Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 18 / 651**

18. Wahlperiode **6.10.2026**

Mitteilung

des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten;
– Vorhaben von erheblicher politischer Bedeutung –[1)]

Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und einer kosteneffizienten Dekarbonisierung COM(2025) 616 final (BR 523/26)

Vorhaben:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG und des Beschlusses (EU) 2015/1814 im Hinblick auf die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und einer kosteneffizienten Dekarbonisierung COM (2026) 616 final
BR-Drucksache:	523/26–[2)]
Federführendes Ressort:	Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft
Aktenzeichen:	UM14-0123.0-108/26/1
Beteiligte Ressorts:	Ministerium für Wirtschaft, Handwerk und Tourismus Ministerium für Verkehr

[1)] Unterrichtung gemäß Artikel 34a Landesverfassung i. V. m. §§ 2 und 3 des Gesetzes über die Beteiligung des Landtags von Baden-Württemberg in Angelegenheiten der Europäischen Union (EULG) vom 17. Februar 2011 (GBl. 2011, 77).
Vorgelegt mit Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft vom 5. Oktober 2026.

[2)] Die BR-Drucksache 523/26 kann im Internetangebot des Bundesrats *www.bundesrat.de* unter der Rubrik „Dokumente“ abgerufen werden.

Eingegangen: 6.10.2026 / Ausgegeben: 9.10.2026

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Berichtsbogen der Landesregierung gemäß Artikel 34a Landesverfassung i. V. m. §§ 2 und 3 des Gesetzes über die Beteiligung des Landtags von Baden-Württemberg in Angelegenheiten der Europäischen Union (EULG)

1. BR-Drucksachennummer (*falls noch nicht vorhanden KOM- bzw. Ratsdokumentennummer*):

523/26

2. Titel der Drucksache:

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG und des Beschlusses (EU) 2015/1814 im Hinblick auf die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und einer kosteneffizienten Dekarbonisierung; COM(2026) 616 final

3. Frühwarndokument:

☒ ja ☐ nein

Fristbeginn: 14.9.2026 (bis 9.11.2026)

4. Federführendes Ressort:

Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

Beteiligte Ressorts:

Ministerium für Wirtschaft, Handwerk und Tourismus

Ministerium für Verkehr

5. Datum der voraussichtlichen Behandlung im Bundesrat:

16.10.2026

6. Erhebliche politische Bedeutung für das Land:

Der Europäische Emissionshandel (ETS-1) ist eines der zentralen Instrumente der Klimaschutzpolitik der Europäischen Union. Der ETS-1 startete bereits im Jahr 2005 und umfasst Kraftwerke und Anlagen im Bereich der Stromerzeugung und der energieintensiven Industrie sowie den europäischen Luft- und Seeverkehr. Der ETS-1 umfasst somit europaweit etwa 40 % und in Baden-Württemberg über ein Viertel (27 %) der Treibhausgasemissionen.

Gemäß dem Koalitionsvertrag zwischen den Parteien Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg und CDU Baden-Württemberg wird der ETS bei allem Reformbedarf als Leitinstrument einer wirkungsvollen Klimaschutzpolitik unterstützt (S. 23).

Im Rahmen der Reform ist eine ausgewogene Abwägung zwischen ambitionierten Vorgaben im Sinne des Klimaschutzes in Anbetracht des rapide fortschreitenden menschengemachten Klimawandels und dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Industrie – insbesondere im Hinblick auf Carbon Leakage-Risiken – erforderlich. Grundsätzlich bedarf es eines verlässlichen und planbaren CO_2-Preispfads, der eine marktbasierte Umstellung auf klimafreundliche Verhaltens- und Produktionsweisen unterstützt, etwa mit Blick auf die Entwicklung des Wasserstoffhochlaufs und einem Aufbau der CO_2-Infrastruktur. Bestehende Defizite beim Carbon Leakage-Schutz durch die mangelnde Absicherung von Exporten und Umgehungsmöglichkeiten im CO_2-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) müssen angegangen werden. Zugleich muss sichergestellt werden, dass Vorreiter durch die neuerliche ETS-Reform keine Nachteile erfahren und Planungssicherheit für die nächsten Jahre geschaffen wird.

Hinsichtlich der Ausgestaltung des ETS-1 wird die Balance zwischen ökologischer Lenkungswirkung und wirtschaftlicher Machbarkeit intensiv diskutiert. Eine Anpassung des linearen Reduktionsfaktors (LRF) und der weiteren Stellschrauben mit Auswirkungen auf die jährlichen Emissionsobergrenzen muss so austariert werden, dass einerseits die ambitionierten Reduktionsziele im Blick behalten werden und andererseits eine Überlastung der betroffenen Sektoren vermieden wird. Die Bundesregierung hatte im Vorfeld der Reform beispielsweise gefordert, dass der LRF frühestens ab 2036 angepasst werden sollte. Bei der Ausgestaltung von potenziellen Flexibilisierungen ist zudem die Gesamtwirkung auf alle Emittentensektoren zu berücksichtigen, um eine ausgewogene Lastenverteilung zu gewährleisten und verlässliche Investitionsbedingungen zu schaffen.[1]

[1] Bislang waren die Einsparvorgaben in den ETS-1-Sektoren vergleichsweise hoch mit einer vorgegebenen Einsparung von 62 % der Treibhausgasemissionen im ETS bis 2030 im Vergleich zum Gesamtziel einer Emissionssenkung von 55 % (jeweils mit Bezugsjahr 1990). Mit dem jetzigen Kommissionsvorschlag wird der Reduktionspfad im ETS-1 auf das 2040-Klimaziel der EU mit einer innereuropäischen Emissionsreduktion von 85 % angepasst.

Die Einbindung von Negativemissionen wird hingegen grundsätzlich unterstützt, da sie perspektivisch eine Ausgleichsmöglichkeit für schwer und nicht vermeidbare Emissionen schafft. Die Nutzung von internationalen Klimaschutzzertifikaten sollte vor allem als Sicherheitsnetz für die Klimaziele insgesamt dienen. Eine Integration in den ETS-1 ist somit auch in indirekter Form differenziert zu sehen, vor allem da der Anteil an internationalen Zertifikaten für den ETS-1 größer als der Anteil des ETS-1 an den Gesamtemissionen der EU ist.

Ergänzender Hinweis: In einer gesonderten Vorlage für eine Verordnung zur Änderung der ETS-Richtlinie 2003/87/EG legte die Europäische Kommission angepasste Werte für die Wärme- und Brennstoff-Benchmarks für den Zeitraum 2026 bis 2030 vor (BR-DS 519/26). Hinzu kam ein weiterer Vorschlag zur Änderung der Verordnungen (EU) 2015/757 und (EU) 2023/1805 zur Vereinfachung und Straffung der Überwachung, Berichterstattung und Prüfung und zur Angleichung an das überarbeitete EU-ETS (BR-DS 520/26). Dies betrifft die Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von CO_2-Emissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (MRV-Verordnung für den Seeverkehr) sowie die Verordnung (EU) 2023/1805 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr (FuelEU-Verordnung).

7.

a. Gesetzgebungszuständigkeiten des Landes Baden-Württemberg berührt (einschließlich Abweichungsrechte nach Artikel 72 Absatz 3 und Artikel 84 Absatz 1 Satz 2 GG):

☐ ja ☒ nein

Alternativ:

b. Wesentliche Interessen des Landes unmittelbar berührt:

☒ ja ☐ nein

Das Land hat sich beim Klimaschutz ehrgeizige Ziele gesetzt und strebt unter anderem bis 2040 die Erreichung der Netto-Treibhausgasneutralität an. Um dieses Ziel erreichen zu können, ist eine ambitionierte Rahmengesetzgebung sowohl auf Ebene der EU als auch auf Bundesebene erforderlich. Die vorgeschlagene Reform des ETS-1 könnte in Einklang mit den Angaben unter Punkt 6 zu deutlich erschwerten Bedingungen zur Erreichung der landeseigenen Klimaziele führen.

8. Verweis auf Berichtsbogen der Bundesregierung:

Berichtsbogen gemäß Anlage zu § 6 Absatz 2 EUZBBG und Ziffer II. 3. der Anlage zu § 9 EUZBLG des BMUKN vom 30. Juli 2026 liegt vor.

9. Rechtsgrundlage:

Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

10. Inhalt:

Mit dem vorliegenden Vorschlag soll der ETS-1 auf das europäische Klimaschutzziel für 2040 ausgerichtet und die Bestimmungen für die fünfte Handelsperiode (2031 bis 2040) festgelegt werden. Zugleich ist eine spürbare Entlastung der Industrie bei gleichzeitiger Streckung des Emissionsminderungspfads über 2030 hinaus Kern der Reform. Der LRF soll ab 2031 von heute 4,3 % bzw. 4,4 % ab 2028 auf 3,7 % (2031 bis 2035) und 1,7 % (2036 bis 2040) abgesenkt werden. Die Zertifikate im EU-ETS 1 sollen weiterhin überwiegend (57 %) versteigert werden. Durch Sonderbestimmungen in Verbindung mit dem sogenannten sektorübergreifenden Korrekturfaktors (CSCF) könnte der Anteil aber auf 53 % sinken.

Die kostenlose Zuteilung soll über 2030 hinaus bis 2038 fortgeführt sowie der Ausstiegspfad aus der freien Zuteilung für die vom CO_2-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) umfassten Sektoren verlangsamt und bis 2038 verlängert werden. Ab 2031 soll die freie Zuteilung an unabhängig geprüfte Pläne zur Dekarbonisierung und entsprechende Investitionen in die europäischen Standorte geknüpft werden. 80 % der kostenlosen Emissionszertifikate sollen bei Einreichung des Plans zugeteilt werden; die restlichen 20 % sollen von der tatsächlichen Umsetzung der Pläne und entsprechenden Investitionen abhängen. Hintergrund ist laut Begründung der Europäischen Kommission, dass die kostenfreie Zuteilung von Emissionszertifikaten in vielen Industriesektoren keinen Anreiz für einen tiefgreifenden Wandel bzw. die klimafreundliche Transformation gesetzt hat.

Darüber hinaus sieht der Legislativvorschlag vor, ab 2036 bis zu 2 % hochwertige internationale Gutschriften anzurechnen sowie zusätzlich 250 $MtCO_2eq$ an dauerhaften heimischen CO_2-Entnahmen zu integrieren, die nach der EU-Verordnung zur Schaffung eines Unionsrahmens für die Zertifizierung von dauerhaften CO_2-Entnahmen (CRCF) zertifiziert sind. Beides soll Spielraum für zusätzliche Emissionen schaffen, wobei die Integration indirekt über die Europäische Kommission erfolgen soll. Das für internationale Klimagutschriften notwendige Regelwerk steht jedoch noch aus; zu Detailregeln zum CRCF-Rahmen muss die Europäische Kommission ebenso noch delegierte Rechtsakte vorlegen. Falls nicht ausreichend hochwertige und integre internationale Emissionsgutschriften

zur Verfügung stehen sollten, soll eine Anpassung des LRF auf Basis eines Berichts der Europäischen Kommission in 2033 erfolgen. In diesem Falle würde der LRF 2,7 % statt 1,7 % im Zeitraum von 2036 bis 2040 betragen.

Außerdem sollen mehr Einnahmen aus dem ETS-1 zurück in die Industrie fließen. Die Europäische Kommission selbst will dafür über die Bank für die industrielle Dekarbonisierung (IDB) Mittel in Höhe von 100 Mrd. Euro zur Verfügung stellen. Zudem soll noch vor 2030 ein Investitionsbooster als erste Phase der IDB zum Einsatz kommen mit einem Verfügungsrahmen von etwa 30 Mrd. Euro. Die Mitgliedstaaten sollen ferner 50 % der nationalen Einnahmen aus dem ETS-1 für Investitionen zur Dekarbonisierung der ETS-Sektoren aufwenden (die weiteren 50 % sollen weiterhin für anderweitige Klimaschutzzwecke eingesetzt werden). Darüber hinaus soll der aus ETS-Einnahmen gespeiste Innovationsfonds der EU auch weiterhin innovative und bahnbrechende kohlenstoffarme Technologien fördern und deren Kommerzialisierung unterstützen. Hintergrund ist, dass bislang nur ein sehr geringer Anteil der Einnahmen aus dem ETS-1 von rund 5 % direkt in die Unterstützung der industriellen Dekarbonisierung in Sektoren wie der Stahl- und Chemieindustrie sowie die Düngemittelproduktion fließt, während der Industriesektor aber für etwa 47 % der Emissionen im ETS-1 verantwortlich ist.

Der ETS soll des Weiteren ab 2031 auf kleinere Schiffe durch Absenkung der Schwelle von 5.000 auf 400 Bruttoraumzahl (BRZ), ab 2029 auf ausgehende Flüge in die EU-Nachbarschaft mit Radius bis 5.000 km um Frankfurt sowie schrittweise von 2031 bis 2034 auf die kommunale Abfallverbrennung (nationale Opt-out-Option bis 2035 unter Bedingungen) ausgeweitet werden.

Ferner soll die Marktstabilitätsreserve (MSR) des ETS-1 dynamischer ausgestaltet werden und an einen schrumpfenden Markt nach 2030 angepasst werden. Die Aufnahmerate soll von 24 % auf 12 % sinken, wodurch mehr Zertifikate länger im Markt verbleiben. Dies ergänzt einen separaten Vorschlag der KOM zur MSR vom April 2026, um die automatische Ungültigerklärung von Zertifikaten in der MSR zu stoppen.

Zudem unterbreitete die KOM einen gesonderten Benchmark-Vorschlag, um die freie Zuteilung für 2026 bis 2030 für die Industrie um 6 Mrd. Euro anzuheben (Fallback-Benchmarks für Wärme und Brennstoffe).
Der separate Vorschlag an der MRV-Verordnung für den Seeverkehr und der FuelEU-Verordnung für den Seeverkehr zielt vor allem darauf ab, die Einhaltung der Verpflichtungen für die Betreiber zu vereinfachen, indem einschlägige MRV-Vorgaben aus dem ETS und speziell für den Schiffsverkehr zusammengeführt und bestehende Doppelungen sowie Abweichungen minimiert werden.

Weitere Einzelheiten sind den Berichtsbögen des BMUKN zu entnehmen.

11. Erste Einschätzung zur Vereinbarkeit des EU-Vorhabens mit dem Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsgrundsatz:

Der EU-Emissionshandel ist ein bereits bestehendes europäisches Instrument; Anpassungen können nur auf europäischer Ebene vorgenommen werden. Das Subsidiaritätsprinzip wurde beachtet (*vgl. Berichtsbogen der Bundesregierung*). Nach einer ersten Einschätzung ist auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit eingehalten.

12. Folgen des EU-Vorhabens für das Land:

Wie unter Punkt 7 beschrieben, könnte die vorgeschlagene Reform des ETS-1 in Einklang mit den Angaben unter Punkt 6 zu erschwerten Bedingungen zur Erreichung der landeseigenen Klimaziele führen.

a) Finanzielle Auswirkungen

Es sind keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen auf das Land zu erwarten. Für finanzielle Auswirkungen auf Bundesebene vgl. Berichtsbogen des BMUKN.

b) Verwaltungsaufwand

Ein Verwaltungsaufwand für das Land ist nicht unmittelbar gegeben.

c) Umsetzungsbedarf

Ein Umsetzungsbedarf entsteht primär auf EU- und Bundesebene sowie auf Seiten der Unternehmen.

d) Kommunalverträglichkeit

Kommunalverträglichkeit ist gegeben.

e) ggf. weitere wichtige Aspekte

B E R I C H T S B O G E N

gemäß Anlage zu § 6 Absatz 2 EUZBBG und Ziffer II. 3. der Anlage zu § 9 EUZBLG

Thema:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG und des Beschlusses (EU) 2015/1814 im Hinblick auf die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und einer kosteneffizienten Dekarbonisierung
Sachgebiet:	Europäische Klimapolitik, Emissionshandel
Ratsdok.-Nummer:	12073/26 + ADD 1 bis 9
KOM-Nummer:	KOM(2026) 616 endgültig
Nummer des interinstitutionellen Dossiers:	2026/0212 (COD)
Nummer der Bundesratsdrucksache:	- liegt nicht vor -
Nachweis der Zulässigkeit für europäische Regelungen: (Prüfung der Rechtsgrundlage)	Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 192 Absatz 1 AEUV
Subsidiaritätsprüfung:	Der EU-Emissionshandel ist ein europäisches Instrument, Anpassungen können nur auf europäischer Ebene vorgenommen werden. Das Subsidiaritätsprinzip wurde beachtet.
Verhältnismäßigkeitsprüfung:	Die Regelung ist zur Zielerreichung geeignet, erforderlich und angemessen.
Zielsetzung:	Mit dem vorliegenden Vorschlag sollen das Europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS 1) auf das europäische Klimaschutzziel für 2040 ausgerichtet und die Bestimmungen für die fünfte Handelsperiode (2031-2040) festgelegt werden. Übergeordnetes Ziel ist die Erreichung einer Netto-Treibhausgasminderung in der EU bis 2040 um 90% gegenüber 1990, davon können ab 2036 bis zu 5% über

	internationale Gutschriften nach Artikel 6 des Übereinkommens von Paris erbracht werden.
Inhaltliche Schwerpunkte:	Um den EU-ETS 1 im Einklang mit dem 2040-Ziel auszugestalten, sieht der Kommissionsvorschlag vor, dass der ab 2028 geltende Reduktionsfaktor der **Obergrenze für Emissionen (Cap)** von 4,4% bezogen auf einen historischen Referenzwert auf 3,7% ab 2031 und 1,7% ab 2036 abgesenkt wird. Sollte eine Prüfung im Januar 2033 ergeben, dass nicht genügend internationale Gutschriften in der geforderten Qualität bzw. zum kosteneffizienten Preis zur Verfügung stehen, wird der Reduktionsfaktor ab 2036 nur auf 2,7% abgesenkt. Zusätzlich zum Cap sollen 250 Mio. Zertifikate versteigert werden, um die gleiche Menge an Zertifikaten für zertifizierte, **permanente CO_2-Entnahmen** in der EU anzukaufen und stillzulegen. Zulässig sind Zertifikate aus der CO_2-Abscheidung biogener oder atmosphärischer Emissionen und deren Speicherung (BECCS und DACCS). Anlagenbetreiber können selbst erzeugte CO_2-Entnahmen zum Ausgleich ihrer eigenen Emissionen im EU-ETS 1 nutzen (mit Abzug dieser Mengen von den maximal zulässigen 250 Mio. CO_2-Entnahmen). Zudem wird der **Anwendungsbereich** des EU-ETS 1 erweitert und das Cap entsprechend angepasst: so sollen Abfallverbrennungsanlagen ab 2031 schrittweise mit einer anfänglichen Teilabgabepflicht bis 2034 vollständig in den EU-ETS 1 integriert werden. Zudem werden ab 2029 auch Flüge erfasst, die in der EU starten und in der Nachbarschaft der EU landen (5.000km Radius um Frankfurt) sowie ab 2031 kleinere Schiffe. Die Zertifikate im EU-ETS 1 sollen weiterhin überwiegend (57%) versteigert, der Rest kostenlos zugeteilt werden. Allerdings gibt es in Bezug auf diese **Aufteilung der Zertifikate** mehrere Sonderbestimmungen: So sollen ab 2031 4% (statt wie bisher 3%) des Cap zur Verfügung stehen, um den sog. sektorübergreifenden Korrekturfaktor abzuwenden. Greift diese Regel, beträgt der effektive Anteil der kostenlosen Zuteilung am Cap 47%. Zudem sollen für nachhaltige Kraftstoffe im Luft- und Seeverkehr je 110 Mio. Zertifikate zum Ausgleich der Kostendifferenz für den Einsatz dieser nachhaltigen Kraftstoffe kostenlos vergeben werden (sog. SAF- bzw. SMAP Zertifikate). Bezüglich der kostenlosen Zuteilung an die Industrie wird das bisherige **Benchmarking-Prinzip** – die Höhe der kostenlosen Zuteilung bemisst sich an den Emissionsminderungen der 10% Anlagen mit den geringsten Emissionen – nach 2030 weitergeführt, aber die maximale Abwerterate wird von 2,5% auf 2% pro Jahr abgesenkt. Dies bedeutet, dass Benchmarks, die im Zeitraum 2026-2030 maximal abgesenkt wurden, im Zeitraum 2031-2035 keine weitere Absenkung erfahren.

	Neu ist, dass künftig grundsätzlich alle Anlagenbetreiber einen verifizierten **Investitions- bzw. Dekarbonisierungsplan** einreichen müssen, um eine kostenlose Zuteilung zu erhalten. 20% der Zuteilung sollen nur beim Nachweis ausgegeben werden, dass Dekarbonisierungs-Investitionen im Wert der erhaltenen kostenlosen Zuteilung getätigt und formulierte Meilensteine erreicht wurden. Ausnahmen bestehen unter anderem für Anlagen mit sehr niedrigen Emissionen sowie Anlagen, die eine Förderung aus dem bestehenden Innovationsfonds, den künftigen Investitionsbooster bzw. der Industriedekarbonisierungsbank erhalten. Das Abschmelzen der kostenlosen Zuteilung für die Sektoren, die vom **CBAM** erfasst werden, soll ab 2028 langsamer als geplant erfolgen. Bis zum Jahr 2030 soll die Zuteilung nur um 40% gekürzt werden statt um knapp 50%, vollständig auslaufen soll die Zuteilung erst im Jahr 2038 (bisher 2034). Mitgliedstaaten sollen die Möglichkeit erhalten, das verbleibende Carbon Leakage-Risiko beim Export in Drittstaaten durch nationale Beihilfen zu kompensieren. Der Vorschlag sieht zudem die Fortsetzung bestehender sowie die Einführung neuer Förderinstrumente vor: der **Modernisierungsfonds** für 12 (bisher 13) einkommensschwächere Mitgliedstaaten wird mit stärkeren Auflagen als bisher fortgeführt. Auch der **Innovationsfonds** soll weitergeführt werden. Neu eingerichtet werden soll eine **Industrie-Dekarbonisierungsbank** (Phase 1 2028-2030: Vergabe von 400 Mio. kostenlosen Zertifikaten über einen sog. Investitionsbooster; Phase 2 2031-2040: Versteigerung von weiteren 400 Mio. Zertifikaten zur Förderung von bereits erprobten Klimatechnologien). Der Legislativvorschlag sieht außerdem eine Anpassung des Beschlusses 2015/1814 über die **Marktstabilitätsreserve** (MSR) vor. Die MSR soll an den kleiner werdenden Markt angepasst und effektiver ausgestaltet werden.
Politische Bedeutung:	Hoch
Was ist das besondere deutsche Interesse?	Der Vorschlag wird derzeit noch innerhalb der Bundesregierung geprüft. Deutschland hat am 07.07.2026 eine Stellungnahme ggü. der Europäischen Kommission abgegeben, in der grundlegende Positionen zum übergeordneten Rahmen der ETS-Reform formuliert wurden, u.a. Beibehalt des Cap-Reduktionspfads bis 2035 und Absenkung im Einklang mit 2040-Ziel ab 2036, Weiterentwicklung des Carbon Leakage Schutzes, eine Lösung für Exporte unter dem CBAM, ein langsameres Abschmelzen der kostenlosen Zuteilung, die Integration permanenter Negativemissionen sowie eine Anpassung der Marktstabilitätsreserve. Aussagen zur Weiterentwicklung der Regelungen für den Luft- und Seeverkehr waren nicht Gegenstand der Stellungnahme.

bisherige Position des Deutschen Bundestages:	- noch nicht bekannt -
Position des Bundesrates:	- noch nicht bekannt -
Position des Europäischen Parlaments:	- noch nicht bekannt -
Meinungsstand im Rat:	- noch nicht bekannt -
Verfahrensstand: (Stand der Befassung)	Die erste Befassung der Ratsarbeitsgruppe Umwelt erfolgte am 20. und 22. Juli 2026. Weitere Beratungen erfolgen ab dem 02. September. Der Vorschlag wurde am 22. Juli auch dem Ausschuss der Ständigen Vertreter (AStV1) vorgestellt.
Finanzielle Auswirkungen:	Durch die Verknappung von Zertifikaten sinkt die Auktionsmenge. Gleichzeitig ist mit weiter steigenden Zertifikatpreisen zu rechnen. Eine konkrete Abschätzung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich. Zudem ist ein Teil der für die Versteigerung vorgesehenen Zertifikate für den Erwerb internationaler Zertifikate sowie von Zertifikaten für permanente CO2-Entnahmen und die genannten EU-Fonds vorgesehen. Die verbleibenden Erlöse stehen den Mitgliedsstaaten zu. In DEU fließen die Erlöse größtenteils in den Klima- und Transformationsfonds (KTF) abzüglich der Kosten für die Administration des EU-ETS durch die DEHSt.

Zeitplan für die Behandlung im

a) Bundesrat:	Nicht bekannt
b) Europäischen Parlament:	Nicht bekannt
c) Rat:	12.10. und 11.12.2026

B E R I C H T S B O G E N

gemäß Anlage zu § 6 Absatz 2 EUZBBG und Ziffer II. 3. der Anlage zu § 9 EUZBLG

Thema:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnungen (EU) 2015/757 und (EU) 2023/1805 zur Vereinfachung und Straffung der Überwachung, Berichterstattung und Prüfung und zur Angleichung an die Überarbeitungen des EU-Emissionshandelssystems
Sachgebiet:	Europäische Klimapolitik, Emissionshandel, Seeverkehr
Ratsdok.-Nummer:	12074/26
KOM-Nummer:	KOM (2026) 620 endgültig; COM(2026) 620 Annex
Nummer des interinstitutionellen Dossiers:	2026/0210 (COD)
Nummer der Bundesratsdrucksache:	- liegt nicht vor -
Nachweis der Zulässigkeit für europäische Regelungen: (Prüfung der Rechtsgrundlage)	Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 192 Absatz 1 AEUV
Subsidiaritätsprüfung:	Der EU-Emissionshandel und begleitende Rechtsakte sind europäische Instrumente, Anpassungsvorschläge können nur auf europäischer Ebene vorgenommen werden.
Verhältnismäßigkeitsprüfung:	Die Regelung ist zur Zielerreichung geeignet, erforderlich und angemessen.
Zielsetzung:	Der vorliegende Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnungen (EU) 2015/757 (MRV/ETS) und (EU) 2023/1805 (FuelEU) soll Überwachung, Berichterstattung und Prüfung vereinfachen und straffen und an die Überarbeitungen des EU-Emissionshandelssystems angleichen.

	Die vorgeschlagenen Änderungen sind ein Teil der Gesamtüberarbeitung des Kommissionsvorschlags COM(2026) 616 und wurden aus Gründen der Rechtsform getrennt vorgeschlagen.
Inhaltliche Schwerpunkte:	Die wesentlichen Änderungsvorschläge an der MRV-Verordnung für den Seeverkehr und der FuelEU-Verordnung für den Seeverkehr lauten wie folgt: Der Vorschlag zielt darauf ab, die Einhaltung der Verpflichtungen gemäß MRV/ETS und FuelEU für die Betreiber zu vereinfachen, indem die einschlägigen MRV-Compliance Cycle zusammengeführt und bestehende Doppelungen sowie Abweichungen minimiert werden. Dies erfordert eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der MRV-Verordnung (geänderter Artikel 2), sodass neben Treibhausgasemissionen und Daten zur Energieeffizienz auch der Energieverbrauch erfasst wird, sowie eine Aktualisierung der Überwachungs- und Berichtspflichten (geänderte Artikel 9 und 10), um sicherzustellen, dass alle relevanten Daten im Rahmen desselben MRV-Systems erhoben werden. Die vorgeschlagenen Änderungen ziehen Anpassungen des Inhalts des Überwachungsplans und der Verfahren zu dessen Einreichung (geänderter Artikel 6) sowie des Emissionsberichts (geänderter Artikel 11) nach sich. Folglich sind die Unternehmen verpflichtet, alle erforderlichen Informationen in einem einzigen Dokument und im Rahmen eines gemeinsamen Arbeitsablaufs zusammenzustellen und einzureichen, um die MRV-Anforderungen sowohl gemäß MRV/ETS als auch gemäß FuelEU zu erfüllen. Der Vorschlag sieht Änderungen der Verifizierungsvorschriften vor, um der Ausweitung der Verordnung auf den Energieverbrauch und den daraus resultierenden, neuen Berichtspflichten Rechnung zu tragen (geänderte Artikel 13 bis 16). Die der Kommission im Rahmen dieser Verordnung übertragenen Befugnisse hinsichtlich der Verifizierungs- und Akkreditierungsvorschriften sollten so ausgeübt werden, dass ein einheitlicher Rahmen für Akkreditierung und Verifizierung entsteht, der für MRV, ETS und FuelEU Maritime gleichermaßen gilt. Des Weiteren überträgt der Vorschlag der KOM die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte zur Änderung der Überwachungsmethoden und -vorschriften, um diese an den erweiterten Anwendungsbereich der Verordnung anzupassen, da neue Datenpunkte zur Erfassung des Energieverbrauchs hinzukommen (geänderter Artikel 5). Die vorgeschlagenen Änderungen der MRV-Verordnung machen Folgeänderungen an der FuelEU-Verordnung erforderlich, insbesondere da der Grundsatz der einmaligen Überwachung und Berichterstattung durch einen gemeinsamen MRV-Compliance-Cycle vollständig umgesetzt wird.

	Der Vorschlag ändert bestimmte Begriffsbestimmungen (geänderter Artikel 3) sowie Überwachungs- und Berichtspflichten (geänderter Artikel 11 und Anhang II), um eine engere Abstimmung mit dem Datenerfassungssystem der Intl. Maritime Org. (IMO) zu gewährleisten. Des Weiteren führt der Vorschlag einen neuen Artikel 4a ein, um die Rolle der für die MRV-Verpflichtungen zuständigen Verwaltungsbehörde zu klären und einen Zuweisungsmechanismus für alle unter den Anwendungsbereich der MRV-Verordnung fallenden Schifffahrtsunternehmen zu etablieren; dies dient dazu, die Robustheit des MRV-Systems weiter zu stärken. Zudem zielt der Vorschlag darauf ab, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, indem der Anwendungsbereich des EU-ETS gezielt auf bestimmte Schiffskategorien ausgeweitet wird (geänderter Artikel 2 der MRV-Verordnung). Diese gezielte Ausweitung erfordert die Übertragung von Befugnissen zum Erlass delegierter Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte auf die Kommission, um die entsprechenden Vorschriften für Überwachung und Berichterstattung festzulegen (geänderte Artikel 5, 6 und 11 der MRV-Verordnung). Der Vorschlag enthält spezifische Regelungen zur Verstärkung der Schutzmaßnahmen gegen das Risiko der Umgehung der Vorschriften durch Offshore-Schiffe. Diese spezifischen Regelungen erfordern Änderungen des Anwendungsbereichs der MRV-Verordnung (geänderter Artikel 2 der MRV-Verordnung), die Aufnahme neuer Begriffsbestimmungen (geänderter Artikel 3 der MRV-Verordnung) sowie die Streichung der Liste der „Offshore-Schiffe“ (geänderter Anhang I der MRV-Verordnung). Der Vorschlag überträgt der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte, um die entsprechenden Vorschriften für Überwachung und Berichterstattung festzulegen (geänderte Artikel 5, 6 und 11 der MRV-Verordnung).
Politische Bedeutung:	Gering, da Schwerpunkt auf Vereinfachung, Straffung und Angleichung bestehender Verordnungen. Die vorgeschlagene Änderungen sind ein Teil des Kommissionsvorschlags COM(2026) 616 (EU ETS Reform), dessen politische Bedeutung als hoch eingestuft wird.
Was ist das besondere deutsche Interesse?	Vereinfachung, Straffung und Angleichung von Prozessen, insb. um Aufwand bei Seeverkehrsunternehmen und Behörden zu reduzieren.
bisherige Position des Deutschen Bundestages:	noch nicht bekannt
Position des Bundesrates:	noch nicht bekannt

Position des Europäischen Parlaments:	noch nicht bekannt
Meinungsstand im Rat:	noch nicht bekannt
Verfahrensstand: (Stand der Befassung)	Die erste Befassung der Ratsarbeitsgruppe Umwelt erfolgte am 20. und 22. Juli 2026. Weitere Beratungen zum Seeverkehr erfolgen am 17. September. Der Vorschlag wurde am 22. Juli auch dem Ausschuss der Ständigen Vertreter (AStV1) vorgestellt.
Finanzielle Auswirkungen:	Durch den angestrebten verminderten administrativen Aufwand, sollen durch die Vereinfachung und Straffung von Überwachung-, Berichterstattungs- und Prüfungsprozessen durch die Änderung der Verordnungen (EU) 2015/757 (MRV/ETS) und (EU) 2023/1805 (FuelEU) und der Angleichung des EU-Emissionshandelssystems langfristig positive finanzielle Auswirkung für Seeverkehrsunternehmen und Behörden entstehen. Zusätzliche Kosten entstehen für Schifffahrtsunternehmen aufgrund eines angestrebten erweiterten Anwendungsbereiches auf Schiffe von 400 bis 5000 BRZ (zuvor nur oberhalb von 5000 BRZ), ausgenommen von Fährschiffen.

Zeitplan für die Behandlung im

a) Bundesrat:	Nicht bekannt
b) Europäischen Parlament:	Nicht bekannt
c) Rat:	Befassung vsl im Umweltrat im Rahmen der ETS Reform

B E R I C H T S B O G E N

gemäß Anlage zu § 6 Absatz 2 EUZBBG und Ziffer II. 3. der Anlage zu § 9 EUZBLG

Thema:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf überarbeitete Benchmarkwerte für die Wärme- und Brennstoff-Benchmarks für den Zeitraum 2026-2030
Sachgebiet:	Europäische Klimapolitik, Emissionshandel
Ratsdok.-Nummer:	12075/26
KOM-Nummer:	COM(2026) 619 final
Nummer des interinstitutionellen Dossiers:	2026/0211 (COD)
Nummer der Bundesratsdrucksache:	- liegt nicht vor -
Nachweis der Zulässigkeit für europäische Regelungen: (Prüfung der Rechtsgrundlage)	Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 192 Absatz 1 AEUV
Subsidiaritätsprüfung:	Der EU-Emissionshandel ist ein europäisches Instrument, Anpassungen können nur auf europäischer Ebene vorgenommen werden.
Verhältnismäßigkeitsprüfung:	Die Regelung ist zur Zielerreichung geeignet, erforderlich und angemessen.
Zielsetzung:	Mit dem vorliegenden Vorschlag sollen die zwei Benchmarkwerte für Wärme und Brennstoffe in der kostenlosen Zuteilung unter dem Europäischen Emissionshandelssystem (EU-ETS 1) außerordentlich für den Zeitraum 2026–2030 angepasst werden. Das Ziel besteht darin, die Benchmarkwerte für Wärme und Brennstoffe im Vergleich zu 2026 anzuheben und somit eine weniger starke Absenkung im Vergleich zur vorherigen Handelsperiode (2021 – 2025) zu erreichen. In Folge dessen werden mehr Zertifikate

	kostenlos an die Industrie zugeteilt in einer Höhe von ca. 6 Mrd. €.
Inhaltliche Schwerpunkte:	Für die Zuteilungsperiode 2026–2030 wurden die Benchmarkwerte für Wärme und Brennstoffe gemäß Artikel 10a Abs. 3 der ETS-Richtlinie angepasst (Inkrafttreten der. Durchführungs-Verordnung am 30. Juni 2026). Die regelmäßige Anpassung der Benchmarks alle fünf Jahre folgt der Logik, dass die Emissionsintensität der 10 % emissionsärmsten Anlagen eines bestimmten Produkts als Referenzwert für die Höhe der kostenlosen Zuteilung aller Anlagen dient, die dieses Produkt herstellen. Für die Benchmarkwerte für Wärme und Brennstoffe kam bei dieser regelmäßigen Anpassung die Maximalabwertungsrate von 2,5 % zur Anwendung. Die Benchmarkwerte wurden dementsprechend gegenüber der Zuteilungsperiode 2021-2025 stark abgesenkt. Der Vorschlag sieht nun vor, für die Anpassung der Wärme- und Brennstoff-Benchmarks noch verfügbare Restmengen aus dem Budget der kostenlosen Zuteilung (80 Mio. Zertifikate) zu nutzen, um eine Verbesserung der Wärme- und Brennstoff-Benchmarks im Vergleich zu den Werten für 2026 zu erzielen. Die Mehrzuteilung für das Jahr 2026 soll zusammen mit der Zuteilung für das Jahr 2027 erfolgen. Die Anwendung des sektorübergreifende Korrekturfaktor (CSCF) soll dabei ausgeschlossen werden.
Politische Bedeutung:	Hoch
Was ist das besondere deutsche Interesse?	Die kostenlose Zuteilung ist maßgeblich für die Höhe der CO_2-Kosten, die Unternehmen im EU-ETS 1 tragen. Angesichts der derzeit angespannten wirtschaftlichen und geopolitischen Lage liegt es im deutschen Interesse, Maßnahmen zu etablieren, die die deutsche Wirtschaft entlasten. Ziel ist es, unter der aktuellen wirtschaftlichen Lage ausreichend Schutz vor Carbon Leakage zu sichern, ohne Emissionsminderungsanreize in der Industrie zu unterminieren. Angesichts der Anwendung der maximalen Abwertungsrate für Wärme und Brennstoff-Benchmarks hat sich die Bundesregierung dafür eingesetzt, Verbesserungen bei den Benchmarks zu erzielen.
bisherige Position des Deutschen Bundestages:	- noch nicht bekannt -
Position des Bundesrates:	- noch nicht bekannt -
Position des Europäischen Parlaments:	- noch nicht bekannt -
Meinungsstand im Rat:	- noch nicht bekannt -
Verfahrensstand: (Stand der Befassung)	Die erste Befassung der Ratsarbeitsgruppe Umwelt erfolgte am 22. Juli 2026. Weitere Beratungen erfolgen ab dem 02. September.

Finanzielle Auswirkungen:	Es ergeben sich aus dem Vorschlag keine direkten finanziellen Auswirkungen auf den deutschen Haushalt. Jedoch werden durch den Vorschlag weniger Mittel für den Innovations- und Modernisierungsfonds zur Verfügung stehen.

Zeitplan für die Behandlung im

a) Bundesrat:	Nicht bekannt
b) Europäischen Parlament:	Nicht bekannt
c) Rat:	16.09.26