

## **Auf dem Weg zur Klimaneutralität - unsere Vision für 2030 - Motivation, Innovation und Marktwirtschaft für Veränderung**

Europa soll der erste klimaneutrale Kontinent werden. Wir setzen uns dafür ein, dass die Europäische Union eine führende Rolle bei der globalen Bewältigung des Klimawandels einnimmt. Bei der Entwicklung nachhaltiger Technologien wollen wir unseren weltweiten Spitzenplatz weiter ausbauen und andere Weltregionen motivieren, ihre Anstrengungen beim Klimaschutz zu verstärken. Die EU hat bereits ein gutes Stück des Weges hin zur Klimaneutralität erfolgreich zurückgelegt: Die Treibhausgasemissionen in der EU wurden zwischen 1990 und 2019 um 24 Prozent gesenkt, während die Wirtschaft im gleichen Zeitraum um rund 60 Prozent wuchs.

Die EU hat damit gezeigt, dass Klimaschutz und Wirtschaftswachstum keine Gegensätze sind, sondern miteinander vereinbar sind. Mit dem europäischen Emissionshandelssystem (ETS) haben wir ein weltweit einzigartiges System zur Bepreisung von CO<sub>2</sub> geschaffen. Um das Ziel der Klimaneutralität bis spätestens 2050 erreichen zu können, müssen wir unsere aktuellen Klimaschutzanstrengungen intensivieren und bereits bis 2030 ambitioniertere Maßnahmen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ergreifen. Statt des bisher vorgesehenen Reduktionszieles von 40 Prozent hat die EU daher eine Emissionsreduktion von 55 Prozent netto bis 2030 festgelegt. Die Europäische Kommission wird am 14. Juli unter dem Titel „Fit-for-55“ ein Paket mit konkreteren Einzelmaßnahmen zur Erreichung dieses Zwischenziels vorlegen.

Die Erreichung der äußerst ambitionierten Klimaziele der EU wird sowohl im Hinblick auf die wirtschaftlichen und technologischen Herausforderungen als auch auf die gesellschaftliche Akzeptanz große Anstrengungen erfordern. In den vergangenen Jahren haben wir diverse Protestbewegungen beobachtet, die deutlich gezeigt haben, dass Klimaschutz nicht zu sozialen Spaltungen führen darf. Das „Fit-for-55“-Paket muss daher so ausgelegt sein, dass alle Menschen in Europa davon profitieren können. Ein klimaneutrales Europa, dessen Unternehmen Weltmarktführer bei nachhaltigen Technologien sind, wird auch in Zukunft Arbeitsplätze und Wohlstand schaffen.

Den konkreten Einzelmaßnahmen zur Erreichung der Klimaziele müssen aus Sicht der CDU/CSU-Europaabgeordneten folgende Leitprinzipien zugrunde liegen:

- **Technologieoffenheit:** Durch das Zusammenspiel von Marktwirtschaft, Wissenschaft, Forschung und Innovation entstehen die besten Lösungen. Technologieoffenheit und Lebenszyklusanalysen müssen deshalb Leitprinzipien für alle Klimaschutzmaßnahmen sein. So ist beispielsweise der Verbrennungsmotor eine Technologie, die mit nachhaltigen Treibstoffen eine Zukunft hat. Genauso sind Elektroantriebe nur dann nachhaltig, wenn sie mit Strom aus regenerativer Erzeugung betrieben werden.
- **Bürokratieabbau:** Das „Fit-for-55“-Paket wird eine gewaltige Kraftanstrengung für unsere Wirtschaft. Wir warnen daher vor unpraktikablen bürokratischen Vorgaben, wie sie beispielsweise bei der Taxonomie oder bei Lieferketten diskutiert werden. Für jegliche Regelung bedarf es vorab einer verbindlichen Folgenabschätzung mit Blick auf

- den globalen Wettbewerb und die soziale Ausgewogenheit. Gleichzeitig darf das „Fit-for-55“-Paket nicht zu mehr Bürokratie führen. Im Gegenteil: Wir wollen ein verbindliches Reduktionsziel von Bürokratie. Für jede neue Vorschrift gilt es außerdem, nach dem „One-in-One-Out-Prinzip“ an anderer Stelle bürokratische Lasten abzubauen.
- **Übergangstechnologien:** Auf dem Weg zur Klimaneutralität müssen wir Brückentechnologien nutzen. So kommt zum Beispiel Gas beim Aufbau einer erneuerbaren Wasserstoffwirtschaft vorübergehend eine Schlüsselrolle zu. Übergangstechnologien sorgen dafür, dass industrielle Prozesse in angemessenen Zeiträumen kostenverträglich umgestellt und sich bereits neue klimafreundliche Innovationen entwickeln können.
  - **Marktwirtschaftliche Lösungen** statt Ordnungspolitik. Verbote sind technologische Sackgassen. Wir glauben an den Wettbewerb von Ideen. Marktwirtschaftliche Lösungen bringen die kosten- und gleichzeitig klimateffizientesten Ideen hervor. So hat beispielsweise die Bepreisung von CO<sub>2</sub> und der Handel von Emissionsrechten im ETS dazu geführt, dass die Kohlekraftwerke mit den höchsten CO<sub>2</sub>-Emissionen als erste stillgelegt werden. Ein ETS für Wärme/Gebäude führt dazu, dass energieeffiziente Bausubstanzen zuerst saniert würden.
  - **Verzahnung der unterschiedlichen Instrumente:** Wir müssen Prioritätensetzung, Kohärenz und Methodik verbessern und sicherstellen, dass die Finanzierung und die Prioritäten für Forschung, Technologie und Innovation mit den Prioritäten der EU in Einklang stehen. Wir brauchen eine Methodik, die all die verschiedenen Initiativen zu einem funktionierenden System vereint. Gegenwärtig besteht ein Ungleichgewicht zwischen den Strategien/Zielen der EU, der Finanzierung und dem Instrumentarium zu ihrer Umsetzung. „Fit-for-55“ wird nur gelingen, wenn wir die entsprechende Finanzierung - wie in den USA - aufstocken: Das heißt, schnelle Mobilisierung von privatem Kapital, verbesserte Scale-Up- und Venture-Finanzierungsinstrumente für alle Bereiche mit hohem CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial in der EU sowie nachhaltige Finanzierung (sogenannte Taxonomie), die wirklich technologieoffen ausgestaltet ist und die Rolle von Brückentechnologien berücksichtigt.

### CO<sub>2</sub>-Preis statt Verbote

Das Emissionshandelssystem, als marktbasierendes Instrument, ist das zentrale Element zur Erreichung des äußerst ambitionierten CO<sub>2</sub>-Minderungsziels von 55 Prozent bis 2030. Quoten und Verbote sind hingegen unsolidarisch, behindern Innovationen und belasten insbesondere einkommensschwache Haushalte in unzumutbarer Weise. Statt starrer Quoten für Gebäudesanierungen oder Verboten von Einfamilienhäusern brauchen wir eine wirksame CO<sub>2</sub>-Reduktion durch die Begrenzung von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten:

- **Klimaschonendes Handeln belohnen - ETS für Wärme und Verkehr:** Klimaschutz muss sich in allen Bereichen lohnen und klimaschädliches Handeln perspektivisch weniger wirtschaftlich werden. Wir brauchen eine deutliche Entlastung von klimafreundlichen Produkten und Produktionsweisen, zum Beispiel durch eine Reduzierung der hohen Abgaben, die in Deutschland auch auf erneuerbaren Strom bestehen. Das ETS-System wollen wir auf die Bereiche Straßenverkehr, Wärme inkl. Prozesswärme ausweiten. Unser langfristiges Ziel ist ein einheitlicher Sektor übergreifender CO<sub>2</sub>-Preis. Auf dem Weg dahin brauchen wir - wegen Preisfluktuationen - separate Systeme. Denkbar wäre zudem die Überführung der fossilen Anteile des Ladestroms für Elektroautos ins ETS für den Transportbereich. Wir wollen, dass die Kommission diese Option überprüft. Dabei

- ist eine vollständige Abschaffung aller sonstigen Regelungen - wie der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte - weder realistisch noch wünschenswert.
- **Generierte Einnahmen für Klimaschutz und sozialen Ausgleich:** Höhere Einnahmen aus dem europäischen Emissionshandel der ersten Stunde sollen in die Entwicklung innovativer Technologien in derselben Branche fließen. Der Innovationsfonds ist hierfür deutlich aufzustocken. Bei der Einführung eines Emissionshandels für Wärme und Transport plädieren wir zudem für einen sozialen Ausgleich. Das heißt die Europäische Union und die Mitgliedstaaten dürfen durch das System nicht mehr einnehmen, als sie an anderer Stelle sozial gerecht und klimaschutzfördernd zurückgeben.
  - Wir wollen die **kostenlose Zuteilung** solange beibehalten, wie dies angesichts der globalen Wettbewerbssituation notwendig ist. Wir sprechen uns ebenfalls für die Beibehaltung der Strompreiskompensation aus. Beides kann zurückgeführt werden, wenn wesentliche Wettbewerber ebenfalls einen vergleichbaren CO<sub>2</sub>-Preis haben.
  - **Faire Lastenverteilung:** Alle Bereiche müssen ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Das umfasst auch die Bereiche, in denen es derzeit keine CO<sub>2</sub>-Bepreisung gibt, wie beispielsweise in der Landwirtschaft. Daher befürworten wir eine Erhöhung des Ziels dieser Nicht-ETS-Sektoren. Auch die Lastenverteilung unter den Mitgliedstaaten sollte einer umfänglichen Folgenabschätzung mit Blick auf Einsparpotenziale und Sozialverträglichkeit zum Ziel von verbindlichen Zielkorridoren für die Mitgliedstaaten unterzogen werden.
  - **Negativemissionen fördern:** Strengere Emissionsminderungsziele sollten nicht zu einer höheren Belastung der Land- und Forstwirtschaft als Ganzes führen. Wir sprechen uns für ein Anreizsystem für CO<sub>2</sub>-Senken aus, das die Bereiche nachhaltige Waldbewirtschaftung, Agrarwirtschaft, die Speicherung und Wiederverwendung von CO<sub>2</sub>, das sogenannte „Carbon Capture and Storage“, kurz CCS, und das „Carbon Capture and Utilization“, kurz CCU, umfasst. Wer Emissionen senkt beziehungsweise Kohlenstoff dauerhaft speichert, sollte für seine Leistung entlohnt werden. Wir fordern die Kommission auf, eine Untersuchung von diversen Anreizsystemen - wie beispielsweise die Zuteilung von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten für die Forst- und Landwirtschaft, damit ebendiese Zertifikate handelbar sind - vorzunehmen. Wichtig für uns dabei sind die Ernährungssicherheit und die Bioökonomie. Zusätzlich braucht es unbedingt mehr Investitionen in Forschung und Entwicklung, um im globalen Wettbewerb auch weiterhin mit einer guten und gesunden Landwirtschaft zu bestehen.

### Erneuerbare Energien, Wasserstoff (H<sub>2</sub>) und Energieeffizienz in Europa

CO<sub>2</sub>-armer Wasserstoff ist ein erneuerbarer und sauberer Energieträger und Stromspeicher, der in allen Bereichen der Wirtschaft zum Einsatz kommen kann, insbesondere dort, wo Batteriespeicherung nicht praktikabel wäre, beispielsweise in CO<sub>2</sub>-freien Stahlwerken oder Brennstoffzellen-Trucks. Der Vorteil von Wasserstoff ist zudem, dass er über die bereits existierende Gasinfrastruktur verteilt werden kann. Ohne CO<sub>2</sub>-armen Wasserstoff gelingt die Energiewende nicht. Wir wollen die Chancen, die Wasserstoff als Energieträger bietet, nutzen. Dafür muss Wasserstoff zeitnah wirtschaftlich und seine Erzeugung mittel- bis langfristig CO<sub>2</sub>-neutral werden.

- **Bestehende Infrastruktur nutzen:** Europa muss seine Gasnetze sukzessiv und konsequent zu **Wasserstoffnetzen aufwerten**, und wo nötig neue Infrastruktur aufbauen, um so europäische, transnationale Wasserstoffnetze sowie klimaneutrale Transportkorridore zu schaffen. Wir wollen neue Marktregeln und

- eine eigene Netzregulierung mit einem gemeinsamen Regulierungsansatz für H2- und Gasnetze, die sowohl den kosten-effizienten Einsatz von Wasserstoff als auch einen schrittweisen Ausbau von Gas- zu H2-Infrastrukturen ermöglicht.
- **Infrastruktur fit machen:** Parallel müssen die grenzüberschreitenden Stromnetze und Grenzkuppelstellen auch an den Grenzen zu Drittstaaten, ausgebaut und der Energiehandel im Europäischen Binnenmarkt harmonisiert werden. Europa braucht intelligentere Übertragungs- und Verteilnetze. Dezentrale Blockchain-Technologien und Digitalisierung der Energienetze müssen Hand in Hand gehen. Das kann nur gelingen, wenn wir Genehmigungs- und Planungsprozesse vereinfachen und beschleunigen. Das Beihilferecht darf grundsätzlich den Entlastungen der Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen nicht entgegenstehen. Darüber hinaus setzen wir uns für eine marktwirtschaftliche Lösung für den Einkauf und die Verteilung von erneuerbarem Wasserstoff aus Drittstaaten ein.
  - **Stärkung der Erneuerbaren Energie:** Das volle Potenzial von Wasserstoff kann nur ausgeschöpft werden, wenn wir Wasserstoff langfristig kosteneffizient mit erneuerbarer Energie herstellen. Um die Produktionskapazitäten für grünen Wasserstoff hochfahren zu können, müssen wir erneuerbare Energien erheblich ausbauen.
  - Wir wollen, dass die **Erneuerbaren-Energien-Richtlinien (RED)**, alle erneuerbaren Energiequellen gleichmäßig fördert. Die RED soll Anreize schaffen, statt - beispielsweise durch ein unverhältnismäßiges Additionalitätsprinzip - behindern. Eine Erhöhung des Ziels für Erneuerbare unterstützen wir. Die RED wollen wir weiter aufwerten mit:
    - Einer temporären **Beimischungsquote** synthetischer Kraftstoffe bei Flugbenzin, Schiffsantrieben und LKW/PKW. Wir wollen dadurch den Preis für synthetischen Treibstoff von heute 4,50 Euro in der Herstellung bis 2030 auf unter 2 Euro senken.
    - Der **Einführung eines CO2-basierten Klassifizierungs- und Zertifizierungssystems** in Verknüpfung mit **Herkunftsnachweisen**, so dass Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten beispielsweise von Wasserstoffprojekten erleichtert werden und die Wasserstoff-Herstellung möglichst flächendeckend erfolgen kann.
  - Wir unterstützen das **"energy efficiency first"-Prinzip**. Durch Investitionen in Energieeffizienz kann viel mehr CO2 pro investiertem Euro eingespart werden als durch Investitionen ausschließlich in erneuerbare Energien. Im Gegensatz zu erneuerbaren Energien werden keine neuen Leitungen oder Speichermöglichkeiten für Strom benötigt, der gar nicht erst verbraucht wird. Bei der Bemessung des Energieeffizienzziels fordern wir eine Methodik, die die Dekarbonisierung des europäischen Strommix berücksichtigt, was bedeutet, dass eine Verlagerung von fossilen Brennstoffen zu Strom in vielen Fällen einen Nettonutzen für das Klima mit sich bringt. Zu berücksichtigen ist auch, dass der Strombedarf und die grüne Primärenergie auf dem Weg Europas zur Klimaneutralität deutlich steigen werden, da das erhöhte Klimaziel einen starken Elektrifizierungsschub in vielen Sektoren erfordert. Insbesondere die Industrie wird erneuerbaren und kohlenstoffarmen Strom und strombasierte Energieträger wie Wasserstoff nutzen, um ihren CO2-Fußabdruck auf ein Minimum zu reduzieren. Die Überarbeitung der Richtlinie erfordert daher eine neue Bemessungsgrundlage für die Einspar- und Effizienzziele

- in diesem Sektor. Dabei muss auch die Notwendigkeit berücksichtigt werden, Carbon Leakage zu vermeiden. Ein stumpfes Einsparziel wäre daher kontraproduktiv. Bei der Erreichung der neu kalibrierten Energieeffizienzziele bestehen wir darauf, den Schwerpunkt auf anreiz- und marktbasierende Maßnahmen zu legen, anstatt hauptsächlich oder sogar ausschließlich mit Ordnungspolitik zu arbeiten. Wir brauchen klare Regeln,
- wie die Energieeffizienz gestärkt werden kann;
  - wie Energieeffizienz gemessen werden kann, ohne dass Ziele für die absolute Reduzierung des Energieverbrauchs hinzugefügt werden, die den grünen Übergang abwürgen würden;
  - wie wir Klarheit für Bürgerinnen und Bürger sowie Investoren schaffen. Diejenigen, die in Energieeffizienz investieren, sollen unterstützt werden und Planungssicherheit haben.
- Auch der Einsatz Künstlicher Intelligenz hat enormes Potenzial bei der Bekämpfung des Klimawandels. So können verschiedene Modelle die Auswirkungen des Klimawandels genauestens voraussehen, sowie unsere Energieeffizienz verbessern und den Transportsektor durch automatisierte Prozesse revolutionieren. Um diese Potenziale zu nutzen, brauchen wir einen besseren Zugang zu qualitativ hochwertigen Datensätzen, auch persönlichen Daten, sowie einen besseren Datenaustausch zwischen den EU Mitgliedstaaten.

### Industriestandort Europa stärken

Die EU ist für 8 Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich. Klimaschutz kann nur global funktionieren. Als Klimavorreiter kommt der EU beim Klimaschutz eine besondere Rolle zu. Wir müssen ambitioniert und realistisch vorgehen. Eine Deindustrialisierung Europas aufgrund von zu hohen Energie- und Klimaschutzpreisen wollen wir verhindern. Eine Verlagerung energieintensiver Industrien, sog. „Carbon Leakage“, hilft dem Klima nicht. Die CDU/CSU-Europaabgeordneten wollen daher:

- **Einen globalen CO<sub>2</sub>-Preis:** Wir streben einen Mindest-CO<sub>2</sub>-Preis bis 2030 auf Ebene der G20 an. Dazu wollen wir ein globales oder zumindest ein transatlantisches Emissionshandelssystem, an das sich motivierte Wirtschaftsregionen der Welt anschließen können, durchsetzen.
- **Klimadiplomatie neu denken:** Wir fordern die schnellstmögliche Ernennung eines hochrangigen EU Klima- und Energiebotschafters, der sich wie die Vertreter von anderen wichtigen Verhandlungspartnern wie z.B. in den USA John Kerry und in Großbritannien Alok Sharma als COP26-Präsident, Vollzeit um den internationalen Klimaschutz kümmert. In jeglichen Handelsabkommen wollen wir uns zudem für verbindliche Klimaschutzzusagen einsetzen. Die europäische Nachbarschaftspolitik muss sich zudem stärker Energieerzeugungs- und Netzkooperationen widmen. Dazu wollen wir die bestehenden Förderprogramme entsprechend anpassen.
- **Globale Wasserstoff-Zusammenarbeit:** In Anbetracht der extrem steigenden Nachfrage nach Wasserstoff setzen wir uns für die Gründung einer globalen EU-H<sub>2</sub>-Investment-Stiftung (**EUH<sub>2</sub>Invest**) ein. Diese soll in Verbindung mit Entwicklungszusammenarbeit Technologietransfer und Investitionen für H<sub>2</sub>- und Grünstromproduktion in afrikanischen, asiatischen und lateinamerikanischen Ländern realisieren und Importmöglichkeiten über Pipelines und Terminals eröffnen.

- **„Carbon Leakage“ verhindern:** Solange es global keine vergleichbaren Regelungen zum Klimaschutz gibt und nur europäische Unternehmen einen CO<sub>2</sub>-Preis zahlen, müssen wir die bestehenden „Carbon Leakage“-Regelungen fortführen, um unsere Unternehmen im globalen Markt wettbewerbsfähig zu halten. Wir sind aufgeschlossen gegenüber den Arbeiten der Kommission an einem Grenzausgleichsmechanismus. Dieser Mechanismus muss WTO-kompatibel sein und einen gleichwertigen „Carbon Leakage“-Schutz wie beim ETS sicherstellen, sodass unsere Unternehmen international wettbewerbsfähig bleiben. Wir bezweifeln, dass ein Grenzausgleichsmechanismus diese Bedingungen erfüllen und gleichzeitig unbürokratisch und resistent gegen Betrug sein kann. Wir sind offen gegenüber einer Testphase, fordern die Kommission jedoch auf, parallel an der Aufnahme von „Carbon Contracts for Difference“ (für Sektoren mit hohem Treibhausgasreduzierungs­potenzial und risikobehafteten Projekten) - unterstützt unter anderem durch den Innovationsfonds des ETS - zu arbeiten. Der Staat sollte dadurch die Differenzen für die Kosten von neuen gegenüber herkömmlichen Technologien absichern, sodass teurere treibhausgasneutrale Produktionsprozesse attraktiver werden. Außerdem setzen wir uns dafür ein, dass der Innovationsfonds deutlich ausgeweitet wird.

#### Nachhaltige Mobilität von morgen

Wir wollen Mobilität erschwinglich, klimafreundlicher und ressourcenschonender gestalten und gleichzeitig den Automobilstandort Deutschland und Europa weiterentwickeln. Wir setzen daher auf:

- **Ganzheitliche Betrachtung der CO<sub>2</sub>-Bilanz:** Entscheidend ist nicht die Art des Antriebs, sondern die Klimabilanz des gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeuges. Wir sprechen uns daher für eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von „well2wheel“ und gegen ein Verbot des Verbrennungsmotors aus. Die Technologie des Verbrennungsmotors ist nicht per se klimaschädlicher als der Elektroantrieb. Es kommt auf die Nachhaltigkeit des Treibstoffs bzw. der Stromerzeugung für die Elektromobilität an. Auch müssen wir uns stärker um das Recycling von ausgedienten Elektroautos - als auch Windparks - kümmern.
- **Förderung von emissionsarmen Kraftstofftechnologien** (z. B. Wasserstoff, synthetische Kraftstoffe, Biokraftstoffe): Neben einer verpflichtenden Beimischungsquote in der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie und der steuerlichen Entlastung von emissionsarmen Kraftstoffen in der Energiesteuerrichtlinie setzen wir uns für eine **Anrechnung von alternativen Kraftstoffen auf die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte** - wie aktuell bei E-Fahrzeugen - ein.
- **Folgenabschätzung über CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Neuwagen.** Ein Großteil der in 2030 ausgestoßenen Emissionen wird voraussichtlich von der Bestandsflotte verursacht. Zur Minderung der Emissionen im Verkehr ist deshalb ein CO<sub>2</sub>-Preis über das ETS unser Hauptsteuerungsinstrument. Die Automobilbranche braucht Planungssicherheit und verlässliche Rahmenbedingungen für die Entwicklung neuer Motoren. Statt pauschaler neuer Standards fordern wir eine umfängliche Folgenabschätzung über strengere CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Neuwagen, die für 2030 kürzlich überarbeitet wurden. Wo Spielraum für Emissionseinsparungen besteht, muss dieser konsequent genutzt werden. Statt Strafzahlungen bei Verstößen gegen die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte, setzen wir auf ein zwei-Säulen-Modell von Straf- und Innovationszahlungen für die Hersteller.

- **Lade- und Tankinfrastruktur:** Individuelle Mobilität und Akzeptanz für neue Antriebstechnologien stellen wir in der Breite nur durch eine passende Infrastruktur sicher. Neben der Reduktion von Treibhausgasemissionen brauchen wir verbindliche nationale Zielkorridore für Ladepunkte durch die Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Grundsätzlich gilt: Der Ausbau der Infrastruktur für alle Verkehrsträger muss höchste Priorität haben. Technische Hindernisse und Engstellen im Verkehrsnetz müssen angegangen werden. Wir fordern von den Mitgliedstaaten, die bereits zugesagten Fertigstellungstermine für das TEN-V-Kernnetz bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 unbedingt einzuhalten, um einen grenzüberschreitenden Wettbewerb aller Verkehrsträger zu ermöglichen, und fordern eine Aufrüstung hinsichtlich intelligenter Technologien für die anstehende Überarbeitung.

#### **Ambitionen im Flug- und Schiffsverkehr erhöhen:**

- **Globale Lösungen anstreben:** In erster Linie wollen wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen im globalen Flug- und Schiffsverkehr bepreisen. Dadurch verhindern wir Doppelregulierung und stellen die internationale Wettbewerbsfähigkeit unserer europäischen Schiffs- und Airline-Branchen sicher.
- Die EU muss bei den internationalen Gesprächen zur Verschärfung des Klimaschutzinstrumentes CORSIA der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) die treibende Kraft sein. Wenn sich im Rahmen von CORSIA keine ernsthaften Entwicklungen abzeichnen, sollte eine **Koalition der Willigen** - beispielsweise durch ein transatlantisches **Emissionshandelssystem im Luftverkehr** - unter Berücksichtigung des internationalen Wettbewerbs - vorangehen. Im innereuropäischen Handelssystem wollen wir schrittweise mehr Zertifikate versteigern, um marktwirtschaftliche Anreize für mehr Klimaschutz zu schaffen und den Umstieg auf die Bahn attraktiver zu machen. Wir wollen auch den Schiffsverkehr in einen CO<sub>2</sub>-Zertifikatehandel einbeziehen.
- Um weitere Emissionen einzusparen, wollen wir schnellstmöglich einen gemeinsamen Luftverkehrsraum in der EU schaffen und den „**SingleEuropeanSky**“ vollenden.
- **Beimischungsquoten** von CO<sub>2</sub>-armen Kraftstoffen auf innereuropäischen Strecken sind ein wichtiger Bestandteil zur Emissionsreduktion im Flug- und Schiffsverkehr.
- Das ungenutzte Potential der **Schifffahrt** muss erschlossen werden. Widerstandsfähigkeit und Effizienz der Wasserwege müssen erhöht werden. Wir fordern **Nachrüstungs- und Flottenerneuerungsprogramme** und die Gewährung steuerlicher Anreize durch die Mitgliedstaaten, um die Dekarbonisierung des Sektors voranzutreiben.

#### Klimaschutz kann nur gemeinsam gelingen:

Bei allen Maßnahmen für mehr Klimaschutz gilt es, die Unterstützung aus der Mitte der Gesellschaft zu gewinnen. Wenn Klimaschutzmaßnahmen zu gesellschaftlichen Verwerfungen und zur Spaltung in der Gesellschaft führen, werden wir unser Ziel, die Schöpfung in einem lebenswerten Zustand für die kommenden Generationen zu bewahren, nicht erreichen. Deshalb müssen alle Anstrengungen für den Klimaschutz auch die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen sowie die Bezahlbarkeit von Strom, Mieten und Mobilität für alle umfassen. Die CDU/CSU-Gruppe im Europäischen Parlament steht für einen nachhaltigen Klimaschutz, der alle Menschen mitnimmt.