



Überlegungen zu den ETS2-Einnahmen



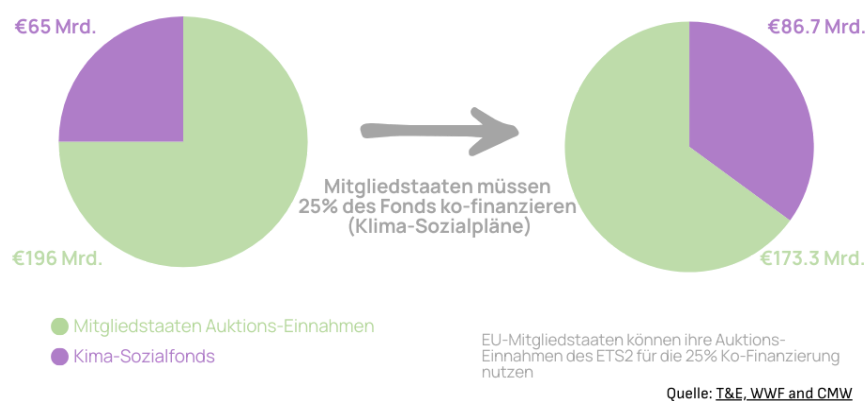
Co-funded by
the European Union

Die EU muss jährliche Investitionslücken von mindestens 137 Milliarden Euro im Gebäudesektor und mindestens 147 Milliarden Euro im inländischen Verkehrssektor schließen, um ihre Klimaziele für 2030 zu erreichen. Die Einnahmen aus dem ETS2 können eine entscheidende Rolle bei der Schließung dieser Lücke spielen.

Es wird erwartet, dass ETS2 erhebliche Einnahmen generieren wird, die zwischen 2027 und 2032 je nach CO₂-Preis zwischen 342 und 570 Milliarden Euro liegen dürften. Der Erfolg hängt jedoch zum Teil davon ab, wie die Einnahmen verwendet werden, um die Auswirkungen abzufedern – durch Umverteilung an die am stärksten Betroffenen und die Finanzierung sauberer, erschwinglicher Alternativen zu fossilen Brennstoffen.

Die Gesamteinnahmen werden über mehrere Kanäle verteilt. Bis zu 65 Milliarden Euro fließen direkt in den KSF und werden später entsprechend dem BIP, der Bevölkerungszahl und der Energiearmut an die Mitgliedstaaten verteilt. Weitere 21,6 Milliarden Euro werden den Mitgliedstaaten zugewiesen, die sie für die Kofinanzierung des KSF verwenden können, da sie mindestens 25 % ihrer KSF-Projekte kofinanzieren müssen. Der größte Teil – je nach CO₂-Preis auf 209 bis 448 Milliarden Euro geschätzt – wird an die Mitgliedstaaten für „klima- und energiebezogene Aktivitäten“ zurückgegeben. Für diese Mittel gelten weniger strenge Vorgaben, sodass die Regierungen bei deren Verwendung mehr Ermessensspielraum haben.

Abbildung 11. Verteilung der ETS2-Auktions-Einnahmen



Finanzierung von Klimaaktivitäten

Infolge der jüngsten ETS-Revision müssen die Mitgliedstaaten nach Abzug ihres KSF-Beitrags 100 % der ihnen zugewiesenen ETS2-Einnahmen für „klima- und energiebezogene Aktivitäten“ gemäß Artikel 10 Absatz 3 der ETS-Richtlinie verwenden. Dabei ist den sozialen Aspekten Vorrang einzuräumen (Artikel 30d Absatz 6).

Zu den förderfähigen Maßnahmen zählen insbesondere:

- Dekarbonisierung von Gebäuden: Verringerung der Emissionen und des Energiebedarfs für Heizung und Kühlung, einschließlich der Integration erneuerbarer Energien und damit verbundener Maßnahmen sowie finanzieller Unterstützung für einkommensschwache Haushalte in Gebäuden mit besonders schlechter Energiebilanz.
- Beschleunigung der emissionsfreien Mobilität: Förderung der Verbreitung von Elektrofahrzeugen (EVs) sowie finanzielle Unterstützung für den Ausbau der Ladeinfrastruktur.
- Förderung des öffentlichen Verkehrs: Maßnahmen zur Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und zur Verbesserung der Multimodalität, mit finanzieller Unterstützung zur Berücksichtigung sozialer Aspekte für Verkehrsteilnehmende mit niedrigem und mittlerem Einkommen.
- Finanzierung ihrer KSP: Unterstützung der in der nationalen KSP dargelegten Maßnahmen.
- Vermeidung von Doppelzahlungen: Finanzielle Entschädigung für Endverbraucher:innen von Kraftstoffen in Fällen, in denen eine Doppelzahlung von Emissionen nicht vermieden werden kann.

Zwar steht es den Mitgliedstaaten frei zu entscheiden, was als Klimaschutzmaßnahme gilt, doch haben frühere Untersuchungen ergeben, dass ein erheblicher Teil der ETS-Einnahmen in der Vergangenheit für nicht zusätzliche Ausgaben verwendet wurde, also zur Verbuchung bereits bestehender Ausgaben oder sogar zur Finanzierung von Investitionen in fossile Brennstoffe. Nach Angaben des [WWF](#) wurden zwischen 2013 und 2021 nur 71,9 % der 88,5 Milliarden Euro an ETS-Einnahmen tatsächlich für Klimaschutzmaßnahmen ausgegeben – eine Zahl, die irreführend ist. Denn [detaillierte](#)

[Analysen](#) deuten darauf [hin](#), dass mindestens 12,4 Milliarden Euro dieser sogenannten Klimaschutzausgaben für Maßnahmen verwendet wurden, die entweder wirkungslos oder sogar kontraproduktiv für den Klimaschutz waren.

Berücksichtigt man dies, sinkt der Anteil der ETS-Einnahmen, der für effektive Klimaschutzmaßnahmen ausgegeben wurde, auf lediglich 57,8 %. Polen verzeichnet mit über 6,5 Milliarden Euro den höchsten Anteil an ETS-Einnahmen, die nicht für Klimaschutz verwendet wurden, dicht gefolgt von Italien. Darüber hinaus sind die Berichte der Mitgliedstaaten voller Unstimmigkeiten, undurchsichtiger Klassifizierungen und in vielen Fällen mangelnder Transparenz. Länder wie Österreich und die Niederlande meldeten in einigen Jahren keine Klimaausgaben und verwiesen dabei auf nationale Haushaltsvorschriften, die eine Zweckbindung verhindern. Andere Länder, wie Frankreich, haben ETS-Einnahmen ohne nähere Begründung und unter der Bezeichnung „Klimaschutzmaßnahmen“ in ihren Gesamthaushalt überführt. [Solche Fehlzusweisungen](#) untergraben die Klimaziele der EU und bergen das Risiko, dass kohlenstoffintensive Energiesysteme weiter bestehen bleiben.

Mit der Einführung von ETS2 erhalten die Bürger:innen im Gegensatz zur Industrie keine kostenlosen Zertifikate, was bedeutet, dass die gesamten Kosten der CO₂-Bepreisung auf sie abgewälzt werden. Wenn die Mitgliedstaaten ihre ETS-Einnahmen weiterhin in kohlenstoffintensive Energiesysteme investieren, laufen sie Gefahr, dass die Abhängigkeit von umweltschädlichen und zunehmend teureren Energiequellen zementiert wird. Dies verzögert nicht nur den Übergang zu sauberen Alternativen, sondern belastet die Bevölkerung auch finanziell unverhältnismäßig stark, wenn die CO₂-Preise steigen – insbesondere in Mitgliedstaaten mit niedrigerem Einkommen. Ohne eine durchsetzbare Zweckbindung und klarere Regeln für förderfähige Klimaschutzausgaben bleibt das transformative Potenzial der ETS-Einnahmen gefährdet.

Investitionen in sauberere Alternativen und Einkommensunterstützung

Strukturelle Maßnahmen, die auf langfristige Veränderungen abzielen, müssen mit vorübergehenden Entlastungen und Schutzmaßnahmen für schutzbedürftige Verbraucher:innen einhergehen. Eine Kombination aus direkten Transferleistungen und

gezielten Investitionen kann die Ungleichheit im Energie- und Verkehrsbereich verringern. Einkommensunterstützung muss dabei jedoch im Rahmen einer angemessenen Ressourceneffizienz gezielt eingesetzt und von transformativen Investitionen begleitet werden, um die Ursache der Energiearmut zu bekämpfen: die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen.

[Gezielte Direktzahlungen](#) bieten sofortige Entlastung von den Auswirkungen der CO₂-Bepreisung, indem sie die Kaufkraft der Haushalte schützen, und können dazu beitragen, die öffentliche Unterstützung für den Übergang aufrechtzuerhalten. Wenn sie sichtbar und regelmäßig erfolgen, stärken sie das Vertrauen der Öffentlichkeit, dass die Einnahmen an die Bürger:innen zurückfließen und nicht in den allgemeinen Haushalt fließen. Wichtig ist, dass diese Zahlungen nicht an die Nutzung fossiler Brennstoffe gekoppelt sind und somit das Signal der CO₂-Bepreisung nicht schwächen.

Es gibt keinen einheitlichen Ansatz; die Mitgliedstaaten haben die Flexibilität, Zahlungssysteme zu entwickeln, die ihrem nationalen Kontext entsprechen. Einige entscheiden sich möglicherweise für eine einkommensabhängige Zielausrichtung, während andere geografische oder demografische Kriterien heranziehen oder universelle Zahlungen mit einer progressiven Besteuerung kombinieren. Entscheidend ist, dass die Unterstützung sichtbar, fair und administrativ umsetzbar gestaltet ist und jene erreicht, die sie am dringendsten benötigen. Gut konzipierte, sozial ausgerichtete Direktzahlungen sind kein Ersatz für strukturelle Investitionen, sondern bilden eine notwendige Säule eines gerechten Übergangs.

Diese Obergrenze schränkt jedoch seine Wirkung ein, insbesondere, wenn die CO₂-Preise unerwartet stark steigen. Daher werden die ETS₂-Einnahmen außerhalb des KSF, die direkt an die Mitgliedstaaten verteilt werden, zu einer wichtigen Finanzierungsquelle. Die ETS-Richtlinie sieht bereits vor, dass diese Mittel vorrangig für soziale Aspekte im Rahmen des Emissionshandels eingesetzt werden, einschließlich konkreter Vorgaben zur finanziellen Unterstützung von Haushalten mit niedrigem und mittlerem Einkommen.

Sozialer Nutzen für das Klima

Angesichts einer [jährlichen Investitionslücke von 240 Milliarden Euro](#) für die Dekarbonisierung von Gebäuden und Verkehr bieten die ETS2-Einnahmen eine entscheidende Gelegenheit, dieses Defizit zu schließen und gleichzeitig echte Verbesserungen im Alltag der Menschen zu bewirken: wärmere Wohnungen, sauberere Luft und niedrigere Energiekosten.

Bei strategischem Einsatz können diese Mittel nicht nur die Belastungen durch die CO₂-Bepreisung abfedern, sondern auch langfristigen sozialen und wirtschaftlichen Fortschritt anstoßen. Heute sind viele Haushalte von Energiearmut betroffen: Im Jahr 2024 können [9 %](#) der EU-Haushalte ihre Wohnungen nicht ausreichend heizen; in Griechenland, Bulgarien, Litauen, Spanien und Portugal liegt dieser Anteil sogar bei über 15 %. Die Bekämpfung der Energie- und Verkehrsarmut, insbesondere unter benachteiligten Gruppen, macht den Übergang nicht nur klimafreundlich, sondern auch sozial gerecht.

Investitionen in Energieeffizienz, öffentlichen Verkehr und erneuerbare Energien bringen zudem erhebliche gesundheitliche Vorteile, da sie Luftverschmutzung reduzieren, die [in der EU](#) weiterhin [jedes Jahr Hunderttausende vorzeitige Todesfälle verursacht](#). Gleichzeitig stärken sie die Energiesicherheit Europas, indem sie die Abhängigkeit von importierten fossilen Brennstoffen verringern, die Bürger:innen vor Preisschocks schützen und die Souveränität Europas stärken. Gezielte Investitionen können die Schaffung lokaler Arbeitsplätze fördern, die Wettbewerbsfähigkeit verbessern und die regionale Entwicklung stärken. Allein der Bausektor macht [mehr als 10 %](#) des EU-BIP aus und wird von KMU dominiert, was bedeutet, dass groß angelegte energetische Sanierungen erhebliche Geschäftsmöglichkeiten eröffnen und Tausende zukunftsichere grüne Arbeitsplätze schaffen können. In ähnlicher Weise könnte die beschleunigte Einführung von Elektrofahrzeugen im Straßenverkehr die derzeitigen Arbeitsplätze und Produktionsniveaus in der Automobilindustrie in Europa erhalten und gleichzeitig neue Möglichkeiten schaffen. Laut [T&E könnten](#) bis 2035 rund 100.000 neue Arbeitsplätze in der Batterieversorgungskette und weitere 120.000 im Bereich der Ladeinfrastruktur entstehen. [Studien](#) zeigen, dass die EU bis 2030 mehr als eine Billion Euro an

sozioökonomischen Vorteilen erzielen könnte, wenn sie in einen ehrgeizigeren Übergang investiert.

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



**Co-funded by
the European Union**