



„FIT FOR 55“ – DAS VORSCHLAGS-PAKET DER EU-KOMMISSION [\(LINK\)](#)

Überblick zu den Vorschlägen und geplanten Kernregelungen

Die Europäische Kommission hat am 14.07.2021 ein im Umfang und in der Wirkung auf alle Wirtschaftssektoren und Gesellschaft zukunftsweisendes Paket an Vorschlägen zur Änderung bestehender und neuer Richtlinien vorgelegt. Diese Maßnahmen sind grundsätzlich mit Blick auf die Zielvorgaben gemäß dem Ende Juni 2021 vom Europäischen Parlament und EU-Rat angenommenen EU-Klimagesetz mit der Erhöhung des EU-Klimaschutzziels von 40 % auf 55 % in Kraft getretenen EU-Klimagesetz konsequent.

Die Vorschläge werden in den kommenden ein bis zwei Jahren die politische Agenda nicht nur in Brüssel, sondern insbesondere in den Mitgliedsstaaten bestimmen, denn alle Vorschläge müssen jeweils einzeln das Abstimmungsverfahren zwischen EU-Parlament und EU-Rat und damit i. d. R. ein Trilog-Verfahren und anschließend als Ergebnis des nationalen Gesetzgebungsverfahrens für die Umsetzung ein Notifizierungsverfahren durchlaufen.

Ein sehr knapper Faktor ist dabei die Zeit, denn diese Maßnahmen müssen schnellst möglich in nationales Recht umgesetzt werden als Voraussetzung das EU-Klimaschutzziel in der Verpflichtungsperiode bis 2030 und schließlich Klimaneutralität spätestens 2050 erreichen zu können. Mit Blick auf die Erfahrungen bei der Reform der GAP sollte sich die EU-Kommission deshalb von Beginn an auf ihre moderierende Rolle beschränken.

Mit diesen Vorschlägen setzt die EU ihre Ankündigung um, ambitioniert die Klimaschutzpolitik auch dann voranzutreiben, wenn führende Industrienationen diesem Ambitionsniveau nicht folgen sollten. Allerdings kann die EU nicht allein mit ihren Maßnahmen und Anteil von etwa 10 % an den globalen Treibhausgasemissionen den Kampf gegen den Klimawandel

gewinnen. Die Klimadiplomatie (G 7 / G 20) gewinnt an Bedeutung und wird ebenfalls eine zentrale Herausforderung im Rahmen der 26. UN-Klimakonferenz vom 31. Oktober bis 12. November 2021 in Glasgow sein. Dass hierbei globale Wirtschaftsinteressen eine große Rolle spielen werden, ist schon jetzt klar. So haben sich neben den BRIC-Staaten bspw. die USA kritisch zur geplanten Einführung einer CO₂-Grenzsteuer positioniert. So will die EU Verlagerungseffekte in Drittstaaten und Wettbewerbsnachteile für die EU-Wirtschaft ausschließen. Die „Außenschutzpolitik“ wird zu einer zentralen Herausforderung mit dem Ziel in der EU Arbeitsplätze, Wohlstand und hiermit verbunden die erforderliche öffentliche Akzeptanz zu erhalten.

Die Vorschläge der EU-Kommission:

1. Neufassung bestehender Richtlinien/Verordnungen:

- EU-Emissionshandelssystem
- Verordnung über Landnutzung und Forstwirtschaft (LULUCF)
- Verordnung zur Lastenteilung
- Erneuerbare-Energien-Richtlinie – RED III
- Energieeffizienzrichtlinie
- Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe
- Richtlinie über Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge
- Energiebesteuerungsrichtlinie

2. Neue Richtlinienvorschläge/Verordnungen:

- EU-Forststrategie
- CO₂-Grenzausgleich/Klimazoll
- Klima-Sozialausgleich/-fonds
- ReFuelEU Aviation (Flugzeugkraftstoffe)
- FuelEU Maritime (Kraftstoffe für die Schifffahrt)

DIE WICHTIGSTEN VORSCHLÄGE WERDEN KURZ ERLÄUTERT UND KOMMENTIERT:

1. EU-Emissionshandelsystems (ETS)

Die Weiterentwicklung des Emissionshandelsystems ist ein zentraler strategischer Ansatz die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen in Unternehmen durch Verteuerung der Emissionsrechte zu beschleunigen, die die etwa 12.000 in der EU betroffenen Unternehmen (fossile Kraftwerke, Zementindustrie, Düngemittelindustrie, Raffinerien, Stahlwerke) zukaufen müssen. Bisher waren die Zertifikate mit weniger als 10 EUR/t CO₂ vergleichsweise preiswert. Zudem wurden kostenlos Zertifikate an die betroffenen Industrieunternehmen ausgeteilt. Diese kostenlose Ausgabe wird zukünftig schrittweise verringert. Wie schnell der Markt reagiert, wenn Zertifikate/Emissionsrechte verknappt werden, zeigt die aktuelle Entwicklung (EUA-Notierung vom 01.07.21 – EUA (European Union Allowance = Emissionsrecht) des CO₂-Preises mit einem Anstieg auf ca. 57 EUR/t CO₂. Diese Kosten werden an die Kunden durch Einpreisung bspw. in die Preise für Stahl- oder Strom (Kohlestrom von Anlagen zur Sicherung der Netzstabilität) weitergereicht.

Ein hoher CO₂-Preis beschleunigt das „Aus“ der Kohlekraftwerke aus betriebswirtschaftlichen Gründen, so die Befürworter dieser Maßnahme. Demgegenüber ist zu bedenken, dass dem Anstieg der Nachfrage infolge der Förderung der E-Mobilität (ca. 1 Mio. in 2022), Wärmepumpen (ca. 5 Mio.), Wasserstoff (Elektrolyse) usw. kein adäquater Aufwuchs bei Windkraft und Photovoltaik gegenübersteht und deshalb die Bundesnetzagentur Kohlekraftwerke wegen ihrer Absicherungsfunktion für die Netzstabilität nicht aus dem Netz „entlässt“, zumal 2022 die letzten AKWs abgeschaltet werden müssen. Die Sicherung der Netzstabilität, insbesondere im Falle einer Dunkelflaute, schlägt dann für alle Verbrauchergruppen auf den Strompreis durch, wenn

diese Kraftwerke zugeschaltet werden müssen. Der Bundeswirtschaftsminister ist deshalb kürzlich der Forderung nachgekommen die Ergebnisse der Prognos-Studie zur Einschätzung des mittelfristigen Nachfrageanstiegs zu veröffentlichen: aktuell ca. 580 bis 2030: 645 bis 665 Terawattstunden.

Die CO₂-Bepreisung verteuert entsprechend bspw. die Stahl- oder auch Düngemittelproduktion in der EU und verschlechtert gleichzeitig deren internationale Wettbewerbsfähigkeit. Der Einsatz von Wasserstoff aus erneuerbarem Strom zur Erfüllung der Klimaschutzzvorgaben ist eine ebenfalls teure Option. Deshalb ruft die Stahlindustrie nach einer „Quotenregelung“ für klimaneutralen Stahl. An diesem Beispiel wird der Spagat deutlich, der schließlich dazu führt, dass viele Produkte (Baustahl, Stahl für Autos etc.) oder auch Produktionsmittel (fossile Kraftstoffe infolge der nationalen CO₂-Bepreisung) für die Landwirtschaft teurer werden müssen.

Der Vorschlag der EU-Kommission sieht vor den Emissionshandel auf Schifffahrt, Straßenverkehr und Heizstoffe (Gebäude) auszuweiten, aber in getrennten „Systemen“, bedingt durch die unterschiedlichen Treibhausgaserminderungskosten. „Verlagerungseffekte“ der THG-Reduzierung in andere Sektoren sollen hierdurch verhindert, sondern die Differenzierung nach „Sektoren“ (s. auch Klimaschutzgesetz) zunächst fortgeführt werden.

Die Bepreisung belastet die Haushaltseinkommen und ist deshalb Gegenstand von gleichzeitig zu schaffenden Regelungen für einen Sozialausgleich. Die „Gelbwesten-Demonstrationen“ in Frankreich bestätigen, wie schnell Maßnahmen für den Klimaschutz in öffentliche Kritik einmünden.

DIE WICHTIGSTEN VORSCHLÄGE WERDEN KURZ ERLÄUTERT UND KOMMENTIERT:

2. Klima-Sozialausgleich/-fonds

Die beschriebenen negativen Effekte auf die Haushaltseinkommen sollen durch die Schaffung eines Sozialfonds möglichst kompensiert werden. Im Fokus stehen einkommensschwache Haushalte. Allerdings muss zwischen den Mitgliedsstaaten nach Wirtschaftskraft differenziert werden. Die Förderung der EU für mehr Klimaschutz muss sich folglich auch nach diesem Kriterium ausrichten.

Insofern ist die Förderkulisse in Deutschland für die E-Mobilität kein Maßstab für „ärmere“ Mitgliedsstaaten. Diese Feststellung lässt sich an der Verteilung der Ladesäulen in den Mitgliedsstaaten „ablesen“: 70 % der Ladesäulen stehen in nur drei Mitgliedsstaaten. Es sollen mindestens 50 % der Einnahmen, die durch den Emissionshandel generiert werden, in den neuen Sozialfonds fließen.

3. Lastenteilungsverordnung

Infolge der Erhöhung des EU-Klimaschutzziels auf 55 % muss konsequenterweise ebenfalls die Verordnung zur Lastenteilung ambitioniert angepasst werden. Diese betrifft in der nationalen Umsetzung die Sektoren: Landwirtschaft, Verkehr, Gebäude und Abfall, die für etwa 60 % der europäischen THG-Emissionen stehen. Der Vorschlag sieht erneut auf Grundlage der bestehenden Bewertungskriterien der „Belastbarkeit“ für alle Mitgliedsländer erhöhte verbindliche Ziele vor. Wichtigstes Kriterium ist dessen Wirtschaftskraft (Bruttoinlandsprodukt – BIP). **Deutschland:** von 38 % auf 50 %. Diese Zielvorgabe müssen auch

folgende Länder erfüllen: Luxemburg, Schweden, Finnland und Dänemark; Frankreich 47,5 %; aber auch stärker in die Pflicht genommen werden die osteuropäischen Staaten wie z. B. Ungarn und Polen: Erhöhung von 7 % auf 18,7 % bzw. 17,7 %.

Vor diesem Hintergrund hatte die Bundesregierung im Rahmen der durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes erzwungenen Nachbesserung der Klimaschutzziele ab 2030 gleichzeitig die sektorspezifischen Zielvorgaben (Reduzierung der Jahresemissionshöchstmengen) bis 2030 nachgeschärft.

4. Verordnung Landnutzung und Forstwirtschaft (LULUCF)

Diese Verordnung schreibt jedem EU-Land verbindlich vor sicherzustellen, dass Emissionen aus diesen Sektoren durch CO₂-Entnahmen kompensiert werden müssen (sog. „No Debit“-Regel). Der Vorschlag sieht bei Kohlenstoffsenken ein Ziel von 310 Mio. t CO₂ für die gesamte EU ab dem Jahr 2026 vor, für Deutschland folglich das Senkenziel von ca. 25 Mio. t CO₂ jährlich. Diese Zielvorgabe lässt allerdings die schon sichtbaren Folgen des Klimawandels außer Acht. Die Trockenheit und der hiermit verbundene großflächige Einschlag vertrockneter Waldbestände erzwingen eine regional angepasste Bewirtschaftung bzw. Aufforstung. Der Wald ist nicht in der Lage die erforderliche

Senkenfunktion zu leisten, das Gegenteil ist möglicherweise zukünftig der Fall. Zudem schlägt die EU-Kommission vor, die Emissionen aus LULUCF und Landwirtschaft ab 2031 gemeinsam zu bilanzieren („AFOLU“: Agriculture, Forestry and Other Land Use) verbunden mit der Zielsetzung: ab 2035 soll der AFOLU-Sektor klimaneutral sein und danach negative Emissionen aufweisen. „Carbon-Farming“ ist das Schlagwort in diesem Zusammenhang. Wie im Ackerbau nachweislich und dauerhaft Kohlenstoff aus der Atmosphäre gebunden werden kann, diese Frage lässt die EU-Kommission unbeantwortet, obwohl auch mit der „Farm-to-Fork-Strategie“ dieses Ziel verfolgt wird.

DIE WICHTIGSTEN VORSCHLÄGE WERDEN KURZ ERLÄUTERT UND KOMMENTIERT:

5. CO₂-Grenzausgleich/Klimazoll

Mit dem Vorschlag für eine CO₂-Grenzabgabe (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) soll die europäische Industrie vor unfairem Wettbewerb geschützt werden, indem Importe von z. B. Stahl oder Düngemitteln entsprechend ihres CO₂-Fußabdruckes versteuert (Abgabe) und für den Export entsprechender Güter eine Entlastung gewährt wird. Hier wird die schon länger dauernde kritische Diskussion zwischen Industrie, EU-Kommission und EU-Parlament über die Frage fortgeführt bzw. intensiviert, ob als Ausgleich weiterhin kostenlos Emissionszertifikate ausgegeben werden sollen und wenn ja, bis wann. Diese Ausgleichsmaßnahme ist jedoch nicht mit WTO-Recht (Diskriminierungsverbot) vereinbar und wurde deshalb von einigen

Regierungen (Brasilien, Südafrika, Indien und China) als diskriminierend bewertet.

Ziel dieser Maßnahme ist es Unternehmen in Drittstaaten zu mehr Klimaschutz in ihren Produktionsanlagen zu animieren (Niveaueinpassung) und „Carbon Leakage“-Effekte zu verhindern, indem Fabriken in Drittländer mit weniger strikten Klimavorschriften verlegt oder dort neue Investitionen tätigen. Mit dem Klimazoll wird/muss die EU-Kommission Eigeneinnahmen generieren zur Finanzierung des EU-Sozialfonds und Klimaschutzmaßnahmen sowie zur Tilgung der Schuldenaufnahme infolge der Schaffung des „EU-recovery-fonds“.

6. Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III)

Die Erneuerbare-Energien-Richtlinie erfüllt zwei Hauptaufgaben: sie definiert, welche Energiequellen als „erneuerbar“ auch im Sinne der Nachhaltigkeit gelten und legt daher im Falle von Biokraftstoffen differenziert nach Rohstoffarten die sogenannte Kappungsgrenzen für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse sowie Reststoffen und verbindliche Ziele für den Anteil erneuerbaren Strom im europäischen Strommix fest. Das Ziel der EU, bis 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen, erfordert demzufolge eine enorme Steigerung der Produktionskapazitäten für erneuerbare Energie. Im Jahr 2018 hatte sich die EU das Ziel gesetzt, den Anteil erneuerbarer Energien am europäischen Energiemix bis 2030 von derzeit rund 20 % auf 32 % zu erhöhen.

Die wichtigsten die Biokraftstoffe/ alternative Kraftstoffe betreffenden Regelungen:

- Weitere Anhebung des Ziels für den Anteil erneuerbare Energien am Bruttoendenergieverbrauch in 2030 von 32 % auf 40 %. Der Verkehrssektor wird verpflichtet bis 2030 die Treibhausgasemissionsintensität um mindestens 13 % zu reduzieren. Die energetische Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe

(Anhang IX Teil A, Stroh usw.) beträgt mindestens: 0,2 % in 2022, 0,5 % in 2025, 2,2 % in 2030

- Neu ist die Einführung eines Ziels von 2,6 % für Renewable Fuels Non Biological Origin (RFNBO) in 2030.
- Es bleibt bei der Deckelung von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse (grunds. max. 7 %) auf nationaler Ebene: Verbrauchsmenge in 2020 + max. 1 %.
- Biokraftstoffe mit hohem Landnutzungsänderungsrisiko (High iLUC – Palmöl) werden auf das Verbrauchsniveau im Jahr 2019 des jew. Mitgliedslandes eingefroren – spätestens Abschluss ab 2030.
- Neu ist die Option, dass allen Mitgliedsstaaten die Einführung der THG-Quotenregelung und Anrechnung von erneuerbarem Strom für den Quotenhandel ermöglicht wird. Damit wird die hierzulande eingeführte Regelung der THG-Quote übernommen.

Für Biodiesel ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung, dass ebenfalls die Kraftstoffqualitätsrichtlinie dahingehend geändert wird, dass B7 als Schutzsorte zugelassen wird, so dass erstmals die Option geschaffen wird, über öffentliche Tankstellen B10 zu vertreiben.

DIE WICHTIGSTEN VORSCHLÄGE WERDEN KURZ ERLÄUTERT UND KOMMENTIERT:

7. Energiebesteuerungsrichtlinie

Mit diesem Vorschlag zur Revision bzw. Neustrukturierung der Energiebesteuerung wird das Ziel verfolgt die Energiebesteuerung grundsätzlich alle Energieträger auf Basis des Energiegehaltes (EUR/Gigajoule) zu besteuern. Die bisher volumenbasierte Besteuerung (EUR/l) wird abgeschafft wie auch der Unterschied in der Höhe der Besteuerung auf Basis einer zehnjährigen Angleichungsphase. Für Deutschland bedeutet dies, der Unterschied in der Höhe der Besteuerung von Diesel und Benzin wird abgeschafft.

Der Richtlinienentwurf sieht im Annex I nach Kraftstoffarten und Verwendungssektor (allgemein und reduziert bspw. Landwirtschaft) differenziert, einen Basiswert für die Mindestbesteuerung vor, dem bis 2030 Erhöhungsschritte folgen für den in 2030 zu erreichenden Mindeststeuersatz (s. Tabellen im Appendix). Wie die Tabelle 2 ausweist, soll ein Mindeststeuersatz auf Dieselmotorkraftstoff in der Landwirtschaft eingeführt werden, der die damit

auslaufende Ermächtigung der Mitgliedsstaaten ablöst „Energieerzeugnisse“ (Kraft- und Brennstoffe) von einer Besteuerung auszunehmen (Steuersatz „0“).

Kritisch ist zu bemerken ist, dass der „Geist“ des Green Deal umweltschädliche „fossile“ Subventionen abzuschaffen spürbar wird. Die EU-Kommission hat allerdings nicht ihre Ankündigung umgesetzt das Abstimmungsverfahren in der EU im Sinne der Beschleunigung anzupassen. Diese Richtlinie muss einstimmig verabschiedet werden. Mit Blick auf die Bedeutung dieser Regelungen für die nationalen Haushalte ist ein äußerst schwieriger Abstimmungsprozess zu erwarten, der allerdings nicht, wie der letzte Vorschlag der EU-Kommission im Jahr 2015 (Vorlage Entwurf 2011) in der Schublade verschwinden kann. Diese Richtlinie ist eine der „Herzkammern“ des Green Deal für den Klimaschutz und wird wohl „blutdrucksenkende“ Begleitmaßnahmen bei der Kompromissfindung erfordern.

8. Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Mit der Aktualisierung dieser Richtlinie aus dem Jahr 2014 will die EU-Kommission den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Wasserstoff, Bio-LNG, alternative Schiffs- u. Flugkraftstoffe usw.) und der Ladeinfrastruktur, entsprechend ausgelegt (Ladegeschwindigkeit) für Fahrzeuge (Pkw, Nutzfahrzeuge), beschleunigen. Das Ziel ist bspw. ein EU-weites Netz an Ladesäulen, denn bisher stehen 70 % aller Ladesäulen in nur drei Mitgliedsstaaten. Das bremst den Ausbau der E-Mobilität bzw. die Akzeptanz der Verbraucher, die zunehmend auf Elektrofahrzeuge umsteigen sollen. Die Europäische Kommission hat bereits angekündigt, dass sie die Zahl der Elektro-Ladestationen bis 2025 auf eine und bis 2030 auf drei Millionen erhöhen will.

Der Vorschlag sieht überdies verbindliche nationale Ziele für den Aufbau einer ausreichenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union für Straßenfahrzeuge, Schiffe und Flugzeuge vor. Festgelegt werden gemeinsame technische Spezifikationen und Anforderungen an Nutzerinformationen, Datenbereitstellung und Zahlungsanforderungen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Der Entwurf enthält deshalb Regeln für den erforderlichen von den Mitgliedstaaten zu beschließenden nationalen politischen Rahmen und zugleich wird ein Berichterstattungsmechanismus eingeführt, der die Zusammenarbeit fördern und eine solide Verfolgung der Fortschritte gewährleisten soll.

DIE WICHTIGSTEN VORSCHLÄGE WERDEN KURZ ERLÄUTERT UND KOMMENTIERT:

9. Richtlinie über Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Der zentrale Vorschlag, der aktuell auch die Stellungnahmen der gesamten Fahrzeugindustrie bestimmt, ist die Regelung, dass ab 2035 nur noch „emissionsfreie“ Pkw zugelassen werden dürfen. Damit setzt die EU-Kommission ein Ausstiegsdatum für den Verbrennungsmotor fest. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls der EU-Kommissionsentwurf für eine Emissionsnorm Euro 7 zu sehen. Die Automobilindu-

trie bewertete diesen Entwurf als ein Verbot durch die „Hintertür“. Angesichts der volkswirtschaftlichen Bedeutung dieses Sektors (Einkommen, Arbeitsplätze u. Steuereinnahmen) und der Tatsache, dass global weiterhin Verbrennungsmotoren eine große Rolle spielen werden, ist zu hinterfragen, ob die EU-Kommission den bei anderen Vorschlägen diskutierten Verlagerungseffekt bewusst herbeiführen will.

10. ReFuelEU Aviation – nachhaltige Flugzeugkraftstoffe

Der Vorschlag zielt darauf ab, die Emissionen von Flugzeugen durch den verstärkten Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuels – SAF) schrittweise verpflichtend zu reduzieren durch die Erhöhung des Beimischungsanteils von SAF in Kerosin: mindestens 2 % bzw. 5 % in 2025 bzw. 2030 und schließlich 63 % in 2050. Der Vorschlag fördert die Verwendung von synthetischem Kerosin aus erneuerbarem Strom sowie von Bio-kerosin aus Rohstoffen aus dem Anhang IX Teil A (fortschrittliche Biokraftstoffe aus Stroh usw.) und B (Biokraftstoffe aus Abfallöle und tierische Abfallfette). Rohstoffe aus Anbaubiomasse werden ausdrücklich ausgeschlossen, um den Wettbewerb im Nahrungs- bzw. Futtermittelmarkt nicht weiter zu verschärfen. In diesem Zusammenhang

bewertet der Vorschlag den Umweltvorteil von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse als „begrenzt“. Dem Vorschlag zufolge müssen alle Flugzeuge, die von einem Flughafen innerhalb der EU abfliegen, mit einer Mischung aus Kerosin und SAF betankt werden. Demzufolge steigt der Ticketpreis infolge höherer Kosten für den SAF-Anteil, denn das Kerosin macht etwa 25 % der Betriebskosten aus. Die EU-Kommission erwartet demgegenüber infolge der schrittweisen Erhöhung Skalierungseffekte, wenn die Produktion in der Menge hochgefahren wird. Eine Herausforderung wird die praktische Umsetzung der Kontrolle und Nachweise über die physische Verwendung und Nachhaltigkeit sein. Diese Fragen wurden im Rahmen des Konsultationsverfahrens intensiv diskutiert.

11. FuelEU Maritime – nachhaltige Kraftstoffe für die Schifffahrt

Dieser Vorschlag für eine Verordnung legt einheitliche Regeln fest für die Begrenzung der Treibhausgasintensität der Energie (Kraftstoffe und Landstrom), die an Bord eines Schiffes (Frachtschiffe bzw. Passagierschiffe) verwendet wird, die Häfen in Mitgliedstaaten einlaufen, sich dort aufhalten und wieder auslaufen. Der Vorschlag sieht die Verpflichtung vor im Hafen die Landstromversorgung (verpflichtend ab 01/2030) oder „Nullemissions-Technologien“ bei der Stromgewinnung an Bord zu verwenden. Die durchschnittliche jährliche Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffes verbrauchten Energie darf bestimmte Grenzwerte während eines Berichtszeitraums

nicht überschreiten. Basis ist ein Referenzwert, der um den folgenden Prozentsatz zu verringern ist: -2 % ab dem 1. Januar 2025; -6 % ab dem 1. Januar 2030; -13 % ab dem 1. Januar 2035; -26 % ab dem 1. Januar 2040; -59 % ab 1. Januar 2045; -75 % ab 1. Januar 2050. Grundlage ist ein umfassendes Überwachungs- und Monitoringsystem, das die Schiffseigener umsetzen müssen. Im Falle der Verwendung von Biokraftstoffen sind die Emissionsfaktoren und die Berechnung gemäß der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) anzuwenden, allerdings werden Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse (Futter- und Lebensmittelpflanzen) nicht angerechnet.

DIE WICHTIGSTEN VORSCHLÄGE WERDEN KURZ ERLÄUTERT UND KOMMENTIERT:

12. Energieeffizienzrichtlinie

Der Richtlinienvorschlag sieht ehrgeizigere Ziele zur Senkung des Energieverbrauchs auf EU-Ebene vor. Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Energieeinsparung wird um das Doppelte erhöht, der öffentliche Sektor wird verstärkt in die Pflicht genommen mit der Anforderung jährlich mindes-

tens 3 % seines Gebäudebestands energetisch renovieren zu müssen. Die EU-Kommission erwartet hiermit einhergehend, dass Arbeitsplätze geschaffen und mit dem sinkenden Energieverbrauch auch die Kosten für den Steuerzahler sinken.

BEWERTUNG DER UFOP:

Die EU-Kommission legt mit ihrem Vorschlagspaket das Drehbuch für die Klimapolitik der nächsten Jahre vor. Die Rollenverteilung der Institutionen ist zwar grundsätzlich klar, der Abstimmungsprozess wird sich in seiner Geschwindigkeit daran messen lassen, ob auf nationaler Ebene ein analoger politischer Wille besteht die neuen Regelungen anzunehmen und schnellstmöglich umzusetzen. Das hier durchaus Zweifel bestehen ist bereits ablesbar an der Umsetzung der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED II). Nur die wenigsten Mitgliedstaaten haben die Fristsetzung bis Ende Juni 2021 eingehalten. Mit Blick auf die Vorschläge müssen die Ende 2020 von den Mitgliedstaaten der EU-Kommission vorgelegten nationalen Energie- und Klimapläne umgehend angepasst werden.

Die EU-Kommission hat allerdings ihre Ankündigung nicht wahr gemacht, bei wichtigen gesetzlichen

Regelungen das Abstimmungsverfahren von Einstimmigkeit auf eine qualifizierte Mehrheit anzupassen. Dies betrifft insbesondere die steuerlichen Regelungen und insbesondere den Vorschlag der Richtlinie zur Änderung der Energiebesteuerung.

Die Verbraucherakzeptanz blendet die EU-Kommission komplett aus. Die EU-Kommission macht keine Vorschläge, wie die Öffentlichkeit auf diesen an Geschwindigkeit zunehmenden Transformationspfad mitgenommen werden soll. Dieser „Mangel“ ist nicht nur hierzulande zu beobachten und nicht nur an den Bürgerprotesten bspw. gegen Windkraftanlagen ablesbar, sondern zukünftig daran, wenn die inflationstreibende Wirkung dieser Vorschläge in den Portemonnaies jedes einzelnen ankommt. Die hierzu im Vergleich „niederschweligen“ Gelbwesendemonstrationen in Frankreich sollten in diesem Sinne eine „Warnung“ sein.

Kontakt UFOP:

Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP)
Claire-Waldoff-Str. 7
10117 Berlin
Telefon: 0 30 / 31 90 42 02
Telefax: 0 30 / 31 90 44 85
E-mail: info@ufop.de

Redaktion: Dieter Bockey

ANHANG – AUS COM(2021) 563 FINAL, ANNEX 1

Tabelle A.– Mindeststeuersätze für Motorkraftstoffe (allgemein)

<i>in EUR/Gigajoule</i>	Start der Übergangszeit (01.01.2023)	Endpreis nach Ablauf der Übergangszeit (01.01.2033) vor der Indizierung
Benzin	10,75	10,75
Diesel	10,75	10,75
Kerosin	10,75	10,75
Nicht nachhaltige Biokraftstoffe	10,75	10,75
Nicht erneuerbare Kraftstoffe nicht biologischen Ursprungs	7,17	10,75
Nachhaltige Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen	5,38	10,75
Nachhaltiges Biogas aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen	5,38	10,75
Nachhaltige Biokraftstoffe	5,38	5,38
Nachhaltiges Biogas	5,38	5,38
Kohlenstoffarme Kraftstoffe	0,15	5,38
Erneuerbare Kraftstoffe nicht biologischen Ursprungs	0,15	0,15
Fortschrittlich nachhaltige Biokraftstoffe und Biogas	0,15	0,15

Tabelle B. – Ermäßigte Mindeststeuersätze für Motorkraftstoffe u.a. für die Landwirtschaft

<i>in EUR/Gigajoule</i>	Start der Übergangszeit (01.01.2023)	Endpreis nach Ablauf der Übergangszeit (01.01.2033) vor der Indizierung
Gasöl	0,9	0,9
Schweröl	0,9	0,9
Kerosin	0,9	0,9
Nicht nachhaltige Biokraftstoffe	0,9	0,9
Flüssiggas (LPG)	0,6	0,9
Nicht erneuerbare Kraftstoffe nicht biologischen Ursprungs	0,6	0,9
Nachhaltige Biokraftstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen	0,45	0,9
Nachhaltiges Biogas aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen	0,45	0,9
Nachhaltige Biokraftstoffe	0,45	0,45
Nachhaltiges Biogas	0,45	0,45
Kohlenstoffarme Kraftstoffe	0,15	0,45
Erneuerbare Kraftstoffe nicht biologischen Ursprungs	0,15	0,15
Fortschrittlich nachhaltige Biokraftstoffe und Biogas	0,15	0,15

Quellen/Links Vorschläge der EU-Kommission „fit-for-55“:

(Hinweis: unter den untenstehenden Links werden die Vorschläge auch in Deutsch bzw. allen Amtssprachen veröffentlicht)

[Delivering the European Green Deal | European Commission \(europa.eu\)](#)

- Chapeau Communication: fit for 55 delivering EU's 2030 climate targets https://ec.europa.eu/info/files/communication-fit-55-delivering-eus-2030-climate-target-way-climate-neutrality_en
- Revision of the EU Emission Trading System: https://ec.europa.eu/info/files/revision-eu-emission-trading-system_en
- Revision of the EU Emission Trading System for Aviation: https://ec.europa.eu/info/files/revision-eu-emission-trading-system-aviation_en
- Notification on the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA): https://ec.europa.eu/info/files/notification-carbon-offsetting-and-reduction-scheme-international-aviation-corsia_en
- Revision of the Market Stability Reserve: https://ec.europa.eu/info/files/revision-market-stability-reserve_en
- Social Climate Fund: https://ec.europa.eu/info/files/social-climate-fund_en
- Revision of the Land, Forestry and Agriculture Regulation: https://ec.europa.eu/info/files/revision-regulation-inclusion-greenhouse-gas-emissions-and-removals-land-use-land-use-change-and-forestry_en
- Revision of the Effort Sharing Regulation: https://ec.europa.eu/info/files/effort-sharing-regulation_en
- Revision of the Renewable Energy Directive: https://ec.europa.eu/info/files/amendment-renewable-energy-directive-implement-ambition-new-2030-climate-target_en
- Revision of the Energy Efficiency Directive: https://ec.europa.eu/info/files/amendment-energy-efficiency-directive-implement-ambition-new-2030-climate-target_en
- ReFuel EU Aviation: https://ec.europa.eu/info/files/refueleu-aviation-sustainable-aviation-fuels_en
- Fuel EU maritime: https://ec.europa.eu/info/files/fueleu-maritime-green-european-maritime-space_en
- Revision Alternative Fuels Regulation https://ec.europa.eu/info/files/revision-directive-deployment-alternative-fuels-infrastructure_en
- Revision CO₂ standards for cars: https://ec.europa.eu/info/files/amendment-regulation-setting-co2-emission-standards-cars-and-vans_en
- Regulation on Carbon Border Adjustment Mechanism: https://ec.europa.eu/info/files/carbon-border-adjustment-mechanism_en
- Revision Energy Taxation Directive: https://ec.europa.eu/info/files/revision-energy-tax-directive_en

Stand: 26.07.2021