriezweigen verhindert werden. Gelten soll der Mechanismus, der in Brüssel nach der englischen Abkürzung CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism) heißt, für alle Drittstaaten bis auf Island, Norwegen, Liechtenstein und die Schweiz. Damit CBAM allerdings vereinbar ist mit den Regeln der Welthandelsorganisation WTO, dürfte die EU keine freien CO₂-Zertifikate mehr an energieintensive Branchen wie Zement- oder Stahlhersteller verteilen. Bei den entsprechenden Branchen hat dies bereits für Unmut gesorgt – ebenso die Tatsache, dass noch unklar ist, wie die Kommission mit Exporten aus der EU umgehen will. Exportierende Unternehmen konkurrieren dann ja mit außereuropäischen Unternehmen, die keinen (oder einen niedrigeren) CO₂-Preis zahlen und auch nicht von einem Grenzausgleichsmechanismus betroffen wären.

Blog Mitgliedstaaten und Parlament müssen sich einigen

Wie geht es nun weiter? Das Paket aus insgesamt zwölf Gesetzesvorschlägen wird ab September im Kreis der 27 Mitgliedstaaten und im EU-Parlament diskutiert, was Monate dauern kann, wenn nicht Jahre. Zunächst müssen die EU-Länder eine gemeinsame Position für jeden Einzelvorschlag finden, dafür können sie die Pläne der Kommission überarbeiten. In Steuerfragen ist sogar Einstimmigkeit nötig. Dann muss eine Einigung mit den EU-Abgeordneten gefunden werden, deren Klima-Ehrgeiz höher ist. Erst wenn beide Institutionen zustimmen, treten die Regeln in Kraft. Kritik an einzelnen Punkten gibt es schon jetzt.