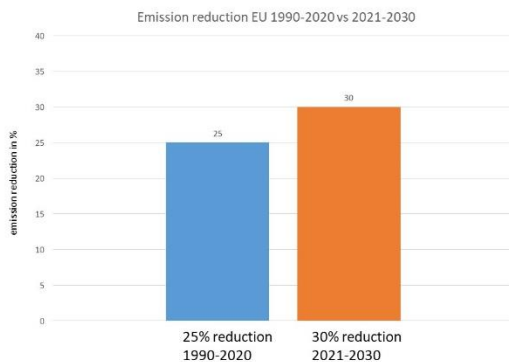


Vermerk Emissionshandel für Wärme und Verkehr

Am 21. April, morgens um 5:05 Uhr haben sich Vertreter von Europaparlament, Rat und EU Kommission auf das historische Klimaschutzgesetz geeinigt. Das Gesetz wurde im Umweltausschuss mit großer Mehrheit unter Zustimmung von Christdemokraten, Sozialdemokraten und Liberalen bei Ablehnung von Rechten, Linken und Grünen angenommen. Die Plenarabstimmung ist für Juni II vorgesehen. Es sieht eine Reduktion der Treibhausgase in der Europäischen Union um 55% bis 2030 vor. Diesen Wert zu erreichen ist eine riesige Herausforderung. Von 1990 bis 2020 haben wir die Emissionen in der EU um 25% reduziert. Wir müssen also in 9 Jahren mit zusätzlichen 30% mehr erreichen, als wir in den letzten 30 Jahren erreicht haben.



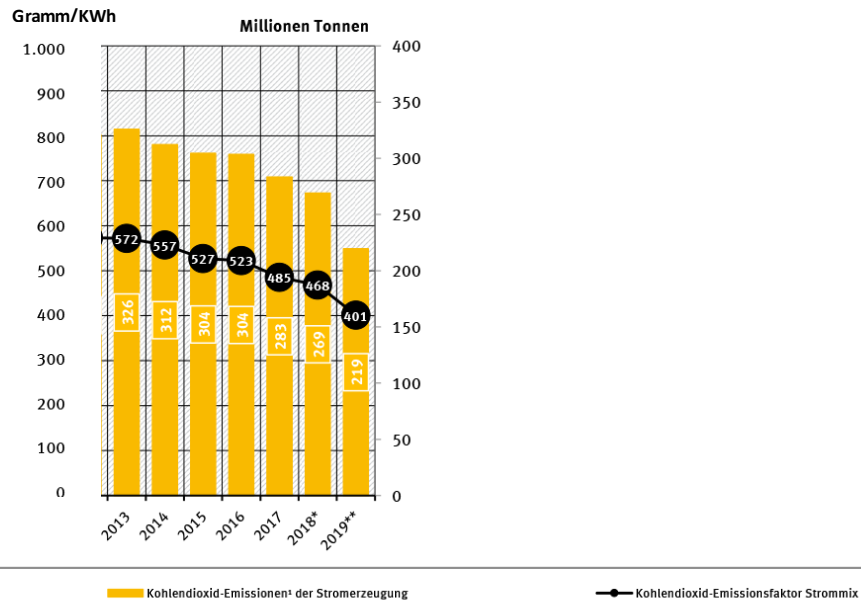
Ein Kernelement der europäischen Klimapolitik, das insbesondere in den letzten 3 Jahren sehr stark zur Emissionsreduktion beigetragen hat, ist das Emissionshandelssystem, das bisher für die Bereiche Stromerzeugung, energieintensive Industrie und Flugverkehr gilt. Seit am Emissionshandel Korrekturen vorgenommen wurden und der Preis deutlich gestiegen ist, zuletzt auf 50 Euro, sind die Emissionen in diesen Sektoren drastisch gefallen:

Beispiele¹:

Energiewirtschaft: In Deutschland wurden im Jahr 2019 gegenüber 2018 sogar 16,7% weniger Treibhausgase emittiert.

¹ [Treibhausgasemissionen gingen 2019 um 6,3 Prozent zurück | Pressemitteilung | BMU](#)

Entwicklung der spezifischen Kohlendioxid-Emissionen des deutschen Strommixes

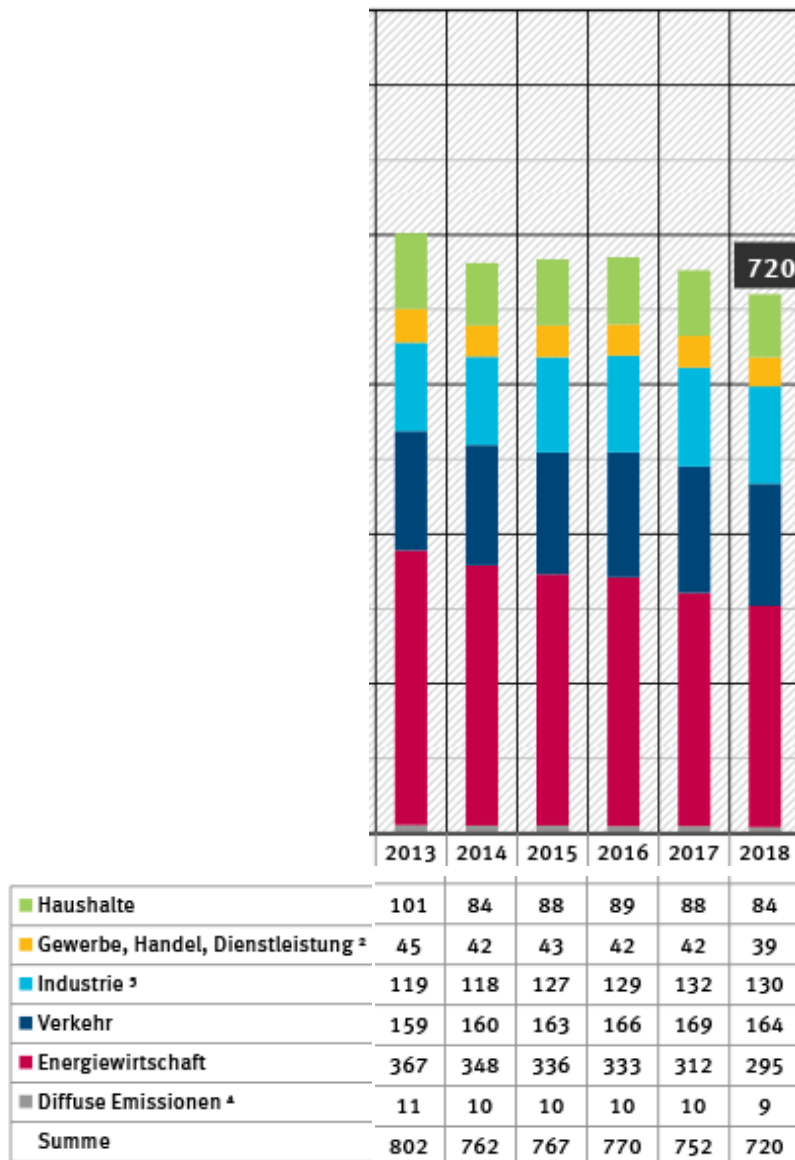


¹ Strommix inklusive fossiler, nuklearer und erneuerbarer Energieträger
 * hochgerechnete Daten
 ** Expertenschätzung (nur für Kohlendioxid-Emissionen)

Quelle: Umweltbundesamt, eigene Berechnungen, Stand 01/2020

Quelle (eigene Darstellung): [Energiebedingte Emissionen | Umweltbundesamt](#)

Entwicklung der energiebedingten Treibhausgas-Emissionen nach Quellengruppen (in Millionen Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente)



Quelle (eigene Darstellung): [Energiebedingte Emissionen | Umweltbundesamt](#)

In den Bereichen Wärme und insbesondere Verkehr sind die Emissionen in den letzten Jahren weniger gefallen, im Verkehrsbereich sogar um gestiegen: Im Jahr 2019, verglichen mit 2018, stiegen die Emissionen im Verkehrssektor um 0,7%². Dies ist der wesentliche Grund dafür, dass Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen in ihren „political guidelines“ ein Emissionshandelssystem auch für die Bereiche Verkehr und Gebäude angekündigt hat. Nicht als Ersatz für alle andere Maßnahmen, sondern als Ergänzung. Executive Vice-President Frans Timmermans sprach in seiner Anhörung vor dem EU Parlament von einem „Instrumenten-Mix“ („Policy Mix“). Sein Kabinettschef Diederik Samsom hat kürzlich angekündigt, dass es wahrscheinlich ist, dass ein separates System für Gebäude und Transport von der Kommission vorgeschlagen wird.

² [Treibhausgasemissionen gingen 2019 um 6,3 Prozent zurück | Pressemitteilung | BMU](#)

Vorteile des EU Emissionshandels

Die CDU/CSU Gruppe im EU Parlament unterstützt mit Nachdruck die Einführung eines solchen Emissionshandelssystem für die Bereiche Wärme (inkl. Prozesswärme) und Transport³. Wesentliche Gründe dafür sind:

1. Emissionshandel kann in der EU mit Mehrheit eingeführt werden. Die Einführung ist also wesentlich realistischer, als die Einführung von Steuern.
2. Im Gegensatz zu Steuern wird die Zielerreichung durch eine festgesetzte Menge an Emissionen, die nicht überschritten werden darf, garantiert. Eine Steuer kann entweder zu niedrig sein, dann wird das Ziel verfehlt oder zu hoch, dann ist die Belastung größer als zur Erreichung des Ziels notwendig wäre.
3. Der Emissionshandel ist das beste Mittel, um Investitionen in klimafreundliche Technologien und klimafreundliches Verhalten in allen Bereichen von Wirtschaft und Gesellschaft zu unterstützen. Wer sich klimafreundlich verhält, wird in all diesen Bereichen profitieren. Dazu ist es zwingend erforderlich, dass die Einnahmen aus dem Emissionshandel gezielt an Bürgerinnen und Bürger, insbesondere an Einkommensschwächere, zurückgegeben werden, z.B. in Deutschland durch die Senkung und später komplette Abschaffung der EEG-Umlage.
4. Mit dem marktwirtschaftlichen System wird der Klimaschutz zu den geringstmöglichen Kosten erreicht.
5. Ordnungsrecht, das allgemein hin als Alternative zum Emissionshandel gilt, verursacht auch Kosten. Sie sind zwar nicht auf den ersten Blick sichtbar, aber trotzdem vorhanden.

Beispiel zu den versteckten Kosten

Ein Verbot des Verbrennungsmotors kostet beispielsweise Arbeitsplätze in der Automobilzulieferindustrie und erhöht die Anschaffungskosten eines neuen PKWs, zumindest zurzeit noch. Andere Alternative für klimafreundlichen Verkehr wie z.B. das Auto einfach stehen zu lassen, mit der Bahn oder mit dem Rad zu fahren werden durch eine solche Regelung nicht gezielt adressiert.

Widerstand in den Mitgliedstaaten und im Europäischen Parlament

Gegen die Überlegungen der Europäischen Kommission gibt es erheblichen Widerstand aus vielen Mitgliedstaaten und leider auch im Europäischen Parlament. Nach Ankündigung der Kommissionspräsidentin gab es mehrfach Versuche der EVP mit Unterstützung der liberalen Renew-Fraktion, entsprechende Überlegungen der Kommission (in vorsichtiger und abgewogener Weise) zu unterstützen. Auf die Bedenken, die von Kritikern geäußert wurden, wurde in den Anträgen schon eingegangen. Trotzdem hat sich eine Mehrheit von Rechten, Linken, Sozialdemokraten und Grünen gegen die entsprechenden Anträge ausgesprochen.

³ Das bedeutet, dass nicht nur Gebäude, wie von der EU Kommission angedacht, sondern besonders auch Prozesswärme einbezogen werden sollen.

Antrag zum Plenum, leider nur von EVP und Renew unterstützt (Abstimmung im Plenum im November 2019 [PV-9-2019-11-28-RCV_DE.pdf \(europa.eu\)](#) s. B9-0174/2019-Änd. 25/1 und Änd 25/2)

64b. nimmt Kenntnis von der Ankündigung der gewählten Präsidentin der Kommission, Ursula von der Leyen, das EHS auf Sektoren auszuweiten, die noch nicht unter das EU-Handelssystem fallen; lehnt eine direkte Einbeziehung in das Emissionshandelssystem der EU ab; fordert die Kommission auf, dem Parlament und dem Rat einen Bericht mit einer Folgenabschätzung zu einem eigenständigen Emissionshandelssystem für diese Bereiche vorzulegen; betont nachdrücklich, dass ein System der Bepreisung von CO₂ bestehende Maßnahmen wie die CO₂-Normen für Pkw und Lkw oder die Verordnung über Klimaschutzmaßnahmen nicht ersetzen oder abschwächen, sondern die bestehenden Rechtsvorschriften ergänzen sollte, um die Klimaschutzziele der EU als Teil einer Kombination politischer Maßnahmen zu stärken, wie vom gewählten Vize-Präsidenten der Kommission, Frans Timmermans, bei seiner Anhörung im Parlament erwähnt; Alle deutschen Sozialdemokraten, alle deutschen Grünen haben ebenso wie die Rechten und Linken gegen den Antrag gestimmt.

Das gleiche hat sich im Februar 2020 bei der Abstimmung zur Resolution zum Green Deal wiederholt ([PV-9-2020-01-15-RCV_DE.pdf \(europa.eu\)](#) s. RC-B9-0040/2020-Änd. 5 und Änd.9)

Änderungsantrag 5

27. unterstützt generell die Idee marktbasierter Maßnahmen im Bausektor auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen Folgenabschätzung; hält es für überaus wichtig, die Auswirkungen aller Maßnahmen auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen angemessen zu berücksichtigen und der Verlagerung von Aktivitäten in andere Länder als Reaktion auf unterschiedliche Umweltstandards entgegenzuwirken;

Änderungsantrag 9

51. unterstützt die Idee marktbasierter Maßnahmen im Verkehrssektor auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen Folgenabschätzung; hält es für überaus wichtig, die Auswirkungen aller Maßnahmen auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen angemessen zu berücksichtigen, die Erschwinglichkeit der Mobilität zu erhalten und der Verlagerung von Aktivitäten in andere Länder als Reaktion auf unterschiedliche Umweltstandards entgegenzuwirken;

Völlig inakzeptabler Widerspruch von Grünen und SPD: In Deutschland für höheren CO₂-Preis, in der EU komplett dagegen

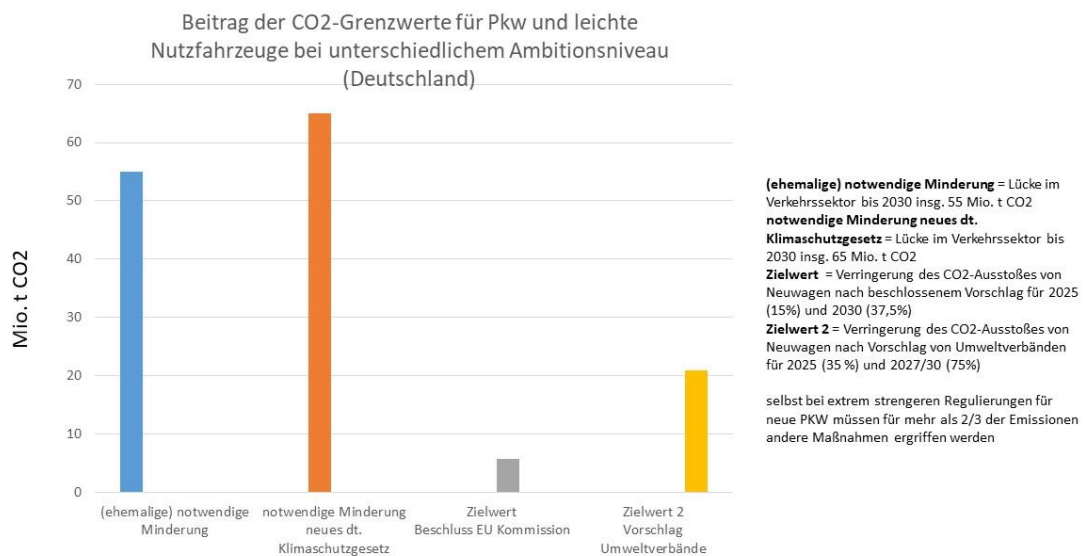
Es liegt offensichtlich eine widersprüchliche Haltung der Sozialdemokraten und Grünen in Deutschland bzw. in Europa vor. In Deutschland haben die Grünen den CO₂-Preis für Verkehr und Wärme, der eingeführt wurde, als zu niedrig bezeichnet.

Im Grünen Wahlprogramm wird eine Erhöhung des CO₂-Preises auf 60€ schon im Jahr 2023 gefordert. Die Einführung des CO₂-Preises, so heißt es im jetzigen Wahlprogramm der Grünen, sei „auf Druck der Klimabewegung und von uns Grünen“⁴ eingeführt wurden. Gleichzeitig positioniert sich die Grüne Fraktion im Europäischen Parlament klar gegen einen Emissionshandel für Gebäude und Verkehr, Auszug aus dem Papier vom 20.05.2021: „The

⁴ Programmwurf zur Bundestagswahl 2021, https://cms.gruene.de/uploads/documents/2021_Wahlprogrammwurf.pdf [zuletzt abgerufen am 27.05.2021].

Greens/EFA group demands that road transport and buildings are not included in the ETS, because they don't respond to price well, which could cause public backlash."⁵

Die Begründungen variieren. Der Grüne Klimaexperte Michael Bloss forderte am 26. Mai in einem öffentlichen Workshop des Umweltausschusses, dass man vor allem auf den CO₂-Grenzwert für Neuwagen setzen sollte. Verschiedene Umweltverbände (s. Grafik unten) fordern sogar noch höhere Grenzwerte: bis 2027/2030 eine Reduktion von 75%. Auf Grundlage eigener Berechnung auf Basis der Berechnungen des Bundesumweltministeriums wird gezeigt, dass auch bei einer extrem ambitionierten Verschärfung der CO₂-Grenzwerte für neue PKW durch diese Maßnahme etwa nur ein Viertel, bei wohlwollender Interpretation der Daten maximal ein Drittel der notwendigen Anstrengungen für den Klimaschutz im Verkehr bis 2030 erreicht werden könnte. Der Grund besteht im Wesentlichen darin, dass sich die CO₂-PKW-Regulierung bisher nur auf Neuwagen bezieht. Die Frage, wie die Menschen die Autos nutzen, die sie bereits gekauft haben, wird durch die Regulierung überhaupt nicht adressiert. Das heißt, die Frage, ob man das Auto lieber stehen lässt und mit dem Rad fährt, eine Videokonferenz durchführt oder mit dem Zug fährt, ist durch CO₂-PKW-Regulierung nicht zu regeln. Wenn die Grünen dann von Ordnungsrecht sprechen, müssen sie ehrlicherweise sagen, dass sie all diese individuellen Entscheidungen in Zukunft von Brüssel oder durch die nationale Regierung regeln lassen.



Quellen: „Referenz“ Agora-Verkehrswende https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora_Verkehrswende_Pkw-CO2-Regulierung_web.pdf ; „Zielwert 2“, Öko-Institut https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Auto_Umwelt/CO2-Grenzwert/VCD_Faktencheck_CO2-Grenzwerte_Pkw.pdf ; „Neue EU-CO₂-Grenzwerte für Autos – NABU“; „Zielwert“: eigene Berechnung auf Grundlage der Angaben von Öko-Institut; Angaben des BMU auf Nachfrage; [Novelle des Klimaschutzgesetzes beschreibt verbindlichen Pfad zur Klimaneutralität 2045 | Pressemitteilung | BMU](#)

Ebenso widersprüchlich verhält sich die SPD. „Die (...) SPD-Parteivorsitzenden Esken und Walter-Borjans hatten in ihrem Wahlkampf angekündigt, stärkere Klimaschutzmaßnahmen in der großen Koalition mit der Union durchsetzen zu wollen. Vor allem wollen sie den CO₂-Einstiegspreis erhöhen.“⁶ Sozialdemokraten, auch deutsche Sozialdemokraten, im Europäischen Parlament lehnen Europäischen Emissionshandel für die Bereiche Verkehr und

⁵ Towards an Emission Trading Scheme that Delivers a Green and Just Transformation of European Energy and Industry, <http://extranet.greens-efa-service.eu/public/media/file/1/7024> [zuletzt abgerufen am 27.05.2021].

⁶ FAZ, <https://www.faz.net/aktuell/politik/inland/grosse-koalition-laschet-offen-fuer-hoeheren-co2-preis-16524784.html>

Wärme ab. Zuletzt im März von Ismail Ertug im Initiativbericht zur Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (2021/2046(INI))⁷.

16. lehnt die direkte Einbeziehung von Emissionen aus dem Straßenverkehr in das EHS der EU, einschließlich der Einrichtung eines parallelen Systems, ab;

Für die Bürgerinnen und Bürger, die in Deutschland von einem steigenden CO₂-Preis betroffen sind, ist die Position der Grünen und der Sozialdemokraten ein Schlag ins Gesicht. Vor allem für die Unternehmen ist es ein riesiges Problem, wenn z.B. das Tanken in Deutschland teurer wird, aber Speditionen aus Polen nochmal einen Wettbewerbsvorteil haben und sich sogar weite Fahrten aus Polen lohnen, um innerhalb Deutschlands Verkehre abzuwickeln. Dies wäre auch umweltpolitisch kontraproduktiv (Tanktourismus). Noch dramatischer ist die Situation für Unternehmen, die im Europäischen Emissionshandel noch nicht einbezogen sind, wie z.B. kleine Gießereien, die aber dem deutschen Emissionshandel unterliegen. Nach unserer Überzeugung kann man weder den Unternehmen noch den Bürgerinnen und Bürgern erklären, dass ein CO₂-Preis in Deutschland sinnvoll ist und am besten noch deutlich erhöht werden soll, in Europa aber verhindert werden muss.

	Position in Deutschland	Position im EP
<i>Grüne</i>	Im Grünen Wahlprogramm wird eine Erhöhung des CO ₂ -Preises auf 60€ schon im Jahr 2023 gefordert. Die Einführung des CO ₂ -Preises, so heißt es im jetzigen Wahlprogrammmentwurf der Grünen, sei „auf Druck der Klimabewegung und von uns Grünen“ ⁸ eingeführt wurden.	Gleichzeitig positioniert sich die Grüne Fraktion im Europäischen Parlament klar gegen einen Emissionshandel für Gebäude und Verkehr, Auszug aus dem Papier vom 20.05.2021: „The Greens/EFA group demands that road transport and buildings are not included in the ETS, because they don't respond to price well, which could cause public backlash.“ Michael Bloss forderte am 26. Mai in einem öffentlichen Workshop des Unterausschusses, dass man vor allem auf den CO ₂ -Grenzwert für Neuwagen setzen sollte.
<i>Sozialdemokraten</i>	Die (...) SPD-Parteivorsitzenden Esken und Walter-Borjans hatten in ihrem Wahlkampf angekündigt, stärkere Klimaschutzmaßnahmen in der großen Koalition mit der Union durchsetzen zu wollen. Vor	Delara Burkhardt ⁹ : „Klar ist, dass für ambitionierterer Klimaziele der EU-Emissionshandel ETS angepasst werden muss, der Schwerindustrie, Energieversorgung und innereuropäischen Flugverkehr

⁷ Initiativbericht zur Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität (2021/2046(INI)), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-PR-691072_DE.pdf.

⁸ Programmentwurf zur Bundestagswahl 2021, https://cms.gruene.de/uploads/documents/2021_Wahlprogrammmentwurf.pdf [zuletzt abgerufen am 27.05.2021].

⁹ <https://www.delara-burkhardt.eu/2021/04/26/klimaschutz-ist-kein-wettbewerb/>

	<p>allem wollen sie den CO2-Einstiegspreis erhöhen</p>	<p>abdeckt, und dass wir für alle Sektoren klare Emissionsreduktionsziele brauchen. Dafür wollen wir aber nicht einfach das bestehende System auf weitere Sektoren ausweiten.“ Brief der S&D Fraktion an die EU Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen¹⁰: „Shipping and aviation emissions should be included in the ETS, but road transport and buildings should remain in the Climate Action Regulation for non-ETS sectors,” Der SPD-Abgeordnete Ismael Ertug legte im März 2021 dazu sogar einen Vorschlag für einen Initiativbericht vor : „16. lehnt die direkte Einbeziehung von Emissionen aus dem Straßenverkehr in das EHS der EU, einschließlich der Einrichtung eines parallelen Systems, ab;“¹¹</p>
--	--	---

¹⁰ https://www.politico.eu/wp-content/uploads/2019/07/SD_letter_PDF.pdf

¹¹ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-PR-691072_DE.pdf