

Bereich
Energie, Mobilität
und Umwelt

Datum
8. September 2026

Position

BDI-Position betreffend den Vorschlag der Kommission zur Revision des EU ETS1

**Bundesverband der Deutschen
Industrie e.V.**

Lobbyregisternummer
R000534

Hausanschrift
Breite Straße 29
10178 Berlin

Postanschrift
11053 Berlin

Internet
www.bdi.eu

—

Telefon
BER +493020281555
BRU +3227921015

E-Mail
BER j.hein@bdi.eu
BRU e.eschrich@bdi.eu

In Bezug auf und auf Grundlage unserer gemeinsamen Position vom 24. Juni 2026 nehmen wir hiermit Stellung zum Vorschlag der Europäischen Kommission vom 17. Juli 2026 zur Überarbeitung des EU ETS1.

- 1. Wir begrüßen, dass das ETS1 als marktbasiertes Instrument auch über 2030 hinaus das zentrale Instrument zur Erreichung der Klimaneutralität bleibt.** Die von der Kommission am 17. Juli vorgeschlagenen Änderungen sind jedoch nicht mit den Realitäten der industriellen Dekarbonisierung vereinbar. Dazu zählen insbesondere der Mangel an flächendeckend verfügbarer CO₂- und Wasserstoffinfrastruktur, ausreichend erneuerbarer Elektrizität zu wettbewerbsfähigen Preisen, und aufgrund einer unzureichenden Zahlungsbereitschaft sowie des internationalen Wettbewerbs mit Produzenten in Ländern mit deutlich weniger ambitionierter Klimapolitik fehlen zudem Märkte für dekarbonisierte Produkte. Auch wenn diese Rahmenbedingungen über die ETS-Richtlinie hinausgehen, stellen sie den entscheidenden Faktor dar, der adressiert werden muss, wenn das ETS weiterhin industrielle Dekarbonisierung vorantreiben soll. Verpflichtungen zur Dekarbonisierung sind nur dann umsetzbar, wenn die erforderlichen technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen gegeben sind. Andernfalls werden Emissionen und Arbeitsplätze außerhalb der EU verlagert, was die europäische Industrie schwächt und dem globalen Klima schadet. Gleichzeitig dürfen bereits getätigte oder geplante Investitionen, die auf steigende CO₂ Preise ausgerichtet sind, nicht entwertet werden.
- 2. Die kostenlose Zuteilung bleibt die notwendige Antwort auf das unmittelbare Risiko von Carbon Leakage und muss diesen Zweck weiterhin wirksam erfüllen.** Die von der Europäischen Kommission am 17. Juli vorgeschlagenen zusätzlichen Konditionalitäten würden die Logik und Wirksamkeit dieses Instruments untergraben und sollten daher abgelehnt werden. Die kostenlose Zuteilung soll die CO₂ Kosten zumindest teilweise ausgleichen, die Wettbewerbern außerhalb der EU nicht entstehen. Sie stellt keine frei verfügbare Liquidität für Unternehmen dar und kann daher nicht als Investitionsbudget betrachtet werden. Vor diesem Hintergrund muss das grundlegende ökonomische Prinzip „ein Ziel, ein Instrument“ erhalten bleiben. Wären die Investitionsbedingungen insgesamt günstig, hätten Unternehmen bereits heute im bestehenden ETS ausreichende Anreize, in Dekarbonisierung zu investieren. Unternehmen sind grundsätzlich bestrebt, ihre Compliance-Kosten im ETS möglichst gering zu halten. Die vorgeschlagenen Bedingungen beseitigen nicht die eigentlichen Ursachen mangelnder Investitionen: fehlende Infrastruktur, nicht wettbewerbsfähige Energiekosten, fehlende Märkte für kohlenstoffarme Produkte sowie unzureichende Betriebskostenförderung für teurere dekarbonisierte Produktionsprozesse.

3. Der CBAM ist bislang kein bewährtes und verlässliches Instrument. Die kostenlose und bedingungslose Zuteilung für CBAM-Sektoren muss so lange bestehen bleiben, bis die Wirksamkeit des Instruments in der Praxis nachgewiesen ist.

Angesichts der anhaltenden Herausforderungen bei der Umsetzung des CBAM und des Fehlens wirksamer Lösungen insbesondere für Exporte, Umgehungsrisiken und Carbon Leakage in nachgelagerten Wertschöpfungsketten sollte das CBAM bedingte Abschmelzen der kostenlosen Zuteilung deutlich langsamer erfolgen als derzeit vorgesehen. Für Sektoren außerhalb des CBAM sollte die kostenlose Zuteilung beibehalten werden. Eine klare, dauerhafte und einfache Exportlösung im Rahmen des CBAM wäre ein wesentlicher Baustein, um eine grundlegende Konstruktionslücke des Instruments zu schließen. Ein solches Instrument stünde auch im Einklang mit den jüngsten

EU-Bestrebungen zur Ausweitung von Handelsabkommen mit globalen Partnern. Diese Märkte können nur dann vollständig erschlossen werden, wenn die europäische Industrie wettbewerbsfähige Preise anbieten kann.

4. Produkt- sowie Fallback-Benchmarks müssen für alle regulierten Anlagen technisch abbildbar sein. Benchmarks müssen daher realistisch und transparent definiert und aktualisiert werden, damit frühe Investitionen in kohlenstoffarme Technologien nicht frustriert und bestehende Anlagen nicht unverhältnismäßigen Kostensteigerungen ausgesetzt werden, bevor praktikable Alternativen, Infrastruktur und Märkte verfügbar sind. Derzeit fehlt es der Methodik an Transparenz hinsichtlich der zugrundeliegenden Daten, Annahmen und der Behandlung statistischer Ausreißer. Ein Ansatz, der ausschließlich auf der Anzahl der Anlagen basiert, ist unzureichend. Die Berücksichtigung von Produktionsmengen sollte als zusätzliche Dimension für die Benchmark-Festlegung geprüft werden. Die Berechnung der Verbesserungsrate muss die tatsächliche Verfügbarkeit und technische Umsetzbarkeit alternativer Energiequellen berücksichtigen, etwa die Verfügbarkeit von Biomasse, klimatische Unterschiede und weitere relevante Bedingungen innerhalb der EU. Es muss anerkannt werden, dass ähnliche oder sogar identische Anlagen unter trockenen und heißen Bedingungen im Süden Europas anders betrieben werden als unter kalten und feuchten Bedingungen im Norden Europas. Daher sollte der gegenwärtige Ansatz durch eine Methodik ersetzt werden, die die unterschiedlichen Realitäten der ETS-Anlagen wesentlich besser widerspiegelt.

5. **Die Überarbeitung muss zudem sicherstellen, dass die tatsächlichen CO₂-Kosten für Industrieanlagen während des schrittweisen Übergangs zur Klimaneutralität wirtschaftlich tragbar bleiben.** Für Unternehmen ist nicht allein der CO₂-Preis ausschlaggebend, sondern die tatsächliche Kostenbelastung nach Berücksichtigung der kostenlosen Zuteilung, der Benchmark-Aktualisierungen und der CBAM bedingten Kürzungen. Eine Anpassung des Verhältnisses zwischen kostenloser Zuteilung und Versteigerung wird als notwendig angesehen, um eine verbesserte Benchmark-Methodik zu ermöglichen und den Schutz vor Carbon Leakage wirksamer zu gestalten. Der sektorübergreifende Korrekturfaktor (CSCF) darf Verbesserungen bei Benchmarks und den CBAM bedingten Abbau der kostenlosen Zuteilung nicht zunichtemachen.
6. **Internationale Emissionsgutschriften sind ein wichtiger Bestandteil des zukünftigen ETS-Systems.** Während das EU ETS1 als bedeutendes Instrument zur Schaffung von Nachfrage fungieren wird, sollte die Europäische Kommission die Entwicklung der Angebotsseite aktiv unterstützen. Die Kommission sollte bestehende Unsicherheiten zeitnah beseitigen und die Planbarkeit erhöhen. Dabei sollten die Qualitätsstandards gemäß Artikel 6 anerkannt werden, ohne zusätzliche EU spezifische Anforderungen einzuführen. Internationale Emissionsgutschriften sollten zudem als Bestandteil einer kohärenten Wirtschafts- und Handelspolitik der EU betrachtet werden. Sie sollten europäischen Technologieanbietern und verlässlichen globalen Partnern zugutekommen, nachhaltige Entwicklung fördern und die Einführung wirksamer Emissionsbepreisungssysteme außerhalb der EU unterstützen.
7. **CO₂-Entnahmen sind ein weiterer wichtiger Bestandteil des Systems, insbesondere mit Blick auf die Zukunftsfähigkeit des ETS und die Bereitstellung der erforderlichen Marktliquidität.** Wie die Europäische Kommission selbst festgestellt hat, kann eine erhebliche Differenz zwischen den zweckgebundenen ETS-Einnahmen und den tatsächlichen Kosten für die Abscheidung und dauerhafte Speicherung einer entsprechenden CO₂-Menge bestehen. Die relevanten Regelungen sollten technologieoffen ausgestaltet werden. Gleichzeitig sollte die Kommission die Bewertung und Einbeziehung weiterer Verfahren zur CO₂ Entnahme neben DACCS und BioCCS beschleunigen. Das System sollte zudem offen für innovative Lösungen bleiben, die ein vergleichbares Maß an Dauerhaftigkeit und Integrität bieten. Um ähnliche Integritätsprobleme wie bei den CDM-Zertifikaten zu vermeiden, sollte die Kommission offene Fragen zeitnah klären.

8. Die Kommission betont zu Recht den Grundsatz, dass diejenigen, die den CO₂-Preis zahlen, auch von den vom System generierten Einnahmen profitieren sollten. **Obwohl der Vorschlag klarere Prioritäten für die Verwendung nationaler ETS-Einnahmen vorsieht, sollte sichergestellt werden, dass 100 Prozent dieser Einnahmen weiterhin für Energie und Klimazwecke zweckgebunden bleiben.** Einnahmen, die nicht für die Kompensation indirekter CO₂ Kosten oder die definierten Prioritätsbereiche verwendet werden, sollten verpflichtend den sekundären Verwendungszwecken zugeführt werden. Darüber hinaus würde die vorgeschlagene Verankerung der ETS-Einnahmen im Mehrjährigen Finanzrahmen dazu führen, dass 30 Prozent der Auktionserlöse der Mitgliedstaaten als Eigenmittel in den EU-Haushalt fließen. Dadurch würde der Anteil der ETS-Einnahmen, der den betroffenen Akteuren zur Verfügung steht, weiter reduziert. Klarere Ausgabenprioritäten sind zwar zu begrüßen, dürfen jedoch nicht zulasten der bisherigen Zweckbindung oder des Grundsatzes gehen, dass ETS-Einnahmen die Kostenträger des Systems unterstützen sollen.
9. Während die Kommission Anpassungen der Marktstabilitätsreserve (MSR) vorschlägt, um die Marktliquidität trotz sinkender Emissionsobergrenzen zu erhalten, reagiert die MSR auf die Gesamtzahl der im Umlauf befindlichen Zertifikate und nicht auf den Preis. **Wir begrüßen die Beibehaltung dieses mengenbasierten Ansatzes, empfehlen jedoch eine Überarbeitung von Artikel 29a als einzigen preisgestützten Sicherheitsmechanismus im ETS1.** Seit seiner Aufnahme in die Richtlinie wurde Artikel 29a nie aktiviert und wird aufgrund seines engen Anwendungsbereichs voraussichtlich auch künftig nicht aktiviert werden. Dies birgt das Risiko, dass eine übermäßige Volatilität der CO₂-Preise die Strompreise unverhältnismäßig beeinflusst und die Energiewende ausbremst. Die jüngsten Energiekrisen haben gezeigt, dass Störungen bei der Versorgung mit fossilen Brennstoffen zu erheblichen Preissteigerungen und Preisschwankungen führen können. Ebenso könnten übermäßig hohe CO₂-Preise zusätzliche Preisschocks verursachen, die Verbraucher und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie belasten. Eine Senkung des Aktivierungsfaktors in Artikel 29a, beispielsweise von 2,4 auf 1,5, würde einen wirksameren Schutz vor extremen Preisspitzen schaffen, ohne die Preisbildungsfunktion des ETS1 unverhältnismäßig einzuschränken.
10. **Die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrt sollte Leitprinzip der EU-Luftfahrtpolitik sein.** Der Vorschlag erkennt an, dass die

europäische Klimagesetzgebung Wettbewerbsverzerrungen und das Risiko der Verlagerung von Drehkreuzen verursacht. Gleichzeitig erhöht der Vorschlag jedoch die Kostenbelastung der Branche durch die Ausweitung des geografischen Geltungsbereichs auf 5.000 km. Dies könnte Gegenmaßnahmen von Drittstaaten auslösen, die nicht nur die Luftfahrt, sondern auch ihre Lieferketten betreffen und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie erheblich beeinträchtigen könnten. Die Ausweitung des Geltungsbereichs wird daher abgelehnt. Die Dekarbonisierung der internationalen Luftfahrt erfordert weltweit harmonisierte Lösungen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für europäische und außereuropäische Fluggesellschaften zu schaffen. Die EU sollte daher weiterhin CORSIA als geeigneten Rahmen für die Dekarbonisierung des internationalen Luftverkehrs unterstützen. Der Anwendungsbereich des ETS1 sollte für alle Luftfahrtsegmente einschließlich für Business Aviation identisch sein. Parallel zum SAF-Zertifikatssystem sollte ein Mechanismus eingeführt werden, der die Kostendifferenz zwischen konventionellem Kerosin und nachhaltigem Flugkraftstoff ausgleicht, beispielsweise eine SAF-Abgabe oder ein SAF-Ausgleichsmechanismus. Ein Book and Claim System das vollständige Rückverfolgbarkeit erlaubt und Doppelzählungen unterbindet, sollte den Mechanismus für alle Nutzer ergänzen, um Umweltvorteile flexibel zuzurechnen.

- 11. Die Zahl der SAF-Zertifikate sollte erhöht werden. Gleichzeitig sollten weiterhin auch außereuropäische SAF-Produktion sowie HEFA-Kraftstoffe unterstützt werden.** Für RFNBO und fortschrittliche Biokraftstoffe sollten stärkere Anreize geschaffen werden, mit besonderer Unterstützung für in der EU oder aus europäischen Rohstoffen erzeugte SAF. Das Volumen der SAF-Zertifikate sollte parallel zur steigenden Nachfrage wachsen. Die Unterstützung langfristiger SAF-Abnahmeverträge sollte auf zehn Jahre ausgeweitet werden, um ausreichende Planungssicherheit zu gewährleisten und die Produktion sowie Nutzung von SAF zu fördern. **Die Einführung von SMAP-Zertifikaten für den maritimen Sektor stärkt die internationale Wettbewerbsfähigkeit europäischer Reedereien und fördert den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe.** Die Förderung sollte auch außereuropäische Produktion umfassen, während gleichzeitig Anreize für europäische Produzenten erhalten bleiben. Einnahmen aus dem ETS im Luftfahrt- und Seeverkehrssektor sollten für die Unterstützung von SAF- und SMAP-Abnahmeverträgen reinvestiert werden. Eine verbindliche Mindestzuweisung von ETS-Einnahmen der Mitgliedstaaten an diese Sektoren würde die Kostenbelastung für Fluggesellschaften und Reedereien wirksam reduzieren.

12. Die Ausweitung des ETS auf die Müllverbrennung erfordert einen gangbaren Regulierungsrahmen. Die Einbeziehung der Verbrennung nicht gefährlicher Abfälle wird grundsätzlich begrüßt, da sie einen einheitlichen europäischen Rahmen schafft und gleiche Wettbewerbsbedingungen ermöglicht. Die Wirksamkeit der Einbeziehung hängt jedoch von den konkreten Ausgestaltungsmerkmalen und der Umsetzung ab. Betreiber von Abfallbehandlungsanlagen haben keinen Einfluss auf Menge oder die Zusammensetzung der angelieferten Abfälle. Ein CO₂-Preis kann nur dann Lenkungswirkung entfalten, wenn die Kosten letztlich bei den Abfallerzeugern ankommen und somit dem Verursacherprinzip entsprechen. Die vorgeschlagene Ausnahmeregelung untergräbt die angestrebten gleichen Wettbewerbsbedingungen und sollte grundsätzlich entfallen. Eine zeitlich befristete Ausnahme wäre lediglich für Mitgliedstaaten gerechtfertigt, die weiterhin stark auf Deponierung angewiesen sind, da dort die Verlagerung von Abfällen in höherwertige Behandlungsformen Vorrang haben sollte. Darüber hinaus müssen wirksame Maßnahmen zur Verringerung der Deponierung parallel zur Einbeziehung der Müllverbrennung in das ETS eingeführt werden. Andernfalls besteht die Gefahr einer Verlagerung von Abfällen in Behandlungsformen mit negativeren Klimaauswirkungen. Die Überwachungsregeln müssen vor 2031 überarbeitet und an die Heterogenität der Abfallströme angepasst werden.

Das ETS kann nur dann das zentrale Instrument zur Erreichung der Klimaneutralität bleiben, wenn seine Entwicklung mit den wirtschaftlichen und technischen Realitäten der industriellen Transformation im Einklang steht. Ein wirksamer Schutz vor Carbon Leakage, die Rückführung von Einnahmen, realistische Benchmarks, die funktionierende Umsetzung internationaler Emissionsgutschriften und CO₂ Entnahmen sowie insgesamt hohe Planungssicherheit sind entscheidend, um sowohl Umweltintegrität als auch industrielle Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen. Vor allem hängt der Erfolg der industriellen Dekarbonisierung von geeigneten Rahmenbedingungen ab. Dazu gehören eine leistungsfähige Infrastruktur, wettbewerbsfähige Energiepreise und Märkte für CO₂ arme Produkte, unterstützt durch wirksame nachfrageseitige Maßnahmen, die ein verlässliches Geschäftsmodell für klimaneutrale Produktion schaffen. Wir fordern daher die Europäische Kommission, die Bundesregierung und alle weiteren involvierten politischen Akteure auf, sicherzustellen, dass die ETS-Reform sowohl die Klimaziele als auch eine starke industrielle Basis in Europa unterstützt. Darüber hinaus sollte die Kommission eine umfassende Bewertung vorlegen, wie sich die Überprüfung auf die Klimaschutzbeiträge anderer Sektoren auswirkt, und die Einführung des ETS2 keinesfalls weiter verschieben.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
Breite Straße 29, 10178 Berlin, Germany
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Lobbyregisternummer: R000534

Kontakt

Dr. Joachim Hein
Senior Manager
T: +49 30 2028-1555
j.hein@bdi.eu

Eric Eschrich
Senior Representative
T: +32 2 7921015
e.eschrich@bdi.eu

BDI-Dokumentennummer: D2359