



Dr. Jörn Richstein, wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Abteilung Klimapolitik am DIW Berlin
Der Beitrag gibt die Meinung des Autors wieder.

Brexit darf Reform des EU-Emissionshandels nicht unterbrechen

Das Brexit-Referendum war ein einschneidendes Ereignis für Europa und damit auch für die europäische Energie- und Klimapolitik. Auch auf das wichtigste Instrument der Europäischen Union zur Bekämpfung des Klimawandels, den EU-Emissionshandel, der die Treibhausgasemissionen im Strom- und Industriesektor begrenzt, hatte das Brexit-Referendum bereits Auswirkungen. Wie viele andere Werte haben auch die Zertifikate des EU-Emissionshandels (EU ETS) nachgegeben und schlossen am Tag nach dem Referendum um 12,2 Prozent niedriger als am Tag davor. Der Grund ist in der allgemeinen neu entstandenen wirtschaftlichen Unsicherheit, aber auch in der offenen Frage zu suchen, ob Großbritannien Teil des gemeinsamen europäischen Emissionshandels bleibt.

Vieles spricht dafür, dass Großbritannien weiterhin am EU ETS teilnimmt: Großbritannien war immer ein Unterstützer des EU ETS, und der Emissionshandel ist nicht nur auf die EU beschränkt, sondern schließt auch Nicht-EU-Staaten des European Economic Area (EEA) mit ein, wie zum Beispiel Norwegen. Obwohl Großbritannien Einfluss auf die Gestaltung des EU ETS verlieren würde, bliebe die Stabilität der regulatorischen Rahmenbedingungen für Unternehmen im Land gewahrt, was ein starkes Argument für den Verbleib im EU ETS ist.

Die zweite Möglichkeit wäre ein separater Emissionshandel Großbritanniens, der mit dem EU ETS verbunden würde. Dies ist das Modell, das zum Beispiel die Schweiz anstrebt. Beiden Optionen ist gemein, dass ein gemeinsamer CO₂-Preis in Europa bestehen bleiben würde, was unter anderem den Stromhandel zwischen der EU und Großbritannien vereinfachen würde.

Selbst wenn Großbritannien komplett aus dem EU-Emissionshandel aussteigt, wird dieser weiter bestehen. Allerdings müsste der bisherige Emissionsdeckel um die wegfallenden

Emissionen von Europas zweitgrößter Volkswirtschaft korrigiert werden. Wie genau diese Anpassung stattfinden könnte und welche Auswirkungen dies auf die langfristige Preisentwicklung des EU ETS hätte, ist bisher unklar. Im Jahr 2015 machten die Emissionen Großbritanniens circa 9,7 Prozent der europäischen Gesamtemissionen stationärer Einrichtungen aus, während diese im Jahr 2005 noch 11,6 Prozent betrug. Sollten daher frühere Jahre (beispielsweise die Jahre 2008 bis 2011, die zur Berechnung des gemeinsamen Deckels herangezogen wurden) zur Anpassung des Emissionsdeckels benutzt werden, könnte ein Ausscheiden Großbritanniens sogar zu einer Verknappung der verfügbaren Zertifikate und damit zu einem Anstieg des CO₂-Preises führen. Auf der anderen Seite stellt sich die Frage, wie Großbritannien mit den bereits heute durch britische Firmen gehaltenen Zertifikaten umgeht, ob die Firmen die Zertifikate bereits vor Abschluss der Brexit-Verhandlungen abstoßen oder ob Großbritannien eventuell Zertifikate zurückkauft.

Wichtig ist es nun, dass die strukturelle Reform des europäischen Emissionshandels für die Zeit nach 2020 (vierte Handelsperiode) effektiv umgesetzt und nicht durch das Brexit-Votum unterbrochen wird. Da Großbritannien ein Befürworter einer ambitionierten Klimapolitik war, könnte sich der verminderte Einfluss negativ auf die laufenden Verhandlungen zu den Klimazielen auswirken. Dies zeigt sich bereits im Rücktritt des Berichterstatters des EU Parlaments zur EU ETS Reform, der ein britisches Mitglied des Europäischen Parlaments ist. Allerdings könnte das Brexit-Votum den anderen Mitgliedsstaaten auch demonstrieren, dass gemeinsames Handeln (nicht nur) im Klimabereich wichtig ist, die Mitgliedsstaaten motivieren, die Reform erfolgreich abzuschließen und so Handlungsfähigkeit zu zeigen. Das Ziel sollte weiterhin sein, den Emissionshandel so zu reformieren, dass er ein effektives und effizientes Klimainstrument im Strom- und Industriesektor darstellt und zu den nötigen Innovationen und Investitionen in neue Technologien beiträgt.



DIW Berlin – Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung e. V.
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin
T +49 30 897 89 -0
F +49 30 897 89 -200
83. Jahrgang

Herausgeberinnen und Herausgeber

Prof. Dr. Pio Baake
Prof. Dr. Tomaso Duso
Dr. Ferdinand Fichtner
Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.
Prof. Dr. Peter Haan
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Dr. Kati Krähnert
Prof. Dr. Lukas Menkhoff
Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.
Prof. Dr. Jürgen Schupp
Prof. Dr. C. Katharina Spieß
Prof. Dr. Gert G. Wagner

Chefredaktion

Sabine Fiedler
Dr. Gritje Hartmann
Dr. Wolf-Peter Schill

Redaktion

Renate Bogdanovic
Dr. Franziska Bremus
Sebastian Kollmann
Dr. Peter Krause
Marie Kristin Marten
Ilka Müller
Miranda Siegel

Lektorat

Dr. Jochen Diekmann
Dr. Malte Rieth

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 74
77649 Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. (01806) 14 00 50 25
20 Cent pro Anruf
ISSN 0012-1304
ISSN 1860-8787 (Online)

Gestaltung

Edenspiekermann

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –
auch auszugsweise – nur mit Quellen-
angabe und unter Zusendung eines
Belegexemplars an die Serviceabteilung
Kommunikation des DIW Berlin
(kundenservice@diw.de) zulässig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.