A decorative graphic on the left side of the page, consisting of a grid of black-outlined trapezoidal shapes that are slightly offset from each other, creating a 3D effect.

Die Rolle ergänzender Maßnahmen



Co-funded by
the European Union

Ergänzende Maßnahmen sind für den Erfolg des ETS2 von entscheidender Bedeutung, sowohl für die Reduzierung der Emissionen als auch für die Gewährleistung eines sozialverträglichen ETS2-Preises. Sowohl der Gebäude- als auch der Straßenverkehrssektor liegen noch deutlich hinter den erforderlichen Dekarbonisierungszielen zurück.

Der Kraftstoffverbrauch in diesen beiden Sektoren trägt [fast 40 %](#) zur Kohlendioxidbelastung der EU bei. Der Gebäudesektor verursachte 2022 rund [34 %](#) der gesamten energiebedingten Emissionen in der EU und liegt [mehr als 40 % hinter den wichtigsten Dekarbonisierungsindikatoren zurück](#). Gleichzeitig bleibt der Straßenverkehr mit einem prognostizierten Emissionshöchststand von [fast 800 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2025](#) weiterhin der größte Verkehrsemittent der EU.

Die CO₂-Bepreisung allein reicht nicht aus, um die notwendigen schnellen Emissionsreduktionen im Gebäude- und Straßenverkehrssektor zu erzielen. Strukturelle Hürden wie eine geringe Preiselastizität, begrenzte Investitions-kapazitäten bei einkommensschwachen Haushalten sowie ein Mangel an Fachkräften begrenzen die Wirksamkeit der CO₂-Bepreisung als Treiber für die notwendige Dekarbonisierung. Ohne ergänzende Maßnahmen droht das ETS2 nicht nur an Wirkung zu verlieren, sondern auch sozial regressiv zu wirken. Um das volle Dekarbonisierungspotenzial auszuschöpfen, die Preisvolatilität des ETS2 zu begrenzen und einen gerechten Übergang sicherzustellen, braucht es einen kohärenten, proaktiven Instrumentenmix. Es liegt daher in der Verantwortung der Mitgliedstaaten so schnell wie möglich, noch vor Inkrafttreten des ETS2, ergänzende Maßnahmen zu ergreifen.

Gebäude

Die EU hat sich das Ziel gesetzt, [die Emissionen](#) im Gebäudesektor bis 2040 [um 92 % zu senken](#). Doch selbst bei einer effektiven Umsetzung der aktuellen Maßnahmen ist lediglich mit einer [Reduktion von etwa 53 %](#) zu rechnen – im günstigsten Fall könnten [bis zu 62 % erreicht](#) werden. Aktuell sind fast [75 % des Gebäudebestands in der EU energieineffizient](#).

Bei einer Renovierungsrate von [etwa 1 % pro Jahr](#) würde die vollständige Dekarbonisierung von Gebäuden ohne tiefgreifende Maßnahmen mehrere Jahrhunderte dauern. Um diese Lücke zu schließen, müssen die wichtigsten Rechtsrahmen der EU vollständig umgesetzt werden, insbesondere die Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD), die Richtlinie über erneuerbare Energien (RED) und die Energieeffizienzrichtlinie (EED). Diese Vorschriften bilden die Grundlage für eine umfassende Umgestaltung des Sektors und sind entscheidend dafür, dass die Auswirkungen der ETS2-Preise beherrschbar bleiben.

Mit der Überarbeitung der EPBD im Jahr 2024 wurden mehrere wichtige Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Sektors eingeführt. Dazu zählt die schrittweise Abschaffung von Heizkesseln für fossile Brennstoffe, beginnend mit einem Verbot von Subventionen für eigenständige fossile Heizsysteme ab 2025.

Darüber hinaus wurden Mindeststandards für die Energieeffizienz (MEPS) für Gebäude mit der schlechtesten Energieeffizienz eingeführt. Die Mitgliedstaaten haben bis Mai 2026 Zeit, die Bestimmungen der überarbeiteten EPBD umzusetzen, wobei [eine erfolgreiche Umsetzung von entscheidender Bedeutung sein wird](#).

Die Überarbeitung der EED im Jahr 2023 sieht ambitioniertere jährliche Energieeinsparverpflichtungen vor, die ab 2028 auf 1,9 % ansteigen, sowie ein verbindliches Renovierungsziel von jährlich 3 % für öffentliche Gebäude. Aber selbst mit diesen strengeren Rechtsinstrumenten bleiben die Mitgliedstaaten weit hinter den notwendigen Fortschritten zurück. Derzeit erfüllt kein Mitgliedstaat die Renovierungsquote, die für das Erreichen der Klimaziele 2030 und 2040 erforderlich wäre. Ein starkes CO₂-Preissignal im Rahmen des ETS2 wird dazu beitragen, Energiesparmaßnahmen im Gebäudesektor schneller umzusetzen.

Um die Klimaziele zu erreichen und gleichzeitig den ETS2-Preis zu begrenzen, müssen sich die Mitgliedstaaten auf zwei kritische Bereiche konzentrieren, die das größte Potenzial zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und zur Minderung der Kostenbelastung für die Haushalte haben.

Erstens ist die Erhöhung der Renovierungsrate und -intensität für die Verbesserung der Energieeffizienz von entscheidender Bedeutung. [Studien](#) zeigen, dass durch die energetische Sanierung aller Wohngebäude in der EU gemäß den angestrebten

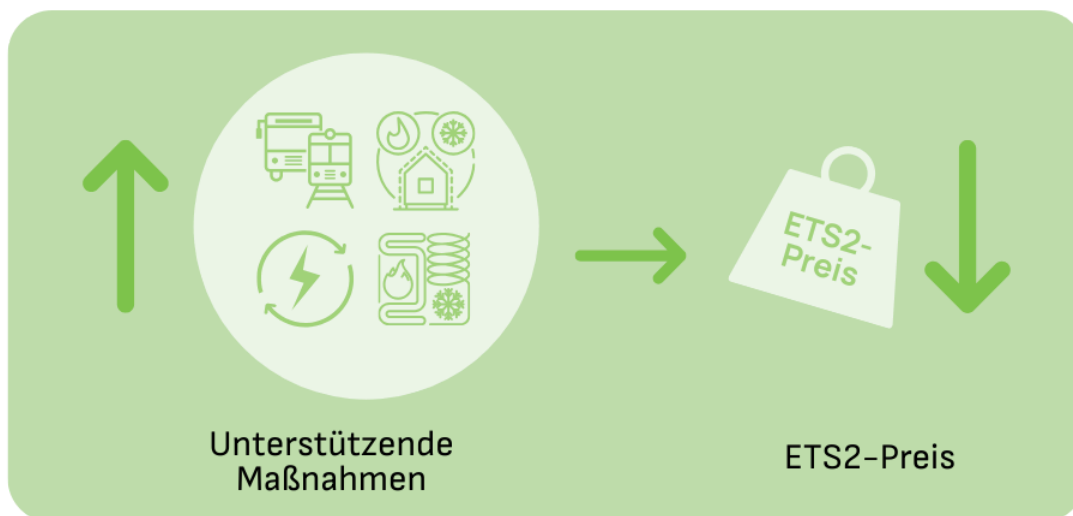
Effizienzstandards 44 % der für Heizung eingesetzten Endenergie eingespart werden könnten. Durch eine erhebliche Senkung des Gesamtenergiebedarfs reduzieren umfassende Renovierungen direkt den Bedarf an fossilen Brennstoffen für die Heizung, wodurch die Emissionen und die damit verbundenen Kosten aus der CO₂-Bepreisung im Rahmen des ETS2 gesenkt werden. Besonderes Augenmerk muss auf die Renovierung von Gebäuden mit besonders schlechter Energieeffizienz gelegt werden, da dies eine äußerst kosteneffiziente und sozial fortschrittliche Maßnahme ist, die die Unterstützung dort ansetzt, wo sie am dringendsten benötigt wird. Benachteiligte Haushalte sind oft am stärksten von Energiearmut betroffen und am wenigsten in der Lage, selbst in Modernisierungen zu investieren, sodass die Gesamtkosten subventioniert werden müssen. Programme wie das französische „[MaPrimeRénov](#)“, das bis zu 90 % der Kosten für Haushalte mit geringem Einkommen übernimmt, und das belgische „[Gent Knapt Op](#)“ der Stadt Gent, das Renovierungszuschüsse anbietet, die erst bei Wiederverkauf zurückgezahlt werden müssen, zeigen, wie gut konzipierte Finanzierungsmodelle dazu beitragen können, Vorabbarrieren zu beseitigen und einen fairen Zugang zu Energieverbesserungen zu gewährleisten.

Zweitens ist es von entscheidender Bedeutung, den Ausbau erneuerbarer Heizsysteme wie Wärmepumpen und dekarbonisierter Fernwärme zu beschleunigen. [Der REPowerEU-Plan sieht vor, bis 2030 im Vergleich zu 2020 30 Millionen Wärmepumpen zu installieren](#). Dieses Ziel könnte jedoch noch ambitionierter ausfallen. Eine [aktuelle Studie des Europäischen Umweltbüros \(EEB\)](#) zeigt, dass bereits ein Drittel der Mittel aus dem Klima-Sozialfonds ausreichen würde, um die Installation von 20 Millionen Wärmepumpen bis 2032 zu subventionieren. Dies würde ausreichen, um 65 % der von Energiearmut betroffenen Haushalte in der EU zu erreichen und den Gasbedarf der EU um 11 % zu senken, was nahezu dem gesamten Gasimportvolumen aus Russland im Jahre 2024 entspricht.

Da jedoch weiterhin viele Haushalte unversorgt blieben, würde der Einsatz breiterer ETS2-Einnahmen dazu beitragen, diese Lücke zu schließen. Der Übergang zu emissionsfreien Gebäuden erfordert strengere Vorschriften für Neubauten und Sanierungen sowie eine klare Strategie zur Erreichung der Ziele für erneuerbare Heiz- und Kühlsysteme. Der Ersatz fossiler Heiz- und Kühlsysteme durch saubere Alternativen kann die im ETS2 bepreisten Emissionen wirksam eliminieren und Haushalte vor steigenden Brennstoffkosten schützen. Bei dieser Umstellung müssen jedoch auch soziale und technische Realitäten berücksichtigt werden. Rund 15 % der EU-Bevölkerung leben in

schlecht isolierten Wohnungen, und viele dieser Gebäude können aufgrund ihres hohen Energiebedarfs keine sauberen Heizsysteme wie Wärmepumpen unterstützen. In diesen Fällen besteht die Gefahr, dass eine Elektrifizierung ohne vorherige Sanierung sowohl ineffizient als auch sozial regressiv wirkt. Deshalb muss der Einsatz erneuerbarer Heizsysteme mit gezielten energetischen Modernisierungen einhergehen.

Abbildung 8. Je stärker die unterstützenden Maßnahmen, desto tiefer der ETS2-Preis



Auch Energiegemeinschaften bieten in dieser Hinsicht eine große Chance: Sie können Nachbarschaften Zugang zu sauberem Strom verschaffen, von Skaleneffekten profitieren, kollektive Sanierungsprojekte erleichtern und oftmals gezielte Hilfe für schutzbedürftige Haushalte leisten. Auch hier spielt die EU-Gesetzgebung eine Rolle: Die EPBD verlangt die Berücksichtigung schutzbedürftiger Gruppen bei den Sanierungsanforderungen und fördert deren Zugang zu Finanzmitteln, während die EED die Mitgliedstaaten verpflichtet, schutzbedürftige Verbraucher:innen zu identifizieren und in Energieeffizienzprogrammen gezielt zu priorisieren.

Darüber hinaus könnten verbindliche Pläne zum Ausstieg aus fossilen Brennstoffen in den nationalen Renovierungsstrategien im nächsten EPBD-Revisionszyklus in Verbindung mit strengen Mindestenergieeffizienzanforderungen für Wohngebäude langfristige Fortschritte bei der Dekarbonisierung sichern. Angesichts der Tatsache, dass im Jahr 2021 nur etwa [6 % der EU-Haushalte](#) mit Wärmepumpen ausgestattet waren, sind zusätzliche Maßnahmen dringend erforderlich. Wärmepumpen-Subventionen könnten in

unterschiedlichen [Formen](#) umgesetzt werden, beispielsweise als Fördermechanismus wie das „Heat Pump Grant System“ in Irland. Alternativ könnte ein von den Regierungen der Mitgliedstaaten unterstütztes Wärmepumpen-Leasingprogramm die Verbreitung beschleunigen. Ein solches Modell könnte insbesondere in Märkten, die sich noch in der Anfangsphase befinden, helfen, die Vorlaufkosten zu senken, und gleichzeitig durch flexible Pakete, die auch Wartungsoptionen beinhalten, den Zugang zu sauberem Heizen insgesamt attraktiver gestalten.

Um höhere Renovierungsquoten zu erreichen, muss auch die Aufteilung der Kosten zwischen Mieter:innen und Vermieter:innen geregelt werden. Rechtliche Rahmenbedingungen, die eine Kostenteilung ermöglichen, steuerliche Anreize für Vermieter:innen und Schutzmaßnahmen gegen Zwangsräumungen oder die Abschaltung der Energieversorgung nach einer Renovierung können eine solide Grundlage für die Modernisierung des Wohnungsbestands schaffen. [Deutschland](#) hat beispielsweise ein Programm eingeführt, das Mietsteigerungen infolge von Renovierungskosten für Mieter:innen, die Grundsicherung erhalten, abdeckt. Die Vermieter:innen werden dabei direkt über bestehende soziale Unterstützungsstrukturen bezahlt.

Parallel dazu müssen die Mitgliedstaaten auch weniger sichtbare, aber bedeutende Faktoren für Gebäudeemissionen angehen, etwa die wachsende durchschnittliche Wohnfläche und den zunehmenden Leerstand. Die Umnutzung bestehender Gebäude, die Begrenzung des Flächenwachstums und die Förderung einer effizienteren Nutzung des vorhandenen Gebäudebestands sind entscheidende Strategien, insbesondere angesichts des langsamen Tempos, mit dem der bestehende Bestand dekarbonisiert werden kann.

Zusammen können diese Maßnahmen die Emissionen im Gebäudesektor erheblich senken, die Auswirkungen der ETS2-Preise begrenzen und echte, langfristige Verbesserungen im Alltag der Menschen bewirken: wärmere Wohnungen, sauberere Heizungen und niedrigere Energiekosten.

Straßenverkehr

Der Straßenverkehr ist für nahezu alle Treibhausgasemissionen des inländischen Verkehrs verantwortlich und verursacht weiterhin steigende Emissionen. [Aktuelle Prognosen](#) gehen davon aus, dass die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 lediglich um 22 % zurückgehen werden, was deutlich hinter dem derzeitigen Reduktionsziel von 90 % liegt.

Die Umgestaltung des Sektors erfordert einen klaren politischen Rahmen. Dazu gehören die Modernisierung des bestehenden Verkehrssystems, der Verlagerung des Verkehrs auf emissionsärmere Verkehrsträger und der Vermeidung unnötiger Fahrten.

Die umfassende Elektrifizierung des Straßenverkehrs gilt dabei als zentraler Hebel für die Dekarbonisierung des inländischen Verkehrs, da die direkte Umstellung von fossilen Brennstoffen auf Elektrizität zu einer deutlichen Reduktion der Treibhausgasemissionen führt.

Die derzeit wirkungsvollste Maßnahme ist die seit 2023 geltende CO₂-Verordnung für Pkw und Lieferwagen, die eine 100-prozentige Emissionsreduktion für Neuwagen bis 2035 vorschreibt. Diese Einzelmaßnahme soll die Verkehrsemissionen bis 2040 um 57 % gegenüber 2015 senken. Auch die vorläufig vereinbarten Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge (SNF) für die Jahre 2030, 2035 und 2040 sind von zentraler Bedeutung. Künftige Überarbeitungen sollten diese Vorgaben nach 2030 weiter verschärfen, um den positiven Trend fortzusetzen.

Die beschleunigte Einführung von Elektrofahrzeugen (EV) in Unternehmensflotten ist ein weiterer wichtiger Hebel. Firmenfahrzeuge zeichnen sich in der Regel durch eine höhere Fahrleistung und schnellere Erneuerungszyklen aus – ideale Voraussetzungen für eine frühzeitige Elektrifizierung. Laut [Transport and Environment](#) entfallen auf Unternehmensflotten sechs von zehn jährlich verkauften Neuwagen und über 73 % der Neuwagenemissionen. [Modellrechnungen](#) zeigen, dass eine EV-Verkaufsquote von 50 % bis 2027 und 100 % bis 2030 in Unternehmensflotten die breite Akzeptanz von Elektrofahrzeugen erheblich steigern und zur Reduktion der im ETS2 erfassten Emissionen beitragen könnte. Darüber hinaus würden elektrifizierte Unternehmensflotten die Zahl der gebrauchten Elektrofahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt erhöhen und damit Haushalten mit geringerem Einkommen den Zugang zur Elektromobilität erleichtern.

Trotz dieser Maßnahmen werden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor noch jahrzehntelang auf den Straßen unterwegs sein. Bis 2050 werden voraussichtlich rund 73 Millionen Verbrennerfahrzeuge weiterhin im Verkehr bleiben. Daher sind E-Nachrüstungen und Verschrottungs-programme unverzichtbare Instrumente, denn sie bieten eine kostengünstige und schnelle Emissions-reduzierung für Haushalte mit geringem Einkommen, insbesondere in Osteuropa. Maßnahmen zur Ver-ringerung des Restwerts von Fahrzeugen mit Ver-brennungsmotor – wie emissionsfreie Zonen, Stauge-bühren, höhere

Parkgebühren, Exportbeschränkungen und Verkaufsverbote für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor – können diesen Übergang weiter unterstützen. Allerdings müssen sich die politischen Entscheidungsträger:innen der Risiken für die soziale Inklusion bewusst sein und diesen proaktiv begegnen.

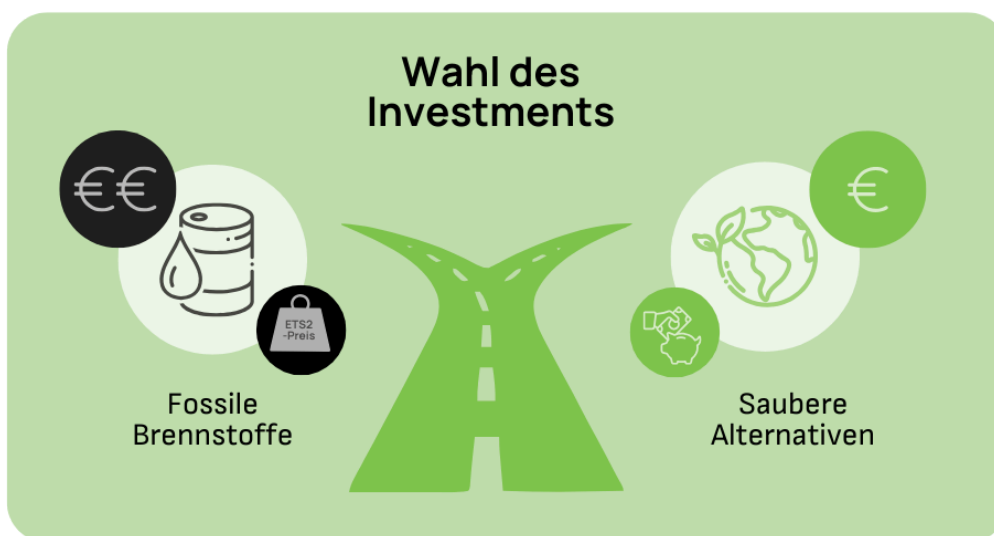
Gleichzeitig muss die Elektrifizierung des Verkehrs durch einen umfassenden Ausbau der Infrastruktur, einschließlich Ladestationen und Netzausbau, unterstützt werden. Um die Elektrifizierung zu ergänzen, sollten daher Energieeffizienzziele für Elektrofahrzeuge (EVs) eingeführt werden. Zwar verursachen EVs keine direkten Emissionen, sie verbrauchen jedoch viel Strom, und derzeit gibt es noch keine Vorgaben zur Energieeffizienz dieser Fahrzeuge. Die Einführung von Energieeffizienzstandards sowie einer nachfrageorientierten, flexiblen Preisgestaltung für das Laden von Elektrofahrzeugen wird den Druck auf das Stromnetz verringern, die Energiekosten senken und eine reibungslosere Dekarbonisierung ermöglichen.

Ebenso entscheidend sind Maßnahmen auf der Nachfrageseite, um den Straßenverkehr insgesamt zu begrenzen. Dazu zählen ein Stopp des Neubaus von Straßen, die Förderung der Verlagerung auf emissionsfreie öffentliche Verkehrsmittel, die Stärkung aktiver Mobilität (Zufußgehen, Radfahren) und der Ausbau des Schienenverkehrs für längere Strecken sowie eine höhere Fahrzeugauslastung (z. B. durch Fahrgemeinschaften). Wenn nur 5 % der Autofahrten in der gesamten EU auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert würden, könnte der Ölbedarf um rund [7,9 Millionen Tonnen](#) gesenkt werden – das entspricht einer Reduktion von 25 Millionen Tonnen CO₂. Laut dem [ESABCC](#) (European Scientific Advisory Board on Climate Change) mangelte es früheren Initiativen zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs auf Ebene der Mitgliedstaaten häufig an Ambition und konsequenter Umsetzung. Um echte Fortschritte zu erzielen, sollten die Mitgliedstaaten strategischen Infrastrukturinvestitionen wie der Modernisierung von Schienen- und öffentlichen Verkehrsnetzen Vorrang einräumen. Stadtplanung kann die Lebensqualität in Städten verbessern, die Abhängigkeit vom Auto verringern und Raum für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Grünflächen schaffen.

Die Förderung gemeinschaftlicher Mobilitätsangebote, On-Demand-Dienste sowie fairer Preise oder kostenloser Fahrkarten für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen ist entscheidend für einen gerechten Übergang, von dem alle Bürger:innen profitieren. Luxemburg bietet ein gelungenes Beispiel: Im Jahr 2020 entschied das Land, alle öffentlichen Verkehrsmittel kostenlos anzubieten. [Diese Maßnahme führte zu einer](#)

Reduktion der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr um rund 8,3 %, während die Autonutzung um rund 6,8 % zurückging und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel um etwa 38 % zunahm. Mit der Abschaffung von Fahrpreisen hat Luxemburg nicht nur den Kraftstoffverbrauch und die verkehrsbedingten Emissionen gesenkt, sondern auch den gerechten Zugang zu Mobilität verbessert und zu einer höheren Lebensqualität durch weniger Staus und Luftverschmutzung beigetragen.

Abbildung 9. Das ETS2-Preis-Signal macht saubere Alternativen wirtschaftlich attraktiver



Um die Verkehrsarmut wirksam zu bekämpfen, muss sowohl die Erschwinglichkeit von Elektrofahrzeugen verbessert als auch der Zugang zu nachhaltiger Mobilität sichergestellt werden. Soziale Leasingprogramme können den Zugang zu Elektrofahrzeugen erleichtern, indem sie hohe Anschaffungskosten abfedern. Darüber hinaus sollten neue, gezielte Finanzinstrumente geprüft werden, um einkommensschwache Haushalte und kleine und mittlere Unternehmen (KMU) beim Umstieg auf umweltfreundlichere Mobilitätslösungen zu unterstützen. Diese Fördermaßnahmen sollten standortbezogen und bedarfsorientiert ausgestaltet sein – einige Programme richteten sich beispielsweise gezielt an einkommensschwache Haushalte in ländlichen Gebieten.

Ein gerechter Übergang hängt zudem von einer besseren Stadt- und Regionalplanung ab. Eine Verlagerung des Fokus von Mobilität hin zur Zugänglichkeit – durch die Förderung kürzerer Wege und einer geringeren Abhängigkeit vom Auto – kann sowohl klimatische als

auch soziale Vorteile mit sich bringen. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, der Radinfrastruktur und gemeinschaftlicher Mobilitätsangebote, insbesondere in ländlichen oder städtischen Gebieten mit unzureichender Anbindung und Verfügbarkeit, trägt zur Verbesserung der Lebensqualität bei und stellt sicher, dass bei der Umstellung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel niemand zurückgelassen wird.

Es ist von zentraler Bedeutung, Maßnahmen zu ergreifen, die eine Verzerrung des ETS2-Preissignals verhindern. Im Straßenverkehrssektor sorgt ETS2 auch für einen Ausgleichseffekt, da Elektrofahrzeuge bereits über den Strompreis dem ETS1 unterliegen, während Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erst jetzt im Rahmen von ETS2 mit einem CO₂-Preis belegt werden. Das Ziel muss darin bestehen, klimafreundliche Alternativen günstiger zu machen als umweltschädliche Optionen. Derzeit jedoch wirken Subventionen für fossile Brennstoffe und ungünstig ausgestaltete Energiepreise weiterhin in die entgegengesetzte Richtung.

Preissignal

Im Jahr 2023 [beliefen sich die EU-Subventionen für fossile Brennstoffe auf 111 Milliarden Euro. Mehr als 60 % dieser Subventionen entfielen auf Deutschland, Polen und Frankreich](#), die größten Emittenten im Gebäudebereich und im Straßenverkehr. Maßnahmen in diesen Ländern sind daher entscheidend, um den ETS2-Preis zu stabilisieren. Fast die Hälfte dieser Subventionen hat kein geplantes Enddatum und viele Maßnahmen, die im Zuge der Energiepreiskrise 2022 – ausgelöst durch den russischen Einmarsch in der Ukraine – eingeführt wurden, bleiben trotz sinkender Preise für fossile Brennstoffe bestehen.

Ebenso problematisch ist das Ungleichgewicht bei der Besteuerung von Energie: In den meisten Mitgliedstaaten zahlen Haushalte mehr als doppelt so viel für Strom wie für fossiles Gas. Diese Verzerrung ist größtenteils darauf zurückzuführen, dass Abgaben zur Finanzierung der Energiewende auf die Stromrechnungen umgelegt werden, während die Produktion von fossilem Gas nur gering besteuert wird. Die Strompreise werden auch durch die anhaltende Abhängigkeit Europas von fossilen Brennstoffen in die Höhe getrieben, wodurch die Verbraucher:innen den Schwankungen der globalen Brennstoffmärkte ausgesetzt sind. In Belgien ist Strom pro Energieeinheit fast sechsmal so teuer wie Gas; in Ländern wie Deutschland oder Dänemark [liegen die Steuern und Abgaben auf Strom um](#)

[mehr als 0,14 €/kWh über denen auf Gas.](#) Solche Preisstrukturen hemmen den Umstieg auf elektrische Systeme und untergraben die Dekarbonisierungsbemühungen. Sobald erneuerbare Energiesysteme in Kombination mit Speichermöglichkeiten und Maßnahmen zur Nachfragesteuerung ausreichend ausgebaut sind, werden die Strompreise voraussichtlich sinken, wodurch die Elektrifizierung sowohl sauber als auch erschwinglich wird.

Die Mitgliedstaaten können das Preissignal des ETS2 stärken und es weniger regressiv gestalten, indem sie schädliche Subventionen abschaffen, unerwartete Gewinne aus fossilen Brennstoffen besteuern, progressive Abgaben auf emissionsintensive Sektoren erheben und faire Beiträge der wohlhabenden Gruppen sicherstellen. Die Einnahmen sollten dem Schutz gefährdeter Haushalte und der Beschleunigung von Investitionen in saubere Energie zugutekommen.

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 Mitwirker:innen 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**