



Konsistente europäische Industrie-, Klima- und Energiepolitik

Mit besonderem Augenmerk auf dem EU-Emissionshandel
IW Köln und TU Delft

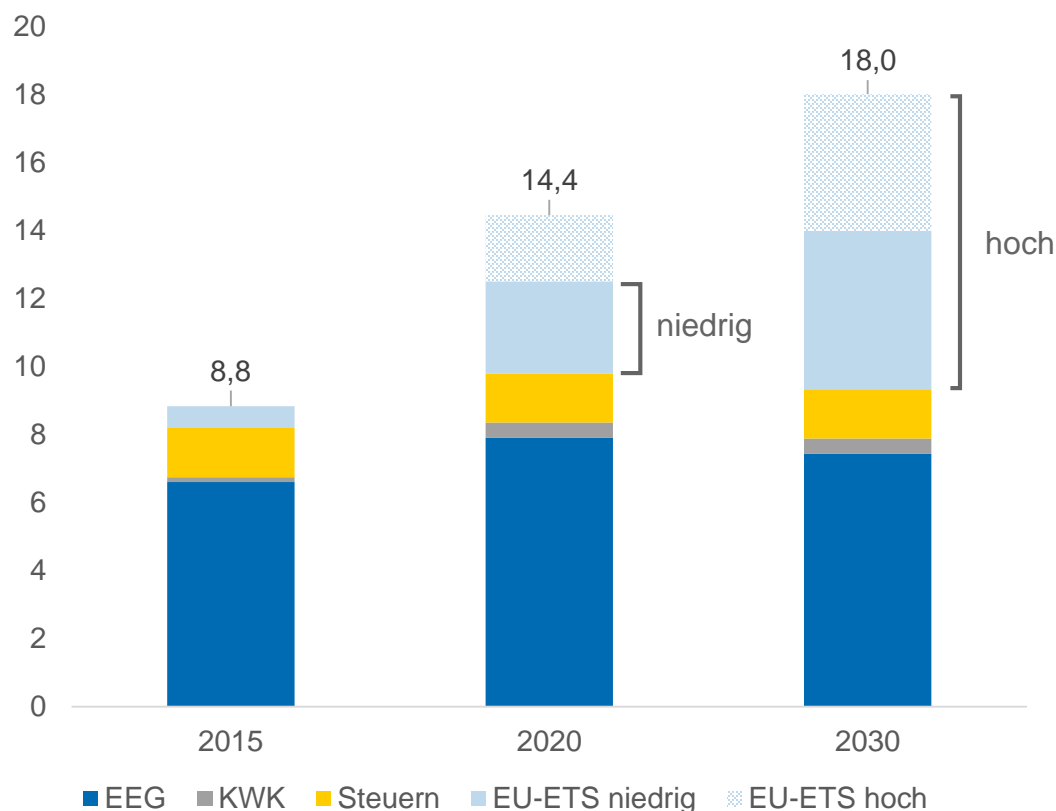
19.5.2016

Klimaschutz funktioniert nur global



Gesamtbelastung der Industrie: Die Kosten steigen

in Milliarden Euro



Annahmen für die CO₂-Preisszenarien:

„Niedrig“: 2020: 15 Euro/t CO₂ 2030: 30 Euro/t CO₂

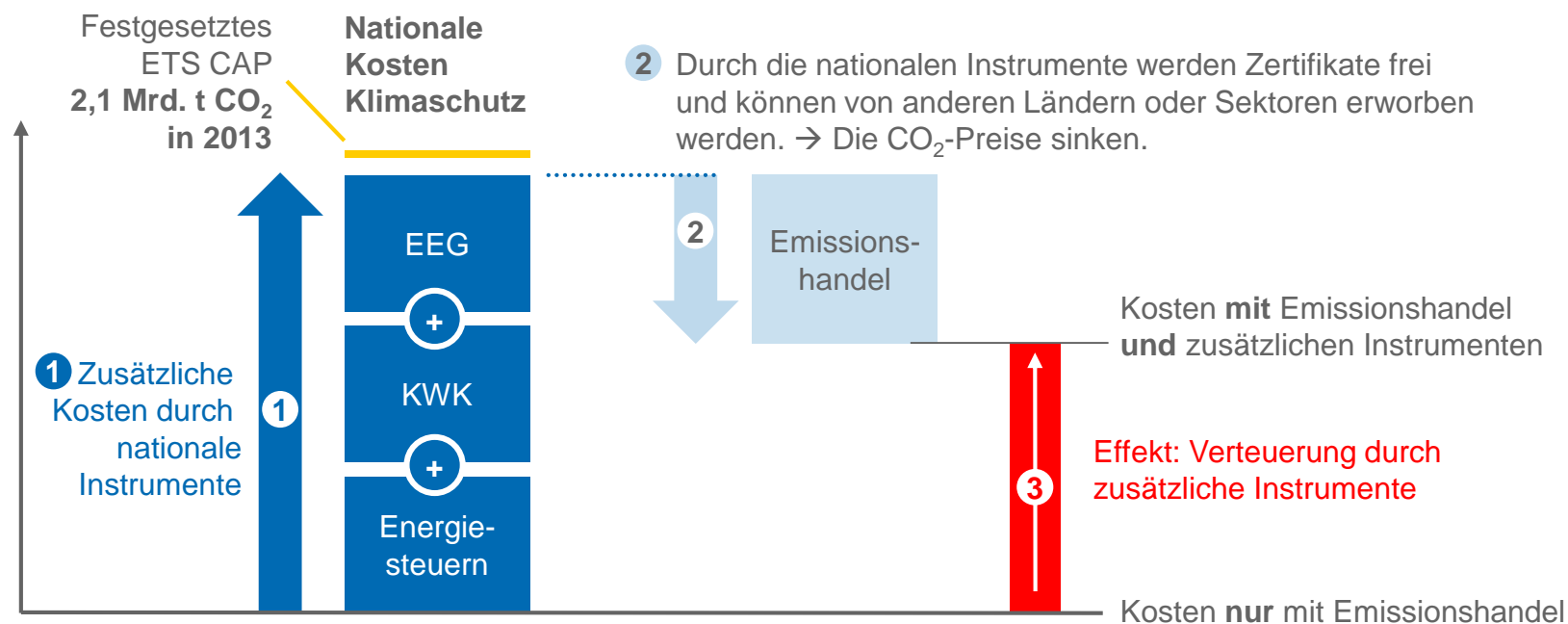
„Hoch“: 2020: 25 Euro/t CO₂ 2030: 40 Euro/t CO₂

Quelle: Eigene Berechnungen



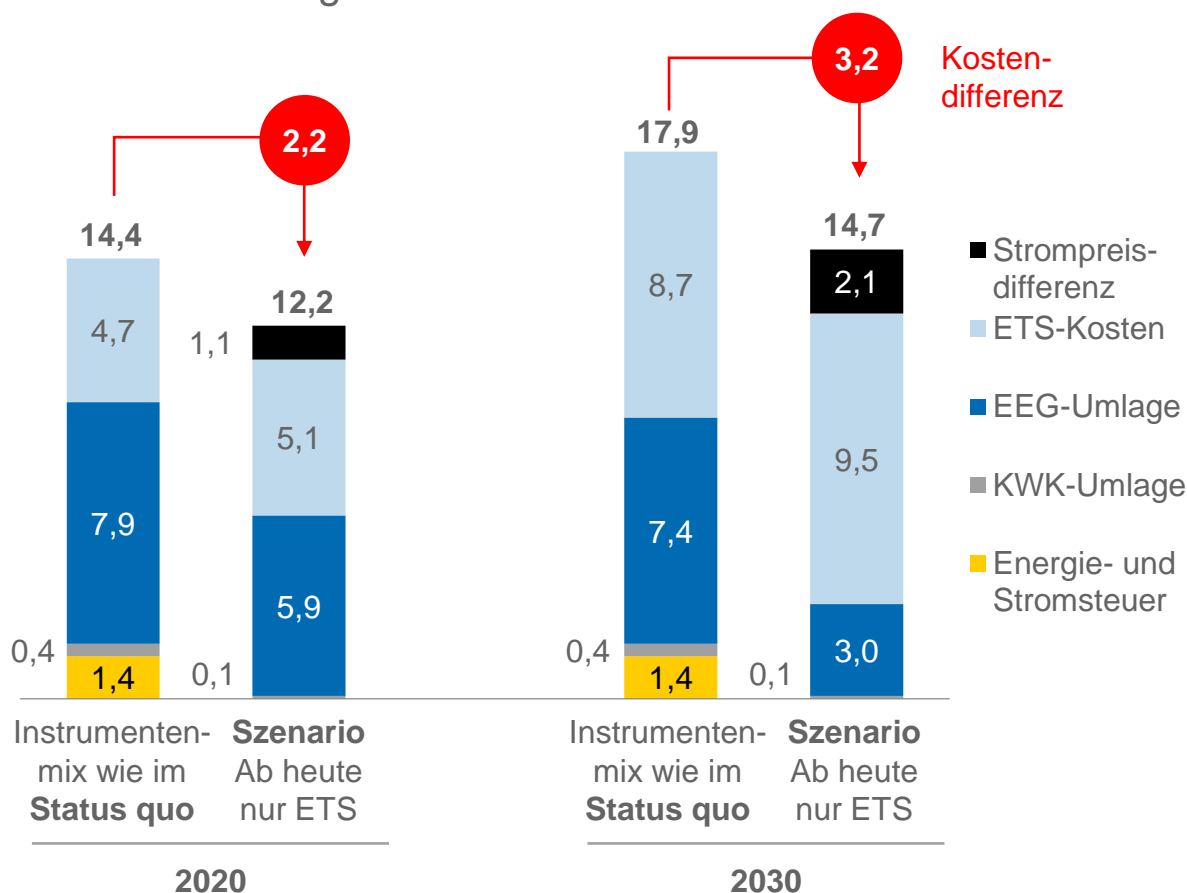
- ▶ Die Belastung durch den ETS steigt in der vierten Handelsperiode insbesondere für energieintensive Unternehmen deutlich an.
- ▶ Annahme EEG/Steuern: Besondere Ausgleichsregelung, Eigenstrombefreiung und Spitzenausgleich bleiben bestehen
- ▶ Keine zusätzlichen Energiewendekosten (z.B. für den Netzausbau) berücksichtigt

Nationale Instrumente im Geltungsbereich des Emissionshandels verteuern den Klimaschutz



Effizienzgewinne durch Abbau von Inkonsistenzen

Kostenschätzung in Milliarden Euro im Jahr 2020 bzw. 2030



- ▶ **Was fällt im Szenario weg?**
 - ▶ EEG-Umlage finanziert Bestand und läuft aus
 - ▶ KWK-Umlage bleibt auf dem Niveau von 2015
 - ▶ Stromsteuer und Energiesteuer fallen weg
- ▶ **Was kommt im Szenario hinzu?**
 - ▶ Höhere ETS-Kosten
 - ▶ Höhere Strompreise
- ▶ **Differenz: Reduzierte Belastung durch mehr Konsistenz**

Quelle: Eigene Berechnung IW Köln

Luftfahrt: Globaler Ansatz für Klimaschutz notwendig

Nationale und europäische Regulierung führt zu Wettbewerbsverzerrung

Klimaschutz heute: Diverse Insellösungen statt globaler Regeln

ETS – Luftfahrt



- ▶ Für den Zeitraum 2013 bis 2016 fallen innereuropäische Flüge in den EU-Emissionshandel
- ▶ Weiterführung nach 2016 unklar
- ▶ Direkte Kosten 2014:
22 Mio. € (D); 68 Mio. € (EU)
- ▶ **Klimaeffekt: CO₂-neutrales Wachstum des innereuropäischen Luftverkehrs**

Luftverkehrsteuer



- ▶ Ticketsteuer grob gestaffelt nach Entfernungen
- ▶ Direkte Kosten: 1 Mrd. € p.a., davon entfällt die Hälfte auf vier deutsche Fluggesellschaften
- ▶ **Klimaeffekt: Nicht nachweisbar**

Wettbewerbsverzerrung zulasten der heimischen Luftverkehrsunternehmen

Quellen: ICAO, EU, BMF, DEHSt

Emissionen im Straßenverkehr – ohne und mit ETS

Wie entwickeln sich die CO₂-Emissionen bei Pkw und Nutzfahrzeugen?

- ▶ Pkw: CO₂-Emissionen gehen bis 2030 europaweit deutlich zurück
- ▶ Nutzfahrzeuge: Aufgrund steigender Verkehrsleistung stagnieren mittelfristig die Emissionen
- ▶ Insgesamt bleiben die absoluten CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs hinter den Zielen für Nicht-ETS-Sektoren zurück, weil die Nutzfahrzeuge in Europa zwar effizienter, aber mehr fahren

Was passiert bei Aufnahme des Straßenverkehrs in den Emissionshandel?

Annahmen: Die Regulierung bleibt auf dem Stand des Status quo (keine höheren Grenzwerte) und die Inverkehrbringer der Kraftstoffe kaufen die Zertifikate („upstream“-Ansatz)

- ▶ Reduktionsziel für den Straßenverkehr: Übernahme der Ziele für Non-ETS-Sektoren
- ▶ Anpassung an die schärferen Ziele der heutigen ETS-Sektoren wäre eine deutliche Zielverschärfung für den Straßenverkehr und würde den Zertifikatspreis erheblich erhöhen
- ▶ Der Straßenverkehr wird je nach Aufnahmeszenario Emissionszertifikate am Markt zukaufen
- ▶ Der Einstieg des Straßenverkehrs in den Emissionshandel senkt die gesamtwirtschaftlichen CO₂-Vermeidungskosten, erhöht aber bei unveränderter Regulierung des Straßenverkehrs (keine höheren Grenzwerte) die Kosten für die Sektoren, die bereits im Emissionshandel sind.

Aufnahme des Straßenverkehrs in den Emissionshandel

Die Ausweitung des Emissionshandels reduziert insgesamt die Vermeidungskosten

- ▶ Investitionen und Maßnahmen zur Vermeidung von Emissionen werden zuerst dort durchgeführt, wo es zu den geringsten Kosten möglich ist.

Trade-off zwischen den Sektoren

- ▶ Am Emissionshandel nehmen im Gegensatz zur Grenzwertregulierung auch Pkw-Bestand und Nutzfahrzeuge teil. Aufgrund von hohen Vermeidungskosten und hoher Zahlungsbereitschaft wird der Straßenverkehr je nach Aufnahmeszenario Zertifikate kaufen und damit den Zertifikatspreis erhöhen.
- ▶ Die CO₂-Kosten für bestehende Sektoren im Emissionshandel werden durch die Aufnahme des Straßenverkehrs je nach Aufnahmeszenario steigen.

Abmilderung der Belastung bestehender ETS-Sektoren

- ▶ **Verlässlicher Carbon-Leakage-Schutz:** Auch bei steigenden CO₂-Preisen dürfen den europäischen Industrieunternehmen keine Nachteile im internationalen Wettbewerb entstehen.
- ▶ **Verlässliche Ausgleichsmechanismen:** Strompreiskompensation EEG- und SteuerAusnahmeregelungen müssen verbessert und festgeschrieben werden.
- ▶ **Flankierende emissionsreduzierende Maßnahmen** im Straßenverkehr.

Politische Implikationen

Ohne international vergleichbare CO₂-Preise bleiben Inkonsistenzen



**Erstbeste
Lösung**

- ▶ **Globaler** Emissionshandel mit einheitlichen Preisen für Treibhausgase



**Zweitbeste
Lösung**

- ▶ **Europäischer** Emissionshandel für alle Sektoren mit perfektem Carbon Leakage-Schutz für wettbewerbsintensive Branchen

**Aktuelle
Situation**

- ▶ Uneinheitliche Regulierung verschiedener Sektoren
- ▶ Trennung von ETS- und Nicht-ETS-Sektoren
- ▶ Inkonsistenzkosten durch zusätzliche nationale Regulierung

Ohne Carbon-Leakage-Regelung geht es nicht

Abwanderungsgefährdete Sektoren reagieren besonders preissensibel



Ergebnisse

Kostenbelastung der Sektoren im Emissionshandel steigt

- ▶ Steigende Zertifikatpreise, geringere Zuteilungsquoten und höhere EEG-Kosten kommen in den nächsten Jahren auf Industrieunternehmen zu
- ▶ Da diese Zusatzkosten nur europäische und besonders deutsche Unternehmen betreffen, sind diese im globalen Wettbewerb benachteiligt und benötigen Schutz gegen Abwanderung

Inkonsistenzen erhöhen die Kosten ohne Klimaver- besserung

- ▶ Zielgleiche Instrumente bringen keinen zusätzlichen Klimaschutz, aber höhere Kosten
- ▶ Der Abbau von Inkonsistenzen kann jedoch einzelne Unternehmen stärker belasten

ETS-Erweiterung birgt Chancen für neue und Kosten für alte Sektoren

- ▶ Eine Erweiterung des Emissionshandels auf Sektoren, die nur wenig auf Preissignale reagieren, reduziert insgesamt die CO₂-Vermeidungskosten, kann aber je nach Aufnahmeszenario die Zertifikate verteuern und so die Kostenbelastung für bestehende ETS-Sektoren erhöhen
- ▶ Verlässliche Carbon Leakage Regeln wären notwendig. Flankierende Maßnahmen zu höherer Effizienz von Fahrzeugen und Gebäuden reduzieren die Belastung, aber schaffen neue Inkonsistenz