

## Im Visier

### Zu aktuellen Entwicklungen in der EU-Klimapolitik

Das *Europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS)* gilt als das „Flaggschiff“ der EU-Klimapolitik. Am 18. Dezember letzten Jahres haben sich *Europäisches Parlament, Ministerrat* und *EU-Kommission* nach langen Verhandlungen auf eine Reform dieses erfolgreichen Instruments geeinigt. Die wichtigsten Punkte dabei sind eine Erhöhung des Reduktionsziels für die Emissionen von 40 % in der aktuellen Gesetzgebung auf 62 %, ein Abbau der kostenlosen Zuteilungen von Zertifikaten bis 2034 sowie die Einführung eines Emissionshandels für die Bereiche Gebäude und Verkehr im Jahr 2027, abgefedert durch einen Klimasozialfonds im Umfang von 87 Milliarden Euro.

Aus Sicht eines Anforderungskatalogs für nachhaltiges Design von Emissionshandelssystemen hat *EU-ETS* schon bisher vergleichsweise gut abgeschnitten, mit den nun beschlossenen Reformmaßnahmen sind weitere Verbesserungen in dieser Hinsicht verbunden. Zu loben sind insbesondere der weitere Abbau kostenloser Zuteilungen, die Verschärfung des Cap durch schnellere Reduktion der verfügbaren Zertifikate sowie eine stärkere Berücksichtigung von Gerechtigkeitsfragen durch den Klimasozialfonds. Auch soll künftig sichergestellt sein, dass die Einnahmen aus dem Emissionshandel zu 100 % für Klimaschutz, Arbeitsplätze und sozialen Ausgleich ausgegeben werden und nicht an anderer Stelle zur Stopfung von Haushaltslöchern verwendet werden.

Entscheidend aus einer gerechtigkeitstheoretischen Perspektive wird sein, dass die Belastungen durch die zu erwartenden Energiepreissteigerungen auch tatsächlich ausgeglichen und insbesondere einkommensschwache Haushalte nicht zusätzlich belastet werden. Nach bisherigen Berechnungen reichen die geplanten 25 % der Versteigerungserlöse, die in den Klimasozialfonds fließen sollen, zumindest aus, um die vier einkommensschwächen Dezile zu entlasten.

Grundsätzlich ist aus umweltökonomischer Sicht das Reformvorhaben also zu begrüßen, bei der Einführung eines Emissionshandels für die Sektoren Gebäude und Verkehr

wird jedoch mit den bislang bekannten Plänen zu kurz gesprungen: Vorgesehen ist ein eigener Emissionshandel (ETS II) für die Sektoren Gebäude und Verkehr, für den außerdem eine Preisobergrenze von 45 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> gelten soll. Damit entstünden zwei getrennte Emissionshandelssysteme für denselben Schadstoff (CO<sub>2</sub>), was aus ökonomischer Perspektive geradezu unsinnig erscheint: Einer der größten Vorteile des Instruments „Emissionshandel“ – die ökonomische Effizienz – würde dann nicht ausgeschöpft. Diese Effizienz wird ja dadurch erreicht, dass die Zertifikate dort hinfließen, wo die Grenzvermeidungskosten am höchsten sind, wodurch am Ende das Emissionsziel insgesamt zu den geringsten volkswirtschaftlichen Kosten realisiert wird. Dies setzt aber voraus, dass die Emissionsrechte sektorübergreifend gehandelt werden können. Besser als ein eigenes System wäre also die Einbeziehung des Verkehrs- und Gebäudesektors in das bestehende *EU-ETS* (eine entsprechende Kritik gilt auch für das mit dem Brennstoffemissionshandelsgesetz bereits bestehende deutsche System einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung für Gebäude und Verkehr). Da für ein globales Problem wie den anthropogenen Klimawandel im Idealfall auch ein globaler CO<sub>2</sub>-Markt wünschenswert wäre, sollten – ebenfalls aus Effizienz-, aber auch aus Gerechtigkeitsgründen – auch dringend die Bemühungen um eine Verknüpfung des *EU-ETS* mit anderen Emissionshandelssystemen weltweit vorangetrieben werden.

Nicht nachvollziehbar sind darüber hinaus weitere Entscheidungen auf EU-Ebene: Einerseits bestehen nach wie vor Pläne zu einem Verbot von Verbrennungsmotoren ab 2035, andererseits hat sich das *EU-Parlament* am 14. März 2023 für eine Sanierungspflicht für ältere Wohngebäude ausgesprochen. Bei einer Einbeziehung des Verkehrs- und Gebäudesektors in den Emissionshandel sind solche Verbote bzw. Pflichten nicht nur überflüssig, sondern auch schädlich, weil sie zusätzliche Ineffizienzen erzeugen und die Kosten der Klimapolitik unnötig in die Höhe treiben. Ein Verbrenner-Verbot behindert zudem auch unnötigerweise die für die Lösung des Klimaproblems dringend notwendige Technologieoffenheit.

Prof. Dr. Achim Lerch, Kassel