

FIT FOR 55: KLIMA UND STRASSENVERKEHR

Vorschlag COM(2021) 551 vom 14. Juli 2021 zur **Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten (EU-EHS), des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und den Betrieb einer Marktstabilitätsreserve (MSR) für das EU-EHS und der Verordnung (EU) 2015/757**

Vorschlag COM(2021) 556 vom 14. Juli 2021 zur **Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 zur Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen (Pkw) und für neue leichte Nutzfahrzeuge (LNF)**

Vorschlag COM(2021) 559 vom 14. Juli 2021 für eine **Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)** und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU

und weitere Vorschläge

cepAnalyse Nr. 6/2022

KURZFASSUNG [[zur Langfassung](#)]

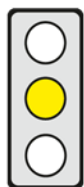
Hintergrund | Ziel | Betroffene

Hintergrund: Die EU will ihre Emissionen von Treibhausgasen (THG) bis 2050 netto auf Null („Klimaneutralität“) sowie bis 2030 gegenüber 1990 um 55% senken (EU-2030-Klimaziel). Dazu hat die Kommission vorgeschlagen, die EU-Klima- und Energiegesetzgebung auch für den Straßenverkehr zu verschärfen („Fit for 55“-Klimapaket).

Ziel: Ein separates EU-Emissionshandelssystem für den Straßenverkehrs- und Gebäudesektor (EU-EHS II) soll geschaffen, Energiesteuersätze an CO₂-Emissionen ausgerichtet, CO₂-Emissionsnormen für Pkw und LNF verschärft, CO₂-arme Kraftstoffe gefördert und die Lade- und Tankinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ausgebaut werden.

Betroffene: Fahrzeughersteller, Kraftstoffhersteller, Teilnehmer am motorisierten Straßenverkehr.

Kurzbewertung



Pro

- ▶ Ein separater EU-Emissionshandel für den Straßenverkehrs- und Gebäudesektor (EU-EHS II) ist zweckmäßig. Er gibt Verkehrsteilnehmern Anreize für CO₂-ärmeres Kauf- und Mobilitätsverhalten, verhindert Rebound-Effekte und gibt Anreize zur Beimischung alternativer Kraftstoffe.
- ▶ Für den Umstieg auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (E-Mobilität, alternative Kraftstoffe) ist der angestrebte EU-weite Aufbau einer engmaschigen Lade- und Tankinfrastruktur erforderlich.

Contra

- ▶ Schärfere CO₂-Flottengrenzwerte garantieren nicht, dass die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs im gewünschten Maße sinken. Das EU-Verbot des Verbrennungsmotors im Jahr 2035 ist ordnungspolitisch abzulehnen, um Innovationen am weltweit weiter genutzten Verbrenner zu ermöglichen.
- ▶ Um die Akzeptanz des EU-EHS II zu erhöhen, sollte der Klima-Sozialfonds mehr Mittel erhalten, von bürokratischen Klima-Sozialplänen befreit werden und als ein reines Transfersystem zwischen den Mitgliedstaaten weniger restriktiv bei der Verwendung für direkte Einkommensbeihilfen sein.

EU-EHS II: Emissionshandel für Straßenverkehr und Gebäude [Langfassung A.2.1]

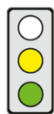
Kommissionsvorschlag: Ein separates EU-Emissionshandelssystem für den Straßenverkehrs- und Gebäudesektor (EU-EHS II) soll geschaffen werden. Zertifikatspflichtig sind die Mineralölunternehmen, nicht z.B. die Autofahrer.



cep-Bewertung Das EU-EHS II senkt die CO₂-Gesamtemissionen des Straßenverkehrs- und Gebäudesektors effektiv und effizient. Der CO₂-Preis setzt Anreize für alternative Kraftstoffe, die Wahl CO₂-ärmerer Verkehrsmittel und für eine energiesparende Fahrweise nicht nur bei Neu-, sondern auch bei Altfahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Daher sollte das EU-EHS II das Hauptinstrument zur CO₂-Reduktion im Straßenverkehr sein.

EU-EHS II: Zertifikatsangebot und MSR II [Langfassung A.2.4 und A.2.5]

Kommissionsvorschlag: Das Angebot an Zertifikaten durch Versteigerungen soll anfangs um 30% höher sein als die vorgesehene Obergrenze. Es wird eine separate Marktstabilitätsreserve (MSR II) für das EU-EHS II geschaffen.



cep-Bewertung: Durch das anfangs um 30% höhere Zertifikatsangebot wird zusätzliche Marktliquidität bereitgestellt. Die Einrichtung einer separaten MSR II für das EU-EHS II kann starke Preisschwankungen im Zeitverlauf glätten, die Vorhersehbarkeit der Preisentwicklung erhöhen und Verkehrsnutzer und Haushalte vor übermäßigen Preissteigerungen schützen. Sie sollte aber bei starken Preisschüben schneller als vorgeschlagen reagieren.

EU-EHS II: Verwendung der Versteigerungserlöse [Langfassung A.2.6]

Kommissionsvorschlag: Die Mitgliedstaaten bestimmen über die Verwendung der Erlöse aus der Versteigerung von EU-EHS II-Zertifikaten mit Ausnahme derjenigen, die als „Eigenmittel“ in den EU-Haushalt fließen sollen. Die Mitgliedstaaten müssen die Versteigerungserlöse zur Förderung des Klimaschutzes, zur Reduktion „verzerrender Steuern“ oder zur Unterstützung von Verkehrsteilnehmern mit niedrigem und mittlerem Einkommen verwenden.



cep-Bewertung: Entscheidend für die Akzeptanz des EU-EHS II in der Bevölkerung ist die gerechte Verwendung der Versteigerungserlöse. Sie sollten nicht als Eigenmittel in den EU-Haushalt fließen. Mitgliedstaaten sollten verpflichtet werden, diese größtenteils für direkte Einkommensbeihilfen zu verwenden, anstatt zur Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen. Maßnahmen zur CO₂-Reduktion und Überwindung von „Markthemmnissen“ sind aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit besser aus den nationalen Haushalten zu finanzieren.

Klima-Sozialfonds [Langfassung A.3]

Kommissionsvorschlag: Ein Klima-Sozialfonds in Höhe von 25% der erwarteten Versteigerungserlöse wird eingerichtet. Seine Mittel werden den Mitgliedstaaten entsprechend ihres Pro-Kopf-BIP und des Anteils einkommensschwacher („vulnerabler“) Haushalte und der ländlichen Bevölkerung zugeteilt. Mitgliedstaaten müssen ausführliche Klima-Sozialpläne aufstellen. Die Mittel dürfen nur sehr gezielt an Bedürftige vergeben werden.



cep-Bewertung: Um die Akzeptanz des EU-EHS II bei den Mitgliedstaaten zu erhöhen, sollten die Mittel des Klima-Sozialfonds erhöht und dieser durch Verzicht auf bürokratische Klima-Sozialpläne in ein reines Transfersystem zwischen den Mitgliedstaaten umgewandelt werden, das weniger restriktiv bezüglich der Verwendung als direkte Einkommensbeihilfen für Kleinunternehmen und für Haushalte mit mittlerem Einkommen ist.

Energiebesteuerung [Langfassung A.4]

Kommissionsvorschlag: Energieerzeugnisse werden nach ihrem Energiegehalt und abgestuft nach CO₂-Emissionen besteuert. Steuersätze werden indexiert. Nachhaltige Biokraftstoffe werden halb so stark wie fossile Kraftstoffe besteuert, erneuerbare synthetische Kraftstoffe und „fortschrittliche“ Biokraftstoffe knapp ein Achtel so stark.



cep-Bewertung: Die Indexierung von Mindestenergiesteuern ist richtig, da sonst die Sparanreize der Energiesteuern im Laufe der Zeit nachlassen. Die stärkere Ausrichtung der Energiesteuern an CO₂-Emissionen bietet einen zusätzlichen Hebel, alternative Kraftstoffe gegenüber fossilen Kraftstoffen zu verbilligen. Die Ermäßigung der Steuersätze für nachhaltige Biokraftstoffe geht jedoch nur den halben Weg zur vollen Steuerbefreiung.

CO₂-Flottengrenzwerte für Straßenfahrzeuge [Langfassung A.5]

Kommissionsvorschlag: Ab 2030 wird das EU-CO₂-Flottenziel für neue Pkw auf 45% des Jahres 2021 festgelegt, das für neue LNF auf 50%. Ab 2035 liegen die EU-CO₂-Flottenziele für neue Pkw und LNF bei 0 g CO₂/km. Die Möglichkeit, herstellereinspezifische CO₂-Flottengrenzwerte durch einen hohen Anteil an E-Fahrzeugen zu lockern, endet 2029.



cep-Bewertung: Verschärfte CO₂-Flottengrenzwerte garantieren nicht, dass die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs im gewünschten Maße sinken: Sie wirken dem Trend zu schweren und leistungsstarken Fahrzeugen nicht entgegen und können zu einem Anstieg der Fahrleistung führen („Rebound-Effekt“). Unveränderte Flottengrenzwerte ließen weiterhin Spielraum zur Entwicklung effizienterer Verbrenner, die – weltweit – alternative Kraftstoffe sparsamer nutzen könnten. Das Verbrennerverbot bis 2035 ist ordnungspolitisch abzulehnen.

Infrastruktur für alternative Kraftstoffe [Langfassung A.7]

Kommissionsvorschlag: Mitgliedstaaten müssen Mindestanforderungen an die Abstände und Kapazitäten der Lade- und Tankinfrastruktur für Strom und alternative Kraftstoffe im Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) erfüllen.



cep-Bewertung: Für den Umstieg auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (E-Mobilität, alternative Kraftstoffe) ist der angestrebte EU-weite Aufbau einer engmaschigen Lade- und Tankinfrastruktur erforderlich. Zudem können Pkw-Hersteller ohne die gewollte Zunahme der E-Mobilität und den Ausbau der hierfür erforderlichen Ladeinfrastruktur selbst die bereits geltenden CO₂-Flottengrenzwerte künftig nicht einhalten.