

Brüssel, 3. September 2026

Deutsche Industrie- und Handelskammer

Stellungnahme

DIHK-Stellungnahme zur Reform des europäischen Emissionshandelssystems

Wir bedanken uns bei der Europäischen Kommission, der Bundesregierung und dem Europäischen Parlament für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Kommissionsvorschlägen zur Reform des europäischen Emissionshandelssystems (EU ETS) vom 17.07.2026.

A. Das Wichtigste in Kürze

Die Kommission schlägt eine umfassende Reform des EU-Emissionshandels vor, um das System auf das EU-Klimaziel 2040 auszurichten und zugleich Wettbewerbsfähigkeit, Investitionen und industrielle Dekarbonisierung stärker zu berücksichtigen. Kernelemente sind die Anpassung des Reduktionspfads ab 2031, die Einbeziehung internationaler Zertifikate und permanenter Kohlenstoffentnahmen, die Fortführung kostenloser Zuteilungen unter neuen Investitionsbedingungen sowie eine stärkere Zweckbindung von ETS-Einnahmen für Transformation und Infrastruktur.

Aus DIHK-Sicht spiegelt der Vorschlag mehrere Anliegen der gewerblichen Wirtschaft wider: Ein gewisses Zertifikatvolumen soll über 2039 hinaus erhalten bleiben, Kohlenstoffentnahmen und internationale Gutschriften werden grundsätzlich in das ETS-System eingebunden, kostenlose Zuteilungen bleiben für energieintensive Industrien erhalten und ETS-Einnahmen sollen stärker den ETS-Sektoren zugutekommen. Gleichzeitig bleiben entscheidende Fragen offen: die konkrete Nutzung internationaler Zertifikate durch Unternehmen, die Konditionen für freie Zuteilungen, die tatsächliche Mittelverwendung durch die Mitgliedstaaten und die „Industrial Decarbonisation Bank“, die Benchmarkmethodik sowie ein dauerhafter Exportmechanismus für CBAM-Sektoren.

Die DIHK schätzt die Elemente der Reform vorläufig folgendermaßen ein:

- **Das Zertifikatsvolumen muss verlässlich gesichert werden. Der Reduktionsfaktor, Zertifikate aus Drittstaaten und Kohlenstoffentnahmen müssen ein ausreichendes und**

verlässliches Angebot über 2039 hinaus gewährleisten. Konditionale Verschärfungen des LRF sind zu vermeiden.

- Internationale Gutschriften und Entnahmen frühzeitig integrieren: Mechanismen, Qualitätskriterien und Volumina müssen spätestens 2030 feststehen. ETS-Unternehmen sollten hochwertige internationale Gutschriften und alle geeigneten permanenten CRCF-Entnahmeeinheiten unmittelbar nutzen können.
- Die kostenlose Zuteilung (Free Allocations) muss ein wirksamer Carbon-Leakage-Schutz bleiben. Die freie Zuteilung ist eine Kompensation für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen im Rahmen eines ambitionierten europäischen Klimaschutzes.
- ETS-Anforderungen und der Ausbau von Energie- und CO₂-Infrastrukturen müssen zeitlich und sachlich miteinander verzahnt werden.
- Benchmarkverschärfungen müssen sich an technisch und infrastrukturell realisierbaren Transformationspfaden orientieren. Sektorspezifische Benchmarks müssen unterschiedliche Produktionsprozesse und Transformationsbedingungen sachgerecht abbilden.
- Sofern Konditionalitäten an freie Zuteilungen geknüpft werden, müssen sie den Carbon-Leakage-Schutz wahren, bestehende Leistungen anerkennen sowie Wirtschaftlichkeit, technologische und zeitliche Flexibilität sowie die Infrastrukturverfügbarkeit gewährleisten.
- Konditionalitäten müssen objektiv, verhältnismäßig, technologie-neutral und rechtssicher ausgestaltet sein. Bestehende betriebliche Dekarbonisierungs- und Investitionspläne müssen anerkannt werden.
- ETS-Einnahmen der Mitgliedstaaten und Mittel durch die „Industrial Decarbonization Bank“ müssen primär für industrielle und gewerbliche Transformationsinfrastrukturen und betriebliche Netzanschlüsse eingesetzt werden.
- Die Einbeziehung des Luft- und Seeverkehrs in den ETS sollte möglichst wettbewerbsneutral und mit Präferenz für internationale Politikmechanismen der ICAO und IMO erfolgen.
- Die Vorschläge zur Kohlenstoffnutzung (CCU) können Kohlenstoffkreisläufe perspektivisch ermöglichen. Hierzu sind klare technologieoffene und bürokratiearme Rückverfolgungsinstrumente von temporär gebundenen CO₂ zu gewährleisten.

B. Inhaltliche Ausführungen (oder auch „Bewertung im Einzelnen“)

Kontext

Am 17. Juli 2026 legte die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Überarbeitung des EU-Emissionshandelssystems (EU EHS)¹ vor, der darauf abzielt, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu stärken und gleichzeitig die Erreichung des EU-Klimaziels für 2040 zu unterstützen. Zudem legte die Kommission einen weiteren Vorschlag zur Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung (MRV)² von Emissionen im Seeverkehr sowie einen Vorschlag zu den überarbeiteten Werten für die ETS-Benchmarks für Wärme und Brennstoffe³ vor.

Zertifikatsvolumen (ETS Cap) und Reduktionsfaktor

Die Kommission schlägt vor, den linearen Reduktionsfaktor des EU ETS ab 2031 anzupassen (Art. 9). Vorgesehen sind 3,7 % für den Zeitraum 2031 bis 2035 und 1,7 % ab 2036. Falls hochwertige internationale Zertifikate nicht verfügbar sind, soll der Faktor ab 2036 auf 2,7 % nachjustiert werden. Die Kommission soll die unionsweite Zertifikatsmenge bis September 2028 veröffentlichen. Zudem soll sich durch eine Einbeziehung der Abfallverbrennung sowie von Teilen der Luft- und Schifffahrt in den ETS, im Vergleich zum Ausgangsszenario die Zertifikatsmenge erhöhen.

Die DIHK begrüßt, dass die Kommission das bestehende „Endgame“-Problem aufgreift und die Zertifikatsverfügbarkeit über die 2030er Jahre hinaus sichern will. Kritisch bleibt, dass die Korrektur erst ab 2031 greift und der weniger steile Pfad ab 2036 an die Verfügbarkeit internationaler Zertifikate gekoppelt wird. Für Unternehmen bleibt damit ein Maß an Unsicherheit hinsichtlich auf die Entwicklung des CO₂-Preises, die Liquidität und die Transformationsplanung bestehen.

Internationale Zertifikate

Der Reformvorschlag sieht einen neuen Artikel 9b vor. Danach sollen bis zu 260 Mio. Zertifikate der unionsweiten ETS-Menge durch den Kauf von bis zu 260 Mio. Tonnen hochwertigen

¹ Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2003/87/EC and Decision (EU) 2015/1814 as regards driving competitiveness and cost-effective decarbonisation, COM/2026/616 final, Link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM:2026:616:FIN>

² Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulations (EU) 2015/757 and (EU) 2023/1805 to simplify and streamline monitoring, reporting and verification and to align with revisions of the EU Emissions Trading System, COM/2026/620 final, Link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52026PC0620>

³ Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2003/87/EC as regards revised benchmark values for the heat and fuel benchmarks for the period from 2026 to 2030, Link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52026PC0619>

internationalen Gutschriften im Zeitraum von 2036 bis 2040 ersetzt werden können. Bis zum 31. Januar 2033 soll die Kommission über die Entwicklung eines hochwertigen internationalen Zertifikatsmarkts berichten, der ausschlaggebend für die letztendliche Nutzung internationaler Gutschriften im ETS sein soll. Zudem will die Kommission bis Jahresende einen spezifischen legislativen Vorschlag zur operativen Umsetzung von internationaler Klimaschutzzertifikate machen.

Die DIHK-Forderung, Klimaschutz stärker international und kosteneffizient auszurichten, wird mit dem Kommissionsvorschlag adressiert. Entscheidend wird jedoch, ob Unternehmen hiervon tatsächlich profitieren können.

Kritisch ist der potenzielle „Fall-back Mechanismus“, der die Ausgestaltung des Reduktionspfades von einem Bericht zur Entwicklung des internationalen Kohlenstoffmarktes konditioniert. Die hierdurch entstehende Unsicherheit zu Zertifikatsvolumen und -preisen hindert die Transformation der gewerblichen Wirtschaft. Die DIHK fordert daher die Prüfung der Streichung des Mechanismus oder alternativ dessen Vorziehen auf einen deutlich früheren Zeitpunkt.

Mit Blick auf den geplanten spezifischen Legislativvorschlag zur operativen Umsetzung von internationalen Klimazertifikaten sollte aus DIHK-Sicht geprüft werden, wie ETS-Unternehmen internationale Gutschriften unmittelbar, rechtssicher und unter Wahrung unternehmerischer Freiheiten nutzen können.

Kohlenstoffentnahmen (Carbon Removals)

Mit einem neuen Artikel 9c sollen permanente EU-inländische Kohlenstoffentnahmen in das ETS integriert werden. Vorgesehen ist ein unionsweites Volumen von 250 Mio. Zertifikaten im Zeitraum 2031 bis 2040. Diese sollen von der Kommission versteigert werden, um eine entsprechende Menge an zertifizierten permanenten Entnahmen, insbesondere BioCCS- und DACCS-Entnahmen nach der CRCF-Verordnung, zu finanzieren. Zusätzlich können bis zu 10 Mio. Zertifikate bereitgestellt werden, wenn die Einnahmen nicht ausreichen. Die Kommission soll außerdem bis Ende 2034 prüfen, welchen Beitrag naturbasierte Entnahmen und Carbon Farming leisten können. Nach Artikel 14 (1a) sollen ETS-pflichtige Unternehmen auch die Möglichkeit haben, ihre Emissionen durch zertifizierte dauerhafte BioCCS-CRCF-Entnahmen zu kompensieren.

Die DIHK bewertet die Vorschläge der Kohlenstoffentnahmen als Flexibilität für unvermeidbare Restemissionen grundsätzlich als positiv. Einschränkend ist, dass die Ausgestaltung zunächst vor allem BioCCS und DACCS privilegiert. Die DIHK fordert die direkte Übernahme von weiteren CRCF-Zertifikaten und Methodologien, direkt nach deren Verabschiedung über delegierte Rechtsverordnungen, insbesondere für permanente Kohlenstoffentnahmen. Des Weiteren müssen Unternehmen alle CRCF-Entnahmeeinheiten zur Kompensation eigener Emissionen nutzen können.

Freie Zuteilungen, Investitionskonditionalitäten und Dekarbonisierungspläne

Nach Artikel 10a der ETS-Richtlinie soll die kostenlose Zuteilung auch über 2030 hinaus fortgeführt werden und damit weiterhin einen Beitrag zur Vermeidung von Carbon Leakage leisten. Ab 2031 soll sie grundsätzlich an einen „Invest in EU Decarbonisation Plan“ geknüpft werden. Vorgesehen ist, dass 80 % der kostenlosen Zuteilung jährlich nach Vorlage und Genehmigung eines Plans gewährt werden. Die verbleibenden 20 % sollen erst nach verifizierter Umsetzung von Investitionen und nachweislicher Emissionsminderung gewährt werden.

Für CBAM-Sektoren wird der Phase-out der freien Zuteilung verlangsamt. Der CBAM-Faktor soll u. a. 59 % im Jahr 2030, 48 % im Jahr 2031, 27 % im Jahr 2033, 15 % von 2034 bis 2037 und 0 % erst ab 2038 betragen.

Die DIHK bewertet die Fortführung der freien Zuteilung als wichtiges positives Signal für energieintensive Industrien im internationalen Wettbewerb sowie für Unternehmen, denen kurzfristig keine technisch und wirtschaftlich tragfähigen Dekarbonisierungsoptionen zur Verfügung stehen. Sofern eine Konditionierung der kostenlosen Zuteilungen eingeführt werden sollte, erscheint die Verknüpfung von mindestens 80 % der kostenlosen Zuteilung mit einem Dekarbonisierungsplan und dem restlichen Anteil der Zuteilung an die erfolgten Investitionen und Emissionsminderungen nur dann denkbar, wenn dies unter den Bedingungen einer bürokratiearmen Ausgestaltung, Wirtschaftlichkeit und zeitlicher Flexibilität geschieht. Existierenden Gegenleistungen und Transformationsplänen sowie eine zeitliche Flexibilität für Umsetzungsmaßnahmen müssen gewährleistet werden. Die Auszahlung der verbleibenden 20 % sollte nach Nachweis der Investitionen ohne vermeidbare Verzögerungen erfolgen.

Generell gilt, dass zusätzliche Investitionsanforderungen nur dann realistisch eingefordert werden können, wenn die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen gegeben sind. Hierzu gehören insbesondere die rechtzeitige Verfügbarkeit der Energie- und CO₂-Infrastruktur sowie international wettbewerbsfähige Energiepreise.

Kostenlose Zertifikate stellen kein zusätzliches Investitionsbudget dar. Sie dienen dem Ausgleich von Wettbewerbsnachteilen, die aus der CO₂-Bepreisung entstehen, und leisten damit einen zentralen Beitrag zum Carbon-Leakage-Schutz gegenüber Standorten ohne vergleichbare CO₂-Kosten. Eine Verpflichtung, Investitionen in Höhe des Marktwerts der kostenlos zuteilten Zertifikate nachzuweisen, würde die Funktion der freien Zuteilung grundlegend verändern. Das Instrument würde vom Carbon-Leakage-Schutz zu einer faktischen Investitionsauflage umgestaltet. Aus einem Kompensationsinstrument würde ein eigenfinanziertes Förderinstrument werden, mit entsprechenden Auswirkungen auf Liquidität, Investitionsfähigkeit und internationale Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen.

Die Konditionalitäten dürfen die freie Zuteilung nicht faktisch zu einem Sanktionsinstrument machen. Die kostenlose Zuteilung nach Artikel 10a dient dem Carbon-Leakage-Schutz und ist nach Auffassung einer Mehrheit der betroffenen Unternehmen kein Beihilfeinstrument. Ihre Schutzwirkung für international tätige Unternehmen darf durch zusätzliche Anforderungen nicht ausgehöhlt werden.

Zusätzliche Konditionalitäten führen nicht automatisch zu zusätzlichen Dekarbonisierungsinvestitionen. Laut dem DIHK-Energiewendebarmeter verschiebt bereits heute rund ein Drittel der Unternehmen Investitionen in ihre Kernprozesse, weil hohe Energiekosten die finanziellen Spielräume einschränken.⁴ Zusätzliche Auflagen können diese Entwicklung verstärken und Investitionen am Standort Deutschland weiter erschweren.

Die Vorlage eines Dekarbonisierungsplans kann Transformationspfade, Investitionsbedarfe und Abhängigkeiten von externer Infrastruktur sichtbar machen. Sie ist jedoch kein Nachweis dafür, dass sämtliche vorgesehenen Maßnahmen im geplanten Zeitraum technisch, regulatorisch oder wirtschaftlich umgesetzt werden können. Viele ETS-pflichtige Unternehmen verfügen bereits über Geschäfts-, Investitions-, Energie- oder Transformationspläne mit vergleichbaren Inhalten. Hinzu kommen umfangreiche Planungs- und Berichtspflichten aus dem Emissionshandel, dem Energieeffizienzrecht, dem Umweltmanagement, der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie aus Förderprogrammen. Doppelstrukturen und zusätzliche Bürokratielasten sollten daher vermieden und bestehende Unternehmensplanungen anerkannt werden.

Die Anforderungen an Dekarbonisierungspläne, Investitionen, Meilensteine, Ausnahmen und Rückforderungen können erhebliche Auswirkungen auf Investitionsentscheidungen und die Wettbewerbsfähigkeit ETS-pflichtiger Unternehmen haben. Die DIHK fordert deshalb, diese Grundsatzfragen bereits im Basisrechtsakt zu regeln und nicht erst auf Ebene nachgelagerter Rechtsakte zu konkretisieren, wie in Artikel 10a (3e) vorgeschlagen.

Änderungen bei den Benchmarks

Im Rahmen der Überarbeitung von Artikel 10a der ETS-Richtlinie sollen die Regeln zur Ermittlung und Aktualisierung der Benchmarks angepasst werden. Vorgesehen ist insbesondere, die maximale jährliche Anpassungsrate der Benchmarks von 2,5 % auf 2 % zu begrenzen. Ergänzend hat die Europäische Kommission mit COM(2026) 619 vorgeschlagen, die Wärme- und Brennstoff-Fallback-Benchmarks für den Zeitraum 2026 bis 2030 anzupassen. Hierdurch sollen zusätzliche freie Zuteilungen ermöglicht werden, ohne den sektorübergreifenden

⁴ Energiewende-Barometer 2026: Energiekosten als Standort-Risiko, Link: <https://www.dihk.de/de/news-room/energiewende-barometer-2026-184272>

Korrekturfaktor auszulösen. Grundlage sind rund 80 Mio. verfügbare Zertifikate; die Anpassungen sollen für 2027 bis 2030 gelten und für 2027 auch zusätzliche Zuteilungen für das Jahr 2026 berücksichtigen. Zudem werden Änderungen an der Benchmarkermittlung diskutiert. Hierzu zählen eine stärkere Differenzierung von Wärme- und Brennstoffbenchmarks nach Sektoren.

Die DIHK schätzt die vorgesehene Begrenzung der Benchmarkverschärfungen sowie die zusätzlichen Zuteilungsmöglichkeiten für Wärme- und Brennstoff-Fallback-Benchmarks grundsätzlich positiv ein. Mit Blick auf die Zukunft sollte die Weiterentwicklung der Benchmarks an den tatsächlichen technischen, wirtschaftlichen und infrastrukturellen Transformationsmöglichkeiten der betroffenen Produktionsprozesse ausgerichtet werden. Viele ETS-pflichtige Anlagen können ihre Emissionen erst dann substanziell reduzieren, wenn ausreichende Stromnetzkapazitäten, Wasserstoffinfrastruktur sowie CO₂-Transport- und gegebenenfalls Speichermöglichkeiten verfügbar sind. Die regulatorischen Anforderungen dürfen daher nicht schneller steigen als die hierfür erforderlichen Infrastrukturen es praktisch zulassen. Andernfalls sinkt die freie Zuteilung, obwohl Unternehmen die notwendigen Minderungsmaßnahmen faktisch noch nicht umsetzen können. Dies erhöht Produktionskosten und Carbon-Leakage-Risiken, ohne zusätzliche Emissionsminderungen zu bewirken.

Die DIHK unterstützt zudem eine stärkere sektorale Differenzierung des Benchmarkregimes. Produktionsverfahren, Temperaturniveaus und verfügbare Dekarbonisierungstechnologien unterscheiden sich erheblich zwischen den Industriesektoren und sollten daher durch möglichst vergleichbare Benchmarks abgebildet werden. Die zugrunde liegende Methodik und Datengrundlage müssen transparent, nachvollziehbar und langfristig planbar sein. Gleichzeitig darf die Benchmarksetzung keine Energieträger faktisch zum Standard erklären, deren Verfügbarkeit regional oder sektoral begrenzt ist. Dies gilt insbesondere für nachhaltige Biomasse, deren begrenzte Verfügbarkeit und bestehende Nutzungskonkurrenzen bei der Festlegung von Benchmarkwerten berücksichtigt werden müssen.

Die Orientierung der Benchmarkwerte an den emissionsärmsten Anlagen kann zwar unter passenden Rahmenbedingungen Innovations- und Transformationsanreize setzen. Voraussetzung ist jedoch, dass die zur Benchmarkermittlung herangezogenen Anlagen für den jeweiligen Sektor repräsentativ sind. Einzelne Vorreiteranlagen mit außergewöhnlich günstigen Standort- oder Infrastrukturbedingungen dürfen nicht allein den Maßstab für einen gesamten Sektor bestimmen. Bei der Benchmarkermittlung sollten daher neben der Anzahl der Anlagen auch Produktionsmengen und Produktionskapazitäten angemessen berücksichtigt werden.

Pauschale Abwertungen von Benchmarkwerten ohne belastbare sektorale Grundlage lehnt die DIHK ab. Anpassungen sollten sich an nachweisbaren technologischen Fortschritten, real verfügbaren Minderungsoptionen und dem tatsächlichen Ausbau der erforderlichen Infrastruktur

orientieren. Vor weiteren Verschärfungen sind die Auswirkungen auf Investitionen, Produktionskosten, internationale Wettbewerbsfähigkeit und Carbon-Leakage-Risiken zu prüfen.

Carbon Leakage

Die Reform verlängert die kostenlose Zuteilung und verlangsamt den CBAM-bedingten Abbau freier Zuteilungen (s.o.). Des Weiteren soll die Strompreiskompensation auch in Zukunft möglich sein (Art. 10a(6)). Die Maßnahmen sollen Carbon-Leakage-Risiken abfedern, solange der CBAM seine Wirksamkeit in der Praxis noch nicht vollständig nachgewiesen hat.

Positiv ist, dass der Carbon-Leakage-Schutz nicht abrupt beendet werden soll. Ein wesentliches Defizit bleibt jedoch: Ein dauerhafter Exportmechanismus für CBAM-Sektoren, der ursprünglich im Reformkontext erwartet wurde, ist im Vorschlag nicht enthalten. Für exportorientierte Industrien bleibt dies eine zentrale Lücke, da der CBAM vor allem den Importwettbewerb adressiert, aber Wettbewerbsnachteile in Drittstaaten nicht ausreichend löst.

Mittelverwendung: stärkere Zweckbindung und Industrial Dekarbonisation Bank

Die Kommission will die Verwendung der ETS-Einnahmen stärker auf die Dekarbonisierung der erfassten Sektoren ausrichten und macht hierzu Vorschläge für national und europäisch verwaltete ETS-Mittel. Die Mitgliedstaaten sollen künftig mindestens 50 Prozent ihrer Versteigerungserlöse – unter Ausklammerung der Strompreiskompensation – für prioritäre Maßnahmen in ETS-Sektoren einsetzen (Art. 10(3)).⁵ Darüber hinaus „können“ die Mitgliedstaaten in einen Katalog weiterer klima- und struktureller Maßnahmen investieren. Der Ausgleich indirekter Emissionskosten, wie etwa durch die Strompreiskompensation, soll auf indikative max. 25 % der nationalen Auktionseinnahmen begrenzt werden (Art. 10(6)). Auf EU-Ebene soll ab 2028 eine „Industrial Decarbonisation Bank“ eingerichtet werden (Art. 10cc–10ce). In einer ersten Phase stellt der „Investment Booster“ 400 Millionen Zertifikate für feste CO₂-Prämien bereit. Ab 2031 sollen weitere 400 Millionen Zertifikate insbesondere wettbewerbliche Carbon Contracts for Difference und Carbon Premiums finanzieren. Ergänzend wird der Innovationsfonds mit 200 Millionen Zertifikaten fortgeführt (Art. 10cb).

Die stärkere Rückführung der ETS-Einnahmen in die betroffene Wirtschaft ist ein richtiger Schritt. Der ETS darf nicht allein über Zertifikatspflichten und CO₂-Preise einen

⁵ Förderfähig sind insbesondere industrielle Elektrifizierung, saubere Produktionstechnologien, Stromspeicher sowie der Ausbau und die Verstärkung von Übertragungs- und Verteilnetzen, vor allem im Umfeld industrieller Cluster und zur Deckung des zusätzlichen Strombedarfs industrieller Transformationsprojekte. Hinzu kommen CCUS und CO₂-Transportnetze sowie klimafreundliche Verkehrstechnologien, Kreislaufwirtschaft und Forschung.

Vermeidungsdruck erzeugen. Er muss zugleich einen positiven Investitionsanreiz setzen, indem möglichst hohe Einnahmenanteile an die Unternehmen und Wertschöpfungsketten zurückfließen, die Zertifikate erwerben und ihre Produktion transformieren müssen.

Dies ist auch erforderlich, um strukturelle Asymmetrien auszugleichen: Unternehmen tragen steigende ETS-Kosten und verschärfte Transformationsanforderungen, obwohl ihre tatsächlichen Minderungsmöglichkeiten häufig durch fehlende Netzkapazitäten, verzögerte Anschlüsse oder eine unzureichende Wasserstoff- und CO₂-Infrastruktur begrenzt sind. Zugleich konkurrieren sie international mit Unternehmen, die keiner oder einer deutlich geringeren CO₂-Bepreisung unterliegen. Ohne wirksame Rückführung der Einnahmen droht der ETS deshalb Investitionen und Produktion zu verteuern, bevor klimaneutrale Alternativen tatsächlich verfügbar sind.

Die Mindestquote von 50 Prozent in Artikel 10 Absatz 3 sollte daher erhöht und stärker auf ETS-pflichtige Unternehmen sowie deren infrastrukturelle Voraussetzungen konzentriert werden. Transparent auszuweisen ist, welcher Anteil aller Erlöse diese Unternehmen tatsächlich erreicht. Vorrang sollten die CAPEX-Förderung, Netzanschlüsse und -verstärkungen sowie die Strom-, Wasserstoff- und CO₂-Infrastruktur haben. OPEX-Förderungen sollten auf nachgewiesene Finanzierungslücken begrenzt bleiben. Auktionserlöse für Unionszwecke sollten ausschließlich für Investitionen in ETS-pflichtige Sektoren verwendet werden, eine Zweckentfremdung, u. a. über die EU-Eigenmittel, ist dagegen strikt abzulehnen.

Bei der Industrial Decarbonisation Bank muss zudem der Zugang mittelständischer Unternehmen, v. a. in Hinblick auf das „first come, first served“ Prinzip (Art. 10cc(1)), gewährleistet werden. Die zusätzliche Länderreserve in Art. 10cc(1) ist dagegen kritisch, da mit dem Modernisierungsfonds bereits ein Solidaritätsinstrument besteht. Schließlich darf die neue Fondsarchitektur keine parallelen Antrags- und Nachweissysteme schaffen.

Weitere sektorale Änderungen: Luftfahrt, Schifffahrt, Abfallverbrennung und CCU

Der Kommissionsvorschlag erweitert den ETS-Rahmen in mehreren Sektoren. Im Luftverkehr wird die Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) und anderer emissionsarmer Antriebe bis 2040 verlängert und differenziert ausgestaltet; begrenzt förderfähig werden auch Maßnahmen zur Verringerung von Kondensstreifen (Art. 3c Abs. 6). Ab 2029 soll das ETS zudem grundsätzlich auf Flüge von EU-Flughäfen in Drittstaaten innerhalb des vorgesehenen geografischen Radius ausgeweitet werden.⁶ Zudem sollen CORSIA-Kosten angerechnet werden, um

⁶ 5000 Kilometer mit Referenz des Flughafens Frankfurt am Main.

Doppelbelastungen zu vermeiden; 2032 ist eine Überprüfung vorgesehen (Art. 25a, 28a und 28b sowie Anhang I).

Für die Schifffahrt wird ein Fördermechanismus mit bis zu 110 Millionen Zertifikaten für 2028 bis 2040 geschaffen. Er soll Preisdifferenzen nachhaltiger Schiffskraftstoffe und Kosten emissionsfreier Antriebe teilweise ausgleichen (Art. 3gaa). Gleichzeitig werden Umgehungsschutzregeln für Container-Umladehäfen und Offshore-Tätigkeiten verschärft (Art. 3ga). Nach Art. 3gg wird die Einbeziehung bestimmter Schiffe zwischen 400 und 5.000 BRZ vorbereitet; für weitere Kategorien ist bis Ende 2031 eine Folgenprüfung vorgesehen. Bei einer globalen IMO-Maßnahme muss die Kommission insbesondere Kohärenz, Doppelzahlungen und erhebliche Doppelbelastungen prüfen.

Die Verbrennung und Mitverbrennung nicht gefährlicher Siedlungsabfälle soll schrittweise einbezogen werden. Die Abgabepflicht beträgt 25 Prozent im Jahr 2031, 50 Prozent im Jahr 2032 und 75 Prozent im Jahr 2033. Anschließend erfolgt die vollständige Einbeziehung, vorbehaltlich begrenzter Ausnahmen (Art. 12a, Anhang I). Das Cap wird parallel um festgelegte Zertifikatsmengen erhöht (Art. 9).

Bei der Kohlenstoffnutzung (CCU) soll die Abgabepflicht für abgeschiedenes CO₂, das in Produkten chemisch gebunden wird, grundsätzlich auf den Zeitpunkt einer späteren Freisetzung in einer ETS-Tätigkeit verlagert werden. Bei synthetischen Kraftstoffen wird die Bilanzierung auf die Vertriebsstufe verschoben. Die hierfür notwendigen Tätigkeiten – CO₂-Aufbereitung, Transport, Nutzung und Vertrieb synthetischer Kraftstoffe – werden im Anwendungsbereich ergänzt (Art. 12 sowie Anhang I).

Die DIHK bewertet positiv, dass die sektoralen Änderungen zusätzliche kosteneffiziente Dekarbonisierungspfade eröffnen und die Nachfragebasis des ETS verbreitern können. Sie dürfen jedoch nicht zu Wettbewerbsverlagerungen, Doppelbelastungen oder unverhältnismäßiger Bürokratie führen.

Besonders im Luft- und Seeverkehr besteht ein erhebliches Carbon-Leakage- und Ausweichrisiko: Verkehre könnten auf Drehkreuze, Häfen oder Transshipment-Standorte außerhalb der EU verlagert werden. Die Regelungen in Art. 3ga, 3gg und 28b müssen deshalb mit wirksamen Monitoring-, Anrechnungs- und Anpassungsmechanismen verbunden werden. Die Ausweitung der ETS auch auf Flüge außerhalb Europas, z. B. nach Istanbul, steigert die Wettbewerbsfähigkeit deutscher und europäischer Fluglinien und -häfen. Die DIHK befürwortet die perspektivische internationale Harmonisierung mit CORSIA für die Luftfahrt und mit der IMO für die Seefahrt, um ein Level Playing Field zu gestalten. Globale Maßnahmen von ICAO und IMO sind vollständig anzurechnen: Mehrfachbelastungen aus ETS, CORSIA beziehungsweise einer IMO-Maßnahme müssen kategorisch ausgeschlossen werden. Die Fördermechanismen nach Art. 3c

Abs. 6 und Art. 3gaa sollten technologieoffen, zugänglich und auf tatsächlich verfügbare Kraftstoffe und Infrastrukturen ausgerichtet sein.

Die CCU-Neuregelung ist grundsätzlich positiv, weil sie Doppelzählungen vermeiden und alternative Kohlenstoffkreisläufe ermöglichen kann. Aus Sicht der DIHK muss sichergestellt werden, dass die ETS-Regelungen technologie-neutral ausgestaltet werden. Begünstigt werden sollten deshalb auch CCU-Anwendungen, bei denen CO₂ als Rohstoff in geschlossenen industriellen Kreisläufen genutzt oder als Intermediat zwischen bzw. innerhalb von Anlagen weitergeleitet wird. Eine Befreiung von der Zertifikatabgabepflicht sollte nicht ausschließlich auf die geologische Speicherung oder die mineralische Dauerbindung in mineralischen Karbonaten beschränkt werden. Zur Rückverfolgung und späteren Freisetzung des Kohlenstoffs sind klare Verantwortlichkeiten entlang der Wertschöpfungskette sowie praktikable Regeln erforderlich. Insgesamt müssen die neuen Kosten durch die gezielte Rückführung von ETS-Einnahmen in betroffene Unternehmen, Infrastruktur und klimafreundliche Kraftstoffe flankiert werden, damit europäische Anbieter gegenüber Wettbewerbern ohne vergleichbare CO₂-Bepreisung nicht zusätzlich benachteiligt werden.

C. Ergänzende Informationen

a. Ansprechpartner mit Kontaktdaten

Dr. Sebastian Bolay

Bereichsleiter Energie, Umwelt, Industrie

bolay.sebastian@dihk.de

Marlon Hilden-Gejadze

Referatsleiter europäische und internationale Energie- und Klimapolitik

Hilden-gejadze.marlon@dihk.de

b. Beschreibung DIHK

Wer wir sind:

Unter dem Dach der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) sind die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich die DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein. Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir in einem verfassten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage zum Gesamtinteresse der gewerblichen Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.

Grundlage unserer Stellungnahmen sind die wirtschaftspolitischen Positionen und beschlossenen Positionspapiere der DIHK unter Berücksichtigung der der DIHK bis zur Abgabe der Stellungnahme zugegangenen Äußerungen der IHKs und ihrer Mitgliedsunternehmen.

Darüber hinaus koordiniert die DIHK das Netzwerk der 150 Auslandshandelskammern, Delegationen und Repräsentanzen der Deutschen Wirtschaft in 93 Ländern.

Die DIHK ist im Transparenzregister der Europäischen Union unter der Nummer 22400601191-42 registriert.