

Der nationale Brennstoffemissionshandel und der EU-Emissionshandel: Was haben die beiden Systeme miteinander zu tun?

Digitaler Sommer der Energiewende – Berliner Energietage 2020

Workshop des Öko-Instituts

» Emissionshandel für alle! «

Dr. Felix Chr. Matthes

Berlin, 3. Juni 2020

CO₂-Bepreisung

Die Startpunkte

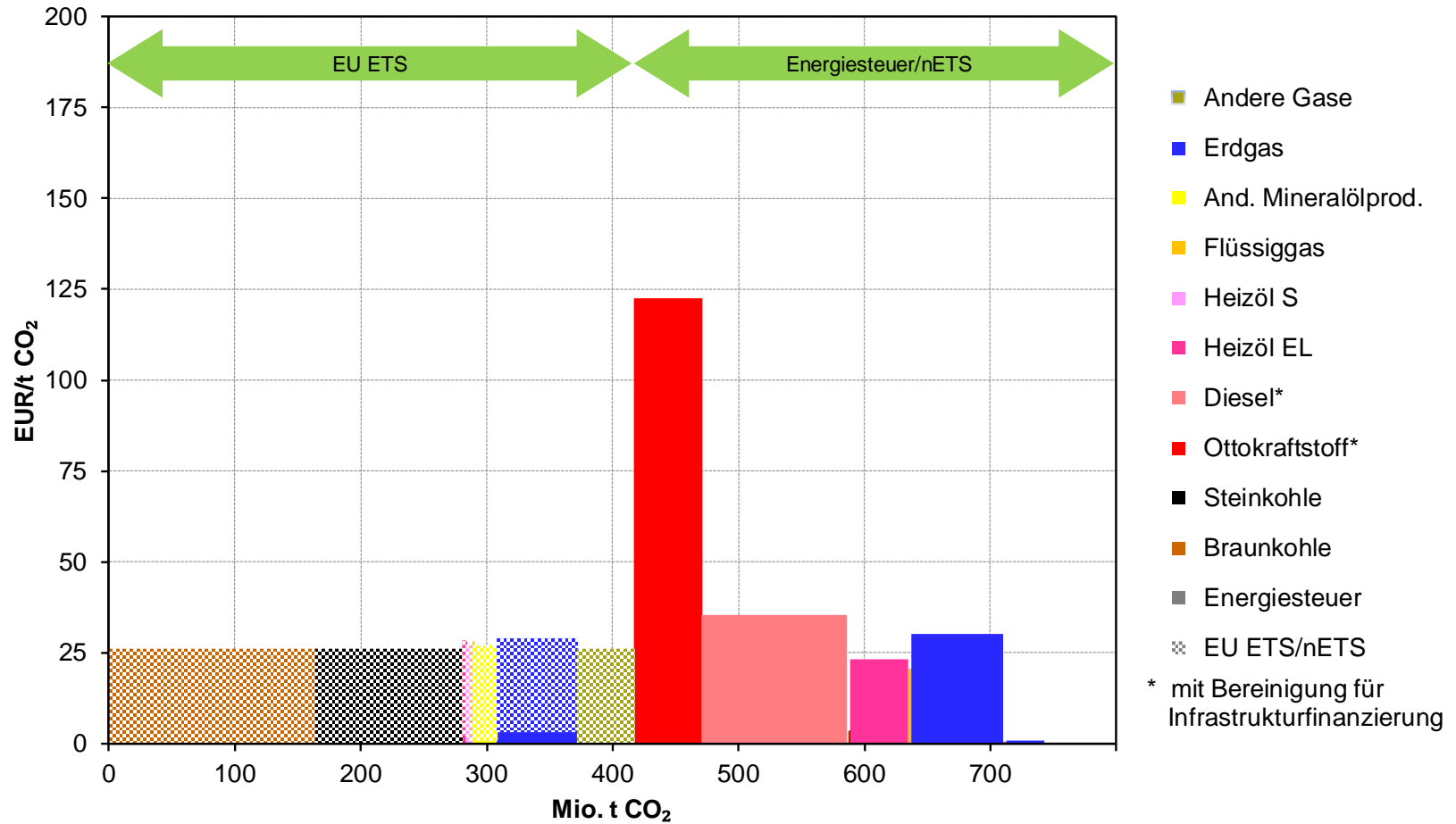
Brennstoff-Emissionshandel (nETS): Schaffung eines neuen CO₂-Bepreisungsinstrumentens in Deutschland

- von „Sekundärmotivationen“ geprägtes Design
- noch viele Ausgestaltungsfragen offen, Anschlussfähigkeit in vielerlei Hinsicht fragwürdig
- wirkmächtig vor allem auf der Einkommensseite
- ... aber er ist da!

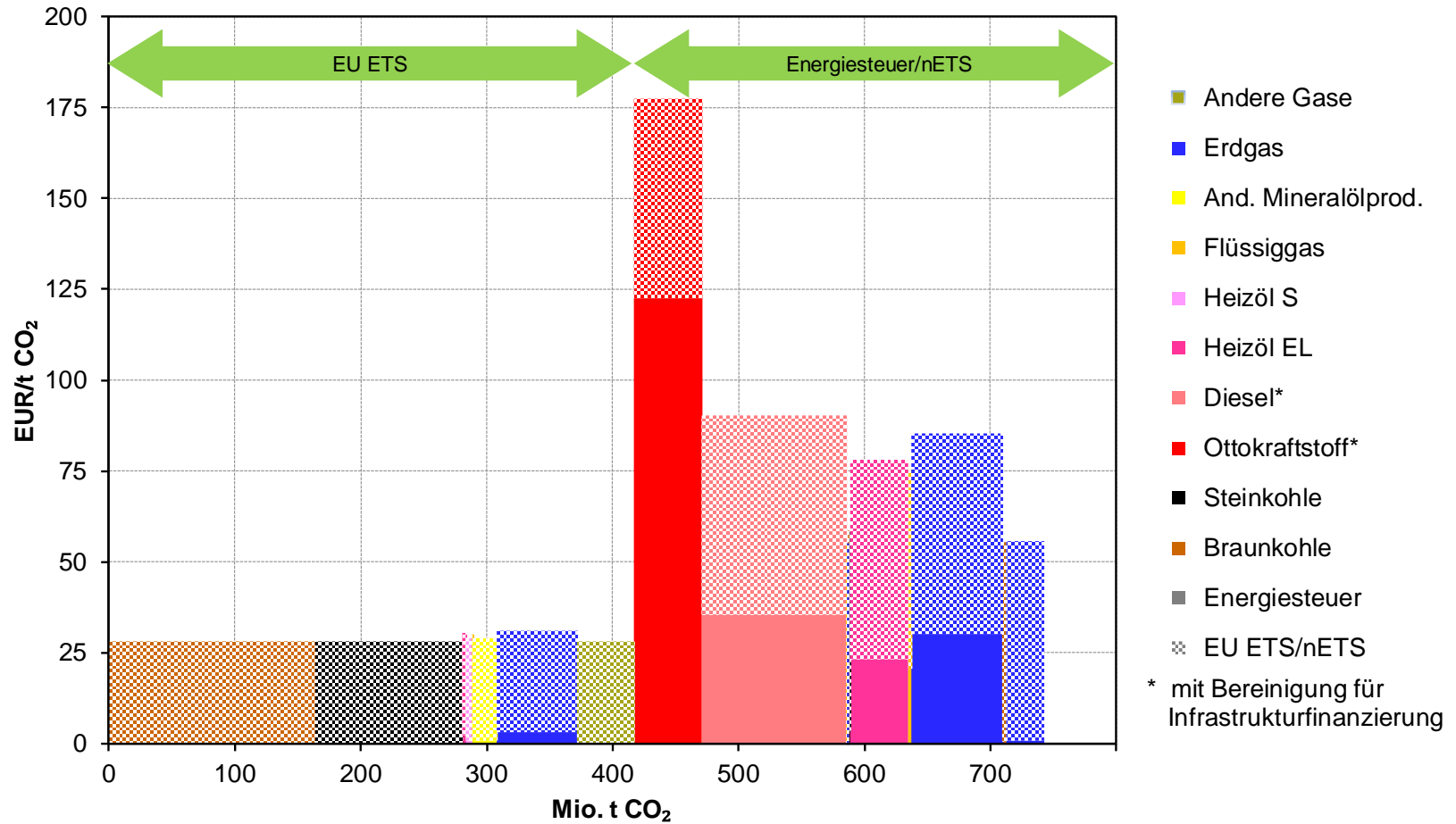
European Green Deal als neuer Treiber für die Bepreisungsdiskussion

- EUA-Preise auf neuem, aber weiterhin wenig erklärbarem Niveau
- EU ETS als wohl stärkster Hebel der EU-Ambitionserhöhung 50/55%, Notwendigkeit signifikanter Reformen an vielen Punkten
- auch Novelle der EU-Energiesteuer-Richtlinie geplant
- Neubestimmung des europäischen Policy-Mix?

Profil der der expliziten und impliziten CO₂-Bepreisung in Deutschland 2018

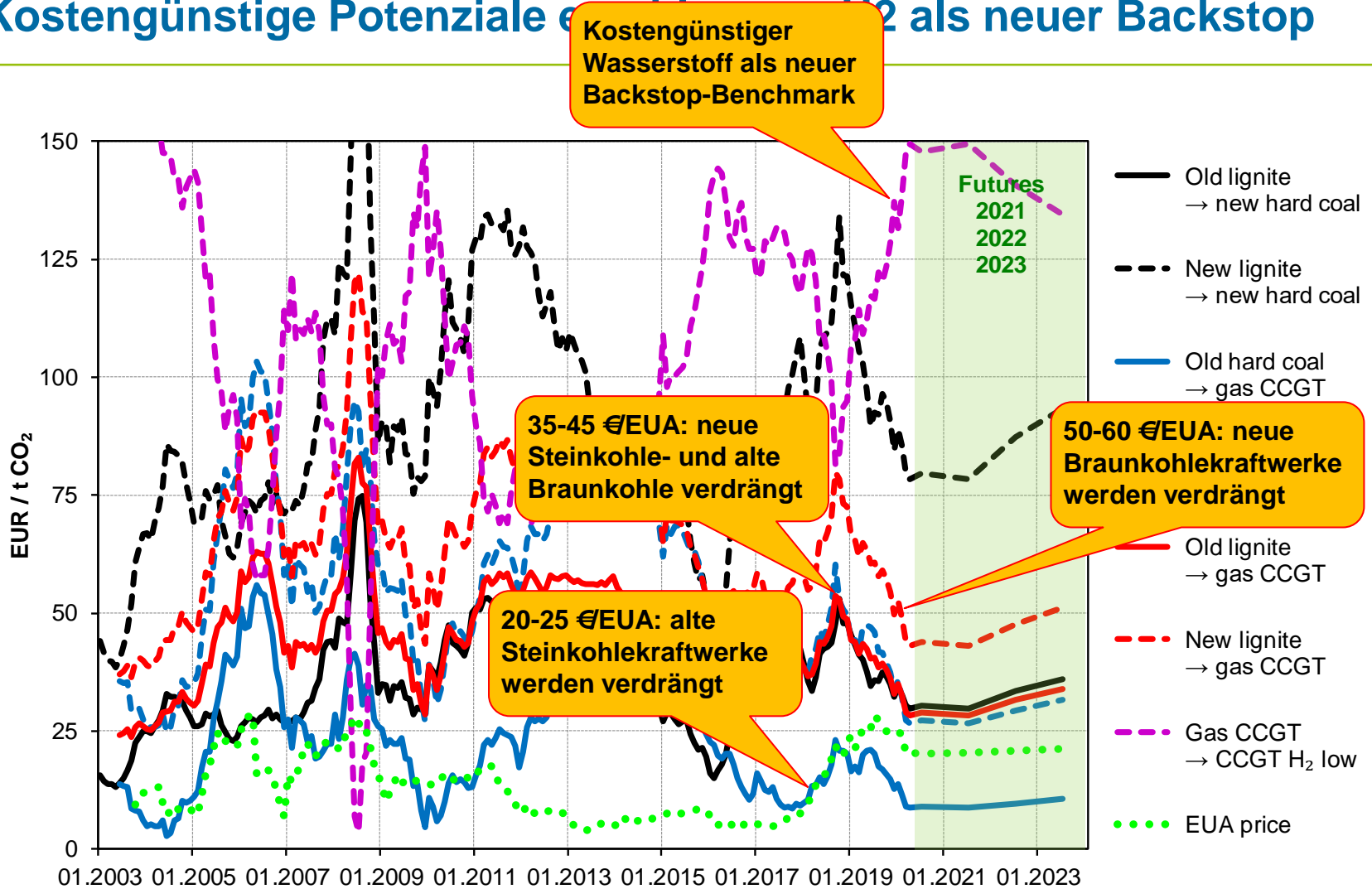


Profil der der expliziten und impliziten CO₂-Bepreisung in Deutschland 2025



Der EU ETS mit Blick auf den Zeithorizont 2030/2035

Kostengünstige Potenziale von Wasserstoff als neuer Backstop



CO₂-Bepreisung mit Blick auf unterschiedliche nETS-Sektoren

Unterschiedliche Dimensionen sind wichtig

Anreizwirkungen der CO₂-Bepreisung im Gebäudesektor (EWI/FIFO)

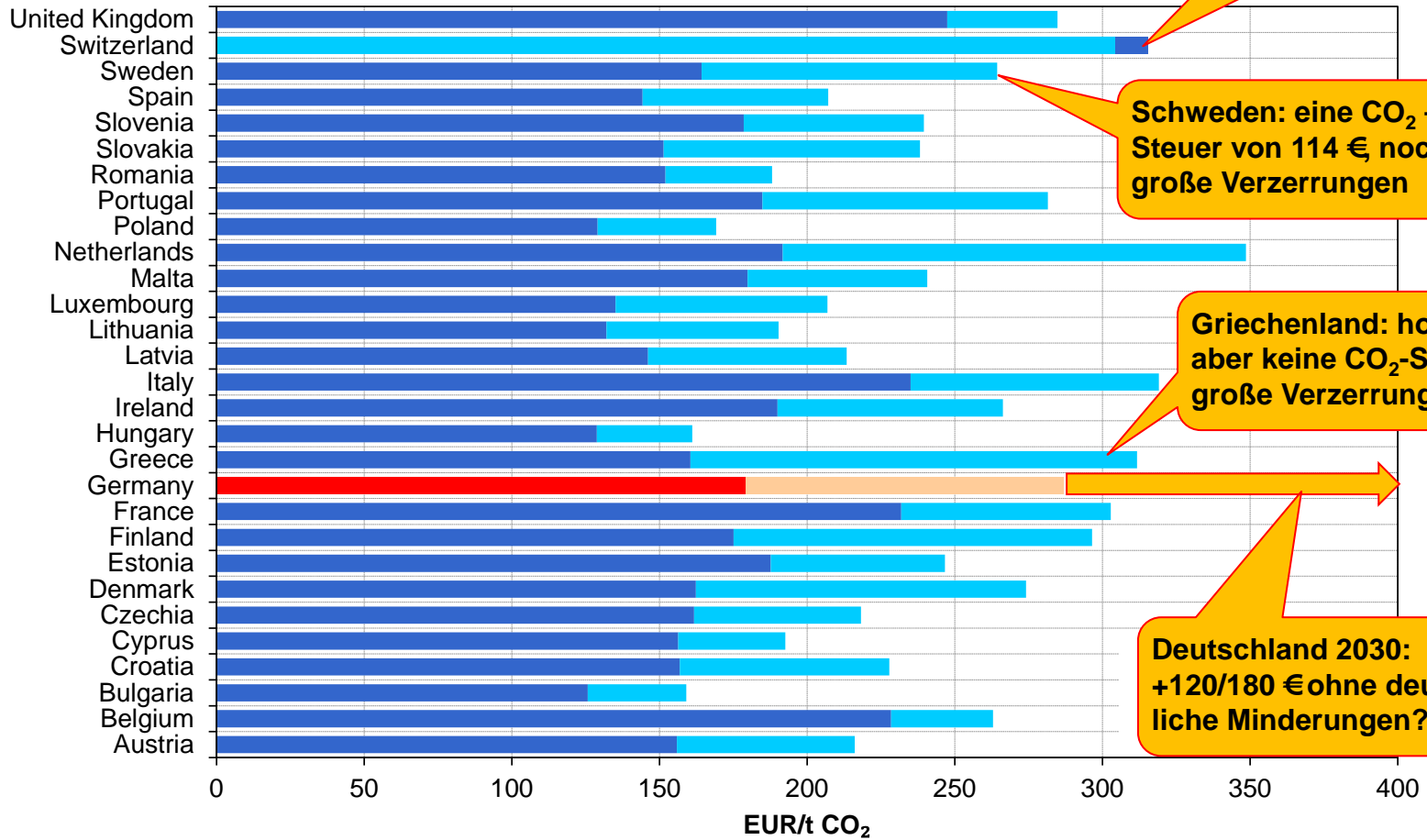
- 50...100 €/t CO₂ für kostengünstige Einzelmaßnahmen
- 100...150 €/t CO₂ für Tiefensanierungen bei alten Gebäuden aus der gesamtwirtschaftlichen Perspektive (Zusatzkosten)
- 150...250 €/t CO₂ für Tiefensanierungen bei neueren Gebäuden bzw. ungünstigen einzelwirtschaftlichen Perspektiven (Gesamtkosten)
- 200...250 €/t CO₂ Backstop-Kosten für klimaneutralen Wasserstoff (in großen Mengen, aus dem internationalen Markt)

Anreizwirkungen der CO₂-Bepreisung im Verkehrssektor (Prognos/BCG)

- 30 □ 100 €/t CO₂ (linearer Anstieg) Kaufanreize 6.000 □ 2.000 €/E-Fz
- 50 □ 150 €/t CO₂ (progressiver Anstieg) ... 4.000 □ 1.000 €/E-Fz
- 50 □ 250 €/t CO₂ (schneller, progressiver Anstieg) ohne Kaufanreize

Wesentliche Minderungseffekte in diesen Sektoren müssen maßgeblich über Instrumente jenseits der CO₂-Bepreisung erschlossen werden

Ein Blick nach Europa (Verkehrssektor) Brownfield-Situation und Grenzen nationaler Alleingänge



Schweiz: keine CO₂ – Steuer für Transport, geringe Verzerrungen

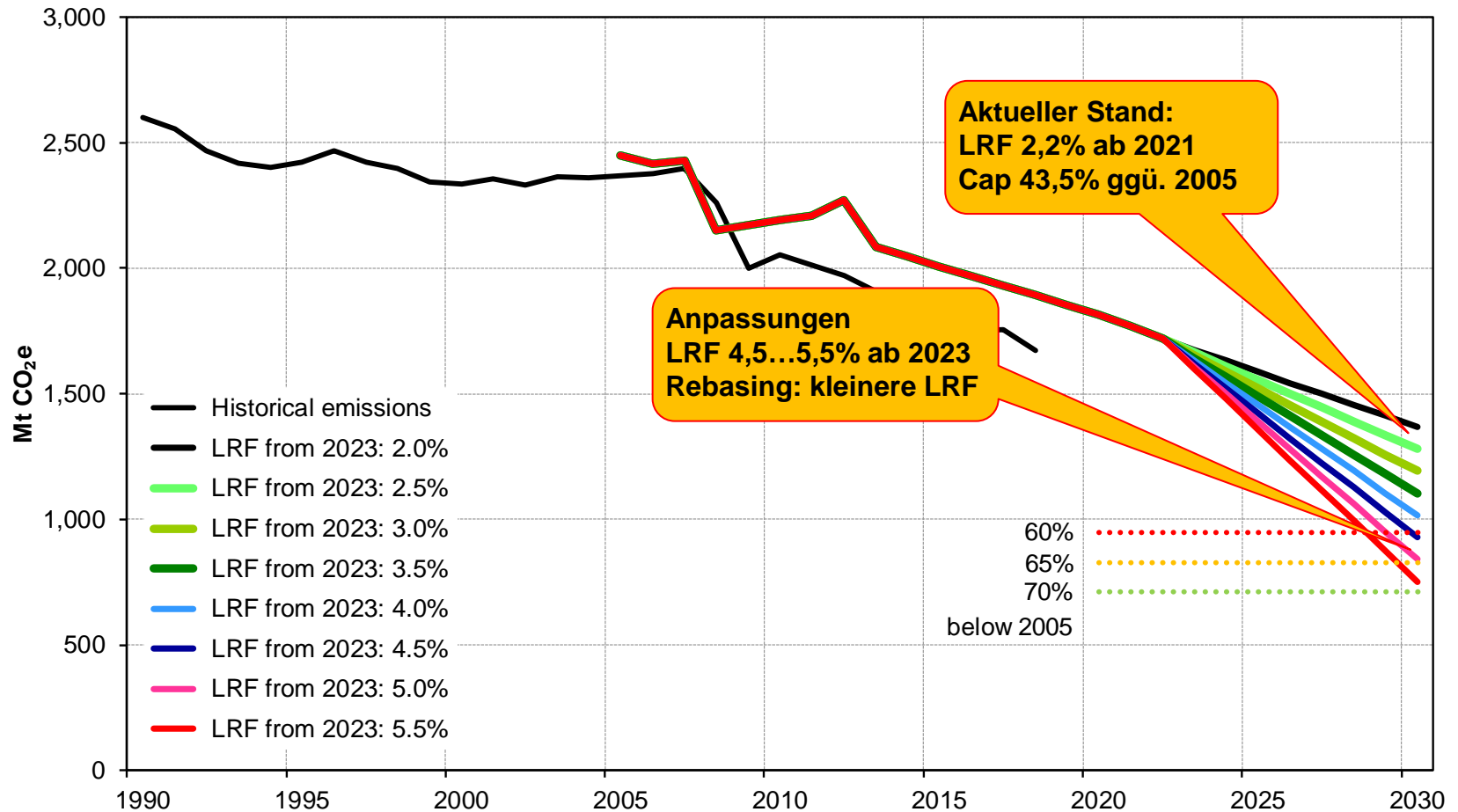
Schweden: eine CO₂ – Steuer von 114 €, noch große Verzerrungen

Griechenland: hoch, aber keine CO₂-Steuer, große Verzerrungen

Deutschland 2030: +120/180 € ohne deutliche Minderungen?!

Cap des EU ETS bis 2030 (diverse MSR-Effekte kommen hinzu)

Ohne Rebasing werden LRFs >4,5% notwendig (aktuell: 2,2%)



Was haben EU ETS und nETS gemeinsam?

Überblick und Ausblick

Bis auf einige (aber wichtige) Regulierungsüberlappungen: zunächst nichts

Und dann doch: beide Bepreisungsinstrumente stehen vor sehr weitgehenden Revisions-Notwendigkeiten

- EU ETS
 - signifikante Cap- und MSR-Anpassungen
 - neue Ansätze für Carbon Leakage-Bekämpfung
 - Mindestpreis, Höchstpreis?
 - Ausweitung: entweder mit begrenzten Effekten oder gravierenden Folgen für die derzeitigen EU-ETS-Sektoren, in jedem Fall grundlegende zusätzliche RL-Änderungen unabdingbar
- nETS
 - internationale Anschlussfähigkeit irgendwie herstellbar oder Neuanlauf notwendig?
 - Wechselwirkungen mit Reform der Energiesteuer-Richtlinie

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Dr. Felix Chr. Matthes
Energy & Climate Division
Büro Berlin
Borkumstraße 2
D-13189 Berlin
f.matthes@oeko.de
www.oeko.de
twitter.com/FelixMatthes

