

## „Fit für 55“-Paket der EU verstärkt Fokus auf nachhaltige Ergebnisse

Die Europäische Kommission hat ihren „Fit für 55“-Fahrplan bekannt gegeben,<sup>1</sup> der die vorzunehmende Umstellung beschreibt, um das von der EU-Kommission ausgegebene Ziel einer Senkung der Nettotreibhausgasemissionen um mindestens 55 % bis 2030 zu erreichen. Mit diesem wichtigen Schritt stellt die EU sicher, dass sie auf Kurs ist, bis 2050 klimaneutral zu werden

**Andrea Carzana** (Fondsmanager, Sustainable Outcomes Pan European Equities)

**Natalia Luna** (Senior Thematic Investment Analyst, Responsible Investment)

Das Paket enthält detaillierte Angaben darüber, wie diese Verringerung der Treibhausgasemissionen erreicht werden kann. Das Europäische Parlament und die EU-Mitgliedstaaten werden vor der Verabschiedung darüber debattieren und abstimmen. Daher werden möglicherweise nicht alle Vorschläge letztlich Gesetzeskraft erhalten. Trotzdem bilden sie jedoch einen soliden Ausgangspunkt.

### Kohlenstoff-Grenzsteuer

Das CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichssystem (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) gilt anfangs für Zement, Düngemittel, Eisen und Stahl, Aluminium und die Stromerzeugung sowie für direkte Emissionen der Scope-1-Kategorie. Importeure müssen eine Abgabe für den mit ihren Produkten verbundenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß entrichten, die sich am geltenden CO<sub>2</sub>-Preis in der EU bemisst. Diese Maßnahme wird innerhalb von drei Jahren ab 2023 umgesetzt und könnte nach 2026 auf andere Sektoren ausgeweitet werden. Für diese übrigen Sektoren werden die kostenlosen Zertifikate bis 2035 schrittweise reduziert. Ihre Zahl soll jährlich um 10 % bis auf null am genannten Datum sinken. Dies ist positiv für die Bauindustrie, denn die kostenlosen Zertifikate hätten auch bereits 2023 abgeschafft werden können. Das vorgeschlagene Datum bedeutet jedoch, dass die Branche die vollständigen CO<sub>2</sub>-Zusatzkosten erst ab 2035 tragen muss. Damit hat sie mehr



Zeit, um die Pläne für die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen schneller voranzutreiben und die Preise auf ein höheres Niveau anzupassen.

Der vielversprechendste und folgenreichste Aspekt des CBAM ist, dass es erst den Einstieg darstellt, dem deutlich striktere weltweite CO<sub>2</sub>-Vorschriften folgen dürften. Im Zuge der verzögerten Umsetzung könnte das CBAM zu einem wirkungsvollen Instrument werden, das andere Länder dazu antreibt, ihre eigenen Dekarbonisierungspläne zu forcieren. Dies könnte zu verstärkten Debatten rund um globale Dekarbonisierungs- und Klimaziele anregen.

### Luft- und Schiffsverkehr

Die Europäische Kommission schlägt vor, dass in den nächsten Jahren bei Flügen, die von einem EU-Flughafen aus starten, dem normalen Flugkraftstoff mehr und mehr nachhaltiger Flugkraftstoff (Sustainable Aviation Fuel, SAF) beigemischt werden muss, um die Reduzierung von Emissionen zu unterstützen. Dieses Thema haben wir bereits vor Kurzem in einem Blickpunkt behandelt.<sup>2</sup> Vorgeschlagen wird nun ein SAF-Anteil von 2 % bis 2025, von 5 % bis 2030 und von 25 % bis 2035. Derzeit liegt das SAF-Niveau bei rund 0,1 %.

- Die Luftfahrtbranche wurde zudem in den Geltungsbereich des EU-Emissionshandelssystems (Emissions Trading Scheme, ETS) einbezogen. Die Sektoren, die vom überarbeiteten EU ETS erfasst werden, das eine weitere Marktverknappung zur Verteuerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen vorsieht, müssen ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um 61 % unter das Niveau von 2005 senken. Damit wird die für den Sektor geltende Zuteilung kostenloser Zertifikate ausgehend vom Flugaufkommen des Jahres 2010 um 4,2 % pro Jahr verringert.

Mit diesen Vorschlägen kommen zusätzliche Kosten auf die Luftfahrtindustrie zu, sodass es Gewinner und Verlierer geben wird. Die Fluggesellschaften werden den Einsatz von SAF und den Kauf von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten einkalkulieren müssen, und ihr Erfolg wird davon abhängen, inwieweit sie diese Kosten an ihre Kunden weiterreichen können. Für ein Unternehmen wie Neste sind das sehr gute Nachrichten: Neste ist der weltweit größte Hersteller von Öko-Diesel und nachhaltigen Flugkraftstoffen, die aus Abfall und Reststoffen gewonnen werden. Das Unternehmen will bis 2024 die SAF-Produktion von aktuell rund 0,1 Millionen Tonnen pro Jahr (Mtpa) auf fast 1,5 Mtpa steigern.<sup>3</sup>

Auch der Schifffahrtssektor wurde in den Geltungsbereich des EU ETS einbezogen. Betroffen davon sind Reisen innerhalb der EU, 50 % der Emissionen von Reisen außerhalb der EU und Emissionen, die am Liegeplatz in einem EU-Hafen entstehen. Die Branche muss ihre Treibhausgasintensität (gegenüber einem noch festzulegenden Referenzwert) bis 2025 um 2 %, bis 2030 um 6 %, bis 2035 um 13 %, bis 2040 um 26 %, bis 2045 um 59 % und bis 2050 um 75 % senken.

Weder das in der Luftfahrtbranche verbrauchte Kerosin noch das in der Schifffahrt genutzte Schweröl werden bei Reisen innerhalb der EU vollständig von einer Energiesteuer befreit werden. Die Mindeststeuersätze für diese Kraftstoffe werden über einen Zeitraum von zehn Jahren angehoben, während nachhaltige Kraftstoffe von einem Steuersatz von null profitieren, um die Akzeptanz und Einführung dieser Kraftstoffe zu fördern.

### Elektrofahrzeuge

Ab 2035 sollen in der EU nur noch Elektrofahrzeuge gebaut werden. „Fit für 55“ schlägt in diesem Zusammenhang vor, die Emissionen neuer Fahrzeuge bis 2030 um 55 % und bis 2035 um 100 % zu reduzieren. Das bedeutet, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ab 2035 in der EU nicht mehr zugelassen werden dürfen. Damit würden die Emissionen schneller sinken als ursprünglich angenommen, was eine raschere Umstellung auf



Elektrofahrzeuge erfordert. Diese Ziele könnten jedoch für Automobilhersteller eine Herausforderung darstellen und verlangen außerdem einen beschleunigten Ausbau der flächendeckenden Ladeinfrastruktur. Dabei müsste die Zahl der Ladestationen bis 2025 auf eine Million und bis 2030 auf drei Millionen steigen.

Für Halbleiterfirmen sind das sehr gute Nachrichten, spielen sie bei diesem Ausbau doch eine entscheidende Rolle. Die Firma Infineon, die unserem Portfolio angehört, ist im Bereich Leistungshalbleiter branchenweit führend. Dieser Markt dürfte erhebliches Wachstum verzeichnen, da die Zahl der Elektrofahrzeuge auf den Straßen aufgrund dieser Vorschläge zwangsläufig steigen muss. Unternehmen im Bereich elektrische Ausrüstung wie Schneider werden ebenfalls profitieren, denn sie sind für die Installation von Ladenetzwerken unverzichtbar.

### Gebäuderenovierung

Laut dem Fahrplan der Europäischen Kommission soll der Energieverbrauch von Gebäuden bis 2030 nun nicht mehr wie ursprünglich vorgesehen um 32,5 %, sondern um 36 % verringert werden. Zudem gilt ein neues verbindliches Ziel, das einen jährlichen Anstieg der Nutzung erneuerbarer Energien für die Heizung und Kühlung um 1,1 % verlangt. Bis 2030 sollen 49 % des Energieverbrauchs von Gebäuden auf erneuerbare Energien entfallen.

Wir hatten dieses Thema bereits Ende 2020 in einem Blickpunkt behandelt,<sup>4</sup> aber diese Vorschläge gehen nun noch weiter. Bisher galt das Sanierungsgebot nur für Regierungsgebäude. Doch jetzt wird der öffentliche Sektor jedes Jahr 3 % seines Gebäudebestands renovieren müssen, darunter auch Schulen und Krankenhäuser. Um diese Effizienzziele zu erreichen, ist jedoch eine weitere politische Förderung in Form von Geld, Anreizen und anderen Vorschriften erforderlich.

Die CO<sub>2</sub>-Regulierung bleibt kurzfristig eine Belastung für die Baubranche. Langfristig stellen die neuen EU-Vorschriften jedoch einen Positivfaktor dar und könnten den Unternehmen, die in puncto Dekarbonisierung führend sind, einen besseren Kapitalzugang und eine potenziell niedrigere relative Kostenbasis beschern. Bauunternehmen dürfte dies zu einem anhaltend starken organischen Wachstum bei hoher Preisgestaltungsmacht verhelfen. Elektrounternehmen werden ebenfalls zu den Nutznießern gehören, da Geschäfts- und Wohngebäude als Energielieferanten in die Netze eingebunden werden.

“Doch jetzt wird der öffentliche Sektor jedes Jahr 3 % seines Gebäudebestands renovieren müssen, darunter auch Schulen und Krankenhäuser

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_21_3541)

<sup>2</sup> „Nachhaltiger Flugkraftstoff ist startklar“, Mai 2021.

<sup>3</sup> <https://www.neste.com/about-neste/who-we-are/business#9507dabd>

<sup>4</sup> „Von Europas Renovierungswelle profitieren“, Dezember 2020.

## „Fit für 55“ im Überblick

Sektor	Neue „Fit für 55“-Vorschrift	Folgen	Auswirkungen auf Sektorebene
<b>Emissionen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bis 2030 Reduzierung um 55 % gegenüber dem Niveau von 1990</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vom überarbeiteten EU ETS erfasste Sektoren müssen ihre Emissionen bis 2030 um 61 % gegenüber 2005 verringern</li> </ul>
<b>Emissionshandelssystem (ETS)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Geringeres Angebot und weniger kostenlose Zertifikate</li> <li>■ Luft- und Schifffahrt werden in das System einbezogen</li> <li>■ Separates ETS für Verkehr und Gebäude</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Höhere Nachfrage und geringeres Angebot werden die CO<sub>2</sub>-Preise steigen lassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Höhere CO<sub>2</sub>-Kosten für die Schwer-, Öl- und Gasindustrie sowie das verarbeitende Gewerbe</li> <li>■ Start der Dekarbonisierung in der Luft- und Schifffahrtsbranche</li> <li>■ Anreize für Gebäudeeigentümer und -entwickler, in Energieeffizienz und Brennstoffumstellung zu investieren</li> </ul>
<b>Kohlenstoff-Grenzsteuer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schrittweise Einführung im Zeitraum 2023–2026</li> <li>■ Importeure müssen eine Abgabe für den mit ihren Produkten verbundenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß entrichten, die sich am geltenden CO<sub>2</sub>-Preis in der EU bemisst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schrittweise Abschaffung kostenloser Zertifikate im Zeitraum 2026–2035 verringert mögliche Extremrisiken und schafft Anreize für Unternehmen, in die Dekarbonisierung zu investieren</li> <li>■ Forcierung der Einführung weltweit geltender CO<sub>2</sub>-Preise und Klimaziele</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Relativ gute Nachrichten für Sektoren wie Stahl und Zement, denn das Worst-Case-Szenario einer sofortigen Abschaffung kostenloser Zertifikate tritt nicht ein</li> </ul>
<b>Erneuerbare Energien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Anhebung des angestrebten Anteils erneuerbarer Energien am Energiemix von bisher 32 % auf 40 % bis Ende des Jahrzehnts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verdoppelung der Ökostromkapazität gegenüber heutigem Stand erforderlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Positiv für das organische Wachstum der Erzeuger von erneuerbaren Energien</li> </ul>
<b>Straßenverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Emissionen von Neufahrzeugen sollen ab 2030 um 55 % sinken und ab 2035 bei null liegen</li> <li>■ Ausbau der Ladeinfrastruktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Effektives Verkaufsverbot für neue Pkws/Transporter mit Verbrennungsmotor ab 2035</li> <li>■ Beschleunigung der Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Etwas striktere Vorschriften könnten Originalgerätehersteller (OEMs) belasten, aber die meisten OEM-Strategien nehmen inzwischen Vorgaben für die Einführung von Elektrofahrzeugen vorweg</li> </ul>
<b>Luftfahrt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Offizielle Einbeziehung in das ETS</li> <li>■ Kostenlose Zuteilung von Zertifikaten wird ab 2027 schrittweise eingestellt</li> <li>■ Verpflichtende Quoten für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAFs)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bezahlung für CO<sub>2</sub>-Zertifikate</li> <li>■ Erfüllung von SAF-Anforderungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Zusätzliche Kostenbelastung für EU-Fluggesellschaften durch SAF-Quoten, Kraftstoffsteuer und ETS-Konformität</li> <li>■ Positiv für SAF-Anbieter: Neste</li> </ul>
<b>Schifffahrt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einbeziehung in das ETS</li> <li>■ Treibhausgasintensität der von Schiffen verwendeten Energie soll bis 2030 um 6 % reduziert werden und bis 2050 um 75 % sinken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bezahlung für CO<sub>2</sub>-Zertifikate</li> <li>■ Forcierung und Beschleunigung des Einsatzes von Biokraftstoffen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Steigende Kosten für Reedereien</li> </ul>
<b>Gebäude</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Renovierung von 3 % aller öffentlichen Gebäude pro Jahr</li> <li>■ Verbindliches Ziel, den Einsatz erneuerbarer Energien für die Heizung und Kühlung jährlich um 1,1 % zu steigern</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Positiv für Hersteller von elektrischer Ausrüstung (Schneider), Wärmepumpen (Belimo) und Baustoffen (Kingspan, Sika, Rockwool)</li> </ul>
<b>Energiesteuer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Kraftstoffe werden abhängig von ihrem Energiegehalt und ihrer Umweltfreundlichkeit besteuert, während das bisherige Modell auf dem Volumen basierte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Steuerbelastung für umweltschädliche Kraftstoffe am höchsten</li> <li>■ Bestimmte Ausnahmen werden schrittweise abgeschafft: bei in der Luftfahrt eingesetztem Kerosin und in der Schifffahrt verwendetem Schweröl über einen Zeitraum von zehn Jahren für Reisen innerhalb der EU</li> <li>■ Anreize für SAFs in Form eines Mindeststeuersatzes von null</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stärkere Widerstände für herkömmliche fossile Raffinerien und Mineralölkonzerne</li> <li>■ Steigende Kosten für Luft- und Schifffahrt</li> </ul>

# Mehr erfahren Sie unter **COLUMBIATHREADNEEDLE.COM**



**Wichtige Informationen: Nur für professionelle Kunden und/oder entsprechende Investorentypen in Ihrem Rechtsgebiet (nicht für Privatkunden zu verwenden oder an diese weiterzugeben). Für Marketingzwecke.**

Dieses Dokument dient ausschließlich Informationszwecken und sollte nicht als für eine bestimmte Anlage repräsentativ eingestuft werden. Es stellt kein Angebot und auch keine Aufforderung zur Zeichnung oder zum Verkauf von Wertpapieren oder anderen Finanzinstrumenten dar, noch gilt es als Anlageberatung oder sonstige Leistung. **Anlagen sind mit Risiken verbunden, darunter auch das Risiko des Verlusts des eingesetzten Kapitals. Ihr Kapital ist nicht geschützt.** Das Marktrisiko kann einen einzelnen Emittenten, einen Wirtschaftssektor, einen Industriezweig oder den gesamten Markt betreffen. Der Wert der Anlagen ist nicht garantiert. Deshalb erhält ein Anleger unter Umständen den ursprünglich angelegten Betrag nicht zurück. **Internationale Anlagen** bergen bestimmte Risiken und können aufgrund möglicher Veränderungen der politischen oder wirtschaftlichen Verhältnisse oder Währungsschwankungen sowie unterschiedlicher Finanz- und Bilanzierungsstandards volatil sein. **Die genannten Wertpapiere dienen nur zur Veranschaulichung, können sich ändern und sollten nicht als Kauf- oder Verkaufsempfehlung verstanden werden. Die genannten Wertpapiere können sich als rentabel oder unrentabel erweisen.** Die Meinungsäußerungen entsprechen dem Stand am genannten Datum, können sich bei einer Veränderung der Markt- oder sonstigen Bedingungen ändern und können von den Meinungsäußerungen anderer verbundener Unternehmen oder Tochtergesellschaften von Columbia Threadneedle Investments (Columbia Threadneedle) abweichen. Die tatsächlichen Anlagen oder Anlageentscheidungen von Columbia Threadneedle und seinen Tochtergesellschaften, ob sie nun für die eigene Anlageverwaltungstätigkeit oder im Namen von Kunden getätigt werden, spiegeln die hierin ausgedrückten Meinungsäußerungen nicht notwendigerweise wider. Diese Informationen stellen keine Anlageberatung dar und berücksichtigen die persönlichen Umstände eines Anlegers nicht. Anlageentscheidungen sollten immer auf Grundlage der konkreten finanziellen Bedürfnisse, der Ziele, des zeitlichen Horizonts und der Risikobereitschaft eines Anlegers getroffen werden. Die beschriebenen Anlageklassen eignen sich möglicherweise nicht für alle Anleger. **Die Wertentwicklung in der Vergangenheit ist keine Garantie für zukünftige Ergebnisse und keine Prognose sollte als Garantie angesehen werden.** Informationen und Einschätzungen, die von Dritten bezogen wurden, werden zwar als glaubwürdig angesehen, für ihren Wahrheitsgehalt und ihre Vollständigkeit kann jedoch keine Garantie übernommen werden. Dieses Dokument und sein Inhalt wurden von keiner Aufsichtsbehörde überprüft.

**Für Australien gilt:** Herausgegeben von Threadneedle Investments Singapore (Pte.) Limited [„TIS“], ARBN 600 027 414. TIS ist von der Auflage befreit, eine australische Finanzdienstleisterlizenz gemäß dem Corporations Act zu besitzen, und stützt sich bei der Vermarktung und Erbringung von Finanzdienstleistungen für australische Wholesale-Kunden im Sinne von Section 761G des Corporations Act 2001 auf Class Order 03/1102. TIS wird in Singapur (Registernummer: 201101559W) von der Monetary Authority of Singapore gemäß dem Securities and Futures Act (Chapter 289) reguliert, der vom australischen Recht abweicht.

**Für Singapur gilt:** Herausgegeben von Threadneedle Investments Singapore (Pte.) Limited, 3 Killiney Road, #07-07, Winsland House 1, Singapur 239519, die in Singapur der Aufsicht der Monetary Authority of Singapore gemäß dem Securities and Futures Act (Chapter 289) untersteht. Registernummer: 201101559W. Dieses Dokument wurde nicht von der Monetary Authority of Singapore geprüft.

**Für Hongkong gilt:** Herausgegeben von Threadneedle Portfolio Services Hong Kong Limited 天利投资管理香港有限公司. Unit 3004, Two Exchange Square, 8 Connaught Place, Hongkong, die von der Securities and Futures Commission („SFC“) zur Durchführung regulierter Aktivitäten (Typ 1) zugelassen ist (CE:AQA779). Eingetragen in Hongkong gemäß der Companies Ordinance (Chapter 622), Nr. 1173058.

**Für das Vereinigte Königreich gilt:** Herausgegeben von Threadneedle Asset Management Limited, eingetragen in England und Wales unter der Registernummer 573204. Eingetragener Firmensitz: Cannon Place, 78 Cannon Street, London EC4N 6AG. Im Vereinigten Königreich zugelassen und reguliert von der Financial Conduct Authority.

**Für den EWR gilt:** Herausgegeben von Threadneedle Management Luxembourg S.A., eingetragen im Registre de Commerce et des Sociétés (Luxemburg) unter der Registernummer B 110242. Eingetragener Firmensitz: 44, rue de la Vallée, L-2661 Luxemburg, Großherzogtum Luxemburg. Die Zusammenfassung der Anlegerrechte ist auf unserer Website in englischer Sprache verfügbar.

**Für den Nahen Osten gilt:** Dieses Dokument wird von Columbia Threadneedle Investments (ME) Limited verbreitet, die der Aufsicht der Dubai Financial Services Authority (DFSA) untersteht.

**Für Vertriebsstellen:** Dieses Dokument dient dazu, Vertriebsstellen Informationen über die Produkte und Dienstleistungen der Gruppe bereitzustellen, und ist nicht zur Weitergabe bestimmt.

**Für institutionelle Kunden:** Die in diesem Dokument enthaltenen Informationen stellen keine Finanzberatung dar und sind ausschließlich für Personen mit entsprechenden Anlagekenntnissen bestimmt, welche die aufsichtsrechtlichen Kriterien für professionelle Anleger oder Marktkontrahenten erfüllen; andere Personen sollten nicht auf Grundlage dieser Informationen handeln.

**Für die Schweiz gilt:** Threadneedle Asset Management Limited, eingetragen in England und Wales unter der Registernummer 573204. Eingetragener Firmensitz: Cannon Place, 78 Cannon Street, London EC4N 6AG, GB. Im Vereinigten Königreich zugelassen und reguliert von der Financial Conduct Authority. Herausgegeben von Threadneedle Portfolio Services AG, eingetragener Firmensitz: Claridenstrasse 41, 8002 Zürich, Schweiz. Die Zusammenfassung der Anlegerrechte ist auf unserer Website in englischer Sprache verfügbar.

**Columbia Threadneedle Investments ist der globale Markenname der Columbia- und Threadneedle-Unternehmensgruppe.**

**columbiathreadneedle.com**

Herausgegeben im 09.21 | Gültig bis 03.22 | J31836 | 3741851