

Nr. 23/1 vom 30.01.2023

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

Die EU-Institutionen und die Reform des Emissionshandels für den Luft- und Seeverkehr im Rahmen von „Fit for 55“

Berlin. Die EU-Mitgliedstaaten wollen bis zum Jahr 2030 ihre Treibhausgasemissionen um 55 % im Vergleich zu 1990 senken. Deshalb werden die Minderungsvorgaben mit dem „Fit-for-55“-Paket drastisch verschärft: So soll die Absenkung nunmehr 61 % betragen. Die Obergrenze bei den Emissionsberechtigungen soll jährlich um 4,2 % (zuvor 2,2 %) gesenkt werden. Die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten für den Luftverkehrssektor soll nach und nach abgeschafft und der Schiffsverkehr ins ETS einbezogen werden. Das führt in Kombination mit der erwarteten Steigerung der CO₂-Preise zu deutlich höheren Belastungen der Unternehmen, und es droht eine Verlagerung von CO₂-Emissionen (Carbon Leakage). Wie die Branche die geplante Reform bewertet und welche Risiken für deren Wettbewerbsfähigkeit drohen, wurde am 25.01.2023 mit Vertretern der Politik und der Stakeholder diskutiert.

Dr. Leonhard Kähler, Referat „Emissionshandel, Klimaschutz“ im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, gab eingangs einen Überblick über die bevorstehenden Reformen im Emissionshandel als Ergebnis des Trilogs zwischen Europäischem Parlament, Kommission und dem Rat, nachdem die drei involvierten Institutionen am 29. November letzten Jahres nach langen und zähen Verhandlungen eine Einigung erzielt hatten. Im Luftverkehr soll demnach die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten, die derzeit insgesamt 85 % aller Emissionsberechtigungen der Luftfahrt umfassen, bis 2026 abgeschafft werden. Hingegen bleibe der Anwendungsbereich des Emissionshandels auf Flüge innerhalb des europäischen Wirtschaftsraums („Stop-the-Clock“) beschränkt, bevor 2026 eine Neubewertung durch die Kommission vorgenommen und die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf alle im europäischen Wirtschaftsraum (EWR) startenden Maschinen geprüft werde. Streitpunkt sei insbesondere die große Diskrepanz der „Pönales“, mit der jede Tonne emittiertes CO₂ belegt würden. Würden innerhalb des EU-ETS rd. 80 € fällig, müssten die Fluggesellschaften innerhalb des Geltungsbereichs von CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) für eine Tonne CO₂ lediglich 1 \$ berappen. Das Carbon-Leakage-Risiko durch Umgehungsflüge sei jedoch eher gering, da Drehkreuze wie London oder die Schweiz im EU-ETS integriert seien. Zur Bekämpfung der Auswirkungen von Nicht-CO₂-Emissionen (insbes. Stickoxide, Schwefeldioxid, Rußpartikel) im Luftverkehr soll die Kommission ab 2025 eine Verordnung zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV-Verordnung) verabschieden, bevor im Jahr 2027 eine Neubewertung auf Grundlage der gesammelten Daten erfolge und bis 2028 ein entsprechender Legislativvorschlag vorgelegt werde. Durch die Zuteilung kostenloser Zertifikate (SAF-Allowances) solle ferner der Einsatz nachhaltiger Flugtreibstoffe (SAF Sustainable Aviation Fuels) angereizt werden. Weil der „ReFuelEU Aviation“-Trilog jedoch gescheitert sei, werde, so Kähler, eine Entscheidung über nuklear-basierte SAF weiter auf sich warten lassen.

Im Seeverkehr hingegen sei die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV-Verordnung) der Emissionen durch die Kommission bereits seit 2018 aktiv. Bis 2026 werde der Emissionshandel in diesem Sektor schrittweise eingeführt und für alle Emissionen innerhalb des EWR sowie für 50 % der Emissionen auf Fahrten von und zu

Drittstaaten gelten. Zusätzlich zu den CO₂-Emissionen würden ab 2024 auch die Emissionen von Lachgas und Methan ins Emissionsmonitoring einbezogen und ab 2026 ebenfalls abgabepflichtig. Die Einnahmen des Emissionshandels aus dem Seeverkehr dienen wie auch beim Luftverkehr zur Finanzierung des Innovationsfonds, ein Förderprogramm für Klimaschutztechnologien.

Siegfried Knecht, VP, Director R&T Affairs, Airbus Public Affairs Berlin, mahnte, dass den Unternehmen durch den Emissionshandel keine Finanzkraft entzogen werden dürfe, weshalb er der ab 2026 geplanten Ausweitung des EU-ETS auf alle innerhalb des EWR startenden Flüge kritisch gegenüberstehe und sich dafür stark mache, für Fluggesellschaften auch weiterhin kostenlose Zertifikate vorzusehen. Außerdem unterstrich er, dass er durchaus Potenzial zur Einsparung von Emissionen sehe, selbst bei einem erwarteten Zuwachs des Luftverkehrs, indem die Flugzeuge etwa technisch überholt (bis zu 30 % Einsparung) oder Flugrouten optimiert (5-10 %) würden. Fliegen wäre jedoch sofort CO₂-frei, zumindest bilanziell, wenn SAF bereits in ausreichender Menge zur Verfügung stünden, was einen Emissionshandel im Flugverkehr gänzlich obsolet machen würde. Die Anstrengungen müssten demnach auf eine schnelle und flächendeckende Verfügbarmachung von nachhaltigen Flugtreibstoffen fokussiert werden.

Dr. Tobias Block, Wirtschaftsingenieur und Senior Berater Public Affairs, Strategie und Kommunikation von Beust & Coll, bekannte sich im Namen der Maritimen Plattform e.V. zur Defossilisierung des Schifffahrtssektors. Er kritisierte hingegen, dass die Mehrkosten für die Ausweitung des Emissionshandels durch ausweichende Fahrten zu Nicht-EEA-Häfen durchaus ein Carbon-Leakage-Risiko bergen. Daneben monierte Block, dass die Zertifikate mit anderen Sektoren austauschbar und insofern handelbar seien. Das könne den Anreiz zur Dekarbonisierung des Schifffahrtssektors verringern, wenn eine CO₂-Reduzierung in anderen Sektoren kostengünstiger erreicht werden könnte. Ausdrücklich begrüße er den im Rahmen von „Fit-for-55“ geführten Trilog zwischen EU-Kommission, Rat und Parlament über die künftige Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR Alternative Fuels Infrastructure Regulation) sowie die Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie, die einen Mindeststeuersatz von Null für nachhaltige Biokraftstoffe, Wasserstoff und eFuels in der Schifffahrt vorschläge und damit einen finanziellen Anreiz für Investitionen in alternative Antriebe und Kraftstoffe setze.

In der sich anschließenden Podiumsdiskussion unter der Leitung von MR Helge Pols, Referatsleiter für Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität, Klimakabinet, Energie, Bundesministerium für Digitales und Verkehr, sowie Vorsitzender des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“, wurde das Thema „Wettbewerbsfähigkeit“ aufgegriffen, die nicht nur durch den EU-ETS bedroht sei. Die beiden (überfälligen) delegierten Rechtsakte im Rahmen der RED II zu gasförmigen und flüssigen Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs (RFNBO; z.B. erneuerbarer Wasserstoff) sowie zur Berechnung der Treibhausgaseinsparungen würden – so wurde argumentiert – nötige Investitionen verhindern. Daneben bewirke die Überregulierung, etwa zum Anteil erneuerbaren Stroms bei der Herstellung von Wasserstoff, eine Abwanderung von H₂-Produzenten in nicht-europäische Märkte, die nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit, sondern das Erreichen der Klimaziele insgesamt gefährdeten. Susanne Menge, MdB (Bündnis 90/Die Grünen), unterstützte den finanziellen Anreiz für SAF und alternative Kraftstoffe durch den Mindeststeuersatz von Null innerhalb der Energiebesteuerung. Sie unterstrich ferner, dass das geplante Einbeziehen von Nicht-CO₂-Treibhausgasen in den Emissionshandel der Klimawirkung des Luftverkehrs angemessen Rechnung trage. Thomas Bareiß, MdB (CDU/CSU), machte sich dafür stark, dass eFuels und synthetische Kraftstoffe flächendeckend und sektorenübergreifend eingesetzt werden können.

Die Präsentation steht in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der [Website](#) (Presse/Publikationen) zum Download bereit. Sollten Sie persönlich oder Ihr Unternehmen / Ihre Institution Mitglied im Forum für Zukunftsenergien sein und noch keine Zugangsdaten haben, senden Sie bitte eine E-Mail an: info@zukunftsenergien.de.

Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca. 230 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Kontakt:

Forum für Zukunftsenergien e.V.
Reinhardtstr. 3
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0

Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9

www.zukunftsenergien.de

Twitter [@FfZeV](https://twitter.com/FfZeV)

LinkedIn [@FfZeV](https://www.linkedin.com/company/fz-ev)