

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

**Informationen zum Europäischen Grünen Deal.
Auf dem Weg zum ersten klimaneutralen Kontinent.**

Stand: 31.08.2022



Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	3
2	EUROPAS WEG ZUM KLIMASCHUTZ – DER EUROPEAN GREEN DEAL	4
2.1	Das „Fit für 55“-Paket auf einen Blick	5
2.2	Bepreisung.....	5
2.2.1	Verschärfung des Emissionshandels, auch im Luftverkehr	5
2.2.2	Ausweitung des Emissionshandels auf den See- und den Straßenverkehr sowie auf Gebäude	6
2.2.3	Aktualisierung der Energiebesteuerungsrichtlinie.....	7
2.2.4	Neues CO ₂ – Grenzausgleichssystem	9
2.3	Zielvorgaben	9
2.3.1	Aktualisierung der Lastenteilungsverordnung	9
2.3.2	Aktualisierung der Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft	10
2.3.3	Aktualisierung der Erneuerbare-Energien Richtlinie	12
2.3.4	Aktualisierung der Energieeffizienzrichtlinie	12
2.4	Unterstützungsmaßnahmen	12
2.5	Vorschriften.....	12
2.5.1	Strengere CO ₂ - Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.....	12
2.5.2	Neue Infrastruktur für alternative Kraftstoffe	13
2.5.3	ReFuelEU: nachhaltigere Flugzeugtreibstoffe	13
2.5.4	FuelEU: umweltfreundlichere Schiffskraftstoffe	13
3	EU-TAXONOMIE	14
3.1	Ausgangslage.....	14
3.2	Die EU-Taxonomie-Verordnung	14
3.2.1	EU-Taxonomie: Atomkraft und fossiles Gas.....	15
3.2.2	Haltung Österreichs und Status Quo.....	15
4	EXECUTIVE SUMMARY	16

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

1 Einleitung

„Kein Gebiet auf der Welt ist vor dem Klimawandel sicher. Das Eis der Polkappen schmilzt ab, und der Meeresspiegel steigt. In einigen Regionen häufen sich schwere Unwetter und Niederschläge, während andernorts extreme Hitzewellen und Dürren zunehmen. Wir müssen das Klima schützen – und zwar jetzt!“¹ So beschreibt die EU-Kommission (EK) auf ihrer Webseite die Folgen des Klimawandels und den daraus abgeleiteten Handlungsauftrag. Bereits jetzt sind diese Folgen für die Menschen auf der ganzen Welt spürbar – teils mit dramatischen Folgen, die vulnerable Gruppen im Besonderen treffen.

Im Dezember 2019 präsentierte die EK den Grünen Deal, der eine Verpflichtung der Europäischen Union vorsieht, Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen. Um das Ziel der Klimaneutralität auch in verbindliche Rechtsvorschriften aufzunehmen, schlug die EK im März 2020 ein europäisches Klimagesetz vor. Im Zuge der Debatten wurde im September 2020 das Zwischenziel vorgeschlagen, die Netto-Emissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu verringern. Dieses Ziel wurde im Dezember 2020 von den europäischen Staats- und Regierungschefs gebilligt. Nach Einigung des Europäischen Parlaments mit dem Rat im April 2021 wurde das europäische Klimagesetz beschlossen. Es trat im Juni 2021 in Kraft. Im Juli 2021 legte die EK dann das „Fit for 55“-Paket vor. Dieses Vorschlagspaket zur Umgestaltung der europäischen Wirtschaft soll zur Erreichung der Klimaziele führen.

Im Mehrjährigen Finanzrahmen, dem langfristigen EU-Haushaltsplan 2021-2027, wurden dafür verpflichtende Ausgabehöhen festgelegt, um den grünen Wandel zu fördern. So müssen mindestens 30 % der Mittel aus den Programmen des Mehrjährigen Finanzrahmens und des Covid-19-Wiederaufbaufonds „NextGenerationEU“, die insgesamt mit 2.000 Milliarden Euro ausgestattet sind, in die Unterstützung von Klimaschutzmaßnahmen fließen.

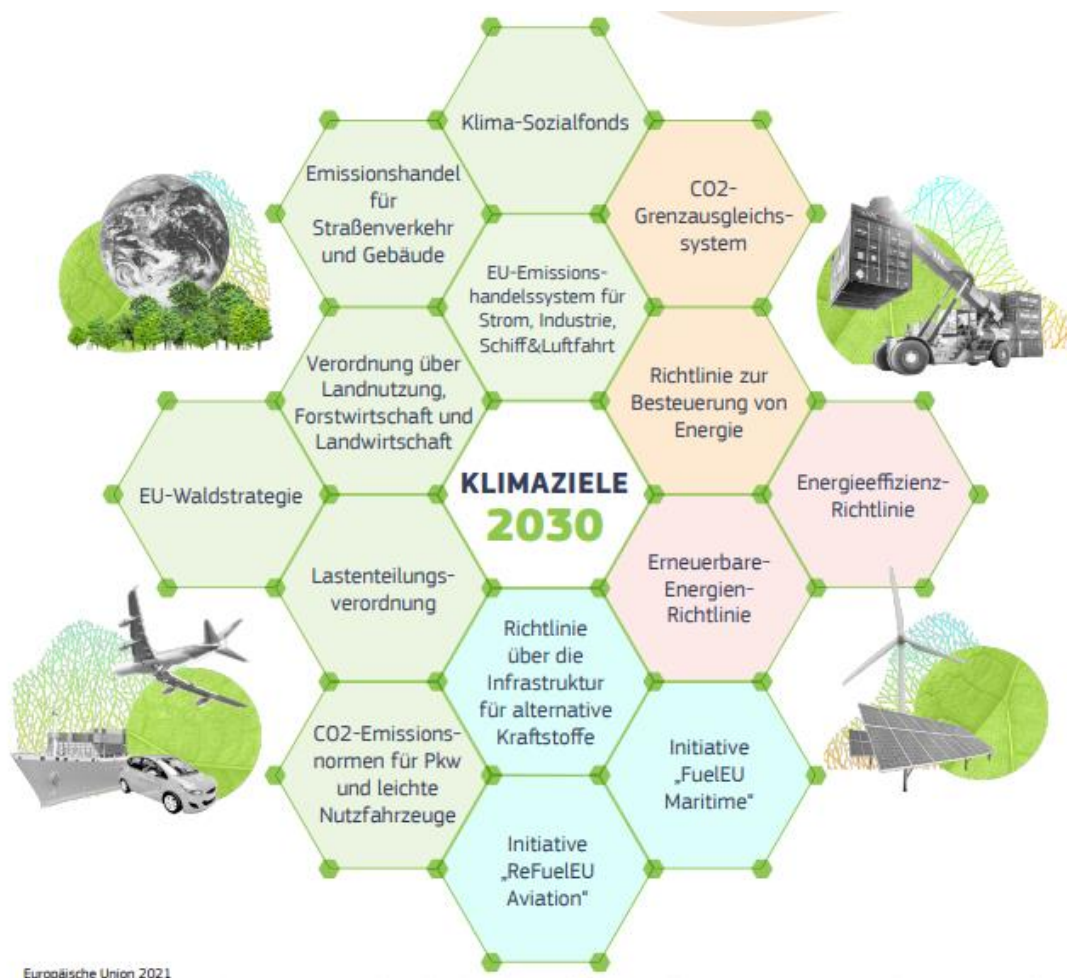
Der vorliegende Bericht soll Magistratsdienststellen und Interessierten einen Überblick über Umfang und Inhalt des „Fit für 55“- Pakets geben.

¹ https://ec.europa.eu/clima/climate-change/consequences-climate-change_de

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

2 Europas Weg zum Klimaschutz – Der European Green Deal

Im Sommer 2021 präsentierte die EK ein Paket von Vorschlägen, mit dem erklärten Ziel, die Politik der EU in den Bereichen Klima, Energie, Landnutzung, Verkehr und Steuern so zu gestalten, dass die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 gesenkt werden können. Diese Verringerung der Emissionen im kommenden Jahrzehnt ist ein entscheidender Schritt auf dem Weg Europas, bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt zu werden und den europäischen Grünen Deal zu verwirklichen. Im Folgenden soll auf die Rechtsinstrumente eingegangen werden, die die EK für die Verwirklichung der im Europäischen Klimagesetz vereinbarten Ziele und die grundlegende Neuausrichtung unserer Wirtschaft und Gesellschaft vorgeschlagen hat.



Infografik „Umsetzung des europäischen Grünen Deals“²

² https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/fs_21_3671

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

2.1 Das „Fit für 55“-Paket auf einen Blick

Das „Fit für 55“-Paket besteht aus einer Reihe miteinander verbundener Vorschläge, die dem Ziel dienen, bis 2030 einen gerechten, wettbewerbsorientierten und ökologischen Wandel herbeizuführen. Der vorgeschlagene Policy-Mix besteht aus Bepreisung, Zielvorgaben, Normen und Unterstützungsmaßnahmen:

Bepreisung

- Verschärfung des Emissionshandels, auch im Luftverkehr
- Ausweitung des Emissionshandels auf den See- und den Straßenverkehr sowie auf Gebäude
- Aktualisierung der Energiebesteuerungsrichtlinie
- Neues CO₂ – Grenzausgleichssystem

Zielvorgaben

- Aktualisierung der Lastenteilungsverordnung
- Aktualisierung der Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft
- Aktualisierung der Erneuerbare-Energien Richtlinie
- Aktualisierung der Energieeffizienzrichtlinie

Unterstützungsmaßnahmen

- Nutzung von Einnahmen und der Regulierung zur Förderung von Innovation und Solidarität und zur Abfederung der Auswirkungen auf vulnerable Bevölkerungsgruppen, insbesondere durch den neuen Klima-Sozialfonds und den erweiterten Modernisierungs- und Innovationsfonds.

Vorschriften

- Strengere CO₂ - Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge
- Neue Infrastruktur für alternative Kraftstoffe
- ReFuelEU: nachhaltigere Flugzeugtreibstoffe
- FuelEU: umweltfreundlichere Schiffskraftstoffe

2.2 Bepreisung

2.2.1 Verschärfung des Emissionshandels, auch im Luftverkehr³

Zum Erreichen der Klimaziele für 2030 müssen die Emissionen aus dem Luftverkehr erheblich gesenkt werden. Trotz des seit 2012 geltenden EU-Emissionshandelssystems (EU-EHS) für Flüge innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sind die Luftverkehrsemissionen in Europa zwischen 2013 und 2018 im Jahresvergleich um durchschnittlich 5 % gestiegen. Die EK schlägt vor, die EU-EHS-Vorschriften für den Luftverkehr zu überarbeiten, um ein wirksames Preissignal zu setzen. Die Gesamtzahl der Luftverkehrszertifikate im EU-EHS wird auf den jetzigen Stand gedeckelt und jährlich um 4,2 %, mit linearem Kürzungsfaktor, verringert. Die Zahl der den Betreibern von Luftfahrzeugen kostenlos zugewiesenen Zertifikate wird schrittweise verringert, bis die kostenlose Zuteilung an den Luftverkehr 2026 ausläuft.

³ [RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasiereten Mechanismus \(14.7.2021\)](#)

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

Parallel dazu wird mit dem Vorschlag das System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) für außereuropäische Flüge umgesetzt. Mit der EU-EHS-Richtlinie wird CORSIA auf die Emissionen von in der EU ansässigen Fluggesellschaften aus Flügen in Länder außerhalb des EWR und von dort in den EWR angewendet. Sobald die Emissionen aus Flügen außerhalb des EWR das Niveau von 2019 übersteigen, müssen sie durch entsprechende CO₂-Gutschriften ausgeglichen werden. Diese Gutschriften (Kompensationszertifikate) sollen dazu beitragen, in Staaten, die das Pariser Klimaschutzabkommen unterzeichnet haben, Emissionsreduktionen in Wirtschaftszweigen wie erneuerbarer Energie oder Abfallbewirtschaftung zu erreichen.

2.2.2 Ausweitung des Emissionshandels auf den See- und den Straßenverkehr sowie auf Gebäude⁴

Die EK schlägt dazu vor, Emissionen aus dem **Gebäude- und Straßenverkehrssektor** über Emissionshandel zu bepreisen. Dieser neue Emissionshandel wird ebenfalls auf dem Prinzip des Deckelns und Handelns (Cap and Trade) beruhen. Die Regeln des Emissionshandels richten sich dabei an die Kraft- und Brennstoffanbieter und nicht die Haushalte und Autofahrer*innen. Die Anbieter sind dafür verantwortlich, die Menge der von ihnen in Verkehr gebrachten Kraft- bzw. Brennstoffe zu überwachen und entsprechend Bericht zu erstatten sowie in jedem Kalenderjahr entsprechend der CO₂-Intensität der Kraft- bzw. Brennstoffe Emissionszertifikate abzugeben. Dadurch sollen Anreize geschaffen werden, Produkte zu dekarbonisieren.

Das neue System soll 2026 starten. Ein Jahr zuvor soll der Klima-Sozialfonds anlaufen, um den Belastungen des neuen Emissionshandelssystems für benachteiligte Gruppen zu begegnen. Die EK selbst geht nicht davon aus, dass die Bepreisung von CO₂-Emissionen allein alle Hindernisse für die Einführung emissionsarmer und emissionsfreier Lösungen im Straßenverkehr und in Gebäuden beseitigt. Diese Sektoren werden weiterhin unter die Lastenteilungsverordnung fallen. Strikte Regulierungsmaßnahmen in den Bereichen Energieeffizienz, erneuerbare Energien, Ökodesign, Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden, CO₂-Emissionsnormen für Pkw und Ladeinfrastruktur werden ebenfalls den Übergang zu umweltfreundlicherem Verkehr und grüneren Gebäuden vorantreiben. Zur Sicherstellung, dass auch der **Seeverkehr** zu den Klimazielen der EU beiträgt, schlägt die EK vor, den Geltungsbereich des Emissionshandelssystems der EU auf CO₂-Emissionen von großen Schiffen (über 5000 Bruttoreaumzahl (BRZ)) auszuweiten, unabhängig davon, welche Flagge sie führen. Nach dem Vorschlag würde das EU-EHS etwa zwei Drittel der Emissionen aus dem Seeverkehr (90 Mio. Tonnen CO₂) erfassen und ein Preissignal setzen, das Anreize für Energieeffizienzverbesserungen und CO₂-arme Lösungen schafft und den Preisunterschied zwischen alternativen Kraftstoffen und herkömmlichen Schiffstreibstoffen verringert. Im parallel veröffentlichten Vorschlag „FuelEU Maritime“ schlägt die EK vor, die Nutzung alternativer, CO₂-armer Treibstoffe im Seeverkehr zu erhöhen, um die Emissionen schneller zu senken.

Um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten, müssen Schifffahrtsunternehmen während einer anfänglichen Übergangsphase Zertifikate nur für einen Teil ihrer Emissionen abgeben. Nach drei Jahren müssen 100 % erreicht werden. Ebenso soll eine Berichterstattungs- und Überprüfungspflicht eingeführt

⁴ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision-eu-ets_with-annex_en_0.pdf

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

werden, um die Umsetzung der für den Seeverkehr geltenden Vorschriften zu überwachen und relevante Entwicklungen auf Ebene der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zu berücksichtigen.

2.2.3 Aktualisierung der Energiebesteuerungsrichtlinie

Die EU-Energiebesteuerungsrichtlinie trat 2003 in Kraft. Sie enthält strukturelle Vorschriften und legt Mindestverbrauchsteuersätze für die Besteuerung von als Kraft- oder Heizstoff verwendeten Energieerzeugnissen und von elektrischem Strom fest. Die vorgeschlagenen Änderungen sollen die Initiativen des Fit-for-55-Pakets stärken und ergänzen, damit Kraft- und Heizstoffe sowie elektrischer Strom in der EU entsprechend ihrer Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit besteuert werden. Die neuen Vorschriften sollen den negativen Auswirkungen des Energiesteuerwettbewerbs entgegenwirken und dafür sorgen, dass die Mitgliedstaaten ihre Einnahmen aus Ökosteuern statt aus den wachstumsschädlicheren Steuern auf Arbeit beziehen. Überholte Steuerbefreiungen und Anreize für die Nutzung fossiler Brennstoffe, beispielsweise im EU-Luft- und -Seeverkehr, sollen abgeschafft und im Gegenzug saubere Technologien gefördert werden. Der Vorschlag könnte laut EK zudem die Investitionen in eine neue und innovative grüne Industrie durch klarer gestaltete Vorschriften vorantreiben.

Die EK argumentiert, dass das breite Spektrum an nationalen Steuerbefreiungen und -ermäßigungen, die durch die aktuelle Richtlinie ermöglicht werden, die Nutzung fossiler Brennstoffe in der EU fördert und gleichzeitig zur Fragmentierung des EU-Binnenmarkts beiträgt. Bei diesen Befreiungen werden die Umweltauswirkungen der Kraft- und Brennstoffe, für die sie gelten, nicht berücksichtigt. Gleichzeitig sind bestimmte Sektoren wie der Luft- und Seeverkehr in der EU derzeit vollständig von der Energiesteuer befreit. Die Besteuerung in diesen Bereichen soll andere Maßnahmen im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems und den „ReFuel“-Initiativen der EU ergänzen.

Der Vorschlag greift zwei Bereiche an: zum einen soll eine neue Struktur für Steuersätze eingeführt werden, zum anderen soll mit dem Vorschlag die Steuerbemessungsgrundlage erweitert werden, indem der Anwendungsbereich auf weitere Erzeugnisse ausgedehnt wird und einige der derzeitigen Befreiungen und Ermäßigungen abgeschafft werden. Im Einzelnen:

Der Vorschlag sieht eine neue **Struktur der Steuersätze** vor, die auf dem tatsächlichen Energiegehalt und der Umweltverträglichkeit der Kraft- und Brennstoffe und des elektrischen Stroms und nicht nur auf dem Volumen beruht. Die Mindestsätze sollen sich nach dem Energiegehalt in Euro pro Gigajoule (EUR/GJ) des jeweiligen Erzeugnisses richten. Diese sollen stets die aktuellen Preise widerspiegeln und auf der Grundlage der Eurostat-Zahlen zu den Verbraucherpreisen jährlich automatisch angepasst werden. Energieerzeugnisse und elektrischer Strom werden im Vorschlag der EK in allgemeine Kategorien eingeteilt und in eine Rangfolge gemäß Energiegehalt und Umweltverträglichkeit gebracht. Auf diese Weise soll mit dem neuen System sichergestellt werden, dass die umweltschädlichsten Kraft- und Brennstoffe am höchsten besteuert werden. Die Mitgliedstaaten müssten dafür sorgen, dass diese Klassifizierung auf nationaler Ebene repliziert wird.

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

Was die in der Richtlinie vorgesehene **Steuerbemessungsgrundlage** betrifft, so soll der Anwendungsbereich auf Energieerzeugnisse oder Verwendungszwecke ausgeweitet werden, die bislang nicht unter den EU-Rahmen für die Energiebesteuerung fielen, wie z. B. mineralogische Verfahren. Gleichzeitig soll eine Reihe nationaler Steuerbefreiungen und -ermäßigungen abgeschafft werden, was den Mitgliedstaaten deutlich weniger Spielraum lässt, Steuersätze für bestimmte Sektoren unterhalb der Mindeststeuersätze festzulegen. In bestimmten Fällen können jedoch nach wie vor ermäßigte Steuersätze angewandt werden, z. B. für elektrischen Strom oder fortschrittliche Energieerzeugnisse aus erneuerbaren Energiequellen und für Wirtschaftszweige des Primärsektors wie die Landwirtschaft.

Kerosin, das als Kraftstoff in der Luftfahrt verwendet wird, und Schweröl, das in der Seeschifffahrt genutzt wird, sollen für Reisen innerhalb der EU nicht mehr vollständig von der Energiesteuer befreit sein. Angesichts der Rolle, die diese Sektoren beim Energieverbrauch und der Umweltverschmutzung spielen, ist dies eine ganz entscheidende Maßnahme. Geplant ist, die Mindeststeuersätze für diese Kraftstoffe über einen Zeitraum von zehn Jahren schrittweise anzuhäben und die Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe in diesen Sektoren durch einen verbindlichen Nullsatz, also einen Mehrwertsteuersatz von 0%, zu fördern.

Der höchste Mindestsatz (Referenzsatz) von 10,75 EUR/GJ soll für konventionelle fossile Energieträger wie Gasöl und Benzin sowie nicht nachhaltige Biokraftstoffe bei der Verwendung als Kraftstoff gelten und von 0,9 EUR/GJ bei der Verwendung für Heizzwecke.

Der zweiten Steuersatzkategorie sind Brennstoffe wie Erdgas, Flüssiggas und nicht erneuerbare Brennstoffe nicht biogenen Ursprungs zugeordnet. Auf diese Kategorie soll für einen Übergangszeitraum von 10 Jahren ein Steuersatz in Höhe von zwei Drittel des Referenzsatzes angewandt werden (d. h. ein Mindestsatz von 7,17 EUR/GJ bei der Verwendung als Kraftstoff und von 0,6 EUR/GJ bei der Verwendung für Heizzwecke), bevor eine Besteuerung zum gleichen Satz wie auf konventionelle fossile Energieträger erfolgt.

Zur dritten Kategorie gehören nachhaltige, aber nicht fortgeschrittene⁵ Biokraftstoffe. Um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass diese Erzeugnisse zur Dekarbonisierung beitragen können, soll für sie ein Satz in Höhe der Hälfte des Referenzsatzes gelten, also ein Mindestsatz von 5,38 EUR/GJ bei der Verwendung als Kraftstoff und von 0,45 EUR/GJ bei der Verwendung für Heizzwecke.

Der niedrigste Mindestsatz von 0,15 EUR/GJ ist auf elektrischen Strom (unabhängig von seiner Verwendung), fortschrittliche nachhaltige Biokraftstoffe und Biogas sowie auf erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (z. B. erneuerbarer Wasserstoff) anzuwenden. Dieser Satz soll für einen Übergangszeitraum von 10 Jahren ebenfalls für CO₂-armen Wasserstoff und verwandte Kraftstoffe gelten. Der für diese Gruppe vorgesehene Satz liegt deutlich unterhalb des Referenzsatzes, da elektrischer Strom und die genannten Kraftstoffe einen wesentlichen Beitrag dazu leisten können, die Energiewende in der EU voranzutreiben und so die Ziele des europäischen Grünen Deals und letztlich auch die Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen.

⁵ <https://cordis.europa.eu/article/id/428858-advanced-biofuels-drive-sustainable-change-in-transport/de>

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

2.2.4 Neues CO₂ – Grenzausgleichssystem

Das CO₂-Grenzausgleichssystem (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) soll als Klimaschutzmaßnahme das Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen in Drittstaaten verhindern und die Vereinbarkeit mit den WTO-Regeln sicherstellen.

Das CBAM soll dazu dienen dem Problem der Verlagerung von CO₂-Emissionen in Nicht-EU-Ländern mit einer weniger strengen Umwelt- und Klimapolitik zu begegnen. Das CBAM sorgt für einen Ausgleich des CO₂-Preises zwischen einheimischen Produkten und Importen. EU-Importeure kaufen Zertifikate, die dem CO₂-Preis entsprechen, der gezahlt worden wäre, wenn die Waren nach EU-Regeln für die Bepreisung von CO₂-Emissionen hergestellt worden wären. Kann dagegen ein Nicht-EU-Hersteller nachweisen, dass er bereits einen Preis für das CO₂ bezahlt hat, das bei der Herstellung der eingeführten Waren im Drittland entstanden ist, kann der EU-Einführer sich die entsprechenden Kosten voll anrechnen lassen. Die Einführung soll schrittweise erfolgen und gilt zunächst nur für eine ausgewählte Anzahl von Waren, bei denen ein hohes Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen besteht, nämlich für Eisen und Stahl, Zement, Düngemittel, Aluminium und die Stromerzeugung. Ab 2023 gilt für diese Produkte ein Berichterstattungssystem, um eine reibungslose Einführung und den Dialog mit Drittländern zu erleichtern. Ab 2026 sollen die Importeure einen finanziellen Ausgleich zahlen. Die Einnahmen aus dem CBAM sollen gemäß der Interinstitutionellen Vereinbarung über den Haushalt und die Eigenmittel vom Dezember 2020 als potenzielle Eigenmittel zum Haushalt der EU beitragen. Das CBAM soll auch das EHS ergänzen. Es beruht ebenfalls auf einem System von Zertifikaten für die sogenannten grauen Emissionen, die bei der Herstellung von Produkten entstehen, die anschließend in die EU eingeführt werden. Die CBAM-Zertifikate spiegeln den EHS-Preis wider.

2.3 Zielvorgaben

2.3.1 Aktualisierung der Lastenteilungsverordnung

In der Lastenteilungsverordnung aus dem Jahr 2018 werden nationale Emissionsreduktionsziele für den Straßenverkehr, die Gebäudeheizung, die Landwirtschaft, kleine Industrieanlagen und die Abfallwirtschaft festgelegt. Auf diese Sektoren, die bisher nicht in das Emissionshandelssystem der EU (EU-EHS) einbezogen waren, entfallen derzeit rund 60 % der Treibhausgasemissionen der EU. Die EK schlägt nun vor, die Emissionen im Rahmen der Lastenteilungsverordnung um mindestens 40 % gegenüber dem Stand von 2005 zu senken. Dies entspricht einer Steigerung des Emissionsreduktionsziels um 11 Prozentpunkte. In der Lastenteilungsverordnung sind die nationalen Belastungen so verteilt, dass für Mitgliedstaaten mit einem höheren Pro-Kopf-BIP auch höhere Emissionsreduktionsziele gelten. Für jeden Mitgliedstaat werden jährliche Emissionszuweisungen festgelegt, die bis 2030 schrittweise gesenkt werden. Für den Straßenverkehrssektor und den Gebäudesektor wird die Lastenteilungsverordnung trotz Einbindung in das EHS weiterhin gelten. Die neuen Reduktionsvorgaben für die Mitgliedstaaten werden zwischen 10 % und 50 % gegenüber den Emissionszielen von 2005 liegen. Die EK hat vor, die Zielvorgaben unter Berücksichtigung der Kosteneffizienz anzupassen. In der Grafik werden die vorgeschlagenen Emissionsreduktionsziele bis 2030 gezeigt.

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

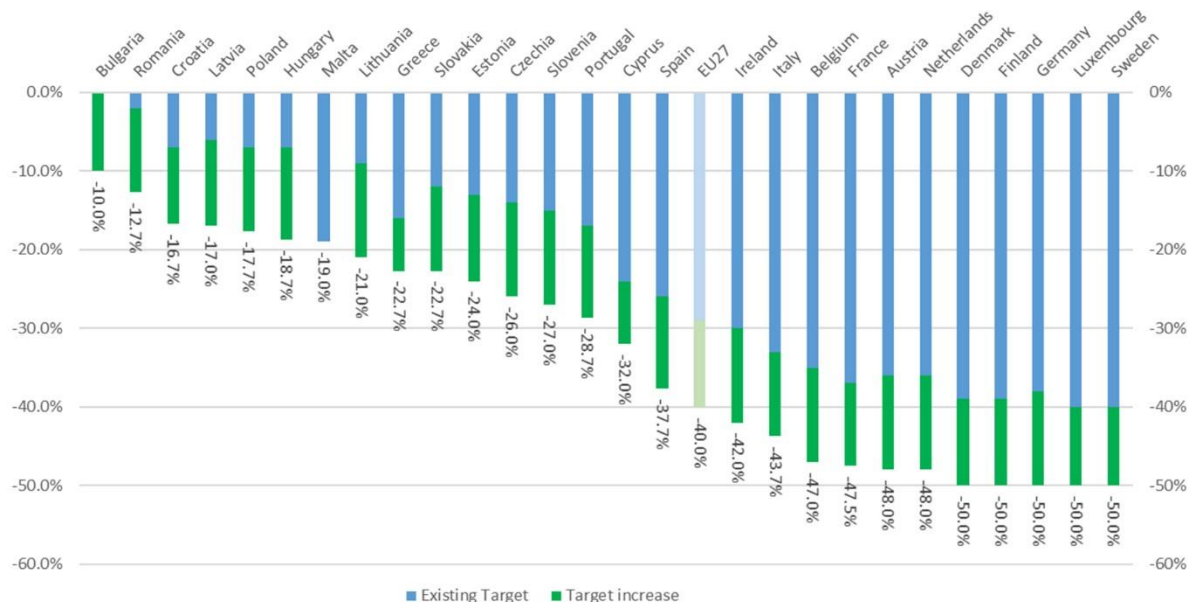


Abbildung 2: Emissionsreduktionsziele bis 2030 (Quelle: EU-Kommission)

Die Mitgliedstaaten können Emissionszuweisungen vorwegnehmen oder übertragen und dadurch in Jahren, in denen ihre Emissionen unter ihren jährlichen Emissionszuweisungen liegen Überschüsse auf nachfolgende Jahre übertragen und später verwenden. In Jahren, in denen die Emissionen über der jährlichen Obergrenze liegen, können sie einen begrenzten Anteil ihrer Zuweisungen für das folgende Jahr vorwegnehmen. Die Mitgliedstaaten können sich auch gegenseitig die ihnen zugewiesenen Emissionsrechte ab- und verkaufen. Eine begrenzte Menge an Gutschriften, die im Landsektor durch den Abbau von Treibhausgasen generiert wird, kann von den Mitgliedstaaten verwendet werden, um ihre Ziele im Rahmen der Lastenteilungsverordnung zu erfüllen. Zusätzlich schlägt die EK vor, eine Reserve für die Mitgliedstaaten auf Basis der „nicht verwendeten“ Menge abgebauter Treibhausgase in der EU zu schaffen. Die zusätzliche Reserve dürfte nur in Anspruch genommen werden, wenn die EU ihr 55% Treibhausgasreduktionsziel für 2030 erreicht.

2.3.2 Aktualisierung der Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft

Zur Erreichung der Ziele des Green Deals und der Wiederherstellung der biologischen Vielfalt sollen gesunde natürliche CO₂-Senken gefördert werden. Dazu ist laut EK eine umgehende Umkehr des derzeitigen negativen Trends erforderlich, dass die europäischen Wälder und Böden von 2013 bis 2018 um etwa 20 % weniger CO₂ aufnehmen konnten. Die EK schlägt vor, die Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft zu überarbeiten, um den Mitgliedstaaten stärkere Anreize für die Vergrößerung und Verbesserung ihrer natürlichen CO₂-Senken zu bieten und eine Vereinfachung der Vorschriften zu erwirken. Dazu soll auch ein stärker integrierter politischer Rahmen für alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Landnutzung (AFOLU) in Form eines einzigen klimapolitischen Instruments für die Zeit nach 2030 geschaffen werden.

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

Die EK schlägt die Einführung verbindlicher Ziele für die Mitgliedstaaten zur Steigerung des Netto- CO₂-Abbaus im Bereich Landnutzung und Forstwirtschaft im Zeitraum 2026-2030 vor. Dadurch soll bis 2030 ein Netto- CO₂-Abbau von insgesamt 310 Mio. t CO₂-Äquivalent in der Union erreicht werden, d. h. rund 15 % mehr als heute. Auf EU-Ebene soll im gesamten Bereich der Landnutzung, Forstwirtschaft und Landwirtschaft bis 2035 Klimaneutralität angestrebt werden. Die Primärproduktion von Lebensmitteln und Biomasse sollte bis 2035 klimaneutral werden, damit die EU die vollständige Klimaneutralität bis 2050 erreichen kann.

Darüber hinaus wird der Vorschlag zur Verbesserung der Überwachung, Berichterstattung und Prüfung der Emissionen und des Abbaus von Treibhausgasen führen, z. B. durch verstärkte Nutzung geografischer Daten und der Fernerkundung, sodass die Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Erreichung ihrer Ziele (auch in besonders empfindlichen Gebieten mit hoher biologischer Vielfalt oder hohem Kohlenstoffbestand) genauer verfolgt werden können. Mit den vorgeschlagenen Vorschriften werden sich auch die negativen Auswirkungen natürlicher Störungen (z. B. Waldbrände, Borkenkäfer) auf die Einhaltung der Zielvorgaben durch die Mitgliedstaaten besser erfassen lassen. Außerdem wird ein verbesserter Anreizrahmen für die Speicherung von Kohlenstoff in langlebigen, wiederverwerteten Holzprodukten vorgeschlagen.

Die EK schlägt drei Phasen vor:

- Bis 2025 bleiben die derzeitigen Vorschriften in Kraft.
- Von 2026-2030 sollen höhere Ziele für den Netto- CO₂-Abbau von 310 Mio. t (bis 2030) festgelegt werden. Dazu müssen die MS bis Mitte 2024 in ihren nationalen Energie- und Klimaplänen darlegen, wie sie dieses Ziel erreichen wollen. Bis Ende 2025 soll die EK Zielvorgaben für die Mitgliedstaaten und mögliche EU-weite Maßnahmen vorschlagen. Bis 2035 soll das EU-weite Ziel der Klimaneutralität im gesamten Landsektor erreicht werden, wobei alle Treibhausgasemissionen aus der Landnutzung, Forstwirtschaft und Landwirtschaft mit dem Abbau von Treibhausgasen in diesen drei Bereichen auf EU-Ebene aufgewogen werden.

Den Mitgliedstaaten, die ihre Ziele nicht erreichen können, sollen folgende Optionen zur Verfügung stehen:

- Erwerb von Gutschriften aus CO₂-Senken von Mitgliedstaaten, die ihre Ziele übertroffen haben
- Löschung eines Teils ihrer jährlichen Emissionszuweisungen im Rahmen der Lastenteilungsverordnung, wenn sie ihr Ziel übertreffen, und Nutzung dieser Zertifikate zur Erreichung des Ziels im Landsektor;
- Nutzung ihres rechtlich festgelegten Anteils an einem allgemeinen Flexibilitätsmechanismus, der den Mitgliedstaaten bis zu einer bestimmten Grenze Flexibilität bietet, sofern das EU-Gesamtziel des Abbaus von 310 Mio. t erreicht wird;
- Beantragung eines zusätzlichen Anteils an dem allgemeinen Flexibilitätsmechanismus, sofern der betreffende Mitgliedstaat alle anderen verfügbaren Flexibilitätsmöglichkeiten ausgeschöpft hat und das EU-Gesamtziel des Abbaus von 310 Mio. t erreicht wird.

Im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik stehen den Mitgliedstaaten erhebliche Mittel zur Unterstützung von Land- und Forstwirten bei ihren Bemühungen um eine nachhaltigere Bewirtschaftung ihrer Wälder und Böden zur Verfügung. Die EK kündigt an weitere Fördermaßnahmen

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

zu erarbeiten mit denen neue Geschäftsmodelle geschaffen und die Land- und Forstwirte, die klimafreundlichere Methoden anwenden, belohnt werden sollen.

2.3.3 Aktualisierung der Erneuerbare-Energien Richtlinie⁶

75 % der Emissionen in der EU stammen aus der Erzeugung und dem Verbrauch von Energie. Die EK will daher einen schnelleren Übergang zu einem umweltfreundlicheren Energiesystem. Daher soll die Zielvorgabe der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) für die Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen bis 2030 von mindestens 32 % auf 40 % erhöht werden. Alle Mitgliedstaaten werden zu diesem Ziel beitragen, und es werden spezifische Ziele für die Nutzung erneuerbarer Energien in den Sektoren Verkehr, Heizung und Kühlung, Gebäude und Industrie vorgeschlagen. Im Interesse unserer Klima- und unserer Umweltziele werden die Nachhaltigkeitskriterien für die Nutzung von Bioenergie verstärkt, und die Mitgliedstaaten müssen Förderregelungen für Bioenergie so ausgestalten, dass der Grundsatz der Kaskadennutzung für Holzbiomasse gewahrt wird.

2.3.4 Aktualisierung der Energieeffizienzrichtlinie⁷

Um den Energieverbrauch insgesamt zu senken, Emissionen zu verringern und Energiearmut zu bekämpfen, sieht die Energieeffizienz-Richtlinie ein ehrgeizigeres verbindliches Jahresziel für die Senkung des Energieverbrauchs auf der EU-Ebene vor. Es dient als Richtschnur für die Festlegung der nationalen Beiträge und erhöht die jährliche Energieeinsparverpflichtung der Mitgliedstaaten auf fast das Doppelte. Der öffentliche Sektor muss jährlich 3 % seines Gebäudebestands renovieren, damit die Renovierungswelle vorankommt, Arbeitsplätze geschaffen werden und der Energieverbrauch und die Kosten für die Steuerzahler*innen sinken.

2.4 Unterstützungsmaßnahmen

Darüber hinaus sieht die EK in ihrem Plan die Nutzung von Einnahmen und besserer Regulierung zur Förderung von Innovation und Solidarität und zur Abfederung der Auswirkungen auf vulnerable Bevölkerungsgruppen vor, insbesondere durch den neuen Klima-Sozialfonds⁸ und den erweiterten Modernisierungs- und Innovationsfonds⁹.

2.5 Vorschriften

2.5.1 Strengere CO₂ - Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge¹⁰

Im Bereich der Vorschriften schlägt die EK strengere CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vor. Diese sollen den Übergang zur emissionsfreien Mobilität beschleunigen und dazu beitragen gegen die zunehmenden Emissionen aus dem Straßenverkehr vorzugehen. Dazu wird eine

⁶ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:dbb7eb9c-e575-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0013.02/DOC_1&format=PDF

⁷ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a214c850-e574-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0006.02/DOC_1&format=PDF

⁸ <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-social-climate-fund>

⁹ https://ec.europa.eu/clima/eu-action/funding-climate-action/innovation-fund_en

¹⁰ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:870b365e-eecc-11eb-a71c-01aa75ed71a1.0015.02/DOC_1&format=PDF

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

Kombination von Maßnahmen vorgeschlagen, die den Emissionshandel ergänzen soll: Die durchschnittlichen jährlichen Emissionen neuer Fahrzeuge müssen demnach ab 2030 55 % und ab 2035 100 % niedriger sein als 2021. Ab 2035 zugelassene Neuwagen sollen daher emissionsfrei sein.

2.5.2 Neue Infrastruktur für alternative Kraftstoffe¹¹

Damit Fahrzeuge in einem verlässlichen EU-weiten Netz aufgeladen oder aufgetankt werden können, schreibt die überarbeitete Verordnung über Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vor, dass die Mitgliedstaaten die Ladekapazität nach Maßgabe der Absatzmengen emissionsfreier Fahrzeuge ausbauen und entlang der großen Verkehrsstraßen in regelmäßigen Abständen Tank- und Ladestationen installieren, und zwar alle 60 km für das Aufladen elektrischer Fahrzeuge und alle 150 km für die Betankung mit Wasserstoff.

2.5.3 ReFuelEU: nachhaltigere Flugzeugtreibstoffe¹²

ReFuelEU Aviation soll die Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe sichern. Dabei sollen Kraftstoffanbieter dazu verpflichtet werden, den bestehenden Turbinen-Kraftstoffen, die an EU-Flughäfen zur Betankung verwendet werden, zunehmend nachhaltige Kraftstoffe beizumischen. Darüber hinaus sollen Anreize für die Verbreitung synthetischer Kraftstoffe (E-Fuels) gesetzt werden. Flankiert werden sollen diese Arbeiten durch die entstehende Allianz für emissionsfreie Luftfahrt¹³. Diese soll sicherstellen, dass der Markt für bahnbrechende Luftfahrzeugkonfigurationen (z. B. Wasserstoff, Strom) aufnahmebereit ist. Die EK forderte in Ihrem Entwurf den Rat und das Europäische Parlament auf, eine rasche Einigung über den aktualisierten Rechtsrahmen für den einheitlichen europäischen Luftraum¹⁴ zu erzielen, der zu einer Minderung der luftverkehrsbedingten Emissionen um bis zu 10 % beitragen soll.

2.5.4 FuelEU: umweltfreundlichere Schiffskraftstoffe¹⁵

FuelEU Maritime soll die Nutzung nachhaltiger Schiffskraftstoffe und emissionsfreier Technologien durch eine Obergrenze für den Treibhausgasgehalt des Energieverbrauchs von Schiffen fördern, die europäische Häfen anlaufen. Dies soll unabhängig von der Flagge gelten, unter denen die Schiffe betrieben werden. Die sog. Allianz für die Wertschöpfungskette bei erneuerbaren und CO₂-armen Kraftstoffen¹⁶ soll die Bereitstellung und den Einsatz der zukunftsträchtigsten Kraftstoffe bei allen Verkehrsträgern fördern.

¹¹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:dbb134db-e575-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0008.02/DOC_1&format=PDF

¹² https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:00c59688-e577-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0023.02/DOC_1&format=PDF

¹³ https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-aeronautics-industry/alliance-zero-emission-aviation_en

¹⁴ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/133/luftverkehr-einheitlicher-europaischer-luftraum>

¹⁵ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:078fb779-e577-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_1&format=PDF

¹⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/alternative-fuels-sustainable-mobility-europe/renewable-and-low-carbon-fuels-value-chain-industrial-alliance_en

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

3 EU-Taxonomie

3.1 Ausgangslage

Nach langwierigen Verhandlungen einigten sich das Europäische Parlament und der Rat Mitte Dezember 2019 auf eine EU-Taxonomie, ein EU-weites Klassifikationssystem, das eine verbindliche Definition für ökologisch nachhaltige Aktivitäten und Investitionen vorgibt. Die Taxonomie soll dazu beitragen, private und öffentliche Investitionen anzukurbeln, um den Übergang zu einer klimaneutralen, grünen Wirtschaft zu forcieren. Davor gab es weder in der EU noch auf globaler Ebene ein gemeinsames Klassifikationssystem, das die Bestimmung ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten definierte.¹⁷ Die Taxonomie-Verordnung ist neben dem Fit-for-55-Paket eine weitere Bemühung der EK die Ziele des europäischen Green Deals und der Klimaneutralität bis 2050 in der EU umzusetzen. Damit sollen u.a. staatliche und private Gelder in Richtung nachhaltiger Energieerzeugung gelenkt werden.

3.2 Die EU-Taxonomie-Verordnung

Die Taxonomie-Verordnung¹⁸ wurde am 22. Juni 2020 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und trat am 12. Juli 2020 in Kraft. Sie schafft die Grundlage für die EU-Taxonomie, indem **vier** übergreifende **Bedingungen** festgelegt werden, die eine **Wirtschaftstätigkeit** erfüllen muss, um als ökologisch nachhaltig zu gelten.¹⁹

- Beitrag zu zumindest einem der sechs Umweltziele
- Keine wesentliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele
- Einhaltung der sozialen Mindestanforderungen
- Einhaltung der technischen Screeningkriterien

Essenziell ist dabei, dass diese Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung eines der folgenden sechs Umweltziele leistet:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und Ökosysteme

Am 09. Dezember 2021 wurde die **Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139**²⁰ im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Darin sind **Wirtschaftstätigkeiten** und dazu jeweils technische Bewertungskriterien aufgelistet, anhand derer bestimmt wird, ob eine Wirtschaftstätigkeit einen **wesentlichen Beitrag** zum

¹⁷ Vgl. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_19_6793 und <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2020/04/15/sustainable-finance-council-adopts-a-unified-eu-classification-system/>

¹⁸ Vgl. VERORDNUNG (EU) 2020/852 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0852&from=EN>

¹⁹ Vgl. https://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/cep.eu/Studien/cepAdhoc_Die_EU-Taxonomie_fuer_Nachhaltigkeit/cepAdhoc_Die_EU-Taxonomie_fuer_Nachhaltigkeit.pdf und <https://home.kpmg/at/de/home/insights/2021/07/acnews-sustainable-finance-und-taxonomie.html>

²⁰ Vgl. Delegierte VO (EU) 2021/ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R2139&from=DE>

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

Klimaschutz oder zur **Anpassung an den Klimawandel** leistet und ob diese Wirtschaftstätigkeit erhebliche Beeinträchtigungen eines der übrigen Umweltziele der EU-Taxonomie vermeidet. Im **Anhang I** der Verordnung werden die technischen Bewertungskriterien für Wirtschaftsaktivitäten gelistet, die den **Klimaschutz** betreffen, im **Anhang II** werden die Bewertungskriterien für Wirtschaftsaktivitäten gelistet, die zur Anpassung an den **Klimawandel** beitragen.

Die Plattform für ein nachhaltiges Finanzwesen²¹ arbeitete währenddessen weiter an der EU-Taxonomie, insbesondere an technischen Bewertungskriterien für die anderen vier Umweltziele und an einer Ausweitung der EU-Taxonomie.

3.2.1 EU-Taxonomie: Atomkraft und fossiles Gas

Die EK hat am **31. Dezember 2021** den **Entwurf einer Delegierten Verordnung**²² zur **Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 betreffend** wirtschaftliche Aktivitäten in bestimmten Energiesektoren und der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 betreffend spezifische Publizitätspflichten für diese wirtschaftlichen Aktivitäten vorgelegt. Darin will die EK **Investitionen in Gas- und Atomkraftwerke** unter bestimmten Bedingungen **als nachhaltig** und damit **klimafreundlich** einstufen.²³

3.2.2 Haltung Österreichs und Status Quo

In einer **gemeinsamen Länderstellungnahme** vom **11. Jänner 2022** **lehnen die österreichischen Bundesländer** die **Atomkraft** als (grüne) Energiequelle entschieden ab. Davor haben die Landeshauptleute bereits in ihrer Konferenz vom 8. November 2019 die Bundesregierung aufgefordert, sich im Rahmen der Anti-Atompolitik sowohl auf EU- als auch auf internationaler Ebene aktiv für den Ausstieg aus der Kernenergie einzusetzen. Neben dem immensen Risiko für Mensch und Umwelt – illustriert durch die Katastrophen von Tschernobyl und Fukushima – ist die Nutzung der Kernkraft keinesfalls nachhaltig, da die (sichere) Endlagerung von Atom Müll nicht geklärt ist und diese Problematik lediglich auf nachfolgende Generationen übertragen wird. Die österreichischen Bundesländer, inklusive Wien, vertreten auch im Hinblick auf den vorgelegten Entwurf einer Delegierten Verordnung die Auffassung, dass die Kernenergienutzung nicht gefördert werden und diese nicht in die europäische Taxonomie aufgenommen werden darf. Die Nutzung der Kernenergie kann weder als umweltfreundliche Tätigkeit angesehen werden noch erfüllt sie die in der Taxonomie-Verordnung geregelten Nachhaltigkeitskriterien.²⁴ Die **österreichische Bundesregierung** stellt sich ebenfalls klar gegen die Aufnahme der Atomkraft in die Taxonomie und prüft eine Klage beim EuGH.²⁵ Die EU-Taxonomie wurde trotz großem Widerstand am 06.07.2022 vom EU-Parlament beschlossen, Erdgas und Atomkraft dürfen als nachhaltig eingestuft werden.²⁶

²¹ Vgl. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/QANDA_19_6116

²² Vgl. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_22_2

²³ Gemeinsame Länderstellungnahme EU-Taxonomie vom 11.1.2022

²⁴ Gemeinsame Länderstellungnahme EU-Taxonomie vom 11.1.2022

²⁵ Vgl. https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR_2021/PK1429/# und <https://www.euractiv.de/section/energie-und-umwelt/news/atomkraft-in-der-eu-taxonomie-oesterreich-bereit-eu-zu-verklagen/>

²⁶ https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20220706_OTS0150/lietschauer-zu-eu-taxonomie-schwarzer-tag-fuer-energiewende-in-europa; <https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20220701IPR34365/taxonomie-keine-einwande-gegen-einstufung-von-gas-und-atomkraft-als-nachhaltig>

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

4 Executive Summary

Das „Fit für 55“-Paket der EU-Kommission (EK) ist ein Baustein des Green Deals, der Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent machen soll. Die EU hat sich die Selbstverpflichtung das Etappenziel, die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken gegeben und damit einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaabkommens zu leisten.

Im Maßnahmenmix, den die EK vorschlägt, nehmen Maßnahmen zur **Bepreisung** von Treibhausgasen eine wichtige Rolle ein. Die Verschärfung des Emissionshandels, auch im Luftverkehr, soll durch eine sofortige Deckelung und einem jährlichen linearen Abbau der Zertifikate umgesetzt werden. Die kostenlose Zuteilung von Zertifikaten an den Luftverkehr endet 2026. Die Ausweitung des Emissionshandels auf den See- und den Straßenverkehr sowie auf Gebäude durch ein Cap-and-Trade-System sollen die Anbieter von Kraft- bzw. Brennstoffe dazu verpflichten, die von ihnen in Umlauf gebrachte Menge zu überwachen und entsprechend der CO₂-Intensität der Kraft- bzw. Brennstoffe Emissionszertifikate abzugeben. Das Emissionshandelssystem der EU soll auch auf CO₂-Emissionen von großen Schiffen ausgeweitet werden. Dadurch sollen zwei Drittel der Emissionen aus dem Seeverkehr (90 Mio. Tonnen CO₂) erfasst werden und ein Preissignal wirken. Die Aktualisierung der Energiebesteuerungsrichtlinie soll eine neue Struktur für Steuersätze, durch Mindeststeuersätze und Streichung von Ausnahmen und Befreiungen, sowie eine Erweiterung der Steuerbemessungsgrundlage durch Erweiterung des Anwendungsbereichs auf Energieerzeugnisse oder Verwendungszwecke bringen. Ein neues CO₂ – Grenzausgleichssystem (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) soll als Klimaschutzmaßnahme das Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen in Nicht-EU-Ländern mit weniger strengen Umwelt- und Klimaregulierungen verhindern. Der ab 2026 zu leistende finanzielle Ausgleich durch die Importeure soll als Eigenmittel zum Haushalt der EU beitragen.

Durch Erhöhung der **Zielvorgaben** will die EK in folgenden Bereichen den Weg zur Klimaneutralität bahnen: Durch Aktualisierung der Lastenteilungsverordnung, bei der nationale Emissionsreduktionsziele für den Straßenverkehr, die Gebäudeheizung, die Landwirtschaft, kleine Industrieanlagen und die Abfallwirtschaft festgelegt sind, sollen neue Reduktionsvorgaben für die Mitgliedstaaten zwischen 10 % und 50 % über den Emissionszielen von 2005 liegen. Für Österreich wäre hier eine Erhöhung um 48% vorgesehen. Durch die Aktualisierung der Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft sollen stärkere Anreize für die Vergrößerung und Verbesserung natürlicher CO₂-Senken durch die Mitgliedstaaten geschaffen werden. Die EK schlägt vor, von 2026-2030 höhere Ziele für den Netto- CO₂-Abbau von 310 Mio. t festzulegen. Diese sollen durch nationale Energie- und Klimapläne erreicht werden. Bis 2035 soll das EU-weite Ziel der Klimaneutralität im gesamten Landsektor erreicht werden. Durch die Aktualisierung der Erneuerbare-Energien Richtlinie soll die Zielvorgabe für die Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen bis 2030 in von mindestens 32 % auf 40 % erhöht werden. Durch die Aktualisierung der Energieeffizienzrichtlinie sieht die Energieeffizienz-Richtlinie ein höheres Jahresziel für die Senkung des Energieverbrauchs auf der EU-Ebene vor. Dieses Jahresziel dient als Richtschnur für die Festlegung der nationalen Beiträge und erhöht die jährliche Energieeinsparverpflichtung der Mitgliedstaaten auf fast das Doppelte.

Das Fit-for-55-Paket und die EU-Taxonomie

Zur Abfederung der Auswirkungen auf vulnerable Bevölkerungsgruppen und zur Nutzung der Einnahmen zur Förderung von Innovation sollen als **Unterstützungsmaßnahmen** der neue Klima-Sozialfonds und der erweiterte Modernisierungs- und Innovationsfonds dienen.

Zur Erreichung der Ziele schlägt die EK die Anpassung von **Vorschriften** vor. Strengere CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sollen zur Reduktion der Emissionen aus dem Straßenverkehr führen. Dazu müssen die durchschnittlichen jährlichen Emissionen neuer Fahrzeuge müssen ab 2030 55 % und ab 2035 100 % niedriger sein als 2021. Die notwendige Ladeinfrastruktur soll die überarbeitete Verordnung über Infrastruktur für alternative Kraftstoffe erreichen. Bei der entlang großer Verkehrsstraßen alle 60 km Möglichkeiten für das Aufladen elektrischer Fahrzeuge und alle 150 km für die Betankung mit Wasserstoff gegeben sein müssen. Durch ReFuelEU Aviation soll die Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe durch zunehmend verpflichtende Beimischung nachhaltiger Kraftstoffe gesichert werden. Auch die Verbreitung synthetischer Kraftstoffe (E-Fuels) soll unterstützt werden. Als zusätzliches Instrument soll die Schaffung der Allianz für emissionsfreie Luftfahrt dienen. Für einen nachhaltigeren Flugverkehr soll auch ein aktualisierter Rechtsrahmen für den einheitlichen europäischen Luftraum sorgen. Durch FuelEU Maritime sollen umweltfreundlichere Schiffskraftstoffe und emissionsfreie Technologien gefördert werden. Dies soll durch Obergrenzen für den Treibhausgasgehalt des Energieverbrauchs von Schiffen forciert werden.

Die EU-Taxonomie Verordnung soll bei der Neuausrichtung der Kapitalströme hin zu nachhaltigen Investitionen eine wichtige Rolle spielen und damit ebenfalls einen Beitrag zum Ziel einer klimaneutralen EU bis 2050 leisten. Um unter der Verordnung als ökologisch zu gelten müssen die Investitionen einen 1. einen Beitrag zu zumindest einem der sechs Umweltziele bringen, 2. keine wesentliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele darstellen, 3. die sozialen Mindestanforderungen einhalten und 4. die technischen Screeningkriterien einhalten. Die Verordnung der EK sieht vor **Investitionen in Gas- und Atomkraftwerke** unter bestimmten Bedingungen **als nachhaltig** und damit **klimafreundlich** einzustufen.



Philipp Tzaferis, BA MSc
Telefon +43 1 4000 27019
Philipp.tzaferis@wien.gv.at