

„Fit for 55“ - Teil 2: Der EU-Emissionshandel soll auf die Straße

Categories : [Emissionshandel](#), [Immobilien](#), [Verkehr](#)

Tagged as : [BEHG](#), [Emissionshandel](#), [Emissionsobergrenze](#), [Emissionszertifikat](#), [EU-ETS](#), [europäisches Emissionshandelssystem](#), [Fit-for-55](#), [Klimapaket](#), [linearer Reduktionsfaktor](#), [Marktstabilitätsreserve](#), [nationaler Emissionshandel \(nEHS\)](#), [Straßenverkehr](#), [Upstream-Ansatz](#), [Versteigerung](#), [Zuteilung](#)

Date : 11. August 2021



Ein zentraler Baustein des Klimapakets „Fit for 55“ der Europäischen Kommission ist die [Reform des Europäischen Emissionshandelssystems](#) (EU-ETS). Wie [berichtet](#), sieht der Vorschlag der Kommission erhebliche Einschnitte für die bereits in das EU-ETS einbezogenen Sektoren vor. Der zweite Teil unserer Blogserie beschäftigt sich nun mit den Plänen für die Sektoren Straßenverkehr und Gebäude. Ihnen widmet der Richtlinienvorschlag ein eigenes Kapitel IVa.

Gestaltung und Funktion des neuen Emissionshandelssystems

Für die Sektoren Straßenverkehr und Gebäude soll ab 2025 ein neuer Emissionshandel als eigenständiges System eingeführt werden. Dabei beschreitet die Kommission neue Wege. Entgegen dem bisherigen Ansatz des EU-ETS, große Emittenten zu adressieren, hat sie nun einen Upstream-Ansatz gewählt: In Zukunft wird nicht bei den Emittenten, sondern weiter oben in der Versorgungskette, bei den Lieferanten, angesetzt. Die Gründe sind die technische Machbarkeit sowie die Verwaltungseffizienz und außerdem, dass es eine beträchtliche Anzahl von Kleinemittenten gibt, so dass die Verschiebung hin zu den Lieferanten die Anzahl stark verkleinern würde.

Die Lieferanten stehen dann in der Verantwortung, die jährlich verursachten Emissionen zu überwachen, über diese zu berichten und gegebenenfalls äquivalente Zertifikate abzugeben bzw. dazu zu kaufen. Die dadurch entstandenen Kosten werden anschließend im Brenn- und Treibstoffpreis einkalkuliert und an die Verbraucher weitergegeben.

Der Startschuss für das neue System soll 2026 fallen. Allerdings müssen Unternehmen, die dem Emissionshandel unterfallen, bereits ab 2025 über Genehmigungen zur Emission von Treibhausgasen verfügen und ihre Emissionen für die Jahre 2024 und 2025 melden. Daraus wird dann ein Startbudget errechnet. Ab 2026 soll die Vergabe der Zertifikate starten und die Regularien sollen verbindlich werden. Zusätzlich werden zeitgleich eine Emissionsobergrenze für das neue Emissionshandelssystem sowie ein linearer Reduktionsfaktor eingeführt, der bei 5,15 Prozent beginnt und ab 2028 auf 5,43 Prozent steigt.

Kostenlose Zuteilungen soll es dann keine mehr geben. Berechtigungen sollen nur noch über Versteigerungen erlangt werden, wobei bestimmte Mengen an Zertifikaten anfangs zugeteilt werden. Das im EU-ETS bekannte Instrument einer Marktstabilitätsreserve ([wir berichteten](#)) soll ein stabiles Preisniveau gewährleisten.

Vermeidung von Doppelbelastungen durch nEHS und EU-ETS

Was bedeutet dieser Vorschlag für die Inverkehrbringer von Brennstoffen in Deutschland? Schließlich verfolgt schon das [Brennstoffemissionshandelsgesetz](#) (BEHG) im nationalen Emissionshandel (nEHS) einen Upstream-Ansatz ([wir berichteten](#)). Bislang stand es neben dem EU-ETS und umfasste Sektoren, die gerade nicht dem EU-ETS unterfielen – darunter Straßenverkehr und Gebäude. Die Europäische Kommission schlägt für diese Sektoren nun eben einen eigenständigen europaweiten Emissionshandel vor, der langfristig in das EU-ETS integriert werden soll. Demnach sollen Unternehmen ebenfalls für emittierte Treibhausgase Zertifikate benötigen.

An dieser Stelle stellt sich die Frage nach einer möglichen Doppelbelastung, da sowohl das BEHG als auch das EU-ETS eine Abgabepflicht vorschreiben werden. Dieses Problem ist nicht ganz neu. Schon heute kommt es dazu, dass der europäische Downstream-Ansatz auf den nationalen Upstream-Ansatz trifft, also Brennstoffe in Anlagen eingesetzt werden, die bereits dem EU-ETS unterfallen. Allerdings hat der deutsche Gesetzgeber versucht, einer Doppelbelastung zu begegnen, etwa indem betroffene Anlagen entweder nur nach dem EU-ETS zertifikatepflichtig sind und dann aus dem nEHS ausgeschlossen werden oder sie sich im Nachhinein die zu viel gezahlten Beiträge über Kompensationszahlungen erstatten lassen können ([wir berichteten](#)).

Neue Herausforderungen

Die Unternehmen quasi zweimal zur Kasse zu bitten, dürfte nicht gewollt und auch kaum durchsetzbar sein. Ob Deutschland das gerade erst etablierte BEHG wieder einstampfen wird, ist offen. Immerhin ist es im Preispfad deutlich ambitionierter als der Kommissionsvorschlag, der für 2026 einen Zertifikatspreis von 25 Euro vorsieht, wohingegen das BEHG für dieses Jahr bereits einen Preiskorridor zwischen 55 und 65 Euro festschreibt.

Sollte sich Deutschland entschließen, das BEHG neben dem EU-ETS „on top“ fortzuführen, steht eine rechtlich und administrativ anspruchsvolle Harmonisierungsaufgabe an. Diese wird auch dadurch nicht einfacher, dass der Kommissionsvorschlag ausdrücklich die Sektoren Gebäude und Straßenverkehr adressiert, während das BEHG nur zwischen in das EU-ETS einbezogenen und nicht einbezogenen Brennstoffen unterscheidet. Die Anwendungsbereiche sind also nicht zwingend deckungsgleich.

Bisher ist noch nicht entschieden, wie das Emissionshandelssystem für Straßenverkehr und Gebäude final umgesetzt und wie das Verhältnis zum nEHS aussehen wird. Betroffene Unternehmen können den Diskurs nach wie vor aktiv mitgestalten, indem sie auf der [Homepage](#) der Kommission bis zum 21.9.2021 eine Stellungnahme einreichen.

Nutzen Sie die Chance und machen Sie hiervon Gebrauch!

