

Nr. 21/20 vom 02.07.2021

Konferenz

EU-Emissionshandel im Verkehrssektor – Vor- und Nachteile

Berlin. Kurz vor der Veröffentlichung des „Fit for 55“-Pakets der Europäischen Kommission wird intensiv darüber diskutiert, mittels welcher Instrumente die Klimaschutzziele für 2030 und darüber hinaus insbesondere mit Blick auf die dadurch verbundenen Kosten erreicht werden können. Im Rahmen einer Konferenz des Forum für Zukunftsenergien am 29. Juni 2021 wurde darüber diskutiert, welche Vor- und Nachteile bei einer Ausweitung des EU-Emissionshandels auf den Verkehrssektor bestehen.

Die Einbeziehung des Verkehrssektors in den Emissionshandel sei wichtig und sollte „Schritt für Schritt“ umgesetzt werden, betonte Rita Schwarzelühr-Sutter, MdB (SPD), Parlamentarische Staatssekretärin bei der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Die Umsetzung der RED II leiste bereits einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr und setze zudem industriepolitische Anreize. Mit zur Verfügung stehenden Fördermitteln in Höhe von fast 88 Mrd. Euro für den Umwelt- und Klimaschutz, böte sich die große Chance für die Modernisierung des Industriestandortes Deutschland und den Hochlauf klimafreundlicher Alternativen. Der angestrebte ökologische Wandel des Industriestandortes Deutschland würde sozial abgedeckt. Insbesondere der Übergangszeitraum müsse durch Entlastungen und steuerliche Anreize sozial ausgewogen gestaltet werden, betonte Schwarzelühr-Sutter.

Der Emissionshandel sei der „Goldstandard“ der Klimapolitik und sollte auch im Verkehrssektor, der Wärmezeugung, der Gebäudewirtschaft sowie der Landwirtschaft angewandt werden, betonte Prof. Dr. Alexander Eisenkopf, Lehrstuhl für Wirtschafts- & Verkehrspolitik an der Zeppelin Universität Friedrichshafen. Das Instrument des Emissionshandels Sorge für eine treffsichere Mengensteuerung zu minimalen Kosten. Ohne einen Emissionshandel führe der Weg zwangsläufig in eine kontraproduktive politische Interventionsspirale, warnte Prof. Dr. Eisenkopf. Die Konkurrenz zwischen den verschiedenen Sektoren um Emissionsrechte könne durch ein geeignetes Systemdesign abgemildert werden, wobei auch Höchst- oder Mindestpreise nicht erforderlich seien. Die gesellschaftliche Akzeptanz der Klimapolitik müsse durch geeignete Mechanismen zur Rückvergütung von Einnahmen unterstützt werden. Die Integration des Verkehrs in den ETS solle im Rahmen eines mehrstufigen Übergangsszenarios erfolgen.

Auch Dr. Wolf Friedrich Spieth, Partner bei Posser Spieth Wolfers & Partners, lobte den EU ETS als wirkmächtiges Instrument der Klimapolitik, welches gleichzeitig die größtmöglichen Freiheiten biete. Dr. Spieth betonte, dass je mehr Sektoren in den ETS einbezogen würden, desto größer sei die Kosteneffizienz der CO₂-Vermeidung. Zum Übergang empfahl Dr. Spieth die Einführung eines verkehrsspezifischen ETS, wobei das BEHG als Blaupause dienen könne. Neben der Festlegung von Cap, Reduktionspfad und Allokation könne der ETS als „Glocke“ über die vorhandene Regulierung gesetzt werden. Um eine Verknappung und damit einhergehende Verteuerung der Zertifikate mit Blick auf den Energie- und Industriesektor aufgrund niedriger Vermeidungskosten zu verhindern, könne u.a. eine Membrankonstruktion genutzt werden. Damit sei gemeint, dass für eine Übergangszeit verkehrsspezifische Zertifikate ausgegeben werden, die nicht durch Zertifikate aus dem Energie- und Industriesektor substituiert werden können. Zusätzlich müsse bei der Ausgestaltung darauf geachtet werden, dass soziale Härten vermieden würden, so Dr. Spieth.

In der abschließenden Podiumsdiskussion diskutierten Stefan Gelbhaar, MdB (Bündnis 90/Die Grünen), Daniel Rieger, Leiter Verkehrspolitik, NABU-Naturschutzbund Deutschland e.V., und Dr. Kurt-Christian Scheel, Geschäftsführer des Verband der Automobilindustrie e.V., sowie Kurator des Forum für Zukunftsenergien e.V., unter Leitung von Dr. Annette Nietfeld, Geschäftsführerin des Forum für Zukunftsenergien e.V., über die Vor- und Nachteile einer Einbeziehung des Verkehrssektors in den EU-Emissionshandel.

Rieger betonte, dass die Debatte um eine Ausweitung des EU-ETS eine „deutsche“ Debatte sei und von vielen anderen EU-Mitgliedstaaten nicht mitgetragen werde. Es sei besser an bewährten Instrumenten wie den Flottengrenzwerten festzuhalten. Insbesondere die Flottengrenzwerte seien effizient und hätten bereits zu einer Emissionsreduktion geführt. Zusätzlich fehlten beim ETS Transparenz in Bezug auf die entstehenden CO₂-Zertifikatspreise und konkrete Konzepte zur Rückverteilung der Einnahmen. Aus diesem Grund sei die Idee eine „Wundertüte“ und ein Gesamtkonzept nicht erkennbar, kritisierte Rieger.

Auch Stefan Gelbhaar zeigte sich skeptisch bzgl. einer schnellen Umsetzbarkeit auf Ebene der EU und vermisste eine realistische Handlungsoption. Schon bis zum Jahr 2030 müssten enorme Emissionsreduktionen erreicht werden, sodass man keine Zeit habe, auf einen funktionierenden ETS zu warten. Zusätzlich müssten insbesondere die sozialen Auswirkungen betrachtet werden, denn anders als bei den Flottengrenzwerten, würden beim ETS die Verbraucher belastet und nicht die Industrie. Flottengrenzwerte hätten zudem ihre Wirksamkeit bereits bewiesen.

Dr. Scheel betonte, dass der ETS dank des Caps, das zielsicherste Instrument zur Erreichung der Klimaschutzziele sei. Zusätzlich könne die Emissionsreduktion entlang der gesamten Wertschöpfungskette erreicht werden. Gleichzeitig warb Dr. Scheel dafür, weiterhin auch an den Flottengrenzwerten festzuhalten, denn diese böten technologiepolitische Stabilität für die Automobilindustrie und bedeuteten Kontinuität in der Technologieentwicklung. Die Einnahmen aus dem ETS sollten sowohl zur Förderung der weiteren Transformation, als auch zur Abfederung sozialer Härten verwandt werden, forderte Dr. Scheel.

Die Präsentationen stehen in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der Website (Presse/Publicationen) 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
zukunftsenergien.de
Twitter @FfZeV
LinkedIn @FfZeV