

Bundesministerium für Land- und
Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz,
Regionen und Wasserwirtschaft
Abt VI/1: Allgemeine Klimapolitik
zH Herrn Mag. Simon Ellmauer-Klambauer
Stubenring 1
1010 Wien

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900-DW
E up@wko.at | W wko.info/up

Per E-Mail: simon.ellmauer@bmluk.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
17.7.2026

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Up/0313/26/Oy/Mi
Mag. Markus Oyrer, BSc, LL.B

Durchwahl
3581

Datum
31.8.2026

EU-ETS 1-Reform; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Mag. Ellmauer-Klambauer,

die Wirtschaftskammer Österreich dankt für die Möglichkeit zum Entwurf der ETS-Reform Stellung zu nehmen und führt dazu wie folgt aus:

I. Allgemeines

Grundsätzlich ist es positiv zu werten ist, dass der Vorschlag viele der Kernforderungen der WKÖ aufgreift. Die eingeschlagene Richtung stimmt, jedoch bedarf es in vielen Punkten noch massiver Nachschärfungen, damit die Reform eine tatsächliche Stärkung des Europäischen Wirtschaftsstandortes mit sich bringt.

II. Im Detail

Zu Art 9 iVm 9b - Linearer Reduktionsfaktor und Internationale Zertifikate

Wir begrüßen die Reduktion des Linearen Reduktionsfaktors (LRF). Insbesondere in schwer zu dekarbonisierenden Industriezweigen wird es - auch nach Einschätzung der Europäischen Kommission selbst - noch in den 2040er-Jahren Restemissionen geben, vor allem prozessbedingte. Wir begrüßen ebenso, dass internationale CO₂-Zertifikate ab 2036 im ETS anrechenbar werden und so einen geringeren LRF ermöglichen. Wir fordern jedoch, dass dem ETS-Sektor - mit Ausnahme der Energieerzeugung - die volle vorgesehene Zertifikatsmenge von 5 % statt der vorgeschlagenen 2 % als Flexibilität zur Verfügung gestellt wird. Dies würde ein weiteres Abflachen des Emissionsreduktionspfades erlauben.

Ein linearer Reduktionsfaktor muss jedenfalls am Ziel der Klimaneutralität 2050 ausgerichtet sein, bis dahin müssen also Zertifikate in den Markt gegeben werden.

Zu Art 9c - Dauerhafte Kohlenstoffentnahmen

Wir begrüßen die Berücksichtigung von dauerhaften Kohlenstoffentnahmen im EU-ETS 1 und das dadurch das Cap erhöht wird, dies sollte jedenfalls zu mehr Preisstabilität beitragen. Es muss planbar und rechtssicher ermöglicht werden negative Emissionen anzurechnen und EUAs zu generieren. Nur so können Investitionen generiert und die internationale Wettbewerbsfähigkeit im Rahmen der Klimaneutralität gewahrt werden.

Art 9c sollte technologieoffen auf alle CRCF-zertifizierten permanenten Removals ausgeweitet werden - einschließlich BioCCS, DACCS und Biochar Carbon Removal (BCR), sowie Solid Carbon aus nachhaltigem Biomethan.

Der vorgesehene Anpassungsmechanismus - wonach die dem EU-Ankaufsprogramm zugewiesenen Zertifikate und die von der Kommission anzukaufenden Entnahmemengen in dem Umfang gekürzt werden, in dem Betreiber ihre fossilen Emissionen mit eigenen Entnahmen decken, damit der zusätzliche Emissionsspielraum insgesamt bei 250 Mio. Tonnen bleibt - sollte überdacht werden da dieser die Planbarkeit unterminiert.

Zu Art 10 (3) - Zweckbindung Auktionserlöse

Wir begrüßen die geplante stärkere Rückführung von ETS-Auktionserlösen an ETS-nahe Sektoren. Anstatt der vorgesehenen 50 % sollten jedoch 100 % der Erlöse rückgeführt werden und vor allem für Investitionen in die notwendigen „enabling conditions“ (Infrastruktur wie Strom-, Wasserstoff-, und CO₂-Netze und Speicher, sowie ausreichend im internationalen Vergleich wettbewerbsfähige Energie- und Rohstoffpreise und saubere Energiemengen) sowie für die Strompreiskompensation eingesetzt werden. Die Strompreiskompensation ist durch eine Anpassung der ETS-Beihilfeleitlinien auf alle Carbon-Leakage-gefährdeten Sektoren auszuweiten und europaweit zu harmonisieren.

Investitionen in die Dekarbonisierung von Flugverkehr und Schifffahrt sollen ebenfalls wie vorgesehen von den ETS-Auktionserlösen profitieren, aber max. in dem Ausmaß, in dem sie auch zu den Auktionserlösen beigetragen haben.

Zu Art 10 (6) - Kompensation indirekter Kosten

Wir begrüßen, dass weiterhin die Möglichkeit bestehen soll indirekte CO₂-Kosten auszugleichen. Dies sollte jedoch EU-weit einheitlich und verpflichtend erfolgen.

Zu Art 10a (1a) - CBAM-Faktor

Wir fordern eine weitere deutlichere Verlangsamung des Auslaufens der Gratiszuteilung, weit über 2038 hinaus. CBAM muss seine Funktionsfähigkeit erst unter Beweis stellen, solange ist ein ausreichender Carbon Leakage Schutz über die Zuteilung von Gratiszertifikaten zu gewährleisten.

Zudem lässt der Vorschlag die angekündigte Lösung für den Export von CBAM-Waren komplett vermissen. Hier müssen rasch wirksame Lösungen vorgelegt und beschlossen werden.

Zu Art 10a (2) - Benchmarkwerte

Wir begrüßen, dass das Thema der sektorspezifischen Benchmarks Eingang in den Vorschlag gefunden hat. Hier ist nun eine treffsichere Ausgestaltung notwendig. Die Absenkung der bisherigen Reduktionsrate auf 2% ist ebenfalls zu begrüßen. Es bedarf jedoch jedenfalls noch einer weiteren methodischen Reform. Benchmarks müssen ausschließlich auf realen Emissionsdaten beruhen und nur solche Technologien berücksichtigen, die wirtschaftlich sinnvoll und in industriellem Maßstab skalierbar sind. Zusätzlich sollten Auswirkungen auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit sowie die soziale Verträglichkeit steigender CO₂-Kosten explizit in die Methodik einfließen.

Aus unserer Sicht war Grundlage der politischen Einigung zu den Benchmarkwerten für die Jahre 2026-2030, dass auch hier eine Änderung der Methodik vorgenommen werden soll. Dies sieht der Vorschlag derzeit nicht vor, wodurch hier dringend nachgebessert werden muss.

Zukünftig bedarf es einer frühzeitigen Veröffentlichung der Benchmarkwerte vor dem Beginn einer neuen Periode, um Planungssicherheit für Unternehmen zu gewährleisten.

Wir fordern die Kommission auf, die Prozessemissionen in den Produktbenchmarks zu adressieren und eine tragfähige Lösung zu entwickeln. Prozessemissionen liegen teilweise innerhalb der Systemgrenzen der Produktbenchmarks. Sie entstehen chemisch zwangsläufig und lassen sich nicht durch bessere Effizienz senken. Bei der Fortschreibung der Benchmarks greift die Mindest-Reduktionsrate nach Artikel 10a Absatz 2 der Richtlinie aber auch dann, wenn bei diesem Emissionsanteil keine Verbesserung möglich ist. Bei der Überarbeitung der Methodik sollte deshalb auch geprüft werden, ob die bislang geltende Systematik der Fallback-Benchmarks hinsichtlich Prozessemissionen auch auf die Produktbenchmarks übertragen werden kann: Prozessemissionen würden herausgelöst und mit dem dafür geltenden Faktor zugeteilt (0,97 bis 2027, 0,91 ab 2028).

Darüber hinaus sollte die Abkopplung der Roheisen-Reduktionsrate von der Erweiterung der Systemgrenzen um die Direktreduktion, die derzeit auf 2026 bis 2030 befristet ist, auch über 2030 hinaus fortgeführt werden.

Im Hinblick auf die Fallback Benchmarkwerte für die Jahre 2026-2030 ist es zwar zu begrüßen, dass 80 Mio. zusätzliche Zertifikate zur Verfügung stehen sollen, dies ist aber keineswegs ausreichend um dieses strukturelle Problem entsprechend zu entschärfen. Es bedarf daher hier weiterer Kompensationsmaßnahmen.

Wir fordern diesbezüglich eine rasche Umsetzung sowie die Prüfung weiterer Maßnahmen wie auch die vollständige Nutzung der verfügbaren Zertifikatenumenge.

Zu Art 10a (3a) ff - Gratiszuteilung und Konditionalität

Wir lehnen jegliche Form der Konditionalität ab. Die Gratiszuteilung ist ein Instrument zum Schutz vor Carbon Leakage und sollte auch genau in dieser Form weitergeführt werden. Die Zuteilung von Gratiszertifikaten nun an Investitionen zu knüpfen, die aufgrund der fehlenden Rahmenbedingungen gar nicht möglich sind, zwingt die Unternehmen förmlich dazu ihre Investitionen ins Ausland zu verlagern. Zudem sinkt die Gratiszuteilung ohnehin kontinuierlich (Benchmarks, Emissionsreduktionspfad) - die dadurch steigenden CO₂-Kosten belasten die bereits knappen Cashflows der Unternehmen zusätzlich zu internationalem Wettbewerbsdruck und hohen Energiepreisen. Die vorgeschlagene Konditionalität (100 % des finanziellen Werts der Gratiszuteilung) verschärft dieses Dilemma: Unternehmen müssen trotz knapper Mittel investieren oder noch höhere CO₂-Kosten tragen. Das Ergebnis wären nicht mehr Investitionen, sondern Produktionsrückgang und Abwanderung. Zusätzlich würde dadurch der bürokratische Aufwand stark steigen, was den Entbürokratisierungsbemühungen der EU-KOM entgegensteht.

Zu Artikel 10cc ff - Industrielle Dekarbonisierungsbank - Investitionsbooster

Wir begrüßen die Einführung eines Instruments zur Unterstützung der industriellen Transformation. Es ist bedacht darauf zu legen, dass auch anders als beim Innovationsfonds österreichische Unternehmen auch wirklich die Möglichkeit haben von den finanziellen Mitteln zu profitieren.

Dekarbonisierungsprojekte in Unternehmen greifen nur, wenn die Rahmenbedingungen stimmen: Fehlen Infrastruktur und weitere enabling conditions, bleiben Investitionsentscheidungen auch bei attraktiver Förderung aus.

Die Förderinstrumente selbst sollten

- für Unternehmen unterschiedlicher Größe zugänglich sein – insbesondere KMU finden bislang schwer Zugang,
- technologieoffen ausgestaltet werden,
- Investitions- und Betriebskosten berücksichtigen,
- auch schrittweise Umstellungen bestehender Anlagen unterstützen,
- einfache und planbare Antragsverfahren vorsehen,
- mit nationalen Förderinstrumenten kombinierbar sein,
- regionale Infrastrukturbedarfe berücksichtigen,
- auf einen dauerhaften und nachweisbaren Dekarbonisierungseffekt ausgerichtet sein und
- vor allem auch auf Carbon Contracts for Difference (CCfDs) setzen, um energieintensiven Industrien bei kapitalintensiven Projekten mit langfristig unsicheren Erlösen Investitions- und Finanzierungssicherheit zu unterstützen.

Zu Art 12 (3b) - (Nicht)-permanente CO₂-Abscheidung und Nutzung (CCU):

Wir begrüßen die geplante Änderung der Bilanzierungsmethodik: Die Emissionsbilanzierung entlang der Wertschöpfungskette sollte grundsätzlich dort erfolgen, wo das CO₂ tatsächlich freigesetzt wird. Die mögliche Ausweitung auf nicht dauerhaft gespeicherte CCU-Produkte begrüßen wir ebenfalls. Die bisherige Beschränkung auf sehr langlebige (Bau-)Produkte verhindert tragfähige CCU-Geschäftsmodelle. Wir erwarten die angekündigte Kommissionsliste zulässiger CCU-Anwendungen mit Interesse. Eine abschließende Bewertung kann erst nach Sichtung der Liste und etwaiger Einschränkungen erfolgen.

Hinsichtlich permanentem CCU fordern wir die Erweiterung der Liste permanenter CCU-Produkte im Anhang der Delegierten Verordnung (EU) 2024/2620 über bestimmte Bauprodukte hinaus. Erfasst werden sollten daher alle mineralischen Karbonatisierungspfade sowie die Produktion von gefällttem Calciumcarbonat (PCC).

Für Solid Carbon aus Methanpyrolyse und Plasmalyse ist eine eigene regulatorische Grundlage mit praxistauglichen Monitoringregeln erforderlich, die Solid Carbon aus fossilem Erdgas mindestens als CO₂-Emissionsminderung anerkennt und bei nachgewiesener Permanenz - also bei Verwendungs- und Entsorgungspfaden ohne Freisetzung des Kohlenstoffs - als dauerhafte Speicherung fossilen Kohlenstoffs einstuft.

Für typische CCU-Anwendungen sollten konservative Standardwerte für Kohlenstoffverweildauer je Use Case festgelegt werden. Bei Nutzung eines anerkannten Standardpfads sollte keine projektspezifische Zertifizierung erforderlich sein.

Für Binnenstaaten wie Österreich ist in diesem Zusammenhang zudem die rasche Schaffung von Klarheit hinsichtlich grenzüberschreitender CO₂-Infrastrukturplanung-, finanzierung und -verfügbarkeit essenziell. Den Aufbau der erforderlichen nationalen und internationalen CO₂-Transportinfrastruktur inkl. Zugang zu On- und Offshore Speicherkapazitäten gilt es sicherzustellen.

Zu Art 12a - Einbeziehung von Müllverbrennungsanlagen:

Für den Fall, dass Müllverbrennungsanlagen einbezogen werden, möchten wir folgende Punkte anmerken:

Berücksichtigung des biogenen Kohlenstoffanteils

Im Rahmen der Emissionsermittlung ist sicherzustellen, dass ausschließlich fossile CO₂-Emissionen der Verpflichtung zur Abgabe von Emissionszertifikaten unterliegen. Der biogene Kohlenstoffanteil im Abfallstrom muss daher sachgerecht ermittelt und von den abrechnungs-

pflichtigen Emissionen in Abzug gebracht werden. Hierfür sollte eine praktikable und wissenschaftlich fundierte Methodik vorgesehen werden, die auf den bestehenden Emissionsmessungen beziehungsweise geeigneten Messverfahren an der Anlage aufbaut. Eine pauschale Bepreisung sämtlicher CO₂-Emissionen würde die tatsächliche Klimawirkung der thermischen Abfallbehandlung nicht korrekt abbilden.

Berücksichtigung der Ressourcenschonung durch Stoffrückgewinnung

Darüber hinaus sollte die Ausgestaltung des EU-ETS den Beitrag der thermischen Abfallbehandlung zur Kreislaufwirtschaft und Ressourcenschonung angemessen berücksichtigen. Moderne Abfallverbrennungsanlagen investieren erhebliche personelle, technische und finanzielle Ressourcen in die Rückgewinnung von Wertstoffen aus Verbrennungsrückständen. Insbesondere die Rückgewinnung von Eisen- und Nichteisenmetallen sowie weiterer mineralischer Fraktionen trägt dazu bei, Primärrohstoffe zu ersetzen, natürliche Ressourcen zu schonen und zusätzliche Emissionen aus der Gewinnung und Verarbeitung neuer Rohstoffe zu vermeiden.

Diese Leistungen sollten bei einer Einbeziehung der Anlagen in das EU-ETS entsprechend berücksichtigt werden. Insbesondere sollte geprüft werden, inwieweit die Rückgewinnung von Wertstoffen bei der Ermittlung der Verpflichtungen angerechnet werden kann. Andernfalls würden Anlagen unabhängig davon gleichbehandelt, ob sie einen hohen oder einen geringen Beitrag zur Ressourcenschonung leisten. Dies würde bestehende Unterschiede bei den Ambitionsniveaus und den Investitionen in die Rückgewinnung von Wertstoffen innerhalb der Europäischen Union außer Acht lassen und den Anreiz für weitere Investitionen in innovative Aufbereitungs- und Rückgewinnungstechnologien schwächen.

Zu Art 28a iVm 3c (6) - Emissionen aus dem Luftverkehr

Die im Rahmen der Revision des EU-Emissionshandelssystems vorgeschlagenen Änderungen für den Luftverkehr werden abgelehnt. Eine weitere einseitige Verschärfung des EU-ETS würde die Kostenbelastung europäischer Luftfahrtunternehmen erheblich erhöhen, bestehende Wettbewerbsverzerrungen gegenüber Drittstaaten-Carriern verschärfen und die Investitionsfähigkeit der Branche in klimafreundliche Technologien schwächen.

Die europäische Luftfahrt ist aufgrund ihrer internationalen Ausrichtung in besonderem Maße auf faire und global vergleichbare Rahmenbedingungen angewiesen. Die Revision des EU-ETS muss daher die Wettbewerbsfähigkeit, Konnektivität, Resilienz und Investitionsfähigkeit des europäischen Luftverkehrs in den Mittelpunkt stellen.

Kumulative Belastung des europäischen Luftverkehrs berücksichtigen

Das EU ETS darf nicht isoliert betrachtet werden. Fluggesellschaften unterliegen bereits einer Vielzahl paralleler klimapolitischer und regulatorischer Vorgaben. Dazu zählen insbesondere CORSIA, ReFuelEU Aviation, die verpflichtende Beimischung von Sustainable Aviation Fuels sowie weitere nationale und europäische Abgaben.

Diese Instrumente entfalten ihre Auswirkungen kumulativ entlang der gesamten luftverkehrswirtschaftlichen Wertschöpfungskette. Sie führen zu steigenden Betriebskosten, beeinträchtigen die Wirtschaftlichkeit von Strecken und Frequenzen und können höhere Ticketpreise zur Folge haben. Dadurch werden nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der Fluggesellschaften, sondern auch die Konnektivität und Standortqualität europäischer Flughäfen geschwächt.

Die Dimension dieser Belastung zeigt sich beispielhaft bei der Lufthansa Group, für die im Jahr 2026 laut Austrian Airlines allein aus dem EU-ETS Kosten von rund 600 Mio. Euro entstehen. Gemeinsam mit den Mehrkosten aus dem ReFuelEU-Aviation-SAF-Mandat beläuft sich die regulatorische Belastung auf nahezu 1 Mrd. Euro. Bei Austrian Airlines betrugen die

Umweltkosten für Flugabgabe, SAF-Beimischung und CORSIA im Jahr 2025 insgesamt 104 Mio. Euro und lagen damit über dem für dieses Jahr ausgewiesenen operativen Ergebnis von 81 Mio. Euro.

Vor jeder weiteren Verschärfung ist daher ein umfassendes „Cumulative Impact Assessment“ durchzuführen. Dieses muss sämtliche europäischen und nationalen Klimaschutzinstrumente, ihre Wechselwirkungen sowie die Auswirkungen auf Fluggesellschaften, Flughäfen, Passagiere, Konnektivität, Beschäftigung und Wertschöpfung berücksichtigen.

Kostenbelastung durch kostenlose Zuteilung von EUAs begrenzen

Die Abschaffung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten für den Luftverkehr in Verbindung mit den gestiegenen Zertifikatspreisen hat die Kosten europäischer Fluggesellschaften erheblich erhöht. Diese zusätzlichen Belastungen verringern die finanziellen Spielräume für Flottenerneuerung, Sustainable Aviation Fuels und weitere Maßnahmen zur Dekarbonisierung.

Zur Wiederherstellung fairerer Wettbewerbsbedingungen sollte daher eine zusätzliche kostenlose Zuteilung von EUAs speziell für den Luftverkehr wieder eingeführt werden. Mindestens 70 Prozent der ETS-Kosten der Fluggesellschaften sollten durch eine kostenlose Zuteilung abgedeckt werden.

Die kostenlose Zuteilung ist ein etabliertes, rasch umsetzbares und vergleichsweise unbürokratisches Instrument. Sie schafft unmittelbar Entlastung und trägt dazu bei, die Investitionsfähigkeit europäischer Luftfahrtunternehmen zu erhalten. Gleichzeitig verbleibt durch den kostenpflichtigen Anteil der Zertifikate ein wirksamer Anreiz zur weiteren Reduktion von Emissionen.

Die Wiedereinführung kostenloser Zertifikate darf jedoch nicht zulasten der SAF-Förderung oder anderer unmittelbar der Dekarbonisierung dienender Maßnahmen erfolgen. Beide Instrumente müssen einander ergänzen.

Keine geografische Ausweitung des EU ETS

Eine Ausweitung des EU ETS auf Flüge über den Europäischen Wirtschaftsraum hinaus wird abgelehnt. Dies gilt sowohl für den vorgeschlagenen Anwendungsbereich innerhalb einer Entfernung von 5.000 Kilometern als auch für eine mögliche spätere Einbeziehung sämtlicher aus dem EWR abgehender Flüge.

Nach dem vorliegenden Vorschlag soll das EU ETS ab 2029 auf bestimmte Flüge vom EWR in Drittstaaten ausgeweitet werden, deren Zielflughäfen höchstens 5.000 Kilometer Luftlinie vom Flughafen Frankfurt entfernt liegen. Es wird zwar anerkannt, dass die Europäische Kommission die aktuelle Wettbewerbsverzerrung gegenüber Hubs am Bosphorus und in der Golfregion identifiziert, und nach Lösungen sucht diese zu entschärfen, jedoch überwiegen die Zweifel an der Durchführbarkeit und Durchsetzbarkeit gegenüber Drittstaaten.

Zusätzlich wird festgehalten, dass die dadurch verursachten Belastungen europäische Luftfahrtunternehmen unmittelbar treffen würden, während Umsteigeverbindungen über weiter entfernte außereuropäische Drehkreuze weiterhin strukturell begünstigt wären. Eine solche Abgrenzung schafft kein durchgängiges Level Playing Field. Sie setzt vielmehr Anreize, Passagierströme auf außereuropäische Hubs zu verlagern. Emissionen würden damit nicht zwingend reduziert, sondern könnten geografisch verlagert und durch zusätzliche Umwege sogar erhöht werden. Dieses „Carbon Leakage“ beziehungsweise „Hub Leakage“ schwächt zugleich europäische Fluggesellschaften und Flughäfen sowie die mit ihnen verbundene Wertschöpfung und Beschäftigung.

Für Austrian Airlines würde die vorgeschlagene Erweiterung die jährlichen ETS-Kosten im derzeitigen Streckennetz nach eigenen Angaben um rund 19 Mio. Euro von etwa 70 Mio. Euro auf rund 89 Mio. Euro ab 2029 erhöhen. Darüber hinaus könnte die zusätzliche Belastung die Wiederaufnahme wirtschaftlich und strategisch wichtiger Verbindungen nach Zentral- und Osteuropa erschweren.

Eine weitergehende Ausdehnung auf sämtliche Abflüge aus dem EWR muss bereits im Rahmen der gegenwärtigen Revision ausdrücklich ausgeschlossen werden. Die europäische Luftfahrt benötigt langfristige regulatorische Planungs- und Investitionssicherheit.

CORSIA als globales Instrument stärken

Der internationale Luftverkehr kann aufgrund seiner globalen Struktur nicht durch einseitige regionale Maßnahmen wirksam und wettbewerbsneutral reguliert werden. Mit CORSIA besteht bereits ein international abgestimmtes CO₂-Regime für den internationalen Luftverkehr.

Die Europäische Union sollte sich daher für eine konsequente Weiterentwicklung, Ausweitung und einheitliche Umsetzung von CORSIA einsetzen. Europäische Maßnahmen sind kohärent mit CORSIA auszugestalten. Doppelbelastungen, regulatorische Überschneidungen und widersprüchliche Anforderungen sind zu vermeiden.

Eine parallele oder überlagernde Anwendung regionaler und globaler Instrumente erhöht die regulatorische Komplexität und schwächt die internationale Anschlussfähigkeit der europäischen Klimapolitik. Anstelle weiterer europäischer Alleingänge braucht es einen langfristigen und verlässlichen europäischen Beitrag zur Stärkung des globalen Klimaschutzsystems für den Luftverkehr.

Einnahmen aus dem EU-ETS-Luftverkehr müssen verbindlich für die Dekarbonisierung der Luftfahrt eingesetzt werden

Soweit weiterhin Einnahmen aus dem EU-ETS für den Luftverkehr erzielt werden, müssen diese in einem angemessenen und verbindlich festgelegten Umfang in den Sektor zurückfließen. Eine bloße Möglichkeit der Mitgliedstaaten, ETS-Einnahmen für die Luftfahrt einzusetzen, ist nicht ausreichend.

Die Mittel sind insbesondere zu verwenden für:

- den Markthochlauf und die Produktion von Sustainable Aviation Fuels,
- den Ausgleich der Mehrkosten nachhaltiger Kraftstoffe,
- die Flottenerneuerung und Investitionen in emissionsärmere Technologien,
- Forschung, Entwicklung und industrielle Skalierung neuer Antriebssysteme,
- die Dekarbonisierung und energetische Transformation der Flughafeninfrastruktur,
- die Bewältigung regulatorisch verursachter Transformationskosten.

Eine verbindliche Zweckbindung erhöht die klimapolitische Wirksamkeit des Instruments und stellt sicher, dass dem Luftverkehr ausreichende Mittel für die Transformation zur Verfügung stehen.

SAF-Förderung deutlich und technologie-neutral ausbauen

Sustainable Aviation Fuels sind ein wesentliches Instrument zur Reduktion der Emissionen des Luftverkehrs. Die derzeit verfügbaren Mengen sind jedoch begrenzt und die Kosten gegenüber fossilem Kerosin erheblich höher.

Der europäische Fördermechanismus für SAF muss daher substantiell ausgeweitet und langfristig abgesichert werden. Die vorgesehene Erweiterung des Fördermechanismus und die

Einführung eines zusätzlichen Pools von SAF-Zertifikaten ab 2029 sind grundsätzlich zu begrüßen, reichen angesichts des größeren Kreises anspruchsberechtigter Fluggesellschaften und Strecken jedoch nicht aus.

Erforderlich sind insbesondere:

- ein deutlich höheres Fördervolumen,
- ein nahtloser Übergang zwischen bestehenden und künftigen Förderperioden,
- die dauerhafte Berücksichtigung von HEFA-SAF, solange eSAF nicht in ausreichendem industriellen Umfang verfügbar ist,
- die Förderung aller SAF, die den europäischen Nachhaltigkeits- und Qualitätsstandards entsprechen,
- eine technologie neutrale Ausgestaltung der Förderung,
- international wettbewerbsfähige Produktions- und Bezugsbedingungen.

EU-ETS, ReFuelEU Aviation und SAF-Förderung müssen kohärent aufeinander abgestimmt werden. Zusätzliche Belastungen dürfen nicht eingeführt werden, bevor ausreichende Mengen nachhaltiger Kraftstoffe zu international wettbewerbsfähigen Preisen verfügbar sind.

Investitionsfähigkeit, Konnektivität und Resilienz sichern

Fluggesellschaften und Flughäfen leisten bereits erhebliche Vorleistungen für die Dekarbonisierung. Dazu zählen Investitionen in moderne Flugzeuge, energieeffiziente Anlagen, erneuerbare Energien, nachhaltige Flughafeninfrastruktur und alternative Kraftstoffe.

Diese Transformation erfordert langfristige Planungssicherheit und ausreichende Finanzierungsmöglichkeiten. Klimapolitische Regelungen dürfen nicht dazu führen, dass den Unternehmen jene Mittel entzogen werden, die für Investitionen in emissionsärmere Technologien benötigt werden.

Eine wettbewerbsfähige europäische Luftfahrt ist außerdem von strategischer Bedeutung. Sie sichert internationale Erreichbarkeit, wirtschaftliche Verbindungen, Tourismus, Beschäftigung und Wertschöpfung. Eine Verlagerung von Verkehrsströmen auf außereuropäische Drehkreuze schwächt nicht nur einzelne Unternehmen, sondern die Konnektivität und Resilienz des Wirtschaftsstandortes Europa insgesamt.

Schlussfolgerung und zentrale Forderungen im Bereich Luftfahrt

Bei den vorgeschlagenen Änderungen des EU-Emissionshandelssystems für den Luftverkehr besteht deutlicher Nachbesserungsbedarf. Einseitige zusätzliche Belastungen europäischer Luftfahrtunternehmen sind weder klimapolitisch noch wirtschaftlich nachhaltig.

Aus Sicht der österreichischen Wirtschaft sind daher insbesondere folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Keine geografische Ausweitung des EU ETS auf zusätzliche Drittstaatenverbindungen oder sämtliche Abflüge aus dem EWR.
2. Wiedereinführung einer zusätzlichen kostenlosen EUA-Zuteilung für den Luftverkehr, mit der mindestens 70 Prozent der ETS-Kosten der Fluggesellschaften abgedeckt werden.
3. Stärkung und international einheitliche Umsetzung von CORSIA als globalem CO₂-Regime für den internationalen Luftverkehr.
4. Durchführung eines umfassenden Cumulative Impact Assessment vor weiteren regulatorischen Entscheidungen.
5. Verbindliche Zweckbindung eines angemessenen Anteils der ETS-Einnahmen der Luftfahrt für die Dekarbonisierung der Luftfahrt.
6. Deutliche, langfristige und technologie neutrale Ausweitung der SAF-Förderung.
7. Kohärente Abstimmung von EU ETS, ReFuelEU Aviation, CORSIA und weiteren klimapolitischen Instrumenten.

8. Sicherung der Investitionsfähigkeit, Konnektivität und internationalen Wettbewerbsfähigkeit europäischer Luftfahrtunternehmen und Flughäfen.

Zu Änderungen der Marktstabilitätsreserve

Wir begrüßen die Änderungen in der MSR, um diese zu einem reaktiveren und unterstützenden Element des Emissionshandels zu reformieren. Wir vermissen jedoch weiterhin klare Auslösemechanismen wie etwa einen im ETS 2 vorgesehenen Preistrigger.

Weitere Forderungen:

Anhebung der Schwelle für „Small Emitter Schemes“ (Art 27 ETS-Richtlinie)

Art 27 erlaubt es den Mitgliedstaaten, kleine Emittenten vom Emissionshandel auszunehmen, sofern gleichwertige Minderungsmaßnahmen greifen. Die derzeitige Schwelle steht jedoch in keinem Verhältnis zum administrativen Aufwand. Anders als große Unternehmen können KMU CO₂-Preisschwankungen zudem kaum absichern. Eine planbare Minderungspflicht erzielt hier denselben Klimaeffekt bei deutlich geringerem Aufwand.

Wir fordern daher:

- Anhebung der Schwelle für Small Emitters auf 50.000 Tonnen CO₂ pro Jahr,
- Verpflichtung der Mitgliedstaaten, das Opt-out national zu ermöglichen – die Teilnahme bleibt für Unternehmen freiwillig.

Überwachung, Berichterstattung und Verifizierung von Methanemissionen aus Deponien (Art 30 Proposal)

Der Kommissionsvorschlag sieht erstmals unionsweite Verpflichtungen zur Überwachung, Berichterstattung und Verifizierung von Methanemissionen aus Deponien vor.

Die Ausgangslage in Österreich unterscheidet sich dabei wesentlich von jener in Mitgliedstaaten mit weiterhin hohen Deponierungsquoten. Laut dem kürzlich veröffentlichten Klimaschutzbericht 2026 des Umweltbundesamtes sind die durch Deponiegas verursachten THG-Emissionen in Österreich zwischen 1990 und 2024 um 81 % gesunken und machen nur noch 1,1 % der gesamten nationalen THG-Emissionen aus.

Diese Entwicklung ist wesentlich auf die bereits frühzeitig gesetzten abfallrechtlichen und technischen Maßnahmen zurückzuführen. Österreich hat insbesondere mit der nationalen Deponieverordnung und der bereits seit 2004 geltenden Begrenzung des organischen Kohlenstoffgehalts (TOC) deponierter Abfälle frühzeitig hohe Standards etabliert und damit innerhalb der EU eine Vorreiterrolle bei der Vermeidung deponiebedingter Methanemissionen eingenommen. Durch die Beschränkung der Ablagerung organisch abbaubarer Abfälle wird das Methanbildungspotenzial bereits an der Quelle erheblich reduziert. Ergänzend bestehen technische Anforderungen an die Erfassung und Behandlung von dennoch entstehendem Deponiegas, insbesondere durch entsprechende Entgasungssysteme.

Vor diesem Hintergrund wird die im Richtlinienvorschlag vorgesehene Einführung zusätzlicher unionsweiter Überwachungs-, Berichterstattungs- und Verifizierungspflichten für Methanemissionen aus Deponien in der vorgesehenen undifferenzierten Form abgelehnt.

Für Mitgliedstaaten wie Österreich, in denen durch strenge Vorgaben bereits eine weitgehende Reduktion des Methanbildungspotenzials erreicht wurde, drohen zusätzliche Monitoring- und Berichtspflichten daher vor allem administrativen und finanziellen Mehraufwand zu verursachen, ohne einen entsprechenden zusätzlichen Umweltnutzen zu erzielen. Darüber hinaus räumt die Kommission selbst ein, dass bei der Quantifizierung von Deponieemissionen weiterhin erhebliche Unsicherheiten bestehen und harmonisierte Mess- und Berichtsregeln erst entwickelt werden müssen.

Die Kommission begründet die zusätzlichen Anforderungen für Deponien unter anderem mit dem Risiko, dass die Einbeziehung der Abfallverbrennung in das EU-ETS zu einer Verlagerung von Abfällen auf Deponien führen könnte. Sie weist selbst darauf hin, dass dieses Risiko insbesondere dort besteht, wo keine wirksamen regulatorischen oder fiskalischen Deponieregelungen bestehen. Für Österreich ist dieses Verlagerungsrisiko aufgrund der bereits bestehenden strengen deponierechtlichen Vorgaben, insbesondere der Beschränkung der Ablagerung organischer Abfälle, jedoch wesentlich reduziert. Zusätzliche undifferenzierte Verpflichtungen für österreichische Deponien erscheinen daher auch unter diesem Gesichtspunkt nicht sachgerecht.

Anstelle zusätzlicher emissionshandelsrechtlicher Verpflichtungen sollte der Schwerpunkt daher auf der konsequenten Umsetzung der bereits bestehenden unionsrechtlichen Anforderungen an die Deponierung sowie auf der weiteren Reduktion der Ablagerung organisch abbaubarer Abfälle in Mitgliedstaaten mit hohen Deponierungsraten liegen. Damit können Methanemissionen unmittelbar an ihrer Entstehungsquelle reduziert werden, ohne bereits nach hohen technischen und umweltrechtlichen Standards betriebene Deponien mit zusätzlichen regulatorischen Verpflichtungen zu belasten. Ebenso wird eine mögliche künftige Einbeziehung von Deponieemissionen in das EU-ETS bzw. eine entsprechende CO₂-Bepreisung abgelehnt.

Sofern eine derartige Verpflichtung nicht abgewendet werden kann, sollte die Berichterstattung auf Ebene der Mitgliedstaaten erfolgen. Bereits vorhandene nationale Daten sollten gebündelt genutzt werden, um zusätzliche Meldepflichten und Doppelbelastungen für einzelne Deponiebetreiber zu vermeiden.

Fortführung der Gratiszuteilung für Fernwärme und Gasinfrastruktur

Verdichterstationen des Gasfernleitungsnetzes erhalten bislang kostenlose Zuteilung. Da der Sektor nicht auf der Carbon-Leakage-Liste geführt wird, läuft die Gratiszuteilung bereits 2030 vollständig aus. Für Fernwärme sieht der Vorschlag ein Auslaufen der Gratiszuteilung bis 2040 vor. Gleichzeitig entfällt für Fernwärme ab 2031 das bestehende Klimaneutralitätsplan-Regime und soll durch die generelle Investitionskonditionalität nach Art. 10a ersetzt werden. In beiden Fällen bestehen erhebliche Investitionsbedarfe für die Umstellung auf erneuerbare Wärmequellen beziehungsweise auf Wasserstoff, Biomethan und andere CO₂-arme Gase, bei Investitionszyklen weit jenseits von 2040. Die kostenlose Zuteilung sollte daher über das jeweils vorgesehene Auslaufen hinaus fortgeführt werden. Voraussetzung ist aber, dass die hierfür erforderlichen Gratiszertifikate zusätzlich sind und die absolute Zuteilungsmenge an Carbon-Leakage-Sektoren dadurch nicht gekürzt wird.

95 % Biomasse Schwelle für ETS-Anlagen

Anlagen, die mehr als 95 % Biomasse oder biogene Energieträger einsetzen, fallen ab 1.1.2026 aus dem EU ETS 1 heraus. Die Holzindustrie und die Papierindustrie fordern die Aufhebung dieser Regelung.

Exportlösung CBAM

Der Vorschlag lässt eine konkrete Lösung für den Export von CBAM-Waren in Drittstaaten ohne angemessene CO₂-Bepreisung vermissen. Die Schaffung einer Dekarbonisierungsbank stellt für uns jedenfalls keine ausreichende Lösung dieser Problematik dar. Wir fordern daher nun rasch einen Vorschlag vorzulegen, der den betroffenen Unternehmen die notwendige Rechts- und Planungssicherheit bietet.

III. Zusammenfassung

Aus Sicht der WKÖ sind noch vielfältige Änderungen des vorgelegten Vorschlages notwendig, um den Europäischen Wirtschaftsstandort gestärkt aus der Reform hervorgehen zu lassen. Besonders im Hinblick auf die Konditionalität der Gratzuteilung befürchten wir negative Effekte für die Industrie und nicht die angestrebte Stärkung derselben. Ebenfalls sehen wir im Bereich der Luftfahrt noch enormes Verbesserungspotential. Nicht ersichtlich ist für uns zudem, warum das Paket keine angemessene Lösung für die Exportthematik im CBAM beinhaltet, wie dies angekündigt war. Die Schaffung einer Dekarbonisierungsbank stellt für uns jedenfalls keine ausreichende Lösung dieser Problematik dar.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen jederzeit gerne für weitere Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Mag. Jürgen Streitner
Abteilungsleiter