

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

Europäische Aktien | Juli 2021



Andrea Carzana
Fondsmanager,
Sustainable Outcomes
Pan European Equities



Natalia Luna
Senior Thematic Investment
Analyst, Responsible
Investment

Die Europäische Kommission hat ihr Gesetzespaket „Fit for 55“¹ vorgestellt. Darin ist dargelegt, welche Transformationsmaßnahmen ergriffen werden sollen, um das Ziel der Europäischen Union (EU) zu erreichen, die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu verringern. Mit diesem wichtigen Schritt stellt die EU sicher, dass sie auf Kurs ist, bis 2050 klimaneutral zu werden.

Das Paket enthält detaillierte Informationen dazu, 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 einen soliden Ausgangspunkt.

Interessant ist auch ein Blick auf das, was angekündigt wurde, und in diesem Fall zu zeigen, wie das vorgeschlagene Rahmenwerk den Nachhaltigkeitsthemen zugutekommen wird, auf die die nachhaltige europäische Outcome-Aktienstrategie ausgerichtet ist.

Kohlenstoff-Grenzsteuer

Das CO₂-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 in Abhängigkeit von den mit ihren Produkten verbundenen CO₂-Emissionen entrichten, die auf dem in der EU geltenden CO₂-Preis basiert. 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, mit denen sich Unternehmen von der Abgabe befreien lassen

¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_21_3541

Die Nennung spezifischer Aktien in diesem Dokument stellt keine Kaufempfehlung dar.

können, schrittweise reduziert. Ihre Zahl soll jährlich um 10 % sinken, bis sie dann 2035 vollständig abgeschafft sind. Dies ist positiv für die Bauindustrie und Positionen in der Outcome-Aktienstrategie wie das Baustoffunternehmen CRH², denn die kostenlosen Zertifikate hätten auch bereits 2023 abgeschafft werden können. Das vorgeschlagene Datum bedeutet allerdings, dass die Branche einfach nur die vollständigen inkrementellen Kohlenstoffkosten bis 2035 tragen muss. Damit hat sie mehr Zeit, um die Pläne für die Reduzierung der CO₂-Emissionen beschleunigt voranzutreiben und die Preise auf einem höheren Niveau anzupassen.

Der vielversprechendste und folgenreichste Aspekt des CBAM ist, dass es erst den Anfang markiert und ihm deutlich striktere weltweite CO₂-Vorschriften folgen dürften. Die verzögerte Umsetzung könnte dazu führen, dass das CBAM zu einem wirkungsvolleren Instrument wird, 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 Viewpoint behandelt.³ 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 abgedeckt werden – in dessen Rahmen der Markt zur Unterstützung höherer CO₂-Preise weiter verknappt wird –, müssen ihre Emissionen an Treibhausgasen (THG) bis 2030 um 61 % gegenüber dem Niveau von 2005 verringern. Damit wird die für den Sektor geltende Zuteilung kostenloser Zertifikate ausgehend vom Flugaufkommen von 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 CO₂-Zertifikaten einkalkulieren müssen, und ihr Erfolg wird davon abhängen, inwieweit sie die Kosten an Kunden weiterreichen können. Für ein Unternehmen wie Neste sind das sehr gute Nachrichten: Neste, eines unserer Portfolio-Unternehmen in der Outcome-Aktienstrategie, ist der weltweit größte Hersteller von erneuerbarem 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.⁴

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 THG-Intensität (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

³„Nachhaltiger Flugkraftstoff ist startklar“, Mai 2021

⁴ <https://www.neste.de/ueber-neste/wer-wir-sind/unternehmenszweck>

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 for 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 – eine schnellere Emissionsreduzierung als angenommen –, was ein rascheres Wachstum von Elektrofahrzeugen (EVs) erfordert. Diese Ziele könnten jedoch für Automobilhersteller eine Herausforderung darstellen und werden außerdem einen beschleunigten Ausbau der flächendeckenden EV-Infrastruktur erfordern. 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. Infineon, in dem wir engagiert sind, ist im Bereich Leistungshalbleiter branchenweit führend. Dieser Markt dürfte erhebliches Wachstum verzeichnen, da die Zahl der Elektrofahrzeuge auf den Straßen der EU aufgrund dieser Vorschläge nur steigen kann. 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 eines jährlichen Anstiegs der Nutzung erneuerbarer Energien für Heizung und Kühlung um 1,1 %. Bis 2030 sollen 49 % der Energienutzung in Gebäuden auf erneuerbare Energien entfallen.

Wir hatten dieses Thema bereits Ende 2020 in einem Viewpoint behandelt⁵, aber diese Vorschläge gehen nun noch weiter. Bisher galt die Anforderung der Gebäuderenovierung 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, müssen allerdings im Hinblick auf Finanzierung, Anreize und andere Vorschriften weitere unterstützende politische Maßnahmen getroffen werden.

Die CO₂-Regulierung bleibt kurzfristig ein Belastungsfaktor für die Baubranche. Langfristig stellen die neuen EU-Vorschriften jedoch einen Positivfaktor dar und könnten den Unternehmen, die in puncto Dekarbonisierung führend sind, durch einen besseren Kapitalzugang und eine potenziell niedrigere relative Kostenbasis zugutekommen. Unternehmen wie Belimo, SIKa und Schneider, die wir in der Outcome-Aktienstrategie halten, dürfte dies ein anhaltend starkes organisches Wachstum bei gleichzeitig hoher Preissetzungsmacht bescheren. Elektrounternehmen werden ebenfalls zu den Nutznießern zählen, da Geschäfts- und Wohngebäude für die globale Energietransformation im Netz entscheidend sein werden.

⁵„Von Europas Renovierungswelle profitieren“, Dezember 2020

„Fit for 55“ im Überblick

Sektor	Neue „Fit for 55“-Vorschrift	Implikationen	Auswirkungen auf Sektorebene
Emissionen	• Bis 2030 Reduzierung um 55 % gegenüber Niveau von 1990		• Sektoren im Geltungsbereich des überarbeiteten EU ETS müssen ihre Emissionen bis 2030 um 61 % gegenüber 2005 verringern
Emissionshandelssystem (ETS)	• Geringeres Angebot und weniger kostenlose Zertifikate • Luft- und Schifffahrt werden in das System einbezogen • Separates ETS für Transport und Gebäude	• Steigende Nachfrage und geringeres Angebot werden die CO₂-Preise steigen lassen	• Steigende CO₂-Kosten für Schwerindustrie, Industrie, Öl und Gas • Dekarbonisierung in der Luft- und Schifffahrtsbranche wird gestartet • Anreize für Gebäudeeigentümer und -entwickler, in Energieeffizienz und Brennstoffumstellung zu investieren
Kohlenstoff-Grenzsteuer	• Schrittweise Einführung im Zeitraum 2023–2026 • Importeure müssen eine Abgabe in Abhängigkeit von den mit den importierten Produkten verbundenen CO₂-Emissionen entrichten, die auf dem in der EU geltenden CO₂-Preis basiert	• Schrittweise Abschaffung kostenloser Zertifikate im Zeitraum 2026–2035 verringert mögliche Extremrisiken und schafft Anreize für Unternehmen, in die Dekarbonisierung zu investieren • Forcierung der Einführung weltweit geltender CO₂-Preise und Klimaziele	• Relativ gute Nachrichten für Sektoren wie Stahl und Zement, denn das Worst-Case-Szenario einer sofortigen Abschaffung kostenloser Zertifikate tritt nicht ein
Erneuerbare Energien	• Anhebung des angestrebten Anteils erneuerbarer	• Verdoppelung der Erzeugungskapazität aus	• Positiv für das organische Wachstum der Erzeuger von

Die Nennung spezifischer Aktien in diesem Dokument stellt keine Kaufempfehlung dar.

	Energien am Energiemix von bisher 32 % auf 40 % bis Ende des Jahrzehnts	erneuerbaren Energien gegenüber heutigem Stand erforderlich	erneuerbaren Energien
Straßenverkehr	- Emissionen von Neufahrzeugen sollen ab 2030 um 55 % sinken und ab 2035 bei null liegen - Förderung der Infrastruktur für Elektrofahrzeuge (EVs)	- Wirksames Verkaufsverbot für neue Pkws/Lkws mit Verbrennungsmotor ab 2035 - Beschleunigung der Marktdurchdringung von EVs	Etwas striktere Vorschriften könnten als Gegenwind für Originalgerätehersteller (OEMs) wirken, aber die meisten OEM-Strategien sehen inzwischen EV-Einführungsziele vor
Luftfahrt	- Offizielle Einbeziehung in das ETS - Kostenlose Zuteilung von Zertifikaten wird ab 2027 schrittweise eingestellt - Vorgeschriebener Anteil von nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAFs)	- Bezahlung für CO₂-Zertifikate - Erfüllung von SAF-Anforderungen	- Zusätzliche Kostenbelastung für EU-Fluggesellschaften durch SAF-Quoten, Kraftstoffsteuer und ETS-Konformität - Positiv für SAF-Anbieter: Neste
Schifffahrt	- In das ETS einbezogen - Treibhausgasintensität der von Schiffen verwendeten Energie soll bis 2030 um 6 % reduziert werden und bis 2050 um 75 % sinken	- Bezahlung für CO₂-Zertifikate - Forcierung und Beschleunigung des Einsatzes von Biokraftstoffen	Steigende Kosten für Schifffahrtsunternehmen
Gebäude	- Renovierung von 3 % aller öffentlichen Gebäude pro Jahr - Verbindliches Ziel eines jährlichen Anstiegs der für		Positiv für Hersteller von elektrischer Ausrüstung (Schneider), Wärmepumpen (Belimo) und

	Heizung und Kühlung verwendeten erneuerbaren Energien um 1,1 %		Baustoffen (Kingspan, Sika, Rockwool)
Energiesteuer	• Kraftstoffe werden abhängig von ihrem Energiegehalt und ihrer ökologischen Performance besteuert, während das bisherige Modell auf dem Volumen basierte	• Steuerbelastung für umweltschädliche Kraftstoffe am höchsten • Bestimmte Ausnahmen werden schrittweise abgeschafft: bei in der Luftfahrt eingesetztem Kerosin und in der Schifffahrt verwendetem Schweröl über einen Zeitraum von zehn Jahren bei Reisen innerhalb der EU • Anreize für SAFs in Form eines Mindest-Steuersatzes von null	• Mehr Gegenwind für traditionelle fossile Raffinerien und Mineralölkongzerne • Steigende Kosten für Luft- und Schifffahrt

Wichtige Informationen: Nur für Anlageberater/professionelle Anleger (nicht für Privatkunden zu verwenden oder an diese weiterzugeben). Dies ist ein Werbedokument.

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.

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