

Der ETS II im Kontext ganzheitlicher Klimapolitik: Perspektiven für den österreichischen Verkehrssektor – Wirtschaftswissenschaftliche Perspektive

WU
VIENNA

Sigrid Stagl

21. April 2026



Ausgangslage: Die Stagnation der Verkehrsemissionen

- Das Ziel des European Green Deal (Klimaneutralität bis 2050) erfordert im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets eine Reduktion der Treibhausgasemissionen (THG) um mindestens 55 % bis 2030 gegenüber 1990.
- Im Gegensatz zu anderen Sektoren (z. B. Energiewirtschaft im ETS1 mit -48 % seit 2005) erweist sich der **Verkehrssektor als äußerst resistent gegenüber Emissionsminderungen**.
- Die **Emissionen des Straßenverkehrs fielen in der EU zwischen 2005 und 2023 um lediglich 4,4 %** und machen mittlerweile knapp ein Viertel der gesamten THG-Emissionen der EU aus.
- Ohne einen systemischen Paradigmenwechsel, den der ETS2 anstoßen soll, wird der Straßenverkehr die **Erreichung der europäischen Klimaziele gefährden**.

Treiber der Verkehrsemissionen: Eine Dekompositionsanalyse

- Eine **Zerlegung der Emissionstreiber** (Decomposition Analysis) für Pkw zeigt, warum bisherige Politiken weitgehend stagnierten: Effizienzgewinne der Fahrzeuge und die zunehmende Beimischung von Biokraftstoffen wirkten zwar emissionsmindernd.
- Diese **technologischen Effizienzgewinne** wurden jedoch durch ein kontinuierliches **Wachstum des Personenverkehrsaufkommens** (Fahrleistung) und eine **Verlagerung hin zu privatem Pkw-Besitz** nahezu vollständig kompensiert.
- Die **Elektrifizierung der Flotte** zeigte bis 2023 nur marginale Auswirkungen auf die absoluten Gesamtemissionen, da der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge am Gesamtbestand der EU (ca. 3 %) noch zu gering ist.

Die institutionelle Ausgangslage: Das Problem der Fragmentierung

- Bislang unterliegen die THG-Emissionen des Straßenverkehrs der EU-Lastenteilungsverordnung (**Effort Sharing Regulation, ESR**), die **verbindliche, aber isolierte nationale Reduktionsziele** (z. B. -48 % für Österreich, -43,7 % für Italien bis 2030) vorgibt.
- Dieser Ansatz führt zu **Ineffizienzen**: Die Schattenpreise (Grenzvermeidungskosten) weichen national stark voneinander ab.
- Eine **sektorale Fragmentierung verhindert, dass Vermeidungsinvestitionen dort getätigt werden, wo sie im europäischen Binnenmarkt am kostengünstigsten wären.**

Die Architektur des EU ETS2 für den Straßenverkehr

- Das ETS2 ist als eigenständiges **Cap-and-Trade-System** konzipiert, dessen Start nach politischer Einigung auf 2028 verschoben wird.
- Die **absolute Obergrenze (Cap) sinkt jährlich** durch einen linearen Reduktionsfaktor (LRF) von 5,38 % (bzw. 5,1 % bis 2027), um bis 2030 eine CO₂-Minderung von 42 % im Vergleich zu 2005 zu garantieren.
- Das System erfasst als reiner **Auktionsmarkt** ohne kostenlose Zuteilungen die Emissionen aus der Verbrennung fossiler Kraftstoffe (Benzin, Diesel, Flüssiggas etc.).

Der „Upstream“-Ansatz und die Preisweitergabe

- Um Transaktionskosten bei Millionen von Einzelfahrzeugen zu vermeiden, setzt der ETS2 „upstream“ an: **Verpflichtet sind die Inverkehrbringer der Kraftstoffe** (z. B. Kraftstofflieferanten und Steuerlager), nicht die Autofahrer selbst.
- Kraftstofflieferanten müssen ab 2028 Emissionszertifikate in Höhe des Kohlenstoffgehalts der in Verkehr gebrachten Kraftstoffe abgeben.
- Über eine **vollständige Preisweitergabe** (Cost-Pass-Through) an die Zapfsäule entsteht der ökonomische Anreiz für den Endkonsument:innen, die **Verkehrsnachfrage anzupassen** oder auf emissionsarme Technologien umzusteigen.

Ökonomische Rationalität: Das Coase-Theorem im Verkehr

- Die theoretische Basis des ETS2 ist die Internalisierung externer Kosten durch die Zuweisung handelbarer Eigentumsrechte an der Atmosphäre (**Coase-Theorem**).
- Der ETS2 etabliert die im Verkehrssektor bisher fehlende „**Where-Flexibility**“: CO₂-Reduktionen finden exakt dort statt, wo die marginalen Vermeidungskosten am niedrigsten sind.
- Es werden **Anreize generiert, um Ineffizienzen in einem bisher von statischen Subventionen, Kraftstoffsteuern und Detailregulierungen geprägten Sektor marktwirtschaftlich aufzulösen.**

Wohlfahrtsgewinne durch einen ungestörten ETS2-Markt

- Makroökonomische Simulationen (z. B. des ZEW für die EU-27) belegen, dass die Überwindung nationaler ESR-Budgets zugunsten eines starken, ungestörten ETS2 die kumulierten Politikkosten bis 2048 drastisch senken kann.
- Durch die Ausnutzung EU-weiter Vermeidungspotenziale können **Einsparungen** von bis zu 824 Mrd. EUR (ein Rückgang der Konsumkosten um 20,4 %) im Vergleich zur Beibehaltung strikter, fragmentierter nationaler Maßnahmen erzielt werden.
- Der ETS2 ist damit kein reines Belastungsinstrument, sondern ein **Effizienzmotor**, der die gesamtwirtschaftlichen Kosten der Verkehrswende minimiert.

Spezifische Herausforderungen: Hohe Grenzvermeidungskosten im Verkehr

- Der Verkehrssektor gilt als „hard-to-abate“. Dies liegt an der **starken Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen** (über 90 %) und den **hohen Kosten für technologische Substitute**.
- Analysen (z. B. Goldman Sachs) zeigen, dass die gewichteten durchschnittlichen **Grenzvermeidungskosten im Verkehr im Jahr 2025 bei rund 400 EUR/tCO₂** (bzw. 350 EUR/tCO₂ für E-Pkw) liegen – verglichen mit ca. 210 EUR/tCO₂ im Gebäudesektor.
- Ein **rein preisgesteuerter Ansatz** im Verkehr erfordert daher mittelfristig **sehr hohe CO₂-Preise**, um die Technologiegrenze zur Elektrifizierung für die breite Masse zu überschreiten.

Inelastische Kraftstoffnachfrage in der kurzen Frist

- Die Wirkung des ETS2 hängt maßgeblich von der Preiselastizität der Kraftstoffnachfrage ab.
- Empirische Studien belegen eine **sehr niedrige kurzfristige Elastizität** von ca. -0.15 bis -0.3. Ein Anstieg des Kraftstoffpreises um 10 % führt kurzfristig also nur zu einem Rückgang des Verbrauchs um 1,5 bis 3 % (z. B. durch niedrigere Fahrgeschwindigkeit oder Verzicht auf Einzelfahrten).
- In der **langen Frist steigt die Elastizität** auf -0.3 bis -0.8, da Haushalte strukturelle Anpassungen vornehmen (z.B. Kauf effizienterer Fahrzeuge, Wechsel des Wohnorts, Umstieg auf ÖPNV). Dies unterstreicht, dass der ETS2 als langfristiges Signal wirken muss.

Die Determinierung des CO₂-Preises durch komplementäre Politiken

- Da das Cap im ETS2 feststeht (Mengensteuerung), wird der Zertifikatspreis zur endogenen Variablen, die stark von flankierenden Politiken (Flottengrenzwerte, Subventionen) abhängt.
- Eine Modellierung mit dem PRIMES-Modell zeigt: Strenge Energieeffizienz- und Mobilitätspolitik („Strong EP“) reduzieren die Nachfrage nach Zertifikaten und drücken den erwarteten ETS2-Preis im Jahr 2030 auf ca. 71 EUR/tCO₂.
- **Schwache flankierende Politiken („Weak EP“) zwingen den Marktmechanismus, die volle Last der Reduktion zu tragen, was den Preis auf bis zu 261 EUR/tCO₂ ansteigen ließe.**

Die „Preis-Effizienz-Falle“ und Doppelregulierung

- Der ETS2 trifft auf einen Sektor, der durch Flottenziele, ordnungsrechtliche Fahrverbote und Subventionen bereits stark vorreguliert ist.
- Die sogenannte „Preis-Effizienz-Falle“: **Nationale, nicht-marktbasierte Eingriffe dämpfen zwar die ETS2-Zertifikatspreise, erzwingen jedoch oft Investitionen an Stellen, die volkswirtschaftlich teurer sind als die vom Markt gefundenen Lösungen.**
- Das Ziel eines „starken ETS2“ muss daher die Reduktion von ineffizienter Doppelregulierung (ESR vs. ETS2) sein.

Der Handlungsrahmen: Der Avoid-Shift-Improve (ASI) Ansatz

- Um auf den Preissignal des ETS2 zu reagieren, steht der Verkehrspolitik und den Nutzern das ASI-Framework zur Verfügung.
- **Avoid (Vermeiden):** Reduktion von Fahrten, Distanzen und Verkehrsaufkommen (z.B. durch Home-Office, Raumplanung, verdichtete Stadtstrukturen).
- **Shift (Verlagern):** Wechsel zu kohlenstoffärmeren Verkehrsträgern (ÖPNV, Schiene, aktive Mobilität wie Rad- und Fußverkehr).
- **Improve (Verbessern):** Steigerung der Energieeffizienz von Fahrzeugen und Umstieg auf emissionsfreie Antriebe (z.B. batterieelektrische Fahrzeuge - BEV).

Die „Improve“-Strategie: Pkw-Flottengrenzwerte

- Ein dominanter Pfeiler der EU-Strategie ist die CO₂-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.
- Bis 2030 müssen die durchschnittlichen Emissionen neuer Pkw um 55 % (gegenüber dem Referenzzeitraum) sinken; ab 2035 gilt faktisch ein Reduktionsziel von 100 % (bzw. nach neuesten Diskussionen 90 % mit Kompensationsmechanismen für E-Fuels).
- Der ETS2 flankiert dieses Ordnungsrecht, indem er Verbrennerfahrzeuge im Bestand über die Kraftstoffkosten kontinuierlich unrentabler macht und so die Total Cost of Ownership (TCO) zugunsten der Elektromobilität verschiebt.

Die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs (HDV)

- Der Lkw-Verkehr ist besonders schwer zu elektrifizieren (hohe TCO, Batteriegewicht, Ladeinfrastruktur).
- Die revidierte Verordnung (EU) 2024/1610 verschärft die CO₂-Reduktionsziele für schwere Nutzfahrzeuge (Heavy Duty Vehicles): -45 % bis 2030, -65 % bis 2035 und -90 % bis 2040.
- Der **ETS2 wird hier essenziell**: Da im Güterverkehr Transportkosten direkt wettbewerbsentscheidend sind, führt der ansteigende CO₂-Preis bei Logistikunternehmen rasch zu Flottenanpassungen oder effizienterer Routenplanung.

Notwendige Infrastruktur: AFIR

- Der **Umstieg auf Nullemissionsfahrzeuge** (BEV, Wasserstoff) erfordert eine europaweit verfügbare Ladeinfrastruktur.
- Die **Alternative Fuels Infrastructure Regulation** (AFIR) verpflichtet die Mitgliedstaaten zum Aufbau von Schnellladestationen (z. B. alle 60 km entlang des TEN-T-Kernnetzes für Pkw bis 2025, plus Ausbau für schwere Nutzfahrzeuge).
- Ohne AFIR liefe der ETS2-Preisanstieg ins Leere, da Konsumenten mangels Alternativen den Preis lediglich als Zusatzsteuer entrichten müssten, ohne technisch ausweichen zu können.

Grenzen der Fokussierung auf „Improve“ (Elektromobilität)

- Eine rein technologiegetriebene Strategie (Substitution von Verbrennern durch E-Autos) löst nicht alle externen Kosten des Verkehrs.
- Schwere E-Fahrzeuge produzieren durch Reifen- und Bremsabrieb weiterhin Feinstaub (PM-Emissionen), beanspruchen massiven städtischen Raum und lösen keine Stauprobleme.
- Aus **wirtschaftswissenschaftlicher Sicht ist daher eine isolierte Elektromobilitätsstrategie unzureichend; ein starker ETS2 muss zwingend Anreize für Shift und Avoid auslösen.**

„Shift“: Verlagerung auf Schiene und öffentlichen Verkehr (ÖPNV)

- Der ETS2 verteuert individuelle Mobilität. Parallel müssen die Erlöse genutzt werden, um attraktive Alternativen bereitzustellen.
- Investitionen in das europäische Bahnnetz (z. B. TEN-T), die Reaktivierung von Nachtzügen und Taktverdichtungen im lokalen ÖPNV senken die transaktionalen Barrieren für den Modalsplit.
- Die **Förderung multimodaler Güterverkehrskonzepte** (Verlagerung von der Straße auf die Schiene oder Binnenwasserstraßen) wird durch die Preisaufschläge im Straßengüterverkehr durch den ETS2 wirtschaftlich rentabler.

Ökonomische Co-Benefits von aktiver Mobilität

- Neben dem ÖPNV zwingt der CO₂-Preis auf kurzen Strecken zum Umdenken in Richtung aktiver Mobilität (Fahrrad, Fußverkehr).
- Bemerkenswert in der volkswirtschaftlichen Betrachtung: **Aktive Mobilität generiert signifikante positive Externalitäten im Gesundheitssektor** (Reduktion von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Diabetes).
- Studien belegen einen volkswirtschaftlichen Nutzen von bis zu 3,50 EUR für jeden investierten Euro in Radinfrastruktur. Der ETS2 fungiert hier als Katalysator.

„Avoid“: Raumplanung als langfristiger Hebel

- Die effizienteste Emission ist die, die gar nicht erst entsteht. „Avoid“-Strategien zielen auf die Reduktion des Mobilitätsbedarfs ab.
- Stadtentwicklung („15-Minuten-Stadt“), Verhinderung von Zersiedelung (Urban Sprawl) und die Förderung von Home-Office sind zentrale Elemente.
- Ein **verlässlicher, ansteigender ETS2-Preis lenkt langfristige Investitions- und Wohnortentscheidungen von Unternehmen und privaten Haushalten in Richtung verkehrsvermeidender Raumstrukturen.**

Die kritische Variable: Verteilungswirkungen und Ungleichheit

- Die größte Barriere für einen starken ETS2 ist seine regressive Wirkung auf Haushalte.
- Kraftstoffkosten machen bei einkommenschwachen Haushalten einen weitaus größeren Anteil am verfügbaren Einkommen aus als bei einkommensstarken.
- Man unterscheidet vertikale Heterogenität (ungleiche Belastung über Einkommensdezile hinweg) und horizontale Heterogenität (ungleiche Belastung innerhalb derselben Einkommensgruppe aufgrund von Wohnort, Arbeitsweg oder Infrastrukturzugang).

Räumliche Ungleichheiten in Europa

- Eine räumliche Auswertung (NUTS-3-Ebene) zeigt, dass ländliche Gebiete massiv stärker von steigenden Transportkosten betroffen sein werden.
- Insbesondere Regionen in Mittel- und Osteuropa weisen ein doppeltes Risiko auf: Geringeres BIP pro Kopf kombiniert mit hoher Pkw-Abhängigkeit und unterentwickeltem emissionsfreiem ÖPNV.
- Der ETS2 könnte hier bestehende Ungleichheiten zwischen urbanen Zentren (mit Zugang zu E-Ladeinfrastruktur und ÖPNV) und sogenannten „Energy Peripheries“ verschärfen.

Konzeptualisierung von Transportarmut (Transport Poverty)

- „Transport Poverty“ beschreibt die Unfähigkeit eines Haushalts, die für die soziale und berufliche Teilhabe notwendigen Transportkosten zu tragen oder Zugang zu alternativen Verkehrsmitteln zu finden.
- Es ist eine mehrdimensionale Metrik aus finanziellen Ressourcen, raumordnerischen Faktoren (Mangel an ÖPNV) und schlechter Fahrzeughardware (ineffiziente, alte Pkw).
- Ohne Kompensation droht der ETS2, Millionen europäischer Haushalte systematisch aus der sozialen Mobilität auszuschließen.

Wer verliert bei der Verkehrswende? Eine Typologisierung

- Die Forschung (z.B. Rangel Guevara, 2024) identifiziert mittels Klassenanalysen spezifische Gruppen, die auf einen Transportkosten-Schock unterschiedlich reagieren.
- Haushalte mit elastischer Nachfrage („Independent“ / „Sufficient“): Verfügen über hohes Einkommen, gute räumliche Anbindung oder moderne Fahrzeuge. Sie können ihre Fahrleistung reduzieren oder problemlos auf E-Mobilität/ÖPNV wechseln.
- Für diese Gruppen fungiert der ETS2 optimal als klassischer, marktwirtschaftlicher Steuerungsmechanismus.

Die Verlierer: „Car-dependent“ und „Transport-poor“

- Haushalte mit inelastischer Nachfrage („Car-Dependent“ / „Transport-Poor“): Sind auf den Verbrenner-Pkw angewiesen (Arbeitsweg, keine ÖPNV-Alternative) und verfügen über geringes Einkommen.
- Ein Preisanstieg durch den ETS2 führt bei diesen Gruppen nicht zu einer Verringerung der Emissionen (da die Fahrten essenziell sind), sondern zwingt sie, an anderen Grundbedürfnissen zu sparen.
- Bei diesen Haushalten läuft das CO₂-Preissignal des ETS2 klimapolitisch ins Leere und erzeugt lediglich sozialen Stress (Regressivität).

Politische Lösung: Kompensation statt Preisdeckelung

- Aus wirtschaftswissenschaftlicher Sicht dürfen diese sozialen Risiken nicht durch eine Aufweichung des Emissionshandels (z. B. dauerhafte Preisdeckel oder das Aussetzen des Systems) gelöst werden.
- Ein Eingriff in die Preisbildung des ETS2 würde das entscheidende Marktsignal zerstören und die europäischen Klimaziele gefährden.
- Die Lösung liegt in der Trennung von Allokation und Distribution: Ein ungestörter CO₂-Preis zur Emissionssteuerung, gepaart mit einer systematischen Rückverteilung der Einnahmen an vulnerable Gruppen.

Der Klima-Sozialfonds (Social Climate Fund - SCF)

- Um die Akzeptanz des ETS2 sicherzustellen, etabliert die EU den Klima-Sozialfonds (SCF), der zwischen 2026 und 2032 rund 86,7 Mrd. EUR mobilisieren soll.
- Der Fonds speist sich vorwiegend aus den Auktionserlösen des ETS2 und ist explizit dafür vorgesehen, die sozialen Härten in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr abzufedern.
- Mitgliedstaaten müssen nationale Klima-Sozialpläne (Social Climate Plans) vorlegen, in denen die Definition und Förderung von transportarmen Haushalten festgeschrieben ist.

Strategische Allokation der SCF-Mittel im Verkehrssektor

- Die wirtschaftswissenschaftliche Kritik am aktuellen Einsatz des SCF lautet häufig, dass die Mittel zu oft für kurzfristige Einkommenshilfen statt für strukturelle Problemlösungen genutzt werden könnten. Die EU begrenzt direkte Einkommenshilfen auf maximal 37,5 %.
- Ein effektiver Klima-Sozialplan muss auf strukturelle Hilfen setzen: Kofinanzierung von E-Fahrzeugen für Geringverdiener (z. B. Social Leasing in Frankreich), Ausbau des ländlichen ÖPNV und Ladeinfrastruktur in einkommensschwachen Vierteln.
- Der SCF darf nicht technologieneutral agieren, wo es Vulnerabilität zu bekämpfen gilt; er muss die Barrieren zur Nutzung von Nullemissions-Technologien direkt abbauen.

Gezielte politische Gegenmaßnahmen auf nationaler Ebene

- Begleitend zum ETS2 und SCF müssen nationale Steuersysteme reformiert werden.
- Umbau der Pendlerpauschale: Derzeit subventionieren viele Mitgliedstaaten Pkw-Pendelstrecken pauschal. Eine Reform hin zu einem einkommensabhängigen und entfernungsbasierten Mobilitätsgeld würde den Car-Dependent-Klassen helfen, ohne den MIV per se zu fördern.
- Scrappage-Programme (Abwrackprämien): Gezielte finanzielle Boni für den Austausch alter, ineffizienter Verbrenner gegen neue E-Pkw oder ÖPNV-Tickets, strikt fokussiert auf einkommensschwache Haushalte in ländlichen Regionen.

Die Bausteine für einen erfolgreichen ETS2 im Verkehr

- **Institutionelle Kohärenz:** Der ETS2 muss Vorrang vor nationalen Einzelmaßnahmen (ESR) erhalten, um die volkswirtschaftlichen Vermeidungskosten durch EU-weite Marktmechanismen zu minimieren.
- **Ganzheitlicher ASI-Ansatz:** Ein CO₂-Preis reicht nicht aus, um technologische Engpässe zu lösen; flankierende Investitionen in Ladeinfrastruktur (AFIR) und den ÖPNV sind essenziell, um Preiselastizitäten zu erhöhen.
- **Soziales Fundament:** Der Erfolg des Systems steht und fällt mit der Gerechtigkeitsfrage. Nur wenn die Einnahmen (über den Klima-Sozialfonds) gezielt zur Bekämpfung von Transportarmut eingesetzt werden, wird der notwendige CO₂-Preis politisch überleben.

- Adjei, M., Van Leeuwen, J., & Pereira, H. (2026). Towards decarbonising shipping: Governance challenges and barriers to the implementation of EU emission trading system (ETS). *Maritime Studies*, 25(2), 23.
- Edenhofer, O., Kilimann, C., & Leisinger, C. (2026). CO2 hat seinen Preis: Warum eine wirksame Klimapolitik die CO2-Bepreisung braucht.
- Falanga, A., Picone, M., Greco, F. M., & Carteni, A. (2025). A roadmap to low-carbon freight transport: A review of EU directives and regulations. *complexity*, 15, 17.
- Kirchmair, L. (2026). Sustainable Mobility in International, European and National Law: A Perspective from Europe. *Journal of Law and Mobility*, 2026(1), 1-35.
- Levasseur, S. Electric Mobility in Europe: Reconciling the Ecological Transition with Industrial Survival.
- Pahle, M., D. Sultani and G. Zachmann (2025) 'Better coordination for a more efficient European energy system', *Policy Brief 03/2026*, Bruegel. <https://doi.org/10.64153/VXJJ9392>
- Perdana, S., & Vielle, M. (2026). Regional inequality of the European ETS-2. *Energy policy*, 208, 114891.
- Rangel Guevara, A. C. (2024). Identifying the losers in the transport transition: evidence from Germany. *Humanities and Social Sciences Communications*, 11(1), 741.
- Schill, W.-P. (2026). Electric mobility in Germany: More speed is possible. *DIW Weekly Report*, 16(9), 67-75.
- Sterner, T., Burtraw, D., Delbeke, J., Johnsson, F., Löfgren, Å., & Zetterberg, L. (2026). Happy Birthday: Twenty Years of the EU ETS. *Annual Review of Resource Economics*, 18.
- Strefler, J., Merfort, L., Bauer, N., Stevanović, M., Tänzler, D., Humpenöder, F., Klein, D., Luderer, G., Pehl, M., & Pietzcker, R. C. (2024). Technology availability, sector policies and behavioral change are complementary strategies for achieving net-zero emissions. *Nature Communications*, 15(1), 8440.
- Terranova, Roberta and Reissl, Severin and Campiglio, Emanuele, Policy Credibility and Speculation in the EU ETS (March 24, 2026). <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.6462778>
- Woerner, A., Imai, T., Pace, D. D., & Schmidt, K. M. (2024). How to increase public support for carbon pricing with revenue recycling. *Nature Sustainability*, 7(12), 1633-1641.

Ich freue mich über Ihr Interesse und stehe Ihnen für Fragen und Anmerkungen gerne zur Verfügung.



DEPARTMENT SOCIOECONOMICS
Institute for Ecological Economics
Welthandelsplatz 1, 1020 Vienna, Austria

UNIV.PROF. DR. SIGRID STAGL

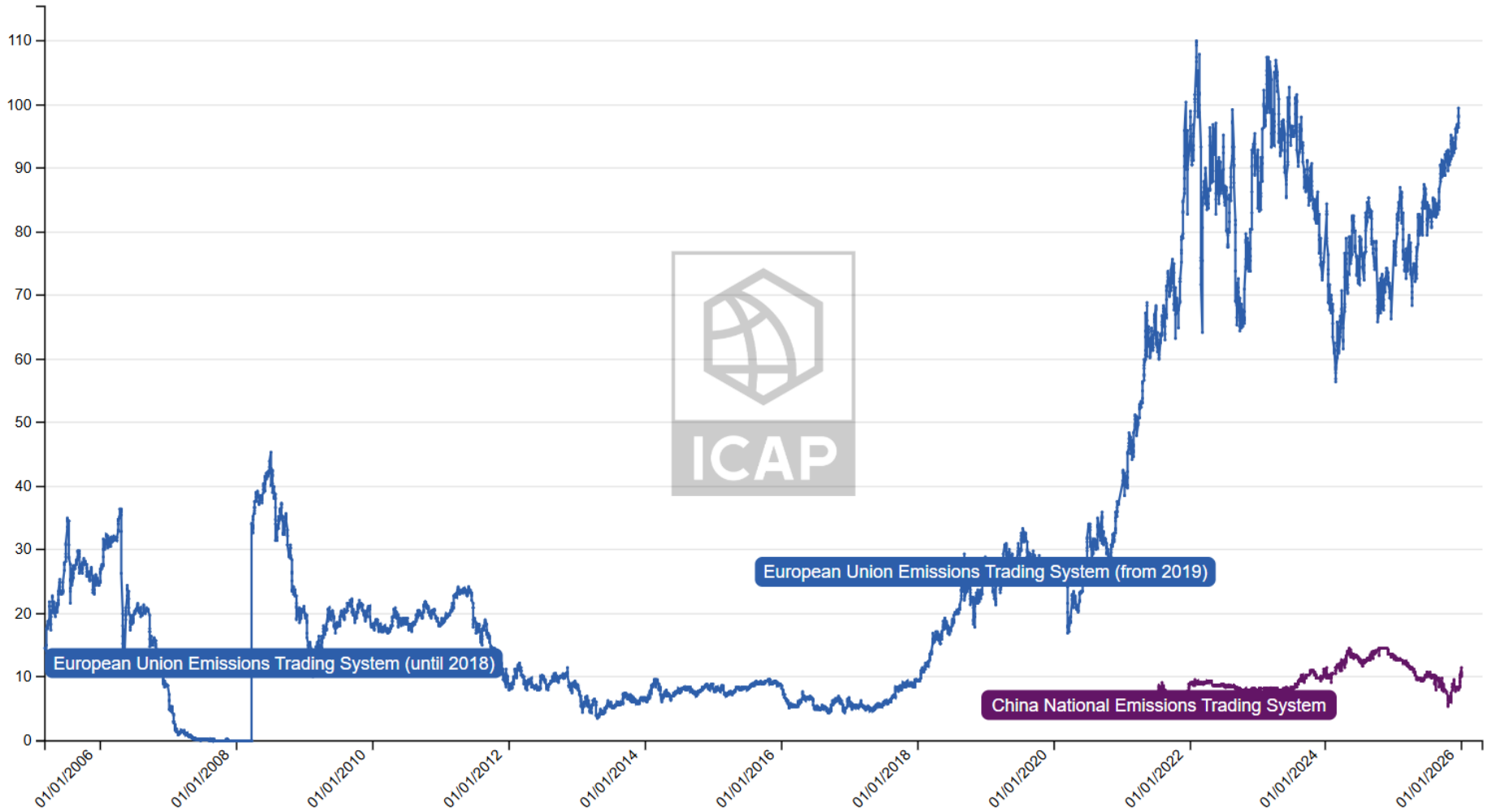
T +43-1-313 36-5790
stagl@wu.ac.at
www.wu.ac.at/ecolecon
sigridstagl.org/

STUDIENZWEIG

Wirtschaft – Umwelt - Politik

BSc Wirtschafts- und Sozialwissenschaften
Ab Oktober 2023

USD / tonne



European Union Emissions Trading System (until 2018)

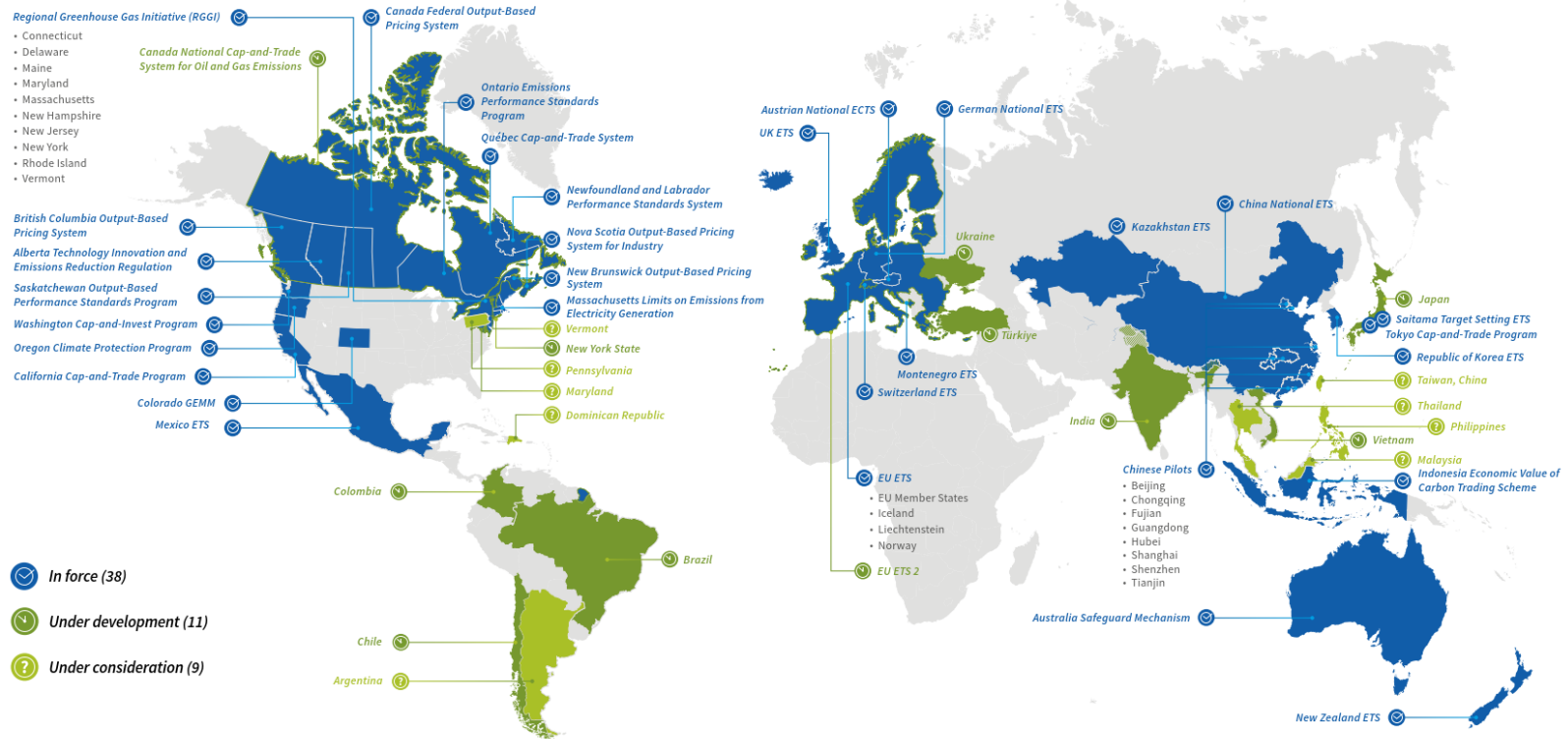
European Union Emissions Trading System (from 2019)

China National Emissions Trading System

EMISSIONS TRADING WORLDWIDE

THE CURRENT STATE OF PLAY IN EMISSIONS TRADING

The ICAP ETS world map depicts emissions trading systems currently in force, under development or under consideration. As of January 2025, there are 38 ETSs in force. Another 11 are under development and expected to be in operation in the next few years. These include ETSs in Colombia, Türkiye, and Vietnam. 9 jurisdictions are also considering the role an ETS can play in their climate change policy mix. If a jurisdiction has multiple systems in force, it is depicted in blue, with the borders of the jurisdiction representing the layered systems (e.g. Germany and Guangdong). If, however, it has a system in force but is also developing an additional system, it is depicted in blue but also features a green border (e.g. the EU).





DEPARTMENT MUSTERTEXT DEUTSCH
DEPARTMENT MUSTERTEXT ENGLISCH
Welthandelsplatz 1, 1020 Vienna, Austria

UNIV.PROF. DR. MAX MUSTER

T +43-1-313 36-DW
F +43-1-313 36-DW
max.muster@wu.ac.at
www.wu.ac.at