

Positionierung

Fit for 55 – Überarbeitung des EU-Emissionshan- delssystems (ETS)



#wirsindbereit

Berlin, Oktober 2021

1. Einleitung

Mit „Fit for 55“ hat die EU-Kommission ein umfassendes Paket vorgelegt, mit dem die Klimapolitik der Europäischen Union neugestaltet werden soll. Die deutsche Automobilindustrie unterstützt das Ziel, den Verkehr auf der Straße bis spätestens 2050 klimaneutral zu machen. Sie treibt den Wandel und setzt dabei auf Innovationen und Technologien. Der Kommissionsvorschlag sieht unter anderem vor, neben dem bestehenden EU-ETS für die Sektoren Energie und Industrie ab 2026 ein eigenes Emissionshandelssystem für Verkehr und Gebäude (ETS-2) als „upstream-ETS“ einzuführen. In diesen zweiten ETS sollen somit die Inverkehrbringer von Kraftstoffen eingebunden werden. Vorgeschlagen werden dabei Absenkungsziele von rund fünf Prozent pro Jahr, ein Mindestpreis ist nicht vorgesehen. Über eine Marktstabilitätsreserve soll möglichen disruptiven Preisentwicklungen entgegengewirkt werden. Die Mitgliedstaaten sollen zudem verpflichtet werden, die Einnahmen aus dem ETS-2 u. a. zur Förderung der Anschaffung von Elektrofahrzeugen, den Ausbau der Ladeinfrastruktur und zur Abfederung sozialer Aspekte zu nutzen. Perspektivisch soll dieser Emissionshandel mit dem EU-ETS zu einem einheitlichen Emissionshandel verschmolzen werden.

2. ETS-2: ein zentrales Element zur THG-Reduktion im Verkehr

Der Vorschlag der EU-Kommission entspricht in seinen Grundzügen den Empfehlungen des VDA und ist zu begrüßen. Ein wirksamer CO₂-Preis auf Basis einer verlässlichen Mengengrenzung kann **klare Investitionssignale** setzen und so den gesamten **Verkehrssektor zur Nachhaltigkeit** entwickeln. Mit einem einheitlichen Preissignal werden alle Akteure in der Lieferkette – vom Rohstoff über den Kraftstoff bis zum Recycling – gleichermaßen in die Erreichung der Klimaziele eingebunden. Auch die Verbraucherinnen und Verbraucher bekommen ein klares Preissignal. Dadurch wirkt der ETS als Instrument zur **Beschleunigung der Defossilisierung** in der gesamten Wertschöpfungskette und kann ein marktgestütztes **Leitinstrument für Klimaneutralität im Verkehrssektor** sein.

Die Einführung des geplanten ETS-2 stützt den **Hochlauf der Elektromobilität**, indem er Anreize für den Kauf von Elektrofahrzeugen schafft. Gleichzeitig sorgt er für die Schaffung von **Produktionskapazitäten von erneuerbaren Kraftstoffen** (advanced Biofuels und eFuels). Letztere sind ein wichtiger Hebel, um auch über den **Fahrzeugbestand** mit Verbrennungsmotoren einen signifikanten **Beitrag zur CO₂-Reduktion im Verkehrssektor** zu leisten. Fraglich ist noch, inwieweit der Verkehrssektor in der Effort Sharing Regulation (ESR) berücksichtigt werden soll, weshalb diese Unklarheit ausgeräumt werden muss.

3. Zusammenführung mit bestehendem ETS verbindlich terminieren

Langfristig bietet eine **Zusammenführung der beiden ETS-Emissionshandelssysteme** den Vorteil, dass **CO₂-Einsparungen** dort erfolgen, wo dies am **kostengünstigsten** möglich ist. Die Überführung in ein einheitliches EU-Emissionshandelssystem sollte **verbindlich terminiert** werden, um den Märkten eine frühzeitige und planungssichere Zusammenführung zu ermöglichen. Ein Preiskorridor, den es sukzessive zu verringern gilt, sollte in beiden Systemen eine spätere Zusammenführung erleichtern. Leider fehlt im Kommissionsvorschlag ein konkreter Zeitplan hinsichtlich einer solchen Verschmelzung mit dem bestehenden ETS. Als Zeitpunkt für die Zusammenführung der beiden Systeme sollte der **Beginn der fünften Handelsperiode** ab 2030 angestrebt werden.

4. Einnahmen aus dem ETS-2 zielgerichtet für die Transformation und eine soziale Abfederung einsetzen

Die Einführung eines Emissionshandels für Verkehr und Gebäude wird erhebliche Einnahmen generieren, deren Mittelverwendung für den Erfolg der Transformation der Automobilindustrie eine maßgebliche Rolle spielen wird. Wichtig ist daher, die **Einnahmen**, wie im Kommissionsvorschlag vorgesehen, zur **Beschleunigung der Transformation** zweckgebunden und, soweit erforderlich und mit der angestrebten Lenkungswirkung vereinbar, auch zum **sozialen Ausgleich** einzusetzen.

Im Sinne der gesellschaftlichen Akzeptanz ist daher das Vorhaben der EU-Kommission zu begrüßen, für den Zeitraum ab 2025 einen **Klima-Sozialfonds** einzurichten, dem planmäßig 25 Prozent der aus der Versteigerung von Zertifikaten zu erwartenden Einnahmen der einzelnen Mitgliedsstaaten zufließen sollen. Für den Erfolg des ETS-2 wird zudem entscheidend sein, dass auch die bei den Mitgliedstaaten verbleibenden Einnahmen dafür verwendet werden, die **Transformation** der Automobilindustrie, die **Markthochläufe alternativer Antriebsformen** und **erneuerbarer Kraftstoffe** sowie vor allem den **Ausbau der Ladeinfrastruktur** voranzutreiben.

Ansprechpartner

Dr. Kurt-Christian Scheel

Geschäftsführung

Götz Schneider

Leiter Abteilung Verkehr & Transport |

Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

Mitja Schulz

Leiter Büro Brüssel

Loic Geipel

Referent Klimapolitik

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Copyright Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version Oktober 2021