

Der neue deutsche Emissionshandel

Richtiger Ansatz, falsche Ausgestaltung

Martin Menner & Götz Reichert



Das Klimaschutzprogramm 2030 umfasst neben einer Fülle von Subventionen und ordnungsrechtlichen Vorgaben auch ein „nationales Emissionshandelssystem“ (nEHS) für Verkehr und Wärme. Dieser grundsätzlich richtige Ansatz zur CO₂-Reduktion droht jedoch durch die falsche Ausgestaltung diskreditiert zu werden. Das cep fordert:

- ▶ Nach einer raschen Einrichtung des nEHS sollten Zertifikate sofort und ohne Fest-, Mindest- und Höchstpreise versteigert werden. Denn mit diesen lassen sich die verbindlichen CO₂-Reduktionsvorgaben nicht erreichen.
- ▶ Eine weitgehende Rückverteilung der Einnahmen aus dem nEHS sorgt für eine größere Akzeptanz eines höheren CO₂-Preises. Eine Senkung der Energiekosten ist dabei kontraproduktiv.
- ▶ Kurz- bis mittelfristig sollte Deutschland die CO₂-Bepreisung für Verkehr und Wärme mit anderen Mitgliedstaaten, die ähnliche Systeme wie das nEHS errichtet haben, koordinieren.
- ▶ Mittelfristig ist ein vom EU-ETS getrenntes EU-weites EHS für Verkehr und Wärme anzustreben. Langfristig können bei ausreichendem Carbon-Leakage-Schutz beide Handelssysteme zusammengeführt werden.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	CO₂-Bepreisung für Verkehr und Wärme	4
2.1	Entscheidung für ein nationales Emissionshandelssystem (nEHS)	4
2.2	Festpreissystem in einer fünfjährigen „Einführungsphase“ (2021–2025)	4
2.3	Zertifikatehandel ab 2026	5
2.4	Verwendung der nEHS-Einnahmen, Entlastung von Bürgern und Wirtschaft	5
2.5	Europäische Perspektive	6
3	Bewertung	7
3.1	Entscheidung für ein nationales Emissionshandelssystem (nEHS)	7
3.2	Festpreissystem in einer fünfjährigen „Einführungsphase“ (2021–2025)	7
3.3	Zertifikatehandel ab 2026	8
3.4	Verwendung der nEHS-Einnahmen, Entlastung von Bürgern und Wirtschaft	9
3.5	Europäische Perspektive	11
4	Fazit.....	13

1 Einleitung

Nach intensiven Diskussionen über die Zukunft der Klimapolitik in Deutschland hat der Deutsche Bundestag im Eilverfahren am 15. November 2019 mehrere Gesetze angenommen, mit denen das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung („Klimapaket“) vom 20. September 2019¹ bis Ende 2019 in Gesetzesform gegossen werden soll.² Der Handlungsdruck ist groß, da die bestehenden Maßnahmen in den Sektoren, die nicht dem EU-Emissionshandel (EU-ETS)³ unterliegen – insbesondere Straßenverkehr, Gebäude, Gewerbe/Handel/Dienstleistungen, Landwirtschaft („Nicht-EU-ETS-Sektoren“)⁴ – nicht ausreichen, um das auf EU-Ebene für Deutschland rechtsverbindlich festgelegte CO₂-Reduktionsziel für 2030 zu erfüllen („Klimaschutzlücke“).⁵ Nach der EU-Effort-Sharing-Verordnung muss Deutschland seine CO₂-Emissionen in den Nicht-EU-ETS-Sektoren um 38% im Vergleich zu 2005 verringern.⁶

Kern des Klimapakets ist das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)⁷, das für die alle Nicht-EU-ETS-Sektoren rechtsverbindliche sektorspezifische CO₂-Reduktionsvorgaben für 2030 enthält.⁸ Für deren Erreichung sollen die jeweils zuständigen Fachministerien verantwortlich sein.⁹ Die Einhaltung der EU-Vorgaben soll durch eine „sektorübergreifende, konsistente Koordinierung“ und Überwachung gewährleistet werden.¹⁰ Um die Ziele zu erreichen, enthält das Klimapaket eine Fülle von Subventionen („Fördermaßnahmen“)¹¹ und ordnungsrechtlichen Vorgaben.¹² Zudem soll durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG)¹³ in den Nicht-EU-ETS-Sektoren erstmals eine CO₂-Bepreisung mittels eines „nationalen Emissionshandelssystems“ (nEHS) eingeführt werden¹⁴ Dabei umfasst das nEHS im Bereich „Verkehr“ die CO₂-Emissionen fossiler Kraftstoffe (Benzin, Diesel) des Straßen- und Schienenverkehrs sowie im Bereich „Wärme“ die CO₂-Emissionen fossiler Brennstoffe (Heizöl, Erdgas, Kohle) zur Wärmeerzeugung für Gebäude und für Energie- und Industrieanlagen.¹⁵

¹ Bundesregierung (2019a), Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030 vom 20. September 2019; www.bundesregierung.de/resource/blob/975232/1673502/768b67ba939c098c994b71c0b7d6e636/2019-09-20-klimaschutzprogramm-data.pdf?download=1; Bundesregierung (2019b), Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 vom 9. Oktober 2019 [im Folgenden: Bundesregierung (2019b), Klimaschutzprogramm 2030], www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/1679914/e01d6bd855f09bf05cf7498e06d0a3ff/2019-10-09-klimamassnahmen-data.pdf?download=1 [letzter Abruf dieses und aller weiteren Links: 15. November 2019].

² Deutscher Bundestag (2019), Bundestag nimmt das Klimapaket der Koalition an, www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2019/kw46-de-klimaschutzgesetz-freitag-667244. Teile des umfangreichen Gesetzgebungspaket bedürfen noch der Zustimmung des Bundesrates, der hierüber voraussichtlich Ende November 2019 entscheiden wird.

³ Hierzu umfassend Bonn, M. / Reichert, G. (2018), Klimaschutz durch das EU-ETS, [ceplnput 03/2018](http://ceplnput.org/03/2018).

⁴ Hierzu umfassend Bonn, M. / Reichert, G. (2018), Klimaschutz außerhalb des EU-ETS, [ceplnput 04/2018](http://ceplnput.org/04/2018).

⁵ EU-Kommission (2019), Commission Staff Working Document SWD(2019) 229 vom 18. Juni 2019, Assessment of the Draft National Energy and Climate Plan of Germany, S. 5 ff.

⁶ Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris [im Folgenden: EU-Effort-Sharing-Verordnung], Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Anhang I.

⁷ Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Bundes-Klimaschutzgesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften vom 22. Oktober 2019 [im Folgenden: KSG-Entwurf], <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/143/1914337.pdf>.

⁸ KSG-Entwurf, §§ 3 und 4 i.V.m. Anlage 1 und 2.

⁹ Ebd., § 4 Abs. 4.

¹⁰ Ebd., Begründung, S. 19.

¹¹ Beispielsweise Kaufprämien für Elektro-Autos; vgl. Bundesregierung (2019b), Klimaschutzprogramm 2030, S. 76.

¹² Beispielsweise das Verbot neuer Ölheizungen ab 2026; vgl. ebd., S. 53.

¹³ Entwurf eines Gesetzes über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (Brennstoffemissionshandelsgesetz – BEHG) [im Folgenden: BEHG-Entwurf], <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/147/1914746.pdf>.

¹⁴ Nicht einbezogen werden die schwer zu erfassenden Methan-Emissionen der Abfall- und Landwirtschaft.

¹⁵ BEHG-Entwurf, § 2 i.V.m. Anlage 1; ebd., Begründung, S. 20. Das nEHS umfasst nicht den Luftverkehr, da dieser bereits vom EU-ETS erfasst wird. Vgl. hierzu ebd., Begründung, S. 20; Bonn, M. / Reichert, G. (2018), Klimaschutz durch das EU-ETS, [ceplnput 03/2018](http://ceplnput.org/03/2018), S. 10.

Dieser cepInput stellt die geplante CO₂-Bepreisung nach dem Klimaschutzprogramm 2030 und dem BEHG vor (Abschnitt 2), unterzieht sie einer kritischen Bewertung (Abschnitt 3) und formuliert Empfehlungen für einen wirksamen, kosteneffizienten und sozialverträglichen Emissionshandel in Deutschland und seine schrittweise Europäisierung (Abschnitt 4).

2 CO₂-Bepreisung für Verkehr und Wärme

Die CO₂-Bepreisung spielt im Klimapaket – entgegen der Empfehlungen der von Bundesumweltministerium (BMU)¹⁶ und Bundeskanzleramt¹⁷ in Auftrag gegebenen Gutachten, einheitlichen CO₂-Preis als zentrales Klimaschutzinstrument betrachten – nur eine untergeordnete Rolle.¹⁸ Im Folgenden werden die wesentlichen Vorgaben des Klimaschutzprogramms 2030 und des BEHG-Entwurfs zur CO₂-Bepreisung erläutert.

2.1 Entscheidung für ein nationales Emissionshandelssystem (nEHS)

Die Bundesregierung betont im Klimaschutzprogramm 2030 zunächst, dass ein „sektorübergreifender einheitlicher Preis für Treibhausgasemissionen“ volkswirtschaftlich der kosteneffizienteste Weg sei, Klimaziele zu erreichen. Im Vorfeld standen dazu zwei verschiedene Instrumente zur Diskussion:¹⁹ eine CO₂-Steuer, die vor allem von der SPD befürwortet wurde, oder ein Emissionshandelssystem, das von den Unionsparteien ins Spiel gebracht wurde. Bei einer CO₂-Steuer wird vom Staat direkt ein CO₂-Preis vorgegeben („Preissteuerung“); anschließend bestimmt der Markt über die Nachfragereaktion der CO₂-Emittenten auf dieses CO₂-Preissignal indirekt die insgesamt emittierte CO₂-Menge, die somit einer direkten staatlichen Kontrolle entzogen ist. Im Gegensatz dazu wird bei einem Emissionshandel („Cap and Trade“) vom Staat die insgesamt erlaubte Menge an CO₂-Emissionen in Form von Emissionsrechten direkt vorgegeben („Cap“) und damit begrenzt („Mengensteuerung“); anschließend bestimmt der Markt über die Nachfragereaktion der CO₂-Emittenten auf dieses begrenzte Angebot an handelbaren Emissionsrechten („Trade“) indirekt den CO₂-Preis. Die Bundesregierung hat sich jedoch bis 2026 für eine Mischform entschieden: Es ist ein „nationales Emissionshandelssystem“ (nEHS) geplant, das Elemente der Preissteuerung – wie Festpreis, Mindest- und Höchstpreise – enthält. Dabei sind die Inverkehrbringer von Kraft- und Brennstoffen zertifikatpflichtig („Upstream-Emissionshandel“).

2.2 Festpreissystem in einer fünfjährigen „Einführungsphase“ (2021–2025)

Wegen der hohen Unsicherheiten über das Preisniveau bei Einrichtung des nEHS ist im Klimaschutzplan eine fünfjährige „Einführungsphase“ (2021–2025) vorgesehen. Dabei werden Zertifikate zu einem Festpreis verkauft. Dieser beträgt 2021 zunächst 10 Euro pro Tonne CO₂; in den Folgejahren bis 2025 soll er dann schrittweise auf 35 Euro pro Tonne ansteigen.²⁰ Die Bundesregierung räumt ein, dass „dieses System die Einhaltung des festgelegten Emissionsbudgets nicht sichern“ kann. Folglich müssen in

¹⁶ BMU (2019), Schulze: CO₂-Preis kann sozial gerecht gestaltet werden, Pressemitteilung vom 5. Juli 2019; DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (2019a), Für eine sozialverträgliche CO₂-Bepreisung; FÖS – Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2019), Lenkungs- und Verteilungswirkungen einer klimaschutzorientierten Reform der Energiesteuer; Hans-Böckler-Stiftung (2019), Wirtschaftliche Instrumente für eine klima- und sozialverträgliche CO₂-Bepreisung.

¹⁷ SVR – Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung (2019), Aufbruch zu einer neuen Klimapolitik, Sondergutachten vom 12. Juli 2019.

¹⁸ Menner, M. (2019), Pressestatement vom 20. September 2019, www.cep.eu/presseinformationen/detail1/news/presse-statement-782019.html.

¹⁹ Hierzu umfassend Menner, M. / Reichert, G. (2019), CO₂-Steuer oder Emissionshandel? EU-Vorgaben und Optionen für eine CO₂-Bepreisung in Deutschland, [cepAdhoc vom 16. Juli 2019](http://cepAdhoc.vom.16.Juli.2019).

²⁰ 2022 soll der Preis auf 20 Euro und dann jährlich um 5 Euro ansteigen; BEHG-Entwurf, § 10.

jedem Jahr, in dem mehr Zertifikate ausgegeben werden, als es den jährlichen Emissionszuweisungen für Deutschland aus der EU-Effort-Sharing-Verordnung²¹ entspricht, „aus anderen europäischen Mitgliedsstaaten solche zugekauft werden.“²² Nach der EU-Effort-Sharing-Verordnung kann mit diesem als „Flexibilitätsoption“ vorgesehenen Zukauf von Emissionszuweisungen die über die jährliche Emissionszuweisung („Emissionsbudget“) hinaus gehende tatsächliche Emissionsmenge mit den EU-Vorgaben in Einklang gebracht werden.²³

Zumindest in den Jahren 2021 und 2022 ist Kohle als Brennstoff noch nicht in das nEHS einbezogen. Dazu schreibt das BMU: „Sie wird einbezogen, sobald die relativ komplexen Lieferbeziehungen und die Vermeidung einer Doppelerfassung von ETS-Anlagen geklärt sind.“²⁴ Begründet wird dies dort damit, dass eine sofortige Erfassung der Kohle die Einführung des gesamten Systems verzögern würde.

2.3 Zertifikatehandel ab 2026

Ab 2026 sieht der BEHG-Entwurf eine Auktionierung der Zertifikate vor. Der Preis der handelbaren Zertifikate kann sich dann in einem „Preiskorridor“ zwischen einem Mindestpreis von 35 Euro und einem Höchstpreis von 60 Euro pro Tonne CO₂ bilden.²⁵ Die Bundesregierung wird 2025 festlegen, inwieweit Mindest- und Höchstpreise für die Zeit ab 2027 „sinnvoll und erforderlich“ sind.²⁶

Tabelle: Übersicht über die 1. Handelsperiode des nEHS (2021–2030)

Jahr	nEHS-Phase	Preisbildung	Zertifikate-Preis (pro Tonne CO ₂)	Brennstoffe
2021	Einführungsphase	Verkauf zu Festpreis	10 Euro	Benzin, Diesel, Heizöl, Erdgas
2022			20 Euro	
2023			25 Euro	Benzin, Diesel, Heizöl, Erdgas, evtl. Kohle
2024			30 Euro	
2025			35 Euro	
2026	Auktionsphase	Auktionierung	Preiskorridor 35–60 Euro	
2027–2030			Preiskorridor noch offen	

2.4 Verwendung der nEHS-Einnahmen, Entlastung von Bürgern und Wirtschaft

Einnahmen aus dem nEHS haben laut Bundesregierung nicht das Ziel, „zusätzliche Einnahmen des Staates für andere Zwecke“ zu erzielen. Dies gilt entsprechend auch – und vor allem – für Einnahmen aus dem nEHS. Deshalb sollen sie zur Finanzierung der (Förder-)„Maßnahmen des Klimaprogramms 2030 und zum Ausgleich der mit diesen Maßnahmen unmittelbar verbundenen Steuerausfälle“

²¹ EU-Effort-Sharing-Verordnung, Art. 4 Abs. 3 und Art. 10.

²² Bundesregierung (2019b), Klimaschutzprogramm 2030, S. 27; BEHG-Entwurf, § 5.

²³ BEHG-Entwurf, § 5; EU-Effort-Sharing-Verordnung, Art. 5.

²⁴ BMU Website, Nationaler Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen, Häufige Fragen (FAQ), Was ist in der Startphase anders?, www.bmu.de/faqs/nationaler-zertifikatehandel-fuer-brennstoffemissionen/.

²⁵ BEHG-Entwurf, § 10 Abs. 2.

²⁶ Ebd., § 23 Abs. 1.

herangezogen oder den Bürgern und der Wirtschaft „in Form einer Entlastung“ zurückgegeben werden.²⁷ Die Bundesregierung plant insoweit insbesondere eine Senkung der Stromkosten sowie Entlastungen für Fernpendler und Wohngeldempfänger.

(1) Senkung der Stromkosten

Die Bundesregierung will „Bürger und Wirtschaft“ beim Strompreis entlasten, „indem die EEG-Umlage oder einzelne Fördertatbestände sowie ggf. andere staatlich induzierte Preisbestandteile (Netzentgelte, Umlagen und Abgaben) schrittweise aus den Bepreisungseinnahmen bezahlt werden.“²⁸ Ab 2021 soll die EEG-Umlage um 0,25 Cent pro kWh gesenkt werden. 2022 beträgt die Entlastung pro kWh 0,5 Cent und 2023 0,625 Cent. Die Senkung der EEG-Umlage entlastet nach Auffassung der Bundesregierung besonders Familien und kleine mittelständische Unternehmen. Steigen die Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung, soll der Strompreis „entlang des Bepreisungspfades weiter gesenkt“ werden.

(2) Entlastung für Fernpendler und Wohngeldempfänger

Die Pendlerpauschale soll ab 2021 und befristet bis zum 31. Dezember 2026 ab dem einundzwanzigsten Kilometer auf 35 Cent angehoben werden. Bei Einkommen unter dem Grundfreibetrag soll es stattdessen eine Mobilitätsprämie in Höhe von 4,9 Cent geben.²⁹ Damit soll die Belastung für die Landbevölkerung reduziert werden.³⁰ „Zur Vermeidung sozialer Härten bei steigenden Heizkosten“ sollen Wohngeldbezieher durch eine Erhöhung des Wohngeldes um 10 Prozent unterstützt werden.³¹

2.5 Europäische Perspektive

Die Bundesregierung kündigt im Klimaschutzprogramm 2030 an, sie werde sich in enger Zusammenarbeit mit der EU-Kommission dafür einsetzen, einen EU-weiten, alle Sektoren umfassenden Zertifikatehandel einzuführen.³² In einem ersten Schritt soll das EU-ETS, das den Energiesektor und die Industrie erfasst, „um einen moderaten europäischen Mindestpreis ergänzt werden.“ In einem zweiten Schritt will die Bundesregierung „in Allianz mit weiteren willigen Mitgliedsstaaten perspektivisch darauf hinwirken“, die Nicht-EU-ETS-Sektoren in das EU-ETS zu integrieren.³³

Zu dieser „europäischen Perspektive“ der CO₂-Bepreisung sagte Bundeskanzlerin Angela Merkel: „[...] wir müssen dann natürlich zu einem Preis kommen, der wirklich eine Mengensteuerung beinhaltet. Diese Mengensteuerung wäre idealerweise auf europäischer Ebene zu finden. Ursula von der Leyen hat gesagt, sie werde der Kommission in den ersten hundert Tagen einen Vorschlag machen. Es kann sein, dass in diesem Vorschlag auch ein Bepreisungssystem für Gebäude und Verkehr enthalten ist. Dann würden wir uns gern dem europäischen Mechanismus anschließen.“³⁴

²⁷ Bundesregierung (2019b), Klimaschutzprogramm 2030, S. 15.

²⁸ Ebd., S. 29.

²⁹ Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht vom 22. Oktober 2019, http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/143/1914338.pdf.pdf?_blob=publicationFile&v=3.

³⁰ Begründet wird dies damit, dass es besonders im ländlichen Räumen für Pendler mit langen Arbeitswegen oft kein ausgebauter ÖPNV-Angebot gebe. Genauso stünden bisher weder eine ausreichende Ladeinfrastruktur noch Fahrzeuge mit entsprechender Reichweite zur Verfügung, um kurzfristig auf Elektro-Fahrzeuge umzusteigen; vgl. Bundesregierung (2019b), Klimaschutzprogramm 2030, S. 29.

³¹ Auch sollen Mietrechtsänderungen geprüft werden, die eine „begrenzte Umlagefähigkeit der CO₂-Bepreisung vorsehen“.

³² Bundesregierung (2019b), Klimaschutzprogramm 2030, S. 18.

³³ Ebd.

³⁴ Rede von Bundeskanzlerin Merkel beim Kongress „Klimaschutz, Technik, Innovation“ der CDU/CSU-Bundestagsfraktion am 25. September 2019, www.bundestag.de/bkin-de/aktuelles/rede-von-bundestagskanzlerin-merkel-beim-kongress-klimaschutz-technik-innovation-der-cdu-csu-bundestagsfraktion-1675370.

3 Bewertung

3.1 Entscheidung für ein nationales Emissionshandelssystem (nEHS)

Die grundsätzliche Entscheidung der Bundesregierung für eine CO₂-Bepreisung für Verkehr und Wärme ist sachgerecht.³⁵ Denn ein einheitlicher CO₂-Preis für Verkehr und Wärme ermöglicht eine kosteneffiziente CO₂-Reduktion in diesen Bereichen. Dazu ist ein Emissionshandel aufgrund seiner Mengensteuerung besonders geeignet, denn damit werden die vorgegebenen CO₂-Reduktionsziele sicher eingehalten. Zudem ist bei einem Emissionshandel eine staatliche Preisfestsetzung, die politischen Unsicherheiten unterliegt, überflüssig.

Die geplante Einführung des nEHS ist jedoch nur ein „Anhängsel“ des von Subventionen und ordnungsrechtlichen Vorgaben geprägten Klimapakets. Statt eine gedeckelte Zertifikatmenge (Cap) als Hauptinstrument zur effektiven Erreichung der CO₂-Reduktionsziele zu nutzen, setzt die Bundesregierung vorrangig auf rechtsverbindliche Sektorziele zur CO₂-Reduktion für die einzelnen Nicht-EU-ETS-Sektoren sowie direkte Verantwortlichkeiten der jeweils zuständigen Fachministerien.

3.2 Festpreissystem in einer fünfjährigen „Einführungsphase“ (2021–2025)

Die im BEHG-Entwurf vorgesehene fünfjährige Einführungsphase für das nEHS dauert unnötig lange, da sich eine Handelsplattform für die Auktionierung und den Handel der Zertifikate sehr viel schneller einführen lässt. Auch die angestrebte Überführung in ein EU-weites Emissionshandelssystem ist kein Grund für die lange Einführungsphase. Denn auch eine schrittweise Europäisierung der CO₂-Bepreisung³⁶ durch die Kooperation mit anderen EU-Mitgliedstaaten („Koalition der Willigen“) ist ohne weiteres früher denkbar (Abschnitt 3.5).

Stattdessen verhindert das geplante Festpreissystem des nEHS über einen Zeitraum von fünf Jahren, dass der Emissionshandel den Vorzug einer wirksamen Mengenbegrenzung der CO₂-Emissionen ausspielen kann. Indem die Mengensteuerung durch das Festpreissystem in der Einführungsphase ausgesetzt wird, wird dem Emissionshandel die Möglichkeit genommen, in absehbarer Zukunft das Hauptinstrument zur CO₂-Reduktion zu werden.

Ökonomisch betrachtet entspricht das Festpreissystem einer sehr moderaten CO₂-Steuer. Denn wie bei einer CO₂-Steuer ist dabei die Menge an erlaubten CO₂-Emissionen nicht gedeckelt, weil der Staat auf Nachfrage zum Festpreis beliebig viele Zertifikate veräußert: Sollte dann die Nachfrage nach fossilen Brennstoffen bei gegebenem Festpreis für Zertifikate nicht so stark zurückgehen, dass die jährlichen Emissionszuweisungen der EU an Deutschland („Emissionsbudget“) ausreichen, will die Bundesregierung zusätzliche Emissionszuweisungen aus anderen Mitgliedstaaten kaufen, um die EU-Vorgaben zu erfüllen.³⁷ Da die niedrig angesetzten Festpreise nur geringe ökonomische Anreize für Verhaltensänderungen setzen („fehlende Lenkungswirkung“)³⁸, kann – wie von der Bundesregierung

³⁵ Da die Methan-Emissionen der Abfall- und Landwirtschaft nur schwer zu erfassen sind, ist es sachgerecht, sie zumindest derzeit nicht in einen Emissionshandel einzubeziehen.

³⁶ Für einen entsprechenden „Fahrplan“ für eine schrittweise CO₂-Bepreisung in Deutschland und Europa vgl. bereits Menner, M. / Reichert, G. / Voßwinkel, J. S. (2019), Wirksame CO₂-Bepreisung – Jetzt die Weichen richtig stellen!, [cepStudie vom 18. September 2019](#) [Im Folgenden: Menner, M. / Reichert, G. / Voßwinkel, J. S. (2019), Wirksame CO₂-Bepreisung], S. 29.

³⁷ BEHG-Entwurf, § 5.

³⁸ Hierzu Menner, M. / Reichert, G. / Voßwinkel, J. S. (2019), Wirksame CO₂-Bepreisung, S. 5 f.

antizipiert³⁹ – in der Einführungsphase die Einhaltung des festgelegten Emissionsbudgets nicht sichergestellt werden. Es gibt somit keine effektive Begrenzung der CO₂-Emissionen in den Bereichen Verkehr und Wärme.

Der Zukauf von Emissionszuweisungen aus anderen EU-Mitgliedstaaten stellt zum einen die ursprüngliche Intention, die Kosten dieser Zukäufe von Emissionszuweisungen durch effektiven Klimaschutz zu vermeiden, auf den Kopf. Zum anderen ist völlig offen, ob in den folgenden Jahren genügend Emissionszuweisungen zum Kauf zur Verfügung stehen. Denn auch für die anderen Mitgliedstaaten wird es zunehmend schwieriger werden, ihre CO₂-Reduktionsziele zu erfüllen. Doch selbst wenn Zukäufe von Emissionszuweisungen möglich sein sollten, sind die Kosten hierfür derzeit überhaupt noch nicht kalkulierbar. Daher ist es sehr fraglich, ob diese „Flexibilitätsoption“ erstens überhaupt besteht und zweitens kosteneffizient wäre.

Dass die Bundesregierung sich zudem für fünf Jahre an einen Preispfad bindet, nimmt ihr jede Möglichkeit der preislichen Nachsteuerung, ohne ihre Glaubwürdigkeit gegenüber dem Wähler zu verlieren. Durch die mangelnde Zielerfüllung droht auch die Gefahr einer vollständigen Diskreditierung der CO₂-Bepreisung im Allgemeinen und des Instruments des Emissionshandels im Besonderen.

Sinnvoller wäre es, die Einführungsphase so kurz wie möglich zu halten und dabei schon von vornherein Zertifikatepreise mit höherer Lenkungswirkung festzulegen, sodass die CO₂-Bepreisung die Einhaltung des festgelegten Emissionsbudgets gewährleisten kann. Dann ist eine Nachsteuerung auch nicht mehr erforderlich, weil schon nach kurzer Zeit das Cap bei variablen Zertifikatepreisen für die Einhaltung des festgelegten Emissionsbudgets sorgt.

3.3 Zertifikatehandel ab 2026

Für das nEHS werden 2026 und gegebenenfalls auch für die Jahre danach ein Mindestpreis und ein Höchstpreis festgelegt. Beides ist abzulehnen.

Ein Mindestpreis ist ineffizient, denn mit ihm verliert der Emissionshandel seinen Charakter als rein mengenbasiertes System und büßt seinen Vorteil ein, in den von ihm erfassten Sektoren die kostengünstigsten CO₂-Vermeidungsoptionen zu ermitteln („Kosteneffizienz“). Folglich wird durch einen Mindestpreis im nEHS die Erreichung des CO₂-Reduktionsziels nur unnötig teuer.

Auch sind die in der wissenschaftlichen Politikberatung zuweilen vorgetragene Argumente für einen Mindestpreis nicht stichhaltig.⁴⁰ Zum einen wird argumentiert, Mindestpreise seien für die Investitionssicherheit entscheidend.⁴¹ Im nEHS sind allerdings für Unternehmen und Bürger steigende Preise aufgrund der preisstarrten Nachfrage und des sinkende Caps absehbar. Daher ist kein Mindestpreis zur Vermeidung niedriger CO₂-Preise erforderlich, um Investitionssicherheit zu gewährleisten.

Zum anderen wird davor gewarnt, ohne Mindestpreise käme es zu einem „Wasserbett-Effekt“ und „Rebound-Effekten“.⁴² Der „Wasserbett-Effekt“ wird gewöhnlich im EU-ETS diskutiert. Er beschreibt, dass zusätzliche nationale Maßnahmen zur CO₂-Reduktion ins Leere laufen, da sich dadurch die

³⁹ BEHG-Entwurf, § 5.

⁴⁰ Hierzu umfassend Menner, M. / Reichert, G. / Voßwinkel, J. S. (2019), Wirksame CO₂-Bepreisung, S. 23 f.

⁴¹ BEHG-Entwurf, Begründung zu § 10, S. 46.

⁴² Edenhofer, O. et al. (2019a), Optionen für eine CO₂-Bepreisung – MCC-PIK-Expertise für den Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/B2.3_Publications/Working%20Paper/2019_MCC_Optionen_f%C3%BCr_eine_CO2-Preisreform_final.pdf, S. 59.

Gesamtmenge der Emissionsrechte im EU-ETS nicht verringert, sondern die frei werdenden Zertifikate von anderen Emittenten benutzt werden. Dem könne im EU-ETS ein Mindestpreis entgegenwirken. Im nEHS sind jedoch derartige Zusatzmaßnahmen zur CO₂-Reduktion unsinnig, da die Regierung zusätzlich gewünschte CO₂-Minderungen durch ein weiteres Absenken des – hier nationalen – Cap erreichen kann. „Rebound-Effekte“ treten auf, wenn aufgrund sinkender CO₂-Preise wiederum mehr CO₂-intensive Güter und Dienstleistungen genutzt werden. Der so verursachte Anstieg an CO₂-Emissionen ist jedoch in einem Emissionshandel gesamtwirtschaftlich durch das Cap begrenzt und daher unschädlich, solange das Cap den politisch vorgegebenen CO₂-Reduktionszielen entspricht.

Ein Höchstpreis, der hohe Kostenbelastungen durch die CO₂-Bepreisung verhindern und damit die gesellschaftliche Akzeptanz des nEHS erhöhen soll, ist noch problematischer. Er setzt die für einen Emissionshandel konstitutive Mengensteuerung außer Kraft.⁴³ Damit besteht die Gefahr, dass auch ab 2026 der Zukauf von Emissionszuweisungen aus anderen EU-Mitgliedstaaten (Abschnitt 3.2) notwendig sein könnte. Eine Verfehlung der CO₂-Reduktionsziele würde jedoch wesentlich die Akzeptanz der CO₂-Bepreisung unterminieren. Alternativ müssten noch mehr teure Subventionsprogramme aufgelegt werden. Dies wären bei Verzicht auf einen Höchstpreis überflüssig. Denn viele Maßnahmen zur CO₂-Reduktion, die sich sonst nur mit Subventionen lohnen, werden dann aufgrund eines hohen Zertifikatepreises auch ohne Förderung rentabel und dadurch zum Selbstläufer.

Die Höhe des Zertifikatepreises wäre bei einer vollständigen oder weitgehenden Rückverteilung der Zertifikateerlöse (Abschnitt 3.4) nur bei sozialen Härtefällen kritisch. Deren Abfederung ist jedoch nicht eine Frage der Klimapolitik, sondern der Sozialpolitik.

Mindest- und Höchstpreise sind daher unnötig, ineffizient und untergraben die Mengensteuerung des Emissionshandels.⁴⁴ Deshalb sollten weder Mindest- noch Höchstpreise im nEHS eingeführt werden.

3.4 Verwendung der nEHS-Einnahmen, Entlastung von Bürgern und Wirtschaft

Dass die im Klimaschutzprogramm 2030 angelegten Fördermaßnahmen und Steuerausfälle mit den Zertifikateerlösen finanziert werden sollen⁴⁵, widerspricht bereits den Empfehlungen der von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen Gutachten. Demnach soll die CO₂-Bepreisung keine neuen Einnahmen für den Staatshaushalt erschließen, sondern durch entsprechende Entlastungen von Bürgern und Wirtschaft aufkommensneutral sein.⁴⁶ Nun heißt es, die Bundesregierung wolle keine Einnahmen „für andere Zwecke“ generieren.⁴⁷

Da allerdings ein Großteil der Bürger und Unternehmen nicht in den Genuss der im Klimaschutzprogramm 2030 verankerten Fördermaßnahmen kommen werden, kommt es bei vielen zu einer

⁴³ Gegen einen wie immer gearteten Festpreis – egal ob „Fixpreis“, „Mindestpreis“ oder „Höchstpreis“ – bestehen zudem verfassungsrechtliche Bedenken, da er die hierfür konstitutive Obergrenze für CO₂-Emissionen („Cap“) verhindert. Vgl. Klinski, S. / Keimyer, F. (2019), Zulässigkeit eines nationalen Zertifikatehandels für Emissionen aus Kraft- und Heizstoffen – Rechtswissenschaftliches Kurzgutachten vom 6. September 2019.

⁴⁴ Hierzu umfassend Menner, M. / Reichert, G. / Voßwinkel, J. S. (2019), Wirksame CO₂-Bepreisung, S. 22 ff.

⁴⁵ Bundesregierung (2019b), Klimaschutzprogramm 2030, S. 15.

⁴⁶ CO₂-Steuer: Welche Partei das Geld wie zurückgeben will, Morgenpost vom 14. Juli 2019, www.morgenpost.de/politik/article226475631/CO2-Steuer-Welche-Partei-das-Geld-wie-zurueckgeben-will.html.

⁴⁷ Bundesregierung (2019b), Klimaschutzprogramm 2030, S. 15.

Mehrbelastung, die auch durch die geplanten Entlastungen bei den Stromkosten sowie über Erhöhungen der Pendlerpauschale und des Wohngeldes nicht kompensiert wird.⁴⁸

(1) Senkung der Stromkosten

Eine Energiekostensenkung durch Abschmelzen der Stromsteuer oder der EEG-Umlage ist auch grundsätzlich der falsche Weg zur Entlastung von Bürgern und Wirtschaft.⁴⁹ Denn hierdurch steigt die Nachfrage nach Energie, was zu einem Anstieg des Preises für Emissionsrechte im EU-ETS und damit indirekt auch des Strompreises („indirekte CO₂-Kosten“) führt. Erstens hebt dies die in Aussicht gestellte Kostenentlastung für Stromkunden teilweise wieder auf. Zweitens belastet der höhere Zertifikatepreis die vom EU-ETS direkt erfassten CO₂-intensiven Industrien zusätzlich.

(2) Entlastungen für Fernpendler und Wohngeldempfänger

Fernpendler werden durch die geplante Erhöhung der Pendlerpauschale für höhere Fahrtkosten zur Arbeit entlastet. Die geplante Erhöhung des Wohngeldes führt jedoch zu keiner nennenswerten Kompensation der höheren Heizkosten für den Haushaltssektor. Denn sie kommt nur bei 1,4 Prozent der Haushalte an, nämlich jenen, die Wohngeld beziehen.⁵⁰ Gerade Haushalte, die knapp über der Wohngeldbezugsschwelle verdienen, sind dann am meisten von höheren CO₂-Preisen bei Brennstoffen betroffen, da ärmere Haushalte generell im Verhältnis mehr von ihrem Einkommen für Energie ausgeben.⁵¹ Wenn der Zertifikatepreis in den Folgejahren steigt, entsteht zudem eine wachsende Kluft zwischen steigenden Belastungen und den vorgesehenen Entlastungen. Insbesondere für einen großen Teil der einkommensschwachen Haushalte, die keine Sozialhilfe oder Wohngeld erhalten, stellt die CO₂-Bepreisung dann eine erhebliche Belastung dar.⁵²

Die Absicht, die Mehrbelastung durch eine CO₂-Bepreisung aus sozialpolitischen und Akzeptanzgründen mittels niedriger Fest- und Höchstpreise im nEHS möglichst gering zu halten, zäumt das Pferd von hinten auf. Denn sie vereitelt eine effektive und effiziente CO₂-Minderung (Abschnitte 3.1 und 3.2). Aufgrund der geringen Lenkungswirkung bleibt dann nur die Alternative, durch teure Subventionsprogramme die kostenträchtige Nichterfüllung der EU-Reduktionsziele zu verhindern, was den Spielraum für wirksame Entlastungen breiter Bevölkerungsschichten weiter reduziert. Das ist der falsche Ansatz.

Das Schweizer Modell hat insoweit Vorbildcharakter: Ein Drittel der Einnahmen der Schweizer CO₂-Abgabe fließt in ein Gebäudeprogramm zur energetischen Sanierung, zwei Drittel werden an die Unternehmen, gestaffelt nach Bruttogehaltsumme, und an die Bevölkerung, in gleichen Beträgen pro Kopf, zurückgegeben.⁵³ Dies führt zu einer weitgehenden Entlastung, und für die gesellschaftliche Akzeptanz ist die Höhe des CO₂-Preises – bis auf Härtefälle – unerheblich. Zudem ließen sich bei hohen CO₂-Preisen milliardenschwere Subventionen einsparen (Abschnitt 3.3).

⁴⁸ Klimapaket: Wer zahlt drauf, wer gewinnt?, WDR Nachrichten vom 9. Oktober 2019, www1.wdr.de/nachrichten/klimapaket-verbraucher-100.html. Experten: Klimapaket benachteiligt Geringverdiener, Süddeutsche Zeitung online vom 7. November 2019, www.sueddeutsche.de/wirtschaft/klimapaket-sozial-ungerecht-1.4672602.

⁴⁹ Hierzu umfassend Menner, M. / Reichert, G. / Voßwinkel, J. S. (2019), Wirksame CO₂-Bepreisung, S. 26.

⁵⁰ www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Soziales/Wohngeld/inhalt.html.

⁵¹ DIW Berlin (2018), Verteilungswirkungen der Energiepolitik – Personelle Einkommensverteilung, Endbericht Forschungsprojekt im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/verteilungswirkungen-der-energiepolitiken.pdf?__blob=publicationFile&v=8.

⁵² Ebd., S. 9.

⁵³ Vgl. Schweizerische Eidgenossenschaft: Bundesamt für Umwelt (BUFA), www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/klimapolitik/co2-abgabe.html.

3.5 Europäische Perspektive

Die Bundesregierung geht bei ihrer „europäischen Perspektive“ zum Klimaschutz zu Recht davon aus, dass ein sektorübergreifender – sowohl die ETS-Sektoren als auch die Nicht-EU-ETS-Sektoren einbeziehender – Emissionshandel mit einem einheitlichen Preis für Treibhausgasemissionen volkswirtschaftlich der kosteneffizienteste Weg ist, CO₂-Reduktionsziele zu erreichen („First Best“). Dies gilt allerdings nur, wenn die mit einem CO₂-Preis verbundenen Kostensteigerungen nicht mit einer Abwanderung der CO₂-intensiven Produktion in Drittstaaten einhergeht, die weniger strikte und kostenintensive Klimaschutzvorgaben haben („Carbon Leakage“).⁵⁴ Denn Carbon Leakage führt in der EU zu einem Verlust von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung und kann zudem weltweit die CO₂-Emissionen sogar erhöhen.⁵⁵ Daher müssen im globalen Wettbewerb stehende Unternehmen in der EU vor den im internationalen Vergleich hohen Kostenbelastungen durch CO₂-Preise geschützt werden.

Dieses Problem bekäme durch eine Einbeziehung der Nicht-EU-ETS-Sektoren in das EU-ETS eine neue Dimension. Denn die Nachfrage nach fossilen Kraft- und Brennstoffen gerade des Kfz-Verkehrs und der Gebäudebeheizung ist relativ preisstarr, mit der Folge, dass sie auch den für alle geltenden Preis für Zertifikate stärker in die Höhe treiben würde, als dies im bisherigen EU-ETS der Fall ist. Dies würde das Carbon-Leakage-Risiko der Industrie weiter vergrößern. Daher müsste vor einer Einbeziehung erst ein angemessener Carbon-Leakage-Schutz sichergestellt werden.

Um internationale Wettbewerbsnachteile europäischer Unternehmen wegen höherer Klimaschutzkosten auszugleichen und Carbon Leakage zu vermeiden, ist eine WTO-konforme CO₂-Grenzsteuer – wie sie Ursula von der Leyen angekündigt hat⁵⁶ – zwar eine Option. Allerdings darf diese nicht für Protektionismus instrumentalisiert werden, was zur Eskalation internationaler Handelskonflikte beitragen würde. Daher ist die Einbeziehung der Nicht-EU-ETS-Sektoren in das EU-ETS, die von einer CO₂-Grenzsteuer flankiert wird, angesichts der aktuellen handelspolitischen Lage problematisch.⁵⁷

Um die EU-ETS-Sektoren vor Carbon Leakage zu schützen, sollte vielmehr für die Nicht-EU-ETS-Sektoren zumindest übergangsweise ein vom EU-ETS getrenntes („geschlossenes“) Emissionshandelsystem für Verkehr und Wärme⁵⁸ eingerichtet werden. Ein derartiges „Extrasystem“, wie es Bundeskanzlerin Angela Merkel bereits befürwortet hat⁵⁹, hätte keine direkten Auswirkungen auf den Zertifikatspreis im EU-ETS und würde daher das Carbon-Leakage-Risiko im EU-ETS nicht verschärfen.

Dass Deutschland mit dem nEHS einen ersten Schritt in Richtung eines vom EU-ETS getrennten, geschlossenen Emissionshandelssystems für Verkehr und Wärme beschreitet, bietet die Chance einer zwischenstaatlichen Abstimmung der CO₂-Bepreisung für Verkehr- und Wärme außerhalb des

⁵⁴ Nader, N. / Reichert, G. (2015), Erweitert den Emissionshandel! Effektive und effiziente Reduktion von Treibhausgasen im Straßenverkehr, [cepInput 05/2015](#).

⁵⁵ Hierzu umfassend Bonn, M. / Reichert, G. / Voßwinkel, J. S. (2016), Carbon Leakage – Reform des EU-Emissionshandels ab 2021 und globaler Klimaschutz, [cepInput 04/2016](#).

⁵⁶ Von der Leyen, U. (2019a), Opening Statement in the European Parliament Plenary Session by Ursula von der Leyen, Candidate for President of the European Commission, https://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-19-4230_en.htm; von der Leyen, U. (2019b), President-elect von der Leyen's Mission Letter to Frans Timmermans vom 10. September 2019, S. 5; hierzu Menner, M. / Reichert, G. (2019), Arbeitsaufträge von der Leyens an die neue EU-Kommission – Teil 2, „Ein europäischer Grüner Deal“, [cepAdhoc vom 8. Oktober 2019](#), S. 4.

⁵⁷ Die Hervorhebung der Bedeutung handelspolitischer Aspekte unterscheidet unsere Bewertung maßgeblich von Edenhofer et al. (2019b), Bewertung des Klimapakets und nächste Schritte, CO₂-Preis, sozialer Ausgleich, Europa, Monitoring, S. 12.

⁵⁸ So bereits Menner, M. / Reichert, G. (2016), Emissionsarme Mobilität, [cepAnalyse 30/2016](#).

⁵⁹ Deutscher Bundestag (2019), Plenarprotokoll19/106 – Stenografischer Bericht der 106. Sitzung am 26. Juni 2019, S.12998, <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btp/19/19106.pdf#P.12998>.

EU-Rechts mit möglichst vielen anderen EU-Mitgliedstaaten („Koalition der Willigen“). So könnte das deutsche nEHS gemeinsam mit jenen anderer EU-Mitgliedstaaten zu einem „multinationalen“ geschlossenen Emissionshandel weiterentwickelt werden.⁶⁰ Jede Ausweitung auf einen weiteren Mitgliedstaat erhöht dabei die Effizienz des Zertifikatehandels und reduziert somit die Kosten der CO₂-Reduktion. Denn so werden immer mehr Akteure mit einem einheitlichen CO₂-Preis konfrontiert, sodass die Grenzvermeidungskosten auf minimalem Niveau angeglichen werden können.

Mittelfristig sollte der Emissionshandel für Verkehr und Wärme für alle Mitgliedstaaten als eigenständiges Emissionshandelssystem EU-rechtlich eingeführt werden.⁶¹ Dies ist als Zwischenlösung zur effektiven und kosteneffizienten CO₂-Reduktion sinnvoll, solange noch kein ausreichender Carbon-Leakage-Schutz im EU-ETS besteht. Denn damit wären erstmals alle CO₂-Emissionen in der EU entweder vom EU-ETS oder vom geschlossenen Emissionshandel für Verkehr und Wärme erfasst.

Sobald, aber auch erst dann, wenn ein umfassender Carbon-Leakage-Schutz besteht, sollten beide Emissionshandelssysteme zusammengeführt werden.

Angesichts dieser „Perspektive“ einer schrittweisen Europäisierung der CO₂-Bepreisung ist allerdings eine ausgedehnte Einführungsphase im deutschen nEHS mit Festpreisen nicht zielführend. Stattdessen sollte Deutschland schnell einen Emissionshandel ohne Mindest- und Höchstpreise einführen, der auch rasch zu einem „multinationalen“ oder gar EU-weiten geschlossenen Emissionshandel zur effektiven und effizienten CO₂-Reduktion in den Bereichen „Verkehr“ und „Wärme“ weiterentwickelt werden könnte.

⁶⁰ Hierzu bereits Menner, M. / Reichert, G. / Voßwinkel, J. S. (2019), *Wirksame CO₂-Bepreisung*, S. 27.

⁶¹ Ebd.

4 Fazit

Die Bundesregierung hat die Chance zu einer effektiven und effizienten CO₂-Reduktion durch ein funktionierendes nationales Emissionshandelssystem für Verkehr und Wärme leider nicht genutzt. Obwohl genug wissenschaftliche Expertise vorlag, die u.a. eine effektive und sozialverträgliche CO₂-Bepreisung durch einen Emissionshandel ohne Mindest- und Höchstpreise bei weitgehender Rückverteilung der Einnahmen an Bürger und Unternehmen vorschlug, wurde ein inkonsistenter fauler Kompromiss auf den gesetzgeberischen Weg gebracht. Das geplante nEHS – mit Festpreis bis 2025 sowie Mindest- und Höchstpreis danach – und die geplante großteilige Verausgabung der Einnahmen in Subventionsprogrammen sind weder effektiv noch effizient noch sozialverträglich. Die Einführungsphase mit Festpreissystem im nEHS bis Ende 2025 dauert viel zu lange.

Zur Ausgestaltung der CO₂-Bepreisung in den Sektoren Verkehr und Wärme fordert das cep daher:

- Nach einer raschen Einrichtung einer Handelsplattform im nationalen Emissionshandelssystem (nEHS) sollten Zertifikate sofort und ohne Mindest- und Höchstpreise versteigert werden.
- Die Einnahmen aus dem Zertifikatehandel sollten weitestgehend an die Bevölkerung und die Unternehmen rückausgeschüttet werden. Dies sorgt für bessere Akzeptanz eines höheren CO₂-Preises. Eine Senkung der Energiekosten ist dabei kontraproduktiv.
- Kurz- bis mittelfristig sollte Deutschland die CO₂-Bepreisung für Verkehr und Wärme mit anderen Mitgliedstaaten, die ähnliche Systeme wie das nEHS errichtet haben, koordinieren.
- Mittelfristig sollte Deutschland ein vom EU-ETS getrenntes EU-weites EHS für Verkehr und Wärme anstreben. Langfristig können bei ausreichendem Carbon-Leakage-Schutz beide Handelssysteme zusammengeführt werden.

Zuletzt in dieser Reihe erschienen:

- 09/2019: Bekämpfung der italienischen Krise (November 2019)
- 08/2019: Koordinierung der Sozialsysteme (September 2019)
- 07/2019: Ethische Richtlinien für Künstlichen Intelligenz der EU und der OECD (August 2019)
- 06/2019: Die Gasversorgung in der EU (August 2019)
- 05/2019: Straßen-Sicherheitsmanagement (Juli 2019)
- 04/2019: Der EU-Strombinnenmarkt (Juni 2019)
- 03/2019: The EU Green Bond Standard (GBS) (Juni 2019)
- 02/2019: Governance der Energieunion (Mai 2019)
- 01/2019: Erneuerbare Energien in der EU (April 2019)
- 05/2018: Die EU-Energieeffizienzpolitik (Dezember 2018)

Die Autoren:

Dr. Götz Reichert, LL.M., Fachbereichsleiter

Dr. Martin Menner, Wissenschaftlicher Referent

Fachbereich Energie | Klima | Umwelt | Verkehr

cep | Centrum für Europäische Politik

cep | Centrum für Europäische Politik

Kaiser-Joseph-Straße 266 | D-79098 Freiburg

Telefon +49 761 38693-0 | www.cep.eu

Das cep ist der europapolitische Think Tank der gemeinnützigen Stiftung Ordnungspolitik. Es ist ein unabhängiges Kompetenzzentrum zur Recherche, Analyse und Bewertung von EU-Politik.