

Steigerung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit: Weichenstellung für die neue EU-Legislaturperiode

JULI 2024

IMPRESSUM

TITEL

Steigerung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit: Weichenstellung für die neue EU-Legislaturperiode

HERAUSGEBER

EPICO Klimainnovation

(Energy and Climate Policy and Innovation Council e. V.)

Friedrichstraße 79
10117 Berlin, Germany

Rue du Commerce 31
1000 Brussels, Belgium

Dieses Papier wird persönlich unterstützt durch den EPICO Beirat. Die Mitgliedschaft im Beirat ist dabei ausdrücklich persönlich und umfasst keine Institutionen.

ZITATANGABE

EPICO (2024). „Steigerung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit: Weichenstellung für die neue EU-Legislaturperiode“. Policy Paper. Brüssel und Berlin.

GESTALTUNG UND UMSETZUNG

Arthur Dubois. Brüssel, Belgien.

INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG.....	1
EINLEITUNG.....	3
I. WACHSTUM DURCH EINEN STARKEN EU-BINNENMARKT ANKURBELN.....	5
II. VERTIEFTE INTEGRATION UND NEUE INSTRUMENTE FÜR DIE ENERGIEWENDE.....	7
III. LOKAL DENKEN, EUROPÄISCH HANDELN: INNOVATIVE ENERGIEINFRASTRUKTUREN.....	9
IV. DIE GRENZEN VERSCHIEBEN: INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT FÜR DIE INDUSTRIELLE DEKARBONISIERUNG.....	10
V. VORFAHRT FÜR EU-LEITMÄRKTE: KRITERIEN FESTLEGEN UND DIE ÖFFENTLICHE BESCHAFFUNG DARAUFG AUSRICHTEN.....	12
VI. NUTZUNG VON WASSERSTOFF IN DER INDUSTRIE.....	14
VII. PERSÖNLICH UNTERSTÜTZT DURCH DIE MITGLIEDER DES EPICO-BEIRATS.....	16
VIII. BIBLIOGRAPHIE.....	17

ZUSAMMENFASSUNG

Die Europäische Union muss einen ganzheitlichen Ansatz für ihre Energie-, Klima- und Industriepolitik finden, um sicherzustellen, dass sie einerseits ihre Klimaziele erreicht, andererseits bei der Wettbewerbsfähigkeit nicht abgehängt wird.

Die abgelaufene Legislaturperiode 2019–2024 war gekennzeichnet durch wichtige Fortschritte bei der Definition klimapolitischer Zielmarken. Schritte im Bereich der Wettbewerbsfähigkeit, wie z. B. die Anpassung der Vorschriften für staatliche Beihilfen, waren jedoch in erster Linie reaktiv. Es handelte sich oft um unmittelbare Reaktionen auf Einflüsse von außen, wie beispielsweise aggressive industriepolitische Maßnahmen von Wettbewerbern und verschiedene Krisensituationen.

Stattdessen bietet die neue Legislaturperiode eine Chance für eine klare strategische Ausrichtung, um die Klimaziele in einen wettbewerbs- und wachstumsorientierten Ansatz zu integrieren. Wo immer es möglich ist, sollte dabei das Potenzial marktorientierter Lösungen und angebotsseitiger Maßnahmen genutzt werden. Zudem ist ein ganzheitlicher Rahmen für Europas Energieresilienz entscheidend. Ein klarer Weg zur Klimaneutralität bleibt als Basis für die Politikgestaltung in der nächsten Legislaturperiode unerlässlich. Ein Nachgeben gegenüber klimaskeptischen Positionen oder Parteien würde Europas Wettbewerbsfähigkeit untergraben und notwendige Investitionen in Frage stellen. Die EU muss strategischer und innovativer werden, um die Energiewende und den industriellen Wandel jetzt zu unterstützen und gleichzeitig sicherzustellen, dass sie ihre ehrgeizigen Klimaziele einhält. Dies erfordert eine tiefere Integration des europäischen Binnenmarktes und kluge Anreize für Investitionen in Infrastruktur und Innovation.

Unsere Empfehlungen sind:

- Vertiefung des Binnenmarktes, insbesondere in den Bereichen Energie und Finanzen, um das Wachstum anzukurbeln und um europäischen Unternehmen die Möglichkeit zu geben, von Skaleneffekten zu profitieren.

- Straffung und Vereinfachung von Vorschriften für staatliche Beihilfen. Möglichkeiten ausloten, die Klimaschutzinvestitionen durch steuerliche Anreize zu unterstützen. Gleichzeitig Einführung neuer Formen der wirtschaftspolitischen Koordinierung, um einer Fragmentierung des Binnenmarkts vorzubeugen.
- Unterstützung der industriellen Dekarbonisierung durch innovative Instrumente wie öffentliche Garantien, PPA und intelligente Differenzverträge (Contracts for Difference).
- Umsetzung alternativer Ansätze, um den Netzausbau zu finanzieren und Fokus auf eine grenzüberschreitende integrierte Netzplanung zur Aufrechterhaltung wettbewerbsfähiger Strompreise. Ausbau der Übertragungskapazitäten zwischen den Ländern zur Verringerung der Kosten und der Volatilität, mit Schwerpunkt auf erneuerbaren Energien, um Wettbewerbsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit zu gewährleisten.
- Unterstützung der industriellen Dekarbonisierung durch Initiativen wie den Klimaklub und bilaterale Partnerschaften sowie das ausgeweitete Europäische Emissionshandelssystem (ETS) zur Förderung einer nachhaltigen Wettbewerbsfähigkeit. Eine ganzheitlichere Integration der Klimapolitik in die EU-Handelspolitik.
- Identifizierung von Leitmärkten für klimafreundliche Produkte, Definition kohlenstoffarmer Produkte und Nutzung eines umweltfreundlichen öffentlichen Beschaffungswesens zur Förderung der Nachfrage nach klimafreundlichen Waren.
- Strategische Entwicklung der Wasserstoffproduktion und -infrastruktur, insbesondere in der Nordsee, und Abstimmung der Wasserstoffdiplomatie mit den EU-Klimazielen zur Verbesserung der globalen Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit. Die verstärkte Nutzung von Wasserstoff in energieintensiven Sektoren wie Stahl, Zement und Verkehr, einschließlich der Luftfahrt, ist ebenfalls von entscheidender Bedeutung.

Diese Agenda unterstreicht die Notwendigkeit, in der neuen Legislaturperiode Umsetzungsfragen strategisch in den Blick zu nehmen, um die im europäischen Klimagesetz festgelegten Ziele tatsächlich zu erreichen. Durch die Stärkung des Binnenmarktes kann die EU ihre Wettbewerbsfähigkeit sichern, die Übergangskosten senken, die gesellschaftliche Akzeptanz erhöhen und sich als weltweit führend bei nachhaltigen Technologien positionieren.

EINLEITUNG

Die Europäische Union muss einen ganzheitlichen Ansatz für ihre Energie-, Klima- und Industriepolitik finden, um sicherzustellen, dass sie einerseits ihre Klimaziele erreicht, andererseits bei der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Regionen nicht ins Hintertreffen gerät.

„In der neuen Legislaturperiode muss die Europäische Kommission den Fokus auf die Umsetzung legen und eine Wettbewerbs- und Wachstumsagenda erarbeiten, die den „Europäischen Grünen Deal“ ergänzt und weiterentwickelt.“

In der Legislaturperiode, die am 09. Juni zu Ende ging, stand vor allem die Verankerung der Klima-Zielvorgaben im Fokus. Hier wurden wichtige Fortschritte erzielt. Für die nun beginnende, neue Legislaturperiode und für die zukünftige Europäische Kommission gilt es nun, sich auf die Umsetzung zu konzentrieren und eine Wettbewerbs- und Wachstumsagenda auszuarbeiten, die den „Europäischen Grünen Deal“ ergänzt und weiterentwickelt. Zwei Berichte legen den Grundstein dafür. Der Bericht von Enrico Letta (Letta, 2024) ist bereits erschienen und hat die Konturen der Zukunft des Binnenmarktes skizziert. Der zweite

Bericht, erstellt von Mario Draghi, nimmt die Wettbewerbsfähigkeit in den Fokus und soll in Kürze veröffentlicht werden, wobei wichtige Schwerpunkte bereits bekannt sind (Draghi, 2024). In einem gemeinsamen Zeitungsartikel haben Olaf Scholz und Emmanuel Macron die Diskussion über die Zukunft der europäischen Wirtschaftspolitik aufgegriffen und aus ihrer Sicht eingeordnet (Macron & Scholz, 2024). Insbesondere der französische Präsident war schon zuvor mit verschiedenen Beiträgen zur Vision des zukünftigen Europas in die Offensive gegangen, beispielsweise durch ein Interview mit der Zeitschrift The Economist (Economist, 2024) sowie in einer Rede an der Universität Sorbonne II, in der er davor warnte, dass „unser Europa sterben kann“, wenn Europa nicht aus seiner „Trübsal“ aufwacht (Élysée, 2024).

Was in diesen Beiträgen übereinstimmend hervorsteht, ist die Sorge, dass Europas Einfluss und Gewicht in der Welt schwindet. Zum einen verzeichnet der Kontinent aktuell eine Wachstumsschwäche und gerät bei Schlüsselinnovationen zunehmend ins Hintertreffen. Hinzu kommt die Befürchtung einiger Akteure, dass strenge Klimaziele die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft beeinträchtigen könnten, ohne dass das Ziel der Netto-Null-Emissionen tatsächlich erreicht wird. Diese Situation wird noch verschärft durch die protektionistische grüne Industriepolitik globaler Konkurrenten wie China und den USA. Darüber hinaus wird der Zerfall der multilateralen Ordnung immer mehr von einer Bedrohung zur Realität für Europa, was sich

darin zeigt, dass die Welthandelsorganisation im laufenden Handelskrieg zwischen China und den USA zunehmend ins Abseits gerät.

Zugleich ist in verschiedenen europäischen Ländern eine vermehrte Rücknahme von Klimaschutzvorhaben zu beobachten. Die jüngsten Europawahlen haben gezeigt, dass die Opposition gegen die Klimapolitik einen Höhepunkt erreicht hat, ein Trend, der bereits in der letzten Legislaturperiode bei der Umweltgesetzgebung zu beobachten war.

Die EU muss nun eine vorausschauende Diskussion führen, ob sie wirklich eine Führungsrolle im Wettlauf um die Märkte und Technologien der Zukunft innehaben will und, sofern das bejaht wird, eine klare Strategie zur Erreichung dieses Ziels entwerfen. Das gilt besonders in Fällen, wo diese Märkte und Technologien nicht nur unseren Wohlstand sichern, sondern auch gleichzeitig die ambitionierte Klimapolitik voranbringen. Der Weg zur Bewältigung der vielfältigen Herausforderungen besteht darin, den bestehenden Green Deal durch eine Industrieagenda zu ergänzen, die auf den Prinzipien einer sozialen und ökologischen Marktwirtschaft beruht. Diese Agenda muss sich auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, die Ermöglichung von Innovationen und die Förderung von Investitionen konzentrieren. Ein wettbewerbsfähigeres Europa wird resilienter und international besser in der Lage sein, für die Aufrechterhaltung ehrgeiziger Klimaschutzmaßnahmen einzutreten. Ein entschlossenes Engagement für Klimaschutz und Energiewende wird größere Vorteile und weniger Nachteile mit sich bringen als ein Nachgeben gegenüber klimaskeptischen Positionen oder Parteien. Zumal die Kosten des Nichtstuns steigen und die Folgen der globalen Erwärmung immer offensichtlicher werden. Nach Angaben der Gemeinsamen Forschungsstelle der EU könnten ohne geeignete Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels und zur

Anpassung an dessen Auswirkungen jährliche Wohlfahrtsverluste in Höhe von 175 Milliarden EUR sowie Schäden in den Küstenregionen von geschätzten 238 Milliarden EUR jährlich entstehen (Wojciech, et al., 2020).

Damit eine solche Agenda erfolgreich umgesetzt werden kann, ist ein klarer Kompass erforderlich. Der Binnenmarkt ist Europas wichtigster Trumpf, um die Kosten für die Transformation zu senken. Er ist das wichtigste Instrument, um den Reformprozess voranzutreiben; und er muss gestärkt werden, um den Wandel hin zu und die Entwicklung von Zukunftstechnologien zu ermöglichen. Mit dem reformierten europäischen Emissionshandel (ETS) verfügt die EU bereits über ein erfolgreiches klimapolitisches Leitinstrument, das klare Anreize für die Dekarbonisierung der Volkswirtschaften setzt und so einen wettbewerbsfähigen Markt für nachhaltige Technologien schafft. Der ETS muss jedoch erweitert und um einen intelligenten Policy-Mix für die verschiedenen Sektoren ergänzt werden.

Wo immer es möglich ist, sollte das Potenzial marktorientierter Lösungen und angebotsseitiger Maßnahmen genutzt werden, um die Kosten der Transformation zu senken und die gesellschaftliche Akzeptanz für diesen Wandel zu erhöhen. Bei der Diskussion über die Stärkung von Europas Resilienz müssen wir sicherstellen, dass wir nicht überhastet unser Denken auf kurzfristige, isolationalistische oder strategische Autonomieansätze verengen. Diese laufen Gefahr, einzelne Sektoren der Dynamik des Marktes zu entziehen und damit Innovation und Wachstum zu ersticken. Stattdessen schlagen wir einen ganzheitlichen Rahmen für „Energieresilienz“ vor, da Energieresilienz und eine auf Klimaschutz und die Energiewende ausgerichtete Industrieagenda einander bedingen und sich gegenseitig verstärken (EPICO, 2024)

Zur Stärkung und Weiterentwicklung unserer Energie-, Klima- und Wirtschaftspolitik schlagen wir folgende Empfehlungen vor.

I.

WACHSTUM DURCH EINEN STARKEN EU-BINNENMARKT ANKURBELN

Der rote Faden, der sich durch die Äußerungen von Macron, Letta, Draghi und anderen zieht, ist klar: Damit europäische Unternehmen im weltweiten Wettbewerb bestehen können, müssen sie zunächst innerhalb Europas wachsen können. Dies erfordert eine tiefere Integration des Binnenmarktes in Bereichen, die bislang noch stark auf nationaler Ebene reguliert sind, insbesondere die Bereiche Finanzen und Energie.

„Eine hohe Regulierungsdichte erschwert die Verbreitung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen in Europa.“

Europa muss zudem strategischer und intelligenter werden, was die Unterstützung von Innovation, Wettbewerbsfähigkeit und die Förderung der industriellen Dekarbonisierung angeht. Der Ansatz, nachdem Mitgliedstaaten Förderprogramme ausarbeiten, diese im Detail mit der Europäischen Kommission aushandeln und die Unternehmen daraufhin in langwierigen Verfahren zeitgebundene, projektbezogene Unterstützung beantragen, hat sich in der Vergangenheit oft als sehr langsam und bürokratisch erwiesen. Im Zusammenhang mit der Energiekrise wurden die Vorschriften für staatliche Beihilfen kürzlich neu gefasst. So wurden mit dem Befristeten Krisen- und

Übergangsrahmen (Temporary Crisis and Transformation Framework, TCTF) (BMWK, 2023) beispielsweise bestimmte Schwellenwerte für staatliche Beihilfen gelockert und innovative Ideen wie die „Matching-Klausel“ eingeführt. Diese Maßnahmen sind jedoch zeitlich befristet. Ein strukturierter Prozess, in dem ermittelt wird, welche dieser Ad-hoc-Maßnahmen sich bewährt haben und welche es verdienen, dauerhaft eingeführt zu werden, könnte zusammen mit einer weiteren Bürokratievereinfachung, etwa über verschiedene Förderprogramme hinweg abgestimmte transparente „nachhaltigkeitsorientierte Gegenleistungen“ (green conditionalities), zur Straffung und Beschleunigung wesentlich beitragen.

Auch jenseits von Beihilfe-Vorschriften erschwert eine hohe Regulierungsdichte die Verbreitung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen in Europa. Innovative Instrumente wie „regulatorisches Experimentieren“ oder „Regulierungs-Sandkästen“ (regulatory sandboxes) sollten systematisch als „Schnellboote“ genutzt werden, um die rasche Erprobung und Skalierung neuer Technologien zu ermöglichen sowie einen stärker innovationsorientierten Rechtsrahmen in möglichst vielen Bereichen zu entwickeln und entsprechende Reformen anzustoßen (EPICO, 2024).

Des Weiteren ermöglichen es neue, innovative Instrumente, wie öffentliche Garantien zur Senkung von Finanzierungskosten, privaten Akteuren, zusätzliche Risiken zu übernehmen, und können so eine entscheidende Rolle

für die notwendigen massiven Investitionen spielen. Dies gilt umso mehr, als diese Garantien nur selten „gezogen“ werden müssen, wie wir aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSl) und dem InvestEU-Programm wissen. Somit bleibt die Belastung für den öffentlichen Haushalt begrenzt und überschaubar.

Darüber hinaus sollte Europa noch stärker das Steuersystemheranziehen, um die Transformation der Industrie zu unterstützen. Der Inflation Reduction Act (IRA) in den Vereinigten Staaten zeichnet sich unter anderem durch die Nutzung von Steueranreizen zur Förderung von Klimamaßnahmen und zur Unterstützung der Transformation der Industrie aus (Tagesspiegel Background, 2024). In Deutschland gab es zwar eine Diskussion über steuerliche Maßnahmen zur Unterstützung der sozial-ökologischen Transformation („Superabschreibung“, „Klimaschutz-Investitionsprämie“)¹; In jedem Fall gilt, ob auf EU-Ebene oder auf deutscher Ebene: Jeder Euro, der erst eingezogen und dann verteilt werden muss, ist weniger effizient als ein Euro, der nicht eingezogen und verteilt werden muss. Das Steuerrecht ist oft flexibler und technologieutraler als maßgeschneiderte Förderprogramme. In einer Welt, in der Agilität zum Trumpf wird, sind dies wichtige Vorteile. Um das Risiko von Mitnahmeeffekten zu minimieren, sollten Steuergutschriften für Klimaschutzinvestitionen oder ähnliche Maßnahmen befristet werden und auslaufen.

Schließlich muss sowohl bei der Entwicklung neuer als auch bei der Verbesserung bestehender politischer Instrumente sichergestellt werden, dass alle Mitgliedstaaten in die Lage versetzt sind, diese Möglichkeiten auch

de facto zu nutzen und nicht nur einzelne finanzstarke Mitgliedsstaaten profitieren. Dies könnte durch einen derzeit diskutierten „EU-Wettbewerbsfähigkeitsfonds“, eine Straffung der EU-Kohäsionspolitik oder andere Formen der Koordinierung der Wirtschaftspolitik geschehen. Das „Weimarer-Dreieck“, bestehend aus Deutschland, Frankreich und Polen, sollte hierzu gemeinsame Vorschläge erarbeiten und in die europäische Debatte einbringen.

1. Siehe beispielsweise Forderungen zu zusätzlichen Abschreibungsmöglichkeiten für Klimaschutz-Investitionen aus dem vergangenen Bundestagswahlkampf, oder auch die letztlich gescheiterten Versuche der aktuellen Bundesregierung, eine „Klimaschutz-Investitionsprämie“ im Wachstumschancengesetz zu verankern.

II.

VERTIEFTE INTEGRATION UND NEUE INSTRUMENTE FÜR DIE ENERGIEWENDE

Günstiger Strom auf Basis erneuerbarer Energien ist sowohl für unsere Wettbewerbsfähigkeit als auch für die Erreichung unserer Klimaziele von zentraler Bedeutung. Billiger sauberer Strom wird zum Beispiel unseren energieintensiven Unternehmen helfen, im weltweiten Wettbewerb zu bestehen; gleichzeitig werden so größere Anreize für die Elektrifizierung auch über den Industriesektor hinaus geschaffen, zum Beispiel im Verkehrs- und Gebäudesektor. Die Transformation unserer Industrie mittels Elektrifizierung bedeutet, dass wir in vielen Fällen künftig resilienter werden, da wir weniger stark auf Energieimporte angewiesen sein werden.

„Die Industrie muss die Energiewende proaktiver angehen, vor allem durch Investitionen in Flexibilität, um die Vorteile erneuerbarer Energiesysteme freizusetzen.“

Denn Strom als Energieträger wird an Bedeutung noch einmal erheblich gewinnen und zu einem großen Teil werden wir diesen zusätzlichen Strombedarf durch EU-Erzeugung mittels erneuerbarer Energien abdecken können. Die EU wird zwar trotzdem

ein Netto-Energieimporteur bleiben, etwa mit Blick auf Wasserstoff. Dennoch: Für Deutschland beispielsweise zeigt eine aktuelle vergleichende Auswertung verschiedener Studien, dass die Gesamtmenge an Energieimporten in 2045 um mindestens 70 Prozent geringer sein wird als die Gesamtmenge fossiler Energieimporte heute (Samadi & Lechtenböhmer, 2022).

Eine tiefere Integration der Energiemärkte in Europa ist der Schlüssel zur Erhöhung des Angebots und zur Senkung der Kosten. Der Ausbau der Übertragungskapazitäten zwischen den Ländern ist von entscheidender Bedeutung, um die Komplementarität der Stromerzeugung auf Basis erneuerbarer Energien in der EU zu nutzen und dadurch Volatilität zu verringern.

Was die Strompreise für die Industrie betrifft, so sind die Großhandelspreise für Strom seit der Krise von 2022 zwar generell gesunken, aber immer noch höher als zuvor und die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten haben sich vergrößert (E-Bridge, 2024). Die Industrie muss die Energiewende proaktiver angehen. Insbesondere Investitionen in Flexibilität können die Vorteile eines auf erneuerbaren Energien basierenden Energiesystems freisetzen. So könnte die Vermeidung der teuersten 20 Prozent der Stunden im Jahr 2030 die Strombeschaffungskosten in Deutschland um 20 Prozent und die Großhandelsstrompreise für Industrieunternehmen auf etwa sechs Cent

pro Kilowattstunde senken (EPICO & Aurora, 2024). In ähnlicher Weise ist die Nutzung von Flexibilität auch der Schlüssel zur Senkung der Preise für Haushalte, zum Beispiel durch Aggregation und die Möglichkeit, Wärmepumpen oder Elektrofahrzeuge von Stunden mit niedrigeren Großhandelspreisen profitieren zu lassen. Hier bietet das Clean Energy Package der EU den Mitgliedsstaaten bereits einen guten Rahmen, bei dessen Umsetzung aber beispielsweise Deutschland noch deutlich hinterherhinkt.

Das neue EU-Strommarktdesign (Council of the European Union, 2024) bietet den Mitgliedstaaten ein Instrumentarium für strukturelle Verbesserungen, die sich auf die Angebotsseite des Strommarktes konzentrieren. Dazu gehören die Einführung von intelligenten, zweiseitigen Differenzverträgen (Contracts for Difference (CfD)) in Fällen, in denen eine öffentliche Unterstützung des Ausbaus der Erneuerbaren noch erforderlich ist, sowie öffentliche Garantien für Stromabnahmeverträge (Power Purchase Agreements (PPA)). Die Mitgliedstaaten sollten diese Instrumente so schnell wie möglich nutzen. Sie sollten dabei von dem Ansatz ausgehen, so viel marktgetriebenen Ausbau der Erneuerbaren wie möglich zu erlauben, und öffentliche Unterstützung auf die Bereiche zu konzentrieren, wo sie erforderlich ist. Der Ausbau der erneuerbaren Energien über PPA – unterstützt durch öffentliche Garantien – gibt uns einen Schub für die marktorientierte Energiewende und die bessere Integration der erneuerbaren Energien in den Strommarkt und sollte daher oberste Priorität haben. Öffentliche Garantien werden auch für die Öffnung der PPA-Märkte für KMU von entscheidender Bedeutung sein, da diese häufig nicht über eine ausreichende Kreditwürdigkeit verfügen, um PPA-Abnehmer zu werden. Gleichzeitig werden intelligente CfD oder ähnliche Instrumente notwendig sein,

um den „Kannibalisierungseffekt“ in Schach zu halten. Die konkrete Ausgestaltung der CfD sollte Anreize für Systemintegration und Innovation bieten.

III.

LOKAL DENKEN, EUROPÄISCH HANDELN: INNOVATIVE ENERGIEINFRASTRUKTUREN

Die europäische Energieinfrastruktur stellt einen erheblichen Engpass für einen effektiven Übergang in Richtung Klimaneutralität dar. Ein umfassender Umbau ist unerlässlich, um den Wechsel zwischen verschiedenen Energieträgern zu unterstützen, insbesondere mit Blick auf die zunehmende Elektrifizierung. Gleichzeitig birgt die derzeitige Art der Finanzierung des Netzausbaus die Gefahr, dass die Strompreise in die Höhe getrieben werden. Denn aktuell tragen die Verbraucher die Kosten für den Bau und die Instandhaltung der Energieinfrastruktur in der Regel über die auf die (Strom-)Preise aufgeschlagenen Netzentgelte. Um die Strompreise in der EU wettbewerbsfähig zu halten, müssen alternative Methoden zur Finanzierung der Netzentgelte gefunden werden.

„Die Europäische Kommission sollte einen integrierten Rahmen schaffen, der erneuerbare Technologien und die Zusammenarbeit zwischen Wasserstoff-, Strom- und Erdgasnetzbetreibern stärkt.“

Dies war auch eine der wichtigsten Erkenntnisse aus den Clean Transition Dialogen der Europäischen Kommission mit Vertretern

der Industrie. In Deutschland werden mehrere Vorschläge in diese Richtung diskutiert, zum Beispiel die „Streckung“ von Investitionskosten über längere Zeiträume etwa über ein intertemporales „Amortisationskonto“, das beim Wasserstoffkernnetz zum Zuge kommen soll. Diese Diskussion sollte auch europäisch vorangetrieben werden.

Die Europäische Kommission sollte weiterhin parallel dazu einen integrierten Rahmen für die Netzplanung und -politik vorantreiben, der den Einsatz erneuerbarer Technologien in allen Mitgliedstaaten und die Zusammenarbeit zwischen Akteuren wie der European Clean Hydrogen Alliance und den verschiedenen Übertragungsnetzbetreibern für Wasserstoff, Strom und Erdgas fördert (darunter the European Network of Network Operators for Hydrogen (ENNOH), the European Network of Transmission System Operators for Electricity (ENTSOE) and the European Network of Transmission System Operators for Gas (ENTSOG)).

Ein integrierter Ansatz in der Infrastrukturplanung muss gewährleisten, dass die Infrastruktur ausreichend Beachtung findet und das Silodenken über nationale Grenzen und Energiesektoren hinweg überwunden wird. Dieser Logik folgend muss die Europäische Kommission die Energieinfrastruktur anhand eines Fahrplans mit klaren Meilensteinen und technologiebezogenen Zielen entwickeln, die in allen Mitgliedstaaten kohärent sind; und sie muss sicherstellen, dass die aktuellen bilateralen Abkommen mit den EU-weiten Strategien übereinstimmen.

IV.

DIE GRENZEN VERSCHIEBEN: INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT FÜR DIE INDUSTRIELLE DEKARBONISIERUNG

Der Europäische Green Deal erfordert einen stärkeren Fokus auf die internationale Dimension der industriellen Dekarbonisierung. Bislang fehlt dieser Aspekt auch in EU-Gesetzgebungen wie dem Net Zero Industry Act (NZIA). Der Klimaklub ist eine Initiative, die diese Lücke füllen sollte (Kumar 2023a).

„Der Klimaklub findet bisher im EU-Ansatz keinen angemessenen Platz, obwohl viele wichtige EU-Mitgliedstaaten Mitglieder sind.“

Der 2022 von der G7 initiierte Klimaklub, der sich von einem auf einen auf Kohlenstoffpreisen basierenden Klub mit ausschließlichen Vorteilen für die Mitglieder zu einem offenen, inklusiven Bündnis für Länder des globalen Nordens und des globalen Südens entwickelt hat (EPICO 2022), kann hier eine wichtige Rolle spielen und sollte als Teil der EU-Klimapolitik begriffen, genutzt und eingebunden werden. Bisher findet der Klimaklub in dem EU-Ansatz keinen angemessenen Platz, obwohl zahlreiche wichtige EU-Mitgliedstaaten Mitglieder des Klimaklubs sind (Klimaklub, 2024).

Der Klimaklub kann zudem die politische Koordination zwischen den Mitgliedern zu

Themen der industriellen Dekarbonisierung unterstützen, insbesondere in emissionsintensiven Bereichen wie der Stahlbranche. In einem Pilotmodell für die Stahlbranche sollte sich die Zusammenarbeit auf vorgelagerte Bereiche der Wertschöpfungskette, etwa grünes Eisenerz, erneuerbarer Wasserstoff oder Schrott, sowie auf nachgelagerte Bereiche, beispielsweise Leitmärkte für Zwischen- und Endprodukte unter Verwendung von klimafreundlichem Stahl, konzentrieren EPICO, (2023).

Durch den Aufbau von gegenseitigem Vertrauen im Laufe der Zeit kann der Klimaklub auch der Ort sein, an dem strittige Fragen zur Verlagerung von CO₂-Emissionen diskutiert werden EPICO, (2023), einschließlich der Bedenken hinsichtlich der fairen und gerechten Umsetzung von Maßnahmen zur Berücksichtigung der Verantwortung von Drittländern und deren Anfälligkeit für den Klimawandel. In der Zwischenzeit sollten die Bemühungen der Klimadiplomatie um die CO₂-Bepreisung als Teil der EU-Industrieagenda verstärkt werden, zum Beispiel durch den Wissensaustausch mit anderen Ländern, die ihr eigenes Emissionshandelssystem einrichten.

Plurilaterale Partnerschaften sollten durch bilaterale Partnerschaften ergänzt werden. Das Global Gateway der EU kann ein wirksames Instrument zur Verbesserung der bilateralen Zusammenarbeit mit Drittländern sein, insbesondere durch die Konzentration

auf Investitionen in den Partnerländern, etwa in den Bereichen Klima und Energie (Europäische Kommission, n.d.). Das Global Gateway sollte daher zusätzliche Mittel erhalten und in den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) aufgenommen werden.

V.

VORFAHRT FÜR EU-LEITMÄRKTE: KRITERIEN FESTLEGEN UND DIE ÖFFENTLICHE BESCHAFFUNG DARAUFG AUSRICHTEN

Die meisten Programme zur Unterstützung des industriellen Wandels konzentrieren sich auf die Subventionierung von Investitionsausgaben, um die Kosten umweltfreundlicherer Produktionsverfahren auszugleichen. Dieser Ansatz belastet jedoch die öffentlichen Finanzen und hat auch problematische Aspekte, beispielsweise mit Blick auf Marktverzerrungen oder Vorfestlegungen auf die Wahl des optimalen Produktionsprozesses. Als Alternative gilt es daher, klimafreundliche Leitmärkte zu schaffen, die die Produktionskosten durch eine erhöhte Nachfrage senken und andere Märkte, die kostensensibler sind, entsprechend „anleiten“ können.

„Anstatt sich nur auf Subventionen zu verlassen, sollte das politische Instrumentarium für Leitmärkte auch Kennzeichnung, Ökodesign und umweltfreundliche öffentliche Beschaffung umfassen.“

Beispiele hierfür sind der Automobilsektor als Abnehmer von klimafreundlichem Stahl, öffentliche Bauvorhaben, wie große Infrastrukturprojekte, die kohlenstoffarmen

Zement verwenden sowie der Luft- und Seeverkehrssektor als Abnehmer von E-Ethanol. Anstatt sich nur auf Subventionen zu verlassen, umfasst das politische Instrumentarium für Leitmärkte beispielsweise Kennzeichnung, Ökodesign und umweltfreundliche öffentliche Beschaffung. Die Umsetzung dieser Maßnahmen würde die Wettbewerbsfähigkeit der EU stärken und ihre Position als weltweit führender Anbieter von kohlenstoffarmen Produkten festigen.

Ein Ansatz für die Kennzeichnung ist das Konzept für klimafreundliche Grundstoffe in den Bereichen Stahl, Zement, Ammoniak und Ethylen, das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im Mai 2024 erarbeitet wurde (BMWK, 2024). Es ist entscheidend, dass europäische politische Entscheidungsträger nun ebenfalls schnell zu einer Einigung über gemeinsame Definitionen für klimafreundliche Produkte gelangen. Das öffentliche Beschaffungswesen, auf das 14 Prozent des BIP der EU entfallen, birgt ein erhebliches Potenzial für die Unterstützung solcher Leitmärkte in der EU. Aktuell liegt die EU bei der umweltorientierten öffentlichen Beschaffung, bei der öffentliche Stellen vorzugsweise Waren und Dienstleistungen mit geringeren Umweltauswirkungen einkaufen, im Vergleich zu den USA zurück (Sapir, Tagliapietra & Schraepen, 2022). Frankreich, das bei der umweltorientierten Beschaffung innerhalb der EU führend ist, hat mehrere Maßnahmen ergriffen, um sein öffentliches Beschaffungswesen umweltfreundlicher

zu gestalten, darunter die Vorgabe, dass in 2030 öffentlich beschaffte Fahrzeuge zu 70 Prozent aus recyceltem Material bestehen müssen (Décret n° 2024-134, 2024). Die EU-Mitgliedstaaten sollten verbindliche Kriterien für die öffentliche Beschaffung für das Baugewerbe und für Fahrzeuge einführen und außerdem eine dringend benötigte umfassende Schulungsplattform einrichten für diejenigen Bereiche der öffentlichen Verwaltung, die mit öffentlicher Beschaffung zu tun haben (Nilsson Lewis, Kaaret, Torres Morales, Piirsalu & Axelsson, 2023).

Auch die Herstellung von Kraftfahrzeugen ist sehr kohlenstoffintensiv und innerhalb der EU verantwortlich für jährliche CO₂-Emissionen im Umfang von mehr als sieben Millionen Tonnen. In jüngster Zeit sind die Emissionen pro Auto seit 2019 sogar gestiegen (ACEA, 2023). Die Festlegung von (Produkt-) Mindeststandards für Fahrzeuge, basierend auf einer Analyse der zu erwartenden Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus, könnte sicherstellen, dass der Übergang zur Elektromobilität die CO₂-Vermeidung und die Materialeffizienz nicht unterläuft. Ähnliche Maßnahmen sowie Anreize für Leitmärkte allgemein sollten auch in anderen Branchen wie Chemie, Raffinerie und Beton, die nur schwer zu dekarbonisieren sind, eingeführt werden.

VI. NUTZUNG VON WASSERSTOFF IN DER INDUSTRIE

Wasserstoff ist für die Dekarbonisierung der EU-Wirtschaft von entscheidender Bedeutung, insbesondere für Sektoren und Prozesse, die nicht direkt elektrifiziert werden können. Europa hat die einmalige Chance, sein ungenutztes Potenzial an sauberer Energie zu nutzen, um seine Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Der in begrenztem Umfang verfügbare erneuerbare Wasserstoff sollte für die effizientesten Verwendungszwecke eingesetzt werden, um die CO₂-Emissionen deutlich zu senken. Die Entwicklung eines „EU Hydrogen Acts“, also eines europaweiten Wasserstoffindustrie- und Infrastrukturplans, der den künftigen Bedarf abbildet und Anreize für die heimische Produktion schafft, ist ein wesentlicher Schlüssel zur Erschließung der Energieresilienz, Wettbewerbsfähigkeit und Energiesicherheit der EU.

„Ein „EU Hydrogen Act“ ist entscheidend für die Energieresilienz, Wettbewerbsfähigkeit und Energiesicherheit der EU. Das Potenzial der Nordsee sollte durch verstärkte Offshore-Wind- und Wasserstoffproduktion genutzt werden.“

Das Potenzial der Nordsee, „Europas neues grünes Kraftwerk“ (Mjahed, 2023) zu werden, sollte dabei konsequent genutzt werden, indem die Offshore-Wind- und Wasserstoffproduktionen in der Nordsee angekurbelt werden, um die Widerstandsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der EU erheblich zu steigern. Durch die Nutzung zusätzlicher Windenergie, insbesondere jenseits von 100 Kilometern Küstenabstand, bietet die Herstellung von erneuerbarem Wasserstoff hohe Kosteneffizienz und geringere Energieverluste im Vergleich zu Unterseekabeln (Patonia, Leninova, Poudineh & Nolden, 2023); es besteht das enorme Potenzial, bis zu 300 TWh Wasserstoff zu erzeugen (Slater, Sall & Hülsen, 2023). Die Mitgliedstaaten müssen die Zusammenarbeit mit Norwegen und dem Vereinigten Königreich verstärken, koordinierte nationale und europäische Infrastrukturentwicklungspläne aufsetzen und umsetzen, klare regionale Ziele für erneuerbaren Wasserstoff festlegen und die Verfahren und den Zeitplan für die Einführung von Genehmigungen harmonisieren.

Europäische zweiseitige Klimaschutzverträge (CCfDs) für den Wasserstoffhochlauf sollten neben der nationalen und europäischen CO₂-Bepreisung und einem Grenzausgleich auf im außereuropäischen Ausland hergestellte Erzeugnisse (CBAM) zeitlich beschränkt für klar definierte Industrieanwendungen eingeführt werden. Ziel sollte sein, Marktrisiken in der Anfangsphase zu verringern und einen Mehrwert für Resilienz zu schaffen. Da Europa als Nachfragemarkt

von entscheidender Bedeutung für den Wasserstoffhochlauf ist, kann die Anwendung von CCfDs nicht auf wenige Mitgliedsstaaten wie Deutschland beschränkt bleiben, sondern muss in die Breite getragen werden.

Ein widerstandsfähiges Energiesystem bedeutet auch, die Rolle internationaler Importe von kohlenstoffarmem Wasserstoff ausreichend in die Planungen einzubeziehen, um stets die notwendige Verfügbarkeit auf EU-Ebene sicherzustellen. Zweiseitige Auktionen können die Kostenlücke zwischen Wasserstoff und fossilen Alternativen schließen, Investitionsrisiken verringern und Anbieter und Verbraucher zusammenbringen. Ausfallgarantien sind ebenfalls von entscheidender Bedeutung für den Wasserstoffhochlauf, da sie die privaten Marktteilnehmer gegen höhere Ausfallrisiken bei internationalen Wasserstoffkaufverträgen absichern. Zudem sollte eine „Wasserstoffdiplomatie“ mit der EU-Klimadiplomatie gekoppelt werden. Drittländer sollten bei der Entwicklung eines Zertifizierungssystems für kohlenstoffarmen Wasserstoff und Derivate, das mit den EU-Anforderungen übereinstimmt, unterstützt werden. Für die einheimische Produktion, sollte die Europäische Kommission Schlüsselregionen identifizieren, die als Pioniere in der Entwicklung der Wasserstoffwirtschaft fungieren. Diese Regionen sollten dann konkrete Unterstützung bei der Erarbeitung von Normen und Zertifizierungen erhalten.

Die Stahlindustrie, die auf der „Wasserstoffleiter“ einen hohen Stellenwert einnimmt, wird den Prognosen zufolge bis 2030 der größte Verbraucher von erneuerbarem Wasserstoff in Europa sein (Hydrogen Europe, 2023). Dieser Sektor verfügt über ein beträchtliches Potenzial zur CO₂-Reduktion und bietet nur wenige praktikable Alternativen zur Wasserstoff-Nutzung (Baylin-Stern & Berghout, 2021). Die Einbindung der Primärstahl-Erzeuger in

die Planung der EU-Wasserstoffinfrastruktur ist daher von entscheidender Bedeutung. Die Positionierung von Elektrolyseuren unmittelbar an Direktreduktionsanlagen könnte die betriebliche Flexibilität und Energieeffizienz verbessern.

Wasserstoff kann auch den europäischen Luftfahrtsektor revolutionieren: Aktuell machen Mittelstreckenflüge 75 Prozent des europäischen Luftverkehrsaufkommens aus. Käme hierbei konsequent Wasserstoff zum Einsatz, würden sich die CO₂-Emissionen des Luftfahrtsektors um 25 Prozent reduzieren. Allerdings wird die Wechselwirkung zu synthetischen Flugkraftstoffen (SAF) oft vernachlässigt, zudem fehlt es an politischer Unterstützung für die Einführung von Wasserstoff im Luftfahrtbereich. Bei einer Lebensdauer der Flugzeuge von aktuell 20 Jahren ist es zudem angezeigt, jetzt Entscheidungen über entsprechende Konzepte für die Nutzung von Wasserstoff im Luftfahrtsektor zu treffen. Eine robuste Betankungsinfrastruktur an Flughäfen ist für den effektiven Transport, die Speicherung und die Versorgung von Flugzeugen mit Wasserstoff ebenfalls unerlässlich.

VII.

PERSÖNLICH UNTERSTÜTZT DURCH DIE MITGLIEDER DES EPICO-BEIRATS



ANDREAS JUNG
(VORSITZENDER)



DR. ANDREE GROOS



DR. JOHANNES
MERCK



OLAF TSCHIMPKÉ



CHRISTOPH BALS



STEFAN KAPFERER



HILDEGARD
MÜLLER



MICHAEL
VASSILIADIS



DR. THORSTEN
DREIER



DR. LUKAS KÖHLER



DR. MARKUS
PIEPER



KATJA
WÜNSCHEL



JÖRG DÜRR-PUCHER



INGBERT LIEBING



PROF. DR. KAREN
PITTEL



TANJA GÖNNER



DR. ANDREAS LENZ



CORNELIA
QUENNET-THIELEN



PROF. DR. VERONIKA
GRIMM



PROF. DR. ANDREAS
LÖSCHEL



NADINE SCHÖN

VIII.

BIBLIOGRAPHIE

ACEA. (2023, September 29). CO2 emissions from car production in the EU.

acea.auto/figure/co2-emissions-from-car-production-in-eu/

Baylin-Stern, A., & Berghout, N. (2021). Is carbon capture too expensive? Paris: International Energy Agency.

BMWK. (2023, March). Europäische Kommission nimmt überarbeiteten Beihilferahmen für Transformationstechnologien an.

bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2023/03/20230309-eu-kommission-nimmt-beihilferahmen-fuer-transformationstechnologien-an.html

BMWK. (2024, May). Leitmärkte für klimafreundliche Grundstoffe Konzept des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK).

bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Klimaschutz/leitmaerkte-fuer-klimafreundliche-grundstoffe.pdf

Council of the European Union. (2024, May 21). Electricity market reform: Council signs off on updated rules.

consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/05/21/electricity-market-reform-council-signs-off-on-updated-rules/

Décret n° 2024-134. (2024). Décret n° 2024-134 du 21 février 2024 relatif à l'obligation d'acquisition par la commande publique de biens issus du réemploi ou de la réutilisation ou intégrant des matières recyclées et à l'interdiction d'acquisition par l'Etat de produits en plastique.

legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049184670

Defard, Camille (2023). Energy Union 2.0. to deliver the European Green Deal : stronger governance, common financing and democratic tools.

institutdelors.eu/wp-content/uploads/2023/11/R127-Energy_Union_2.0_European_Green_Deal_EN-1.pdf

Draghi, M. (forthcoming 2024). Report on the future of European Competitiveness.

E-Bridge. (2024). Electricity cost assessment for large industry in the Netherlands, Belgium, Germany and France. Report to the Ministry for Economic affairs and climate policy of The Netherlands .

El Helou, I., & Siméon, M. (2024). Navigating the way to a sustainable aviation future. Future Cleantech Architects.

Elysée. (2024, April 24). Europe Speech.

elysee.fr/en/emmanuel-macron/2024/04/24/europe-speech

EPICO. (2022) (Kumar, P., von Lüpke, H., Feist, M., Exner-Pirot, H., & Bardt, H. Perspectives on designing a climate club: alliance-building to strengthen international climate cooperation. EPICO and Macdonald Laurier Institute.

epico.org/en/alliance-building-to-strengthen-international-climate-cooperation

EPICO, (2023) (Kumar, P., von Lüpke, H., Åhman, M., Otto, S., Flückiger, S., & Ekdahl, Å. Piloting the Climate Club in the Steel Sector: Focus on the Quick Wins, Create a Safe Space for Dialogue.

epico.org/de/piloting-the-climate-club-in-the-steel-sector

EPICO. (2024). An Industrial Agenda to Increase Germany's Energy Resilience.

epico.org/uploads/images/An-Industrial-Agenda-to-Increase-Germanys-Energy-Resilience-EPICO.pdf

EPICO & Aurora. (forthcoming 2024). Report on flexibility in the German Power Market. Berlin and Brussels.

EPICO, Guidehouse, Konrad Adenauer Stiftung (Williams, S., Weber, B., Lotz, B., Klessman, C., Wölkner, S., & Oswald, K.) (2023). Design Options for a European Hydrogen Bank.

epico.org/en/publications/design-options-for-a-european-hydrogen-bank

European Commission. (2023). State aid: Commission adopts Temporary Crisis and Transition Framework to further support transition towards net-zero economy.

ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_1563

European Commission. (n.d.). Global Gateway.

commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en

Hydrogen Europe. (2023). Clean Hydrogen Monitor.

https://hydrogeneurope.eu/wp-content/uploads/2023/11/Clean_Hydrogen_Monitor_2023_DIGITAL.pdf

Klimaklub. (2024). Liste der Mitglieder.

climate-club.org/#member-countries abgerufen

Kumar, P. (2023, May 17). Klimaklub als Teil einer ganzheitlichen Industrieagenda voranbringen.

background.tagesspiegel.de/energie-klima/klimaklub-als-teil-einer-ganzheitlichen-industrieagenda-voranbringen

Letta, E. (2024). Much more than a market. SPEED, SECURITY, SOLIDARITY. Empowering the Single Market to deliver a sustainable.

consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf

Macron, E., & Scholz, O. (2024, May 27). Macron and Scholz: We must strengthen European sovereignty. Financial Times.

ft.com/content/853f0ba0-c6f8-4dd4-a599-6fc5a142e879

Mjahed, H. (2023). The North Sea: Europe's Energy Powerhouse. Policy Center for the New South.

policycenter.ma/sites/default/files/2023-02/PB_09_23%20%28Hamza%20Mjahed%29.pdf

Patonia, A., Lenivova, V., Poudineh, R., & Nolden, C. (2023). Hydrogen pipelines vs. HVDC lines: Should we transfer green molecules or electrons? The Oxford Institute for Energy Studies.

oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2023/11/ET27-Hydrogen-pipelines-vs.-HVDC-lines.pdf

Samadi, S., & Lechtenböhmer, S. (2022). Klimaneutralität bis 2045 – Vergleich der Entwicklungen im Energiesystem in aktuellen Szenarien für Deutschland. Energiewirtschaftliche Tagesfragen 72, Heft 3. Wuppertal Institut.

epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/7925/file/7925_Samadi.pdf

Sapir, A., Tagliapietra, S., & Schraepen, T. (2022). Green Public Procurement: A Neglected Tool in the European Green Deal Toolbox? Intereconomics, 175–179.

bruegel.org/report/green-public-procurement-neglected-tool-european-green-deal-toolbox

Slater, N. J., Sall, P., & Hülsen, C. (2023). DNV study shows high offshore hydrogen infrastructure potential for Europe. DNV.

dnv.com/news/dnv-study-shows-high-offshore-hydrogen-infrastructure-potential-for-europe-241164/

Stockholm Environmental Institute. (2023) (Nilsson Lewis, Kaaret, Torres Morales, Piirsalu, & Axelsson). Green public procurement: a key to decarbonizing construction and road transport in the EU.

sei.org/wp-content/uploads/2023/02/green-public-procurement-eu.pdf

Szewczyk, W., Feyen, L., Matei, N., Ciscar Martinez, C., Mulholland, E., & Soria Ramirez, A. (2020). Economic analysis of selected climate impacts. Luxembourg: Joint Research Centre.

publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC120452

Tagesspiegel. (2024). Amerika dreht bei Greentech auf.

background.tagesspiegel.de/energie-klima/amerika-dreht-bei-greentech-auf?utm_medium=email&utm_source=bgek

The Economist. (2024, May 04). Interview with French President Emmanuel Macron. The Economist.

ÜBER UNS

EPICO KlimalInnovation ist eine unabhängige Denkfabrik, die mit klaren Konzepten und tragfähigen, ausgewogenen Lösungen eine konstruktive markt- und innovationsorientierte Klima- und Energiepolitik voranbringt. Wir schaffen ein Netzwerk, das Schlüsselakteure der Klima- und Energiepolitik zusammenbringt, um eine gesellschaftlich breit verankerte Agenda aufzustellen und umzusetzen. Wir bieten eine Plattform für Akteure aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft, um zielführende Ansätze einzubringen, zu beraten und voranzutreiben.

KONTAKT

Berlin-Büro

Energy and Climate Policy and Innovation Council e.V.
Friedrichstraße 79, 10117 Berlin, Germany

Agata Gurgenedze
Germany Communications Specialist
agata.gurgenedze@epico.org

EU-Büro

Energy and Climate Policy and Innovation Council e.V.
Rue du Commerce 31, 1000 Bruxelles, Belgium

Barbara Vanotti
EU Communications Specialist
barbara.vanotti@epico.org

 [@EPICO_online](https://twitter.com/EPICO_online)

 [EPICO KlimalInnovation](https://www.linkedin.com/company/epico-klimalinnovation)

 [epico.org](https://www.epico.org)