

SCHROTT- BONUS KONKRET

Der Schrottbonus und das europäische Emissionshandelssystem – Reformoptionen zur Erreichung eines fairen Wettbewerbs

Sechs Handlungsempfehlungen für die Politik

Eine Studie des Fraunhofer IMW in Zusammenarbeit mit der BDSV Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e. V.

SCHROTT MUSS MAN KÖNNEN.
Die BDSV. DER Stahlschrott-Verband.

 **BDSV**
DER Stahlschrott-Verband.

Die Vermeidung von Umweltbelastungen muss belohnt werden

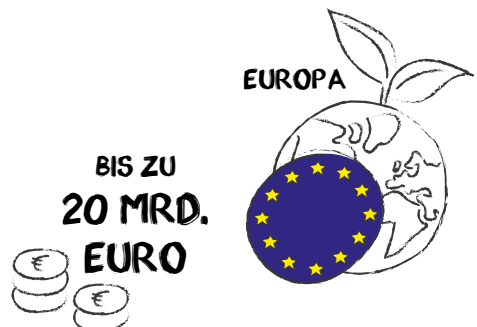


Die Studie „Schrottbonus konkret“ ist eine Fortentwicklung der Studie „Schrottbonus“. Der Schrottbonus stellt die gesellschaftlichen Wohlfahrtsgewinne dar, die mit dem Einsatz einer Tonne Schrott in der Stahlproduktion verbunden sind. Die neue Studie untersucht, inwieweit die europäische Klimapolitik den Schrottbonus in den Preismechanismus integriert und wo Lücken bleiben, die einem fairen Wettbewerb im Weg stehen. Sie schlägt Maßnahmen vor, um diese Lücken zu schließen und Anreize für eine effiziente wie klimafreundliche Stahlherstellung zu schaffen.

Der Markt spiegelt die positiven ökologischen Wirkungen des Schrotteinsatzes nur unzureichend wider. Die durch den Schrotteinsatz vermiedenen Umweltbelastungen werden nicht ausreichend bepreist. Doch die Integration des Schrottbonus in den Preismechanismus ist volkswirtschaftlich sinnvoll. Global abgestimmte Bepreisung von CO₂ wäre optimal, ist aber kurz- und mittelfristig nicht erreichbar. Aktuell helfen nur europäische oder nationale Lösungen.

Klimaschutz wird aus Schrott gemacht!

Jährliche Einsparung von Umweltkosten durch Stahlschrotteinsatz in Deutschland und Europa (im Jahr 2018)



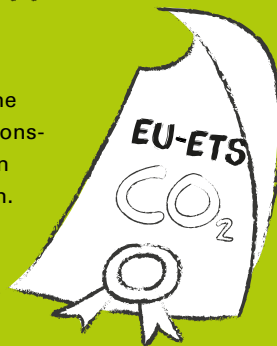
Handlungsempfehlungen für die Politik

Im Folgenden werden sechs Empfehlungen an die Politik beschrieben, mit denen die verbleibenden Lücken im europäischen Emissionshandelssystem (EU-ETS) und im CO₂-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) geschlossen werden könnten. Dabei wird berücksichtigt, dass ein globaler CO₂-Preis und eine vollständige Berücksichtigung von indirekten Emissionen sowie Exporten im CBAM kurz- bis mittelfristig unrealistisch sind.

Ab
2022

HANDLUNGSEMPFEHLUNG 1: ZUTEILUNG VON KOSTENLOSEN ZERTIFIKATEN AN SCHROTT- EINSATZ KOPPELN

Die in der Revision des EU-ETS vorgesehene Kopplung der Zuteilung kostenloser Emissionsrechte an Kriterien könnte um das Erreichen einer Schrotteinsatzquote erweitert werden. Dies würde den Schrott- gegenüber dem Erzeinsatz günstiger machen.



HANDLUNGSEMPFEHLUNG 2: VERPFLICHTENDE SCHROTT- EINSATZQUOTEN

Ab
2022

Verpflichtende Schrotteinsatzquoten sind eine Alternative zur Option 1, wenn auch eine weniger gute. Sie würden zwar zur Steigerung der Schrotnachfrage führen, bedeuteten aber einen starken Markteingriff.



HANDLUNGSEMPFEHLUNG 3: BERGBAU IN DAS EU-ETS INTEGRIEREN

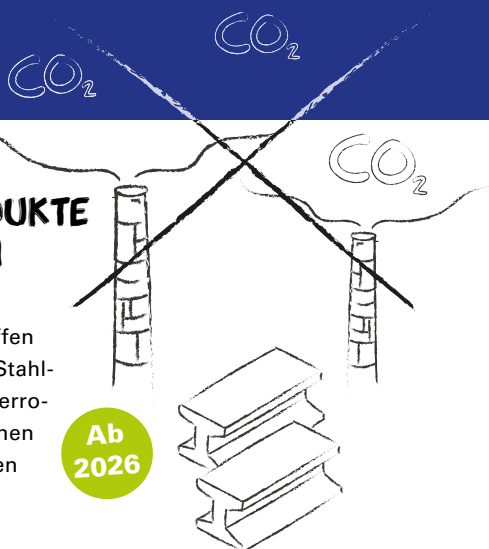
Ab
2022

Eine Integration würde für einen faireren Wettbewerb zwischen Primär- und Sekundärrohstoffen sorgen. Für die Integration ins EU-ETS spricht, dass auch andere Emissionsquellen wie die Methanfreisetzung oder Sprengstoffe berücksichtigt werden können. Außerdem wird es möglich, die Emissionen von importierten Rohstoffen im CBAM zu bepreisen.



HANDLUNGSEMPFEHLUNG 4: ROHSTOFFE UND VORPRODUKTE IM CBAM BERÜCKSICHTIGEN

Die Berücksichtigung von importierten Rohstoffen stärkt den fairen Wettbewerb der Rohstoffe in Stahl- und Edelstahlproduktion. Die Ausnahmen für Ferrolegierungen im CBAM sollten, aufgrund der hohen Emissionsintensität ihrer Herstellung, gestrichen werden.



HANDLUNGSEMPFEHLUNG 5:

SCHROTTEXPORTE NICHT BEHINDERN

Dauerhaft

Auf Exportbeschränkungen sollte verzichtet werden. Denn Exportbarrieren für Schrotte würden zwar den Preis von Schrott im Vergleich zum Erzpreis in Europa reduzieren und dort eine zusätzliche Nachfrage anregen. Gleichzeitig ist aber damit zu rechnen, dass der Schrotteinsatz auf dem Weltmarkt reduziert würde und damit Treibhausgasemissionen erhöht würden.



HANDLUNGSEMPFEHLUNG 6:

BERÜCKSICHTIGUNG VON EXPORTEN UND INDIREKTEN EMISSIONEN IM CBAM PRÜFEN

Ab
2030

Ein umfassenderer CO₂-Grenzausgleichsmechanismus, der indirekte Emissionen und Exporte umfasst, erscheint derzeit unrealistisch. Dennoch sollte die EU-Kommission eine entsprechende Erweiterung des CBAM regelmäßig prüfen. Damit könnte die Abwanderung von energieintensiven Industrien aufgrund von Klimaschutzkosten vermieden werden.



Das „alte“ EU-ETS weist Lücken auf.

Die 2021 gestartete und eigentlich in dieser Form bis 2030 vorgesehene 4. Phase des EU-ETS (EU-Emissionshandelssystem) weist Lücken auf, die den Recyclingrohstoff Schrott gegenüber Primärrohstoffen (Erze, Kohle) benachteiligen. CO₂-Emissionen durch die (Edel-)Stahlproduktion aus Erzen sind nur teilweise mit einem Preis versehen. Damit entsteht dem klimafreundlichen Recyclingrohstoff Schrott ein Wettbewerbsnachteil.

Im Juli 2021 hat die EU-Kommission das „Fit for 55“-Paket veröffentlicht: Es dient der Umsetzung des europäischen „Grünen Deals“, in dessen Rahmen die Europäische Union ihre Klimaziele erheblich verschärft hat. Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen Europas um 55 % gegenüber dem Jahr 1990 gesenkt werden.

Fit for 55: Revision des EU-Emissionshandelssystems



**AMBITIONIERTERER REDUKTIONSPFAD IM EMISSIONSHANDEL:
VON -43 % AUF -61 % BIS 2030 (GEGENÜBER 2005)**



EINBEZIEHEN DES SEETRANSPORTS INS EU-ETS



**SEPARATER EMISSIONSHANDEL
FÜR GEBÄUDE UND STRAßENVERKEHR**



**CO₂-GRENZAUSGLEICHSMCHANISMUS (CBAM)
STATT KOSTENLOSER ZUTEILUNG VON EMISSIONSRECHTEN**

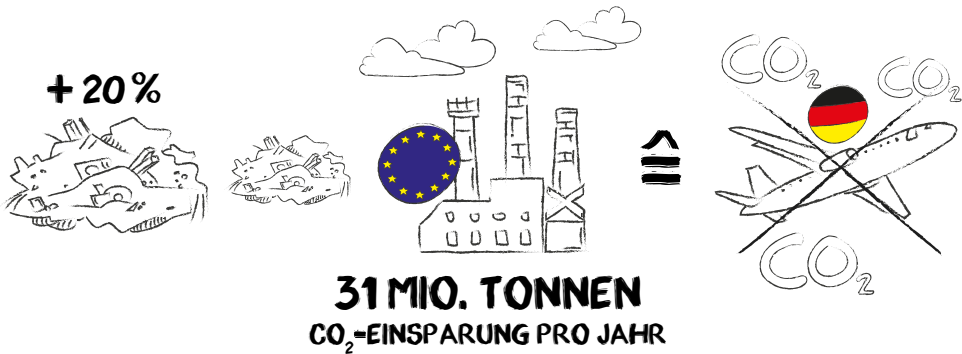


**VERSCHÄRFEN DER BEDINGUNGEN FÜR KOSTENLOSE
ZUTEILUNG VON EMISSIONSRECHTEN**

Die im „Fit for 55“-Paket genannten Maßnahmen schließen die Lücken im EU-ETS nur zu einem kleinen Teil.

	„Altes“ EU-ETS	„Fit for 55“
Bergbau	Treibhausgasemissionen durch Bergbau nur in Ausnahmefällen berücksichtigt; Relativpreise zulasten des Schrotts verzerrt.	Treibhausgasemissionen, die bei der Förderung von Erzen und Kohle entstehen, werden weiterhin kaum bepreist.
Rohstoffimport	Allein die Maschinen und Anlagen, die in der Förderung von Eisenerz für Europa zum Einsatz kommen, setzen jährlich 1,3 Mio. t CO ₂ frei – diese werden nicht bepreist.	Importierte Rohstoffe und Ferrolegierungen weiter nicht erfasst, Einsatz von Stahlschrott weiterhin benachteiligt.
Stahlimport	Stahlimporte aus Staaten ohne CO ₂ -Bepreisung nicht Teil des EU-ETS. Unternehmen aus diesen Staaten können zu geringeren Kosten produzieren.	Emissionen der Stahlproduktion im Ausland durch das CBAM bepreist. Der Schrottbonus wird teilweise berücksichtigt, schrittweise ab 2026.
Schrottexport	Wird Schrott in Regionen ausgeführt, die keine (ambitionierte) Klimapolitik verfolgen, werden Emissionseinsparungen nicht vergütet.	Export von Stahl und Schrott bleibt vom CBAM unberücksichtigt. Benachteiligung auf Märkten in Drittstaaten bleibt bestehen.
Transport	Der Transport wird nur teilweise abgedeckt. Zum Beispiel ist der Schiffsverkehr nicht Teil des EU-ETS.	Benachteiligung im EU-ETS wird hier kleiner. Schiffsverkehr teilweise integriert; separates ETS für Straßenverkehr.

Durch eine Erhöhung der Schrottquote in der europäischen Stahlproduktion um 20 % würde der CO₂-Ausstoß um weitere gut 31 Mio. Tonnen pro Jahr reduziert. Dies entspräche einer Kompensation der CO₂-Emissionen des gesamten nationalen und internationalen Flugverkehrs in Deutschland.



Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e.V.

Die BDSV vertritt die Interessen von deutschen bzw. in Deutschland tätigen Unternehmen, die im Bereich Stahlrecycling und in weiteren Entsorgungsdienstleistungsbereichen tätig sind. Sie ist der größte Stahlrecycling-Verband in Europa. Im Mittelpunkt der Verbandsziele stehen die ökonomischen und ökologischen Rahmenbedingungen der Recyclingwirtschaft. Die Vereinigung steht für die Erhaltung der Umwelt und die Schonung von Rohstoffreserven. Die ökologischen Ziele müssen sich allerdings in ein wirtschaftlich realistisches und wettbewerbsförderndes Umfeld einfügen lassen.

Kontakt:

Berliner Allee 57
40212 Düsseldorf

Tel.: 0211 828953-0

Fax: 0211 828953-20

E-Mail: zentrale@bdsv.org

Internet: www.bdsv.org



Fraunhofer IMW

Mit angewandter sozioökonomischer Forschung entwickeln die Experten des Fraunhofer-Zentrums für Internationales Management und Wissensökonomie IMW in Leipzig Lösungen für den langfristigen Erfolg von Kunden und Partnern aus Wirtschaft, Industrie, Forschung und Gesellschaft.

Das Center for Economics of Materials des Fraunhofer IMW in Halle (Saale) erforscht die Transformation energieintensiver Industrien und der von ihnen geprägten Regionen zu nachhaltigen Wertschöpfungssystemen in globalen Wertschöpfungsketten. Damit gestaltet das CEM den Wandel zu einer nachhaltigen Industriegesellschaft mit.

Kontakt:

Friedemann-Bach-Platz 6
06108 Halle (Saale)

E-Mail: info@imw.fraunhofer.de

Internet: www.imw.fraunhofer.de

www.materials-economics.com



Fraunhofer
IMW