

EUROPA-INFORMATIONEN AKTUELL

VERTRETUNG DES LANDES MECKLENBURG-VORPOMMERN BEI DER EU

Fit for 55 – Die EU-Kommission macht ernst beim Klimaschutz

Die Kommission hat am 14. Juli 2021 das mit Spannung erwartete Fit for 55-Paket vorgelegt. Damit sollen die europäischen Klimaschutzziele 2030 (minus 55% Emissionen) und 2050 (netto Null) erreicht werden.

Insgesamt gibt es 13 Gesetzesvorschläge – einige davon sind neu, mit anderen werden bereits bestehende Gesetze überarbeitet:

Emissionshandelssystem weiter ausbauen

Das **Emissionshandelssystem (ETS)** ist ein Eckpfeiler der EU-Klimapolitik. Es werden begrenzte Emissionsrechte vergeben, die auf einem Markt gehandelt werden. Die Menge der Gesamtemissionsrechte nimmt mit der Zeit ab. Damit sollen z.B. Energieerzeuger einen Anreiz erhalten, weniger Kohlendioxid und Schadstoffe zu emittieren, weil sie hierfür Emissionsrechte erwerben müssen. Dieses System wurde ursprünglich so konzipiert, dass bis 2030 eine Emissionsreduzierung von 42,8% im Vergleich zu 2005 erreicht wird. Mit der nun [vorgelegten Reform](#) soll eine Reduktion der Emissionen um 62% bis zum Ende des Jahrzehnts erreicht werden. Ein weiterer [Vorschlag](#) der Kommission sieht vor, die bislang noch kostenlosen Emissionszertifikate für den Luftverkehr schrittweise abzuschaffen und das ETS auch auf die (innereuropäische) Schifffahrt auszuweiten. Auch die Emissionen von Gebäuden und dem Straßenverkehr sollen von einem separaten ETS erfasst werden.

Damit soll das ETS deutlich mehr Treibhausgasemissionen der EU abdecken als bisher. Die verbleibenden Emissionen werden durch die [Lastenteilungsverordnung](#) erfasst, die die Emissionen aus Landwirtschaft, Verkehr, Gebäuden und Abfall abdeckt – und somit etwa 60% der europäischen Emissionen insgesamt. In diesen Sektoren wird eine verbindliche Reduktion der Treibhausgasemissionen von 30% gegenüber 2005 bis zum Jahr 2030 für die Sektoren (Landwirtschaft sowie Verkehr und Gebäude, die bereits im ETS geregelt sind) festgeschrieben.

Emissionsverlagerung ins Ausland unterbinden

Im Rahmen eines [CO₂-Grenzausgleichsmechanismus \(CBAM\)](#) soll bei Einfuhren bestimmter Waren aus Drittländern ein CO₂-Preis festgesetzt und so die Verlagerung von Emissionen ins Ausland verhindert werden. Der Mechanismus hat die Aufgabe, sogenanntes „Carbon Leakage“ zu verhindern, bei dem Fabriken aus der EU in Drittländer mit weniger strikten Klimavorschriften verlegt oder dort neue Investitionen getätigt werden, um niedrigere Produktionskosten zu erzielen. Der Verordnungsentwurf beinhaltet solche Regelungen für Zement, Düngemittel, Eisen und Stahl, Aluminium und Elektrizität. Kostenlose Zertifikate unter dem ETS werden dann für Sektoren, die mit dem CBAM abgedeckt werden, auslaufen – wobei allerdings noch nicht klar ist, wann. Dadurch würden in Europa der Import der vorgenannten Produktgruppen teurer, die lokale Produktion dieser Erzeugnisse aber wettbewerbsfähiger. Das Auslaufen der kostenlosen Verschmutzungsrechte ist auch eine Voraussetzung dafür, dass der CBAM mit den Regeln der Welthandelsorganisation (WTO) vereinbar ist, die eine „doppelte Kompensation“ für Industrien verbieten.

Bereits jetzt warnen Vertreter aus Industrie und Handel vor negativen Effekten des ETS und CBAM auf Industrie und Arbeitsplätze, die gerade für Deutschland sehr wichtig sind. Es sei nicht abzusehen, wie die heimische Wirtschaft mit einer Verteuerung von Produktion umgehen werde, zumal beispielsweise die Produktion von grünem Stahl und Aluminium in Europa noch nicht ausgereift sei. Außerdem sei zu befürchten, dass ausländische Handelspartner aus Amerika oder Asien ihrerseits Handelshemmnisse einführen, um den europäischen Zöllen aus dem CBAM zu begegnen. Zudem könnte eine Verteuerung von Emissionen gerade ärmere EU-Länder mit niedrigeren Einkommen überdurchschnittlich belasten.

Erneuerbare Energien stärken

Weiterhin wird die [Erneuerbare-Energien-Richtlinie](#) novelliert. Sie definiert, welche Energiequellen als „erneuerbar“ gelten und legt verbindliche Ziele für den Anteil solcher Energie im europäischen Strommix fest. Um bis zum Jahr 2050 tatsächlich Klimaneutralität zu erreichen, soll der Anteil erneuerbarer Energien deutlich steigen. Im Jahr 2018 war in der Erneuerbaren-Energie-Richtlinie der Anteil erneuerbarer Energien europaweit auf 32% festgeschrieben worden. Dieser Anteil soll nun auf 40% erhöht werden. Mecklenburg-Vorpommern hat diese Ziele bereits heute weit übererfüllt und kann auch in Zukunft als Standort für die Windenergie (On- und Offshore) dazu beitragen, die europäischen Ziele zu erfüllen, grade wenn sich andere Regionen schwertun, Flächen für Wind- und Solarparks auszuweisen. Wie andere Energieträger einzuordnen sind, wird aber noch Gegenstand von kontroversen Diskussionen sein. Frankreich möchte die Atomenergie als CO₂-neutral einstufen. Das Erdgas ist als „CO₂-armer Brennstoff“ nicht unumstritten, da es sich auch um einen fossilen Brennstoff handelt, der CO₂-Eintrag in die Atmosphäre zur Folge hat. Auch die verstärkte Nutzung von Biomasse ist wegen der negativen Umweltauswirkungen Kritikern zufolge nicht unbedenklich.

Treibhausgasemissionen aus der Landnutzung kompensieren

Die [Verordnung über die Einbeziehung der Emissionen und des Abbaus von Treibhausgasen aus Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft \(LULUCF\)](#) sieht vor, dass Treibhausgasemissionen aus der Landnutzung durch eine gleichwertige Absorption von CO₂ kompensiert werden. Die Kommission beabsichtigt, diesen Grundsatz (die sogenannte "No-Debit-Regel") für den Zeitraum 2021-2030 im EU-Recht zu verankern, indem Landnutzung und Forstwirtschaft erstmals in die Bemühungen der EU zur Emissionsreduzierung einbezogen werden. Dies würde finanzielle Auswirkungen auf die Agrar- und Forstwirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern haben, ggf. wären Ausgleichsflächen zu schaffen und die Wiederaufforstung verpflichtend. Insgesamt ist Mecklenburg-Vorpommern mit seinen Mooren und Naturschutzgebieten hier aber gut aufgestellt.

Energie effizienter nutzen, „schmutzige“ Energie verteuern

Um noch mehr Emissionen einzusparen, wird auch die [Energieeffizienzrichtlinie](#) ergänzt. Das 2018 formulierte unverbindliche Ziel von 32,5% Emissionseinsparungen soll nun gesetzlich verpflichtend werden. Auch soll das bisherige Ziel, 3% aller öffentlichen Gebäude energetisch zu renovieren, soll nunmehr verbindlich werden. Dies könnte für die öffentliche Hand hohe Kosten nach sich ziehen.

Weiterhin soll die [Energiebesteuerungsrichtlinie](#) überarbeitet werden. Sie gilt seit 2003 und legt Mindeststeuersätze für Energieprodukte wie Heizöl, Kraftstoffe und Strom fest. Danach werden Öl und Gas niedriger besteuert als Elektrizität – was für die Elektrifizierung von Gebäuden, Verkehr und Industrie ein großes Hindernis ist. Auch wird Diesel niedriger besteuert als Benzin. In der Luftfahrt ist Kerosin nach wie vor komplett von der Steuer befreit. Diese Steuersätze sollen nun vereinheitlicht und untereinander abgestimmt werden. Ein großes Hindernis für die Umsetzung ist jedoch, dass alle Entscheidungen zu Steuerfragen im Rat einstimmig getroffen werden müssen. Vorgegangene Vorschläge zur Besteuerung von Energie (bspw. von Kraftstoffen) wurden von den Mitgliedsstaaten umgehend zurückgewiesen und nicht einmal beraten.

Emissionen im Verkehrsbereich senken

Im **Verkehrssektor** gibt es darüber hinaus sehr umfassende Vorschläge der Kommission um Emissionen zu senken. Mit der [Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe soll](#) das Aufladen und Betanken von alternativ angetriebenen Fahrzeugen in der gesamten EU erleichtert werden, entlang der großen Verkehrsstraßen soll es in regelmäßigen Abständen Tank- und Ladestationen geben, und zwar alle 60 km für das Aufladen elektrischer Fahrzeuge und alle 150 km für die Betankung mit Wasserstoff. Auch soll die Preisgestaltung der Ladestationen transparenter und grenzüberschreitend nachvollziehbar werden.

Die [Richtlinie über Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge](#) war zuletzt 2019 aktualisiert worden (und Anfang 2020 in Kraft getreten). Sie weist Fahrzeugherstellern ein CO₂-Budget für ihre Flotte zu. Dieses Flottenbudget wird nunmehr erneut enger gefasst, die durchschnittlichen jährlichen Emissionen neuer Fahrzeuge ab 2030 müssen 55 Prozent und ab 2035 100 Prozent niedriger sein als 2021. Im Ergebnis sollen alle ab 2035 zugelassenen Neuwagen emissionsfrei sein. Dieser Vorschlag hat bereits umfangreiche Kritik auf sich gezogen. Einige Autohersteller bezeichnen ihn als Verbot des Verbrennungsmotors durch die Hintertür.

Eine weitere Initiative [ReFuelEU Aviation](#) zielt darauf ab, die Emissionen im CO₂-intensiven Luftfahrtsektor zu senken, indem die Menge des in der EU verwendeten „grünen Flugzeugtreibstoffs“ erhöht wird. Dazu soll ein Beimischungsgebot für sustainable aviation fuels (SAF) für alle Flüge von europäischen Flughäfen eingeführt werden. Momentan beträgt der Anteil von SAF weniger als 1%, dies

soll bis 2050 jedoch auf etwa zwei Drittel allen Flugbenzins steigen. Auf ganz ähnliche Art soll die Initiative **FuelEU Maritime** die Dekarbonisierung des Schiffsverkehrs vorantreiben. Anders als in der Luftfahrt legt die Kommission in der Schifffahrt aber Treibhausgas-Intensitätsziele fest, die im Laufe der Zeit ansteigen. Damit können verschiedene Optionen für die Betankung und Energieversorgung von Schiffen in Häfen genutzt werden (u.a. Marine Diesel, LNG und Wasserstoff, Landstromversorgung).

Soziale Folgen abfedern

Um Teile dieser negativen Effekte zu mindern, plant die Europäische Kommission die Einführung einer **Sozialfazilität für Klimaschutzmaßnahmen**. Ein bestimmter Teil der Einnahmen aus dem neuen Emissionshandelssystem für den Straßenverkehr und den Gebäudesektor sollte zur Abfederung etwaiger sozialer Auswirkungen auf sozial schwächere Privathaushalte, Kleinunternehmen und Verkehrsteilnehmer vorgesehen werden.

Bewertung

Die Kommission macht ernst mit ihren Plänen, Europa bis zur Mitte des Jahrhunderts zum ersten klimaneutralen Kontinent zu machen. Das Fit for 55- Paket ist zweifelsohne das wichtigste Gesetzespaket dieser EU-Kommission und bereits jetzt heftig umstritten. Schon unter den Kommissaren gab es heftige Auseinandersetzungen um das Paket. Es ist zu erwarten, dass die Verhandlungen mit Rat und Europäischem Parlament nicht einfach werden. Beide müssen das Gesetzespaket absegnen, und es ist kaum davon auszugehen, dass das ohne zähe Verhandlungen und größere Änderungen abläuft, sofern man sich überhaupt einigen kann. Dennoch sind die neuen Vorschläge wichtig für die EU.

Es gilt nicht nur eine globale Klimakatastrophe abzuwenden, sondern auch im Wettbewerb mit Amerika und Asien nicht ins Hintertreffen zu geraten. Vor der europäischen Industrie und ihren Beschäftigten steht daher eine gewaltige Anpassung, bei der die Wettbewerbsfähigkeit ganzer Wirtschaftszweige gewahrt und neue Zukunftsmärkte erschlossen werden sollen. Wenn dies gelingt, kann Europa den Grundstein für einen klimaneutralen und prosperierenden Kontinent legen. Bleibt zu hoffen, dass andere Kontinente ähnliche Wege beschreiten, damit die EU mit ihrem Einwohneranteil von unter 6% an der Weltbevölkerung nicht als Einzige ihre Hausaufgaben macht.

Bei Rückfragen kontaktieren Sie gerne:



Dr. Merten Barnert

Vertretung des Landes Mecklenburg-Vorpommern
bei der Europäischen Union
Boulevard St. Michel 80
B-1040 Brüssel

Telefon: +32 2 741 6006
Fax: +32 2 741 6009
E-Mail: merten.barnert@mv-office.eu
Internet: www.europa-mv.de

Julia Stark

Vertretung des Landes Mecklenburg-Vorpommern
bei der Europäischen Union
Boulevard St. Michel 80
B-1040 Brüssel

Telefon: +32 2 741 6005
Fax: +32 2 741 6009
E-Mail: julia.stark@mv-office.eu
Internet: www.europa-mv.de