



Klima- Sozialfonds (KSF)



Co-funded by
the European Union

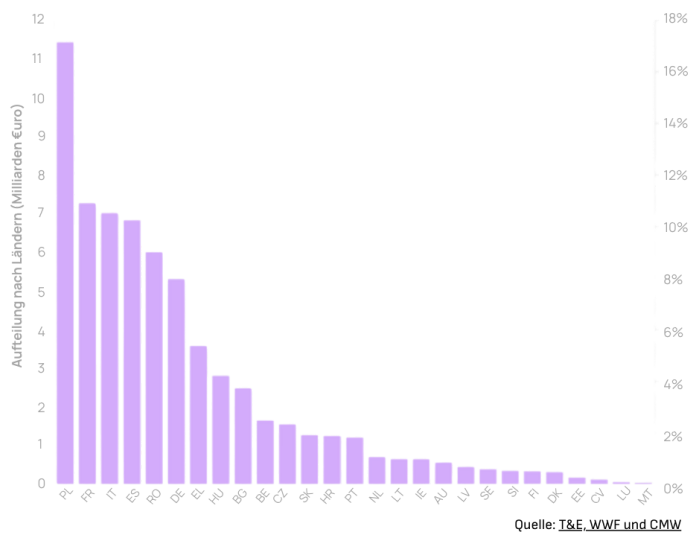
Finanzierung des Klima-Sozialfonds

Als Reaktion auf die negativen Auswirkungen des ETS2, der zu einem Anstieg der Kraftstoff- und Transportkosten geführt hat, wurde der Klima-Sozialfonds (KSF) eingerichtet. Der KSF ist der erste EU-Fonds, der ausdrücklich mit dem Ziel geschaffen wurde, potenzielle Energie- und Verkehrsarmut abzumildern, die durch die Abkehr von fossilen Brennstoffen entsteht. Von 2026 bis 2032 wird der Fonds gezielte Unterstützungsleistungen in Höhe von 65 Milliarden Euro an alle EU-Mitgliedstaaten verteilen. Da der KSF ab 2026, ein Jahr vor Beginn des ETS2, mit der Verteilung der Mittel beginnt, wird er durch 50 Millionen Zertifikate aus dem ETS1 und 150 Millionen Zertifikate aus dem ETS2 finanziert, bis zu einem Höchstwert von 65 Milliarden Euro. 25 % der Finanzierung für Projekte im Rahmen der Klima-Sozialpläne müssen von den Mitgliedstaaten selbst getragen werden, wodurch sich die verfügbaren KSF-Mittel auf insgesamt 86,7 Milliarden Euro belaufen. Den Mitgliedstaaten steht es frei, die Pläne mit ETS2-Einnahmen mitzufinanzieren und den Kofinanzierungssatz über 25 % hinaus zu erhöhen.

Zuteilung des KSF

Jeder Mitgliedstaat erhält eine Zuweisung aus dem KSF auf der Grundlage einer Bedarfsbewertung, bei der der Anteil der von Armut bedrohten Bevölkerung in ländlichen Gebieten, die CO₂-Emissionen aus Brennstoffen in Haushalten, die Anzahl armutsgefährdeter Haushalte mit Zahlungsrückständen bei Versorgungsrechnungen, die Gesamtbevölkerung und das Bruttonationaleinkommen (BNE) pro Kopf berücksichtigt werden. Auf dieser Grundlage erhalten Polen (17,6 % des KSF-Budgets), Frankreich (11,2 %), Italien (10,8 %), Spanien (10,5 %) und Rumänien (9,3 %) die größten Anteile der Mittel. Der KSF verfügt zudem über einen integrierten Solidaritätsmechanismus: Mitgliedstaaten mit einem höheren Bedarf erhalten im Verhältnis zu dem von ihnen gezahlten ETS2-Preis anteilig mehr Mittel. So ist beispielsweise Bulgarien ein Nettoempfänger des Fonds und erhält im Verhältnis zu seinem Emissionsanteil eine größere Mittelzuweisung.

Abbildung 10: Einnahmen des KSF (Aufschlüsselung nach Ländern und jeweiliger Anteil)



Ausgaben des Klima-Sozialfonds

Der KSF kann für grüne Investitionen verwendet werden, um die Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit von Emissionsminderungen zu verbessern. Zu den grünen Investitionen zählen beispielsweise energieeffiziente Renovierungen, die Dekarbonisierung von Heiz- und Kühlsystemen, emissionsfreie Fahrzeuge sowie die Beteiligung an Energiegemeinschaften. Die Mitgliedstaaten können steuerliche Anreize oder finanzielle Unterstützung einführen, um die Anschaffung emissionsfreier Fahrzeuge und Fahrräder zu erleichtern oder die bestehende Infrastruktur zu modernisieren. Die KSF-Verordnung

nennt ausdrücklich die Entwicklung eines Marktes für gebrauchte emissionsfreie Fahrzeuge, die Schaffung von Anreizen für die Nutzung erschwinglicher und zugänglicher öffentlicher Verkehrsmittel und die Unterstützung privater und öffentlicher Einrichtungen bei der Bereitstellung nachhaltiger Mobilitätslösungen – etwa Mobilität auf Abruf, gemeinschaftliche Verkehrsdienste und aktive Mobilitätsformen.

Ein begrenzter Anteil von bis zu 37,5 % des Fonds kann für vorübergehende direkte Einkommens-unterstützung verwendet werden, da viele Investitionen – wie etwa Gebäudesanierungen oder der Ausbau öffentlicher Verkehrslinien – mehrere Jahre in Anspruch nehmen können. Während dieser Zeit sind schutzbedürftige Haushalte, die auf öffentliche Unterstützung angewiesen sind, dem CO₂-Preis ausgesetzt, sodass möglicherweise eine finanzielle Entlastung erforderlich ist.

Weitere 2,5 % der Mittel stehen für öffentliche Konsultationen, Kommunikationsmaßnahmen, die Durchführung von Studien oder die Bereitstellung technischer Unterstützung und den Kapazitätsaufbau der Durchführungsstellen zur Verfügung. Diese Kategorie kann Schulungen zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Verwaltung des Fonds und zur Erreichung seiner Ziele oder die Einrichtung von „One-Stop-Shops“ umfassen. Diese sollen den Bürger:innen helfen, Hindernisse bei der Inanspruchnahme staatlicher Programme im Zusammenhang mit der Renovierung von Wohngebäuden zu überwinden.

Prozess des Klima-Sozialplans

Die Mitgliedstaaten können auf die KSF-Mittel zugreifen, indem sie nationale Klima-Sozialpläne (KSPs) einreichen. Diese Pläne hätten bis Juni 2025 vorgelegt werden müssen, diese Frist haben bislang nur Schweden und Lettland eingehalten. Die KSPs müssen von der Europäischen Kommission genehmigt werden, nachdem ein obligatorischer Konsultationsprozess mit lokalen und regionalen Behörden, Vertreter:innen der Wirtschafts- und Sozialpartner, der Zivilgesellschaft und Jugendorganisationen sowie anderen Interessengruppen stattgefunden hat. Nach der Einreichung hat die Kommission zwei Monate Zeit, um zusätzliche Informationen einzuholen oder Anmerkungen

vorzubringen. Anschließend kann der Mitgliedstaat den Plan bei Bedarf überarbeiten. Die Pläne werden anhand ihrer Relevanz, Wirksamkeit, Effizienz und Kohärenz bewertet. Eine endgültige Entscheidung erfolgt innerhalb von fünf Monaten nach Einreichung.

Eine positive Bewertung führt zu einem Rechtsakt der Kommission, in dem alle Informationen zur Umsetzung des KSP, einschließlich der maximalen Mittelzuweisung und des nationalen Beitrags, festgehalten werden. Die Auszahlung der Mittel ist an die Erreichung der im Plan definierten Meilensteine und Ziele geknüpft. Die Mitgliedstaaten können zweimal jährlich Zahlungen beantragen, wobei die ersten Auszahlungen im Jahr 2026 erfolgen sollen. Sollte ein KSP nicht mehr umsetzbar sein oder erhebliche Anpassungen erfordern, sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, den Plan entsprechend zu überarbeiten. Die Kommission kann einen geänderten Plan ablehnen, nachdem sie dem Mitgliedstaat Gelegenheit gegeben hat, über erzielte Ergebnisse zu berichten und Abweichungen zu begründen.

Der Klima-Sozialplan (KSP) jedes Mitgliedstaats muss Folgendes enthalten:

- Eine Schätzung der zu erwartenden Auswirkungen der Preiserhöhungen infolge der Einführung des ETS2, insbesondere im Hinblick auf Energie- und Verkehrsarmut.
- Die geschätzte Anzahl und Identifizierung schutzbedürftiger Haushalte, Kleinstunternehmen und Verkehrsteilnehmer (sowohl im öffentlichen Nahverkehr als auch im Individualverkehr).
- Konkrete Maßnahmen und Investitionen, die geplant sind, um die negativen Auswirkungen der Preiserhöhung auf diese Zielgruppen abzumildern, einschließlich vorübergehender Einkommensunterstützung und langfristiger Maßnahmen zur Dekarbonisierung.
- Meilensteine, Ziele und Indikatoren zur Überwachung der Umsetzung und Fertigstellung bis Mitte 2032.
- Angaben zu den Kosten des Plans sowie eine Erläuterung, wie die Kosteneffizienz sichergestellt wird.

- Darlegung der Vereinbarkeit mit dem Grundsatz der „Nichtverursachung erheblicher Umweltschäden“ („Do No Significant Harm“-Prinzip).
- Informationen über die durchgeführten öffentlichen Konsultationen, die zur Ausarbeitung des Plans beigetragen haben. Dazu gehören öffentliche Konsultationen mit lokalen und regionalen Behörden, Vertretern der Wirtschafts- und Sozialpartner, relevanten Organisationen der Zivilgesellschaft, Jugendorganisationen und anderen Interessengruppen. Der Plan selbst muss eine Zusammenfassung dieser Konsultationen enthalten, die bei der Bewertung durch die Kommission berücksichtigt wird.

Informationen veröffentlichen

Das ETS2 101 wurde vom LIFE-Effect-Projekt (LIFE23 GIC-BE-LIFE EFFECT) unter der Leitung von Carbon Market Watch und mithilfe von Beiträgen aus dem Projekt-Konsortium erstellt.

Autor:innen:

Eleanor Scott, Expertin für den EU-Kohlenstoffmarkt, Carbon Market Watch

Jeanne Marullaz, Praktikantin für EU-Politik, Carbon Market Watch

Herausgeber

Gavin Mair, Referent für Kommunikation, Carbon Market Watch

Die in diesem Policy Briefing geäußerten Meinungen sind ausschließlich die von Carbon Market Watch, der Hauptautorin und Mitwirkende des LIFE-Effect-Konsortiums.

Für Interviews oder weitere Informationen zur Nutzung und Verbreitung des Briefing-Inhalts kontaktieren Sie bitte: gavin.mair@carbonmarketwatch.org



**Co-funded by
the European Union**