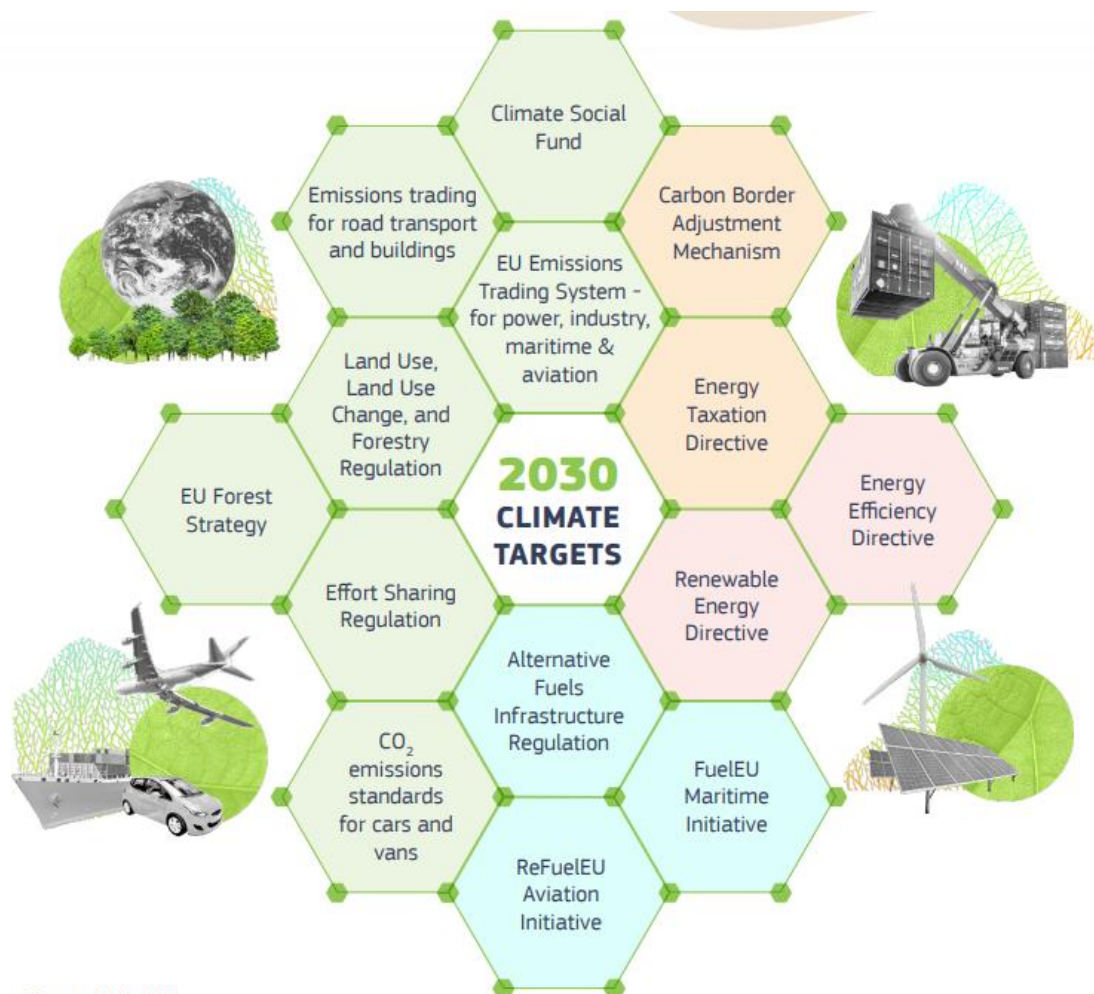


Maßnahmenpaket „Fit for 55“ im Rahmen des European Green Deal

Im Rahmen des European Green Deal soll die Energie- und Klimagesetzgebung 2030 der EU umfassend überarbeitet werden. Das EU-Klimagesetz bildet den politischen und rechtlichen Rahmen, um das übergeordnete Ziel Klimaneutralität 2050 der EU bzw. der CO₂-Reduktion von mindestens -55 % bis 2030 zu erreichen und den Weg dorthin vorzugeben. Davon ausgehend werden mit dem Maßnahmenpaket „Fit for 55“ folgende EU-Gesetzgebungen überarbeitet bzw. neu vorgelegt:



© European Union, 2021
Reuse of this document is allowed, provided appropriate credit is given and any changes are indicated (Creative Commons Attribution 4.0 International license).
For any use or reproduction of elements that are not owned by the EU, permission may need to be sought directly from the respective right holders.
All images © European Union, unless otherwise stated.

Abb.: Das Fit for 55-Paket im Überblick → [Architecture of the package Factsheet](#)

Überarbeitung der Effort Sharing Regulation (Lastenteilungsverordnung)

In der Lastenteilungsverordnung werden den Mitgliedstaaten neue strengere Emissionsenkungsziele zugewiesen für Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und kleine Unternehmen. Dabei wurde den unterschiedlichen Ausgangssituationen und Kapazitäten in den einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung getragen und das jeweilige Pro-Kopf-BIP zugrunde gelegt sowie Anpassungen aus Gründen der Kosteneffizienz vorgenommen.

Die entsprechenden Emissionszuteilungen für die jeweiligen Mitgliedstaaten werden für 2023 - 2025 den neuen Zielen entsprechend angepasst. 2025 soll eine Evaluierung für die Zuweisung 2026 - 2030 stattfinden.

Für Österreich ist im Entwurf ein Reduktionsziel von - 48% bis 2030 vorgesehen (Basis 2005).

Diverse Flexibilitäten (neue Reserve für Zielerreichung aus LULUCF-Guthaben, ETS) werden neu geregelt.

[amendment-effort-sharing-regulation-with-annexes_en.pdf \(europa.eu\)](#)

Mitteilung zum Ausrollen einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und Vorschlag einer Verordnung für den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

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.

[strategic_rollout_plan_support_rapid_deployment_of_alternative_fuels_infrastructure.pdf \(europa.eu\)](#)

[revision_of_the_directive_on_deployment_of_the_alternative_fuels_infrastructure_with_annex_0.pdf \(europa.eu\)](#)

Vorschlag zur Überarbeitung des ETS-Luftfahrt

Ziel dieses Vorschlages ist es, die kostenlosen Emissionszertifikate für den Luftverkehr schrittweise abzuschaffen und mit dem internationalen System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) gleichzuziehen.

[notification-carbon-offsetting-and-reduction-scheme-international-aviation-corsia_en.pdf \(europa.eu\)](#)

Überarbeitung der EU-Emissionshandelsrichtlinie

- Das EU-Emissionshandelssystem soll verschärft werden.
- Der jährliche lineare Reduktionsfaktor wird von 2,2 % auf 4,2 % erhöht.
- Bisher galt für den ETS eine Reduktion von 43 % bis 2030 im Vergleich zu 2005. Im Entwurf wird das neue Ziel mit 61 % angegeben, was eine

entsprechende Verringerung der Emissionsobergrenze (Cap) des Sektors mit sich bringt.

- Die maritime Schifffahrt soll als Sektor in den regulären Emissionshandel einbezogen werden. Dabei sollen auch die Emissionen von Schiffen, die von EU-Häfen aus ins außereuropäische Ausland starten oder von dort kommen, der Zertifikatspflicht unterliegen.
- Die Zahl der Gratiszertifikate soll reduziert und schließlich ganz abgeschafft werden. Anfangs erhalten CL-Sektoren weiterhin freie Zuteilungen unter der Voraussetzung, dass sie Pläne zur Reduktion ihrer Emissionen vorweisen können (Verlinkung mit Energieeffizienz-RL).
- Ab 2026 soll außerdem die maximale jährliche Verbesserungsrate für die Benchmarks, welche die Höhe der kostenlosen Zuteilung vorgeben, verschärft werden - von derzeit 1,6 auf 2,5 Prozent.
- Sämtliche Auktionserlöse sind von den Mitgliedsstaaten für klimarelevante Zwecke zu verwenden.
- Für Sektoren, die vom geplanten CBAM abgedeckt werden sollen - dazu zählen Zement, Strom, Düngemittel, Stahl und Aluminium - soll es eine Übergangsphase geben, in der sie noch Gratiszertifikate erhalten. Danach werden diese abgeschafft.
- Der Modernisierungsfonds für Staaten mit einem niedrigen BIP wird aufgestockt.
- Weil die Speicherung und Nutzung von CO₂ zur Erreichung der Klimaziele nötig sei, sollen sich Unternehmen jene CO₂-Emissionen, „die dauerhaft chemisch in einem Produkt gebunden werden, so dass sie bei normalem Gebrauch nicht in die Atmosphäre gelangen“, in ihr ETS-Konto anrechnen lassen können.
- 2026 soll auch in der EU ein neuer Emissionshandel für den Verkehr und Gebäudesektor gelten (ähnlich dem deutschen Modell). Die Inverkehrbringer fossiler Kraft- und Heizstoffe müssen Zertifikate kaufen. Freie Zuteilungen soll es nicht geben. Um den Markt in Gang zu bringen, wird für 2026 eine Zertifikatsobergrenze ermittelt, die sich an den Emissionsdaten beider Sektoren orientiert und zu einem noch unbestimmten Reduktionsziel bis 2030 hinführt.

[revision-eu-ets_with-annex_en_0.pdf \(europa.eu\)](#)

Vorschlag für eine Verordnung zur Einführung eines CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism)

Im Wege eines neuen CO₂-Grenzausgleichssystems wird ein CO₂-Preis für Einfuhren bestimmter Produkte eingeführt, damit die Klimapolitik nicht zu einer Verlagerung von CO₂-Emissionen führt. Dies soll sicherstellen, dass europäische Emissionssenkungen zu einem weltweiten Emissionsrückgang beitragen, statt dass CO₂-intensive Produktionskapazitäten aus Europa abwandern. Außerdem soll dies Industrieunternehmen in Drittländern und unsere internationalen Partner dazu motivieren, Schritte in dieselbe Richtung zu unternehmen.

In einer Anfangsphase soll der CBAM nur auf einige wenige Branchen und ihre Produkte angewandt werden. Konkret genannt werden Eisen und Stahl, Aluminium, Zement, Düngemittel und Elektrizität. Der Entwurf sieht Regeln vor, die es der Kommission ermöglicht, den Anwendungsbereich des CBAM auszuweiten, wenn Umgehungstatbestände („circumvention“) identifiziert werden.

Besonders strittig ist das mit dem CBAM verbundene Auslaufen der Gratiszertifikate für die einbezogenen Sektoren. Zu erwarten sind wohl auch entsprechende Retorsionsmaßnahmen anderer wichtiger Wirtschaftsräume.

[carbon_border_adjustment_mechanism_0.pdf \(europa.eu\)](#)

Überarbeitung der Verordnung über die Einbeziehung der Emissionen und des Abbaus von Treibhausgasen aus Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (LULUCF)

Die LULUCF-Verordnung wurde 2018 angenommen und legt fest, dass alle CO₂-Emissionen aus den genannten Sektoren mit gleich hoher CO₂-Entnahme aus der Atmosphäre kompensiert werden. Darüber hinaus sollen laut dem heute präsentierten Vorschlag bis 2030 zusätzliche 310 Mio. Tonnen CO₂ in sogenannten Senken gespeichert werden. Dazu sollen auch neue Geschäftsmodelle durch „carbon farming“ entstehen.

Um dies zu ermöglichen, soll ein EU-Zertifizierungsschema eingeführt werden, das in weiterer Zukunft in das ETS integriert wird. Für die Speicherung von CO₂ in Senken werden also Zertifikate ausgegeben, die im Rahmen des ETS weiterverkauft werden könnten. Dadurch wird für LandwirtInnen und WaldbesitzerInnen eine mögliche zusätzliche Einnahmequelle geschaffen, während die Netto-CO₂-Emissionen der EU sinken.

Einigen Umwelt-NGOs und der S&D-Fraktion geht das Ziel von 310 Mio. Tonnen CO₂ nicht weit genug, sie fordern 600 Mio. Tonnen. Gleichzeitig warnen KritikerInnen vor dem großen Risiko dieser Strategie: ein Waldbrand könnte beispielsweise nicht nur die Senke zerstören, sondern gleichzeitig auch das bereits gespeicherte CO₂ wieder in die Atmosphäre freisetzen.

Der wohl strittigste Punkt des Vorschlags ist aber das verbindliche CO₂-Reduktionsziel für Mitgliedstaaten bis zum Jahr 2030. Darüber sind wohl die meisten Diskussionen im Rat und EP zu erwarten. Nach 2030 wird die EK den

Fortschritt bewerten und eventuell weitere Vorschläge machen, um die Klimaneutralität in den Sektoren Landnutzung, Forst- und Landwirtschaft zu erreichen. Auch landwirtschaftliche Nicht-CO₂-Emissionen (bspw. durch Düngereinsatz und Viehhaltung) sollen dann behandelt werden.

[revision-regulation-ghg-land-use-forestry_with-annex_en.pdf \(europa.eu\)](#)

ReFuelEU Aviation - sustainable aviation fuels

Anders als im Straßenverkehr werden in absehbarer Zeit noch keine „Zero Emission Aircraft“ am Markt verfügbar sein - daher sei die verpflichtende Beimischung von nachhaltigen Treibstoffen laut EK der effizienteste Weg, um die Emissionen zu senken. Mit dem heutigen Vorschlag werden die Airlines angehalten, einen Treibstoffmix zu tanken, der nachhaltige Treibstoffe (SAF) enthält, wenn sie von Flughäfen innerhalb der EU abheben.

Außerdem werden die Treibstoffhersteller verpflichtet, einen bestimmten Prozentsatz von SAF dem Kraftstoff beizumischen. Der Prozentsatz steigt schrittweise von 2% im Jahr 2025 auf 63% im Jahr 2050. In erster Linie zielt der Vorschlag auf „advanced biofuels“ sowie auf synthetische Kraftstoffe aus grünem Strom ab - aus Gründen der Nachhaltigkeit sind sogenannte „crop-based biofuels“ ausgeschlossen. Wasserstoff und Elektrizität werden zwar als vielversprechende Möglichkeiten zur weiteren Dekarbonisierung genannt, allerdings sind diese Optionen realistisch erst nach 2035 (und auch dann nur für Kurzstrecken) einsatzbereit.

[refueleu_aviation_-_sustainable_aviation_fuels.pdf \(europa.eu\)](#)

FuelEU Maritime - green European maritime space

Rund 11% der EU-Treibhausgasemissionen im Transport entfallen auf die Schifffahrtsindustrie (entspricht ca. 3-4% der gesamten CO₂-Emissionen der EU), daher kommt dieser im heute vorgelegten Gesetzespaket eine nicht unwesentliche Rolle zu. Um diese Emissionen zu verringern, will die EK einerseits den Sektor in das ETS integrieren und andererseits auch den Anteil nachhaltiger Treibstoffe in der Schifffahrt erhöhen. Damit beschäftigt sich der Vorschlag „FuelEU Maritime“.

Anders als im Flugverkehrssektor, legt die EK keinen verpflichtenden Anteil an grünen Treibstoffen (z.B.: erneuerbarer Wasserstoff) fest, sondern gibt „greenhouse gas intensity targets“ vor. Diese steigen in den kommenden Jahren sukzessive an, bieten den Unternehmen aber mehr Flexibilität als im Luftfahrtsektor. In anderen Worten legt die EK dadurch eine Obergrenze für den Treibhausgasgehalt der Energie fest, die von Schiffen, die europäische Häfen anlaufen, verwendet wird.

Als Basiswert zählt das Jahr 2020, die Reduzierung der „Treibhausgasintensität“ soll schrittweise von -2% im Jahr 2025 bis auf -75% im Jahr 2050 ansteigen. Zusätzlich werden sowohl Passagier- als auch Containerschiffe in Häfen

verpflichtet, die Energieversorgung vom Festland aus zu verwenden, sofern sie keine eigene Null-Emissions-Technologie zur Energiegewinnung an Bord haben. Ein weiterer Unterschied zu ReFuelEU Aviation besteht in der Technologieneutralität des Ansatzes - alle Arten von nachhaltigen und „low-carbon“ Treibstoffen sind zugelassen.

[fueleu_maritime_-_green_european_maritime_space.pdf \(europa.eu\)](#)

Überarbeitung der Verordnung über CO₂-Grenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Gemeinsam mit der Ausweitung des ETS auf den Transportbereich sowie der überarbeiteten Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sollen die strengeren CO₂-Emissionsnormen für Pkw und Transporter den Übergang zur emissionsfreien Mobilität beschleunigen.

Dieser Vorschlag enthält eine der größten Überraschungen aus dem Paket - die Reduzierung der durchschnittlichen Emissionen von Neuwagen ab 2030 um 55 % und ab 2035 um 100 % gegenüber dem Stand von 2021 (Zahlen für PKW, für Transporter sind es 50% und 100%). Das bedeutet also ein de-facto Ende konventioneller Verbrennungsmotoren mit 2035, da ab diesem Zeitpunkt alle neu zugelassenen Autos emissionsfrei sein müssen. Dieser Punkt war bis zuletzt noch sehr umstritten und es kursierten unterschiedliche Gerüchte. Autos mit Verbrennungsmotoren sind aber erlaubt, wenn die Treibstoffe klimaneutral sind

Der heute festgelegte Zeitplan soll den Herstellern Planungssicherheit geben. Auch die Ausnahmen für kleine Hersteller (1.000 bis 10.000 PKW bzw. 22.000 Vans pro Kalenderjahr) entfallen ab 2030, da alle Hersteller zur Zielerreichung der Klimaneutralität beitragen müssten.

[amendment-regulation-co2-emission-standards-cars-vans-with-annexes_en.pdf \(europa.eu\)](#)

Kommentar der BSTV: Zahlreiche EU-Energie- und Klimagesetze sollen im Rahmen des Programms Fit for 55 verschärft werden, um das ehrgeizige EU-Ziel der Reduktion von Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 Prozent zu erreichen. Neu ist etwa der Vorschlag, für den Straßenverkehr und Gebäudebereich ein eigenes Emissionshandelssystem ab 2025 zu etablieren. Auch werden strengere CO₂-Emissionsstandards für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mittels Flottenzielen vorgeschlagen. Neben elektrischen Autos können auch Verbrennermotoren klimaneutral sein, wenn sie mit Wasserstoff oder synthetischen Kraftstoffen betrieben werden. Wenn sie richtig hergestellt werden, werden durch diese Energieträger unterm Strich keine zusätzlichen Treibhausgase ausgestoßen.

Vorschlag zur Überarbeitung der Erneuerbaren-Richtlinie

Das Ziel für die Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen bis 2030 wird von derzeit 32 % auf mindestens 40 % erhöht. Alle Mitgliedstaaten müssen individuell zu diesem Ziel beitragen. Nachdem bis jetzt kaum Erneuerbaren-Kooperationen zwischen den Mitgliedstaaten eingegangen wurden, verpflichtet die Europäische Kommission jetzt die Mitgliedstaaten, innerhalb von drei Jahren zumindest ein grenzüberschreitendes Pilotprojekt zu starten.

Es werden spezifische Ziele für die Nutzung erneuerbarer Energien in folgenden Sektoren vorgeschlagen:

- *Gebäude (neu)*: Bis 2030 soll der Erneuerbaren-Anteil der verbrauchten Energie in Gebäuden auf mindestens 49 % steigen (unverbindlich und EU-weit). Der öffentliche Sektor soll hier als Vorbild vorangehen. Für die Installation von erneuerbaren Heiz- und Kühlsystemen fordert die Europäische Kommission die Mitgliedstaaten auf, Vorgaben hinsichtlich Qualifikation und Zertifizierung zu machen.
- *Industrie (neu)*: Jährlich soll der Erneuerbaren-Anteil in der Industrie um 1,1 % steigen (unverbindlich). Die Mitgliedstaaten sollen sicherstellen, dass der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs bis 2030 50 % des in der Industrie für Endenergie und nichtenergetische Zwecke verwendeten Wasserstoffs ausmacht.
- *Heizen und Kühlen*: Jährlich soll der Erneuerbaren-Anteil um 1,1 % steigen. Dieser Wert ist nun verbindlich und nicht mehr unverbindlich. Für Mitgliedstaaten, die Abwärme und Kälte nutzen, beträgt die jährliche Erhöhung 1,5 %. In diesem Fall können die Mitgliedstaaten Abwärme und Kälte bis zu 40 % des durchschnittlichen jährlichen Anstiegs anrechnen.
- Mitgliedstaaten müssen Berechnungen über ihre Potenziale (zB auch Abwärme) anstellen. Spezielle Vorgaben gibt es für den Fernwärme-Bereich.
- *Verkehr*: Die Treibhausgas-Emissionen müssen im Verkehrsbereich bis 2030 um 13 % sinken. Das Unterziel für fortschrittliche Biokraftstoffe beträgt 0,2 % bis 2022, 0,5 % bis 2025 und 2,2 % bis 2030. Ein Subziel in der Höhe von 2,6 % wird für erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischem Ursprungs eingeführt.

Im Sinne der Sektorintegration werden Vorgaben für die Zusammenarbeit von TSO und DSOs gemacht. Außerdem sollen zB Ladestationen besser im Gesamtsystem berücksichtigt werden.

Die Nachhaltigkeitskriterien für die Nutzung von Bioenergie werden verstärkt, und die Mitgliedstaaten müssen Förderregelungen für Bioenergie so ausgestalten, dass der Grundsatz der Kaskadennutzung für Holzbiomasse gewahrt wird. Die Förderung von erneuerbarem Strom aus Biomasse soll bis 2026 auslaufen (mit Ausnahmeregelungen).

[amendment-renewable-energy-directive-2030-climate-target-with-annexes_en.pdf](#)
(europa.eu)

Vorschlag zur Überarbeitung der Energieeffizienz-Richtlinie

Das EU-Ziel bis 2030 für den Primär- und/oder Endenergieverbrauch wird von mindestens 32,5 % auf 36-39 % angehoben, bezogen auf das Primes Referenzszenario aus 2007. (Anm.: Da sich die Eurostat-Berechnungsmethode geändert hat wird deshalb in Art 4 ein Ziel von 9 % angeführt, bezogen auf das Referenzszenario 2020. Die neue Art und Weise, das Anspruchsniveau für die Ziele der Union auszudrücken, hat keinen Einfluss auf den tatsächlichen Umfang der erforderlichen Anstrengungen.) Mitgliedstaaten setzen sich (unverbindliche) Ziele, um das kollektive EU Ziel zu erreichen.

Das „Energy efficiency first“-Prinzip wird erstmals in einem eigenen Artikel festgeschrieben. Mitgliedstaaten müssen darauf achten, dass es eingehalten wird. Weiters soll der öffentliche Sektor eine stärkere Rolle einnehmen. So muss der öffentliche Sektor jährlich 3 % seines Gebäudebestands renovieren, damit die Renovierungswelle vorankommt, Arbeitsplätze geschaffen werden und der Energieverbrauch und die Kosten für den Steuerzahler sinken. Außerdem muss der Endenergieverbrauch von allen öffentlichen Einrichtungen jährlich um mindestens 1,7 % sinken, verglichen mit dem Jahr in dem die Richtlinie in Kraft tritt minus zwei Jahre.

Die jährliche Energieeinsparverpflichtung der Mitgliedstaaten wird auf fast das Doppelte erhöht: von 0,8 % (Periode 2021 bis 2023) auf 1,5 % (Periode 2024 bis 2030) - für Malta und Zypern gibt es keine Ausnahmen mehr. Mitgliedstaaten haben die Wahl ein Energieeffizienz-Verpflichtungssystem, alternative politische Maßnahmen, eine Kombination aus beiden oder Programme bzw. Maßnahmen, die aus einem nationalen Energieeffizienzfonds finanziert werden, einzuführen. Die Mitgliedstaaten können Energieeinsparungen anrechnen, die sich aus politischen Maßnahmen ergeben, unabhängig davon, ob diese bis zum 31. Dezember 2020 oder danach eingeführt werden, sofern diese Maßnahmen zu neuen Einsparungen führen, die nach dem 31. Dezember 2020 durchgeführt werden. Energieeinsparungen, die in einem Verpflichtungszeitraum erzielt werden, werden nicht auf die Höhe der erforderlichen Energieeinsparungen für die vorangegangenen Verpflichtungszeiträume angerechnet.

Bei der Verpflichtung ein Energieaudit oder Energiemanagementsystem durchzuführen wird das Kriterium von der Art des Unternehmens auf die Höhe des Energieverbrauchs (durchschnittlich höher als 100 TJ über die letzten 3 Jahre) verlagert. Zukünftig muss auch der Energieverbrauch von Datenzentren analysiert und beobachtet werden.

[amendment-energy-efficiency-directive-ambition-2030-climate-target-with-annexes_en.pdf \(europa.eu\)](#)

Weitere Vorschläge, die veröffentlicht wurden:

Vorschlag zur Überarbeitung der Energie-Steuer-Richtlinie
[revision_of_the_energy_tax_directive_0.pdf \(europa.eu\)](#)

Vorschlag zur Überarbeitung der Marktstabilitätsreserve im Rahmen des EU-ETS
[revision-market-stability-reserve_with-annex_en.pdf \(europa.eu\)](#)

Vorschlag zur Schaffung eines neuen Klima-Sozial-Fonds
[social-climate-fund_with-annex_en.pdf \(europa.eu\)](#)

Nützliche Links:

Mitteilung der EK: [Communication: fit for 55 delivering EU's 2030 climate targets](#)

Q&A-Dokumente zu den einzelnen Vorschlägen: [EU Emissions Trading System](#); [The Effort sharing and Land-use, Forestry and Agriculture Regulations](#); [Making our Energy Systems fit for our Climate Targets](#); [the Carbon Border Adjustment Mechanism](#); [Revision of the Energy Taxation Directive](#); [Sustainable Transport Infrastructure and Fuels](#)

Factsheets: [Socially fair transition Factsheet](#)
[Nature and Forests Factsheet](#)
[Transport Factsheet](#)
[Energy Factsheet](#)
[Buildings Factsheet](#)
[Industry Factsheet](#)
[Hydrogen Factsheet](#)
[Carbon Border Adjustment Mechanism Factsheet](#)
[Making Energy Taxation Greener Factsheet](#)

Broschüre zu [“Delivering the European Green Deal“](#)