



**Europäischer Ausschuss
der Regionen**

ENVE-VII/021

149. Plenartagung, 27.–29. April 2022

STELLUNGNAHME

Anpassung des EHS und des CO₂-Grenzausgleichssystems an die Bedürfnisse der Städte und Regionen der EU

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

- unterstützt einen alle Branchen umfassenden Ansatz für die Umsetzung der Klimaziele für 2030 und 2050 und betont, dass der Straßenverkehr und der Gebäudesektor zur Verwirklichung der ehrgeizigeren Klimaziele der EU beitragen sollten, unabhängig davon, ob sie zusätzlich unter das EHS fallen sollen oder nicht;
- erkennt an, dass das EHS zum wichtigsten Faktor des Pakets „Fit für 55“ geworden ist, da die CO₂-Preise seit der Ankündigung der Änderungen in ungeahnte Höhen gestiegen sind;
- fordert, dass 20 % der Einnahmen aus den Versteigerungen im Rahmen des EHS direkt von den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften verwaltet werden;
- fordert, dass der Modernisierungsfonds NUTS-3-Regionen von Mitgliedstaaten mit offensichtlichen internen Ungleichheiten offensteht, um die Neubelebung und Modernisierung der Energiebranche zu fördern;
- betont, dass der gesamte Modernisierungsfonds auf prioritäre Investitionen ausgerichtet sein sollte, die den Klimazielen der EU dienen;
- betont, dass die Einnahmen aus dem EHS II direkt in den Klima-Sozialfonds fließen sollten, da dieser das wichtigste Instrument zum Schutz der am stärksten benachteiligten Haushalte, Kleinst- und Kleinunternehmen sowie Mobilitätsnutzer ist; fordert, dass 35 % der Mittel direkt von den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften verwaltet werden. Zeitigt der CO₂-Preis höhere Einnahmen als erwartet, wird die Finanzausstattung des Klima-Sozialfonds entsprechend aufgestockt;
- betont, dass aus dem Innovationsfonds auch bewährte Technologien, Maßnahmen der Kreislaufwirtschaft und Verfahren gefördert werden sollten, die die Umsetzung der EU-Klimaziele erheblich voranbringen;
- begrüßt das CO₂-Grenzausgleichssystem als Möglichkeit zur Förderung weltweiter Klimamaßnahmen und zur Bewältigung des Problems der Verlagerung von CO₂-Emissionen aus den fünf betroffenen Wirtschaftszweigen und unterstützt das Auslaufen der kostenlosen Zuteilung von Zertifikaten im Rahmen des EHS;
- ist der Auffassung, dass das CO₂-Grenzausgleichssystem nur dann den Veränderungen in Bezug auf Technologie, Rechtsvorschriften und Markt gerecht wird, wenn es dynamisch ist und sein Anwendungsbereich auf Branchen und Emissionen regelmäßig überprüft wird, wobei seine lokalen und regionalen Auswirkungen zu berücksichtigen sind.

Berichterstatter

Peter Kurz (DE/SPE), Oberbürgermeister von Mannheim

Referenzdokumente

Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union

COM(2021) 551 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus

COM(2021) 552 final

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems

COM(2021) 564 final

Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Mitteilung über die im Rahmen eines globalen marktbasierten Mechanismus zu leistende Kompensation durch Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union

COM(2021) 567 final

Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung des Beschlusses (EU) 2015/1814 in Bezug auf die Menge der Zertifikate, die bis 2030 in die Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union einzustellen sind

COM(2021) 571 final

**Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen –
Anpassung des EHS und des CO₂-Grenzausgleichssystems an die Bedürfnisse der Städte und
Regionen der EU**

I. EMPFEHLUNGEN FÜR ÄNDERUNGEN

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der
Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in
der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer
Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in
der Union und der Verordnung (EU) 2015/757
COM(2021) 551 final**

**Änderung 1
Erwägungsgrund 7**

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Zur Verwirklichung dieser Emissionsminderung müssen alle Wirtschaftssektoren einen Beitrag leisten. Daher sollte das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS), das mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[1] eingeführt wurde, um auf kostenwirksame und wirtschaftlich effiziente Weise auf eine Verringerung von Treibhausgasemissionen hinzuwirken, ehrgeiziger gestaltet werden und zwar in einer Weise, die dieser gesamtwirtschaftlichen Zielvorgabe für die Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 entspricht.</p> <p>[1] Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).</p>	<p>Zur Verwirklichung dieser Emissionsminderung müssen alle Wirtschaftssektoren einen Beitrag leisten. Daher sollte das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS), das mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[1] eingeführt wurde, um auf kostenwirksame und wirtschaftlich effiziente, sozialverträgliche und umweltfreundliche Weise auf eine Verringerung von Treibhausgasemissionen hinzuwirken, ehrgeiziger gestaltet werden und zwar in einer Weise, die dieser gesamtwirtschaftlichen Zielvorgabe für die Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 sowie dem allgemeinen Ziel der Klimaneutralität gemäß der Verordnung (EU) 2021/1119 entspricht.</p> <p>[1] Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).</p>

Änderung 2
Erwägungsgrund 9

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Die Richtlinie 96/61/EG des Rates[1] wurde durch die Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[2] aufgehoben. Die Bezugnahmen auf die Richtlinie 96/61/EG in Artikel 2 und Anhang IV der Richtlinie 2003/87/EG sollten entsprechend aktualisiert werden. Angesichts der Notwendigkeit dringender gesamtwirtschaftlicher Emissionsreduktionen sollten die Mitgliedstaaten die unter das EU-EHS fallenden Treibhausgasemissionen mithilfe anderer Maßnahmen als der Emissionsgrenzwerte gemäß der Richtlinie 2010/75/EU verringern können.</p> <p>[1] Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (ABl. L 257 vom 10.10.1996, S. 26).</p> <p>[2] Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17).</p>	<p>Die Richtlinie 96/61/EG des Rates[1] wurde durch die Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[2] aufgehoben. Die Bezugnahmen auf die Richtlinie 96/61/EG in Artikel 2 und Anhang IV der Richtlinie 2003/87/EG sollten entsprechend aktualisiert werden. Angesichts der Notwendigkeit dringender gesamtwirtschaftlicher Emissionsreduktionen sollten die Mitgliedstaaten <i>unter Berücksichtigung der Positionen der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften mittels Verfahren der aktiven Beteiligung sowie der Grundsätze der Subsidiarität, der Verhältnismäßigkeit und der sozialen Gerechtigkeit</i> die unter das EU-EHS fallenden Treibhausgasemissionen mithilfe anderer Maßnahmen als der Emissionsgrenzwerte gemäß der Richtlinie 2010/75/EU verringern können.</p> <p>[1] Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (ABl. L 257 vom 10.10.1996, S. 26).</p> <p>[2] Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17).</p>

<i>Begründung</i>
Erübrigt sich.

Änderung 3
Erwägungsgrund 13

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Treibhausgase, die nicht direkt in die Atmosphäre freigesetzt werden, sollten als Emissionen im Rahmen des EU-EHS betrachtet werden, und es sollten Zertifikate dafür abgegeben werden, es sei denn, sie werden gemäß der Richtlinie 2009/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[1] in einer Speicherstätte gespeichert oder dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden, sodass sie bei normalem Gebrauch nicht in die Atmosphäre gelangen. Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, in denen die Bedingungen festgelegt werden, unter denen Treibhausgase als dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden anzusehen sind, sodass sie bei normalem Gebrauch nicht in die Atmosphäre gelangen, einschließlich der Erlangung eines Zertifikats für CO₂-Abbau, gegebenenfalls mit Blick auf regulatorische Entwicklungen in Bezug auf die Zertifizierung des CO₂-Abbaus.</p> <p>[1] Richtlinie 2009/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die geologische Speicherung von Kohlendioxid und zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG des Rates sowie der Richtlinien 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG und 2008/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 114).</p>	<p>Treibhausgase, die nicht direkt in die Atmosphäre freigesetzt werden, sollten als Emissionen im Rahmen des EU-EHS betrachtet werden, und es sollten Zertifikate dafür abgegeben werden, es sei denn, sie werden gemäß der Richtlinie 2009/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[1] in einer umweltverträglichen und sicheren Speicherstätte gespeichert oder dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden, sodass sie bei normalem Gebrauch nicht in die Atmosphäre gelangen. Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, in denen die Bedingungen festgelegt werden, unter denen Treibhausgase als dauerhaft in einem Produkt chemisch gebunden anzusehen sind, sodass sie bei normalem Gebrauch nicht in die Atmosphäre gelangen, einschließlich der Erlangung eines Zertifikats für CO₂-Abbau, gegebenenfalls mit Blick auf regulatorische Entwicklungen in Bezug auf die Zertifizierung des CO₂-Abbaus.</p> <p>[1] Richtlinie 2009/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die geologische Speicherung von Kohlendioxid und zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG des Rates sowie der Richtlinien 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG und 2008/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 114).</p>

<i>Begründung</i>
<p>Mit fossilen Brennstoffen betriebene Kraftwerke verursachen einen höheren Anteil an CO₂-Emissionen als jeder andere Bereich der Industrie. Bei ihnen kann CCS zu einer erheblichen Verringerung der CO₂-Emissionen führen.</p>

Änderung 4

Neuer Erwägungsgrund 14.1

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
	<i>Die Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-EHS darf nicht dazu führen, dass CO₂-Emissionen verlagert werden, indem der Schiffsverkehr in Häfen nicht dem EHS unterliegender benachbarter Drittstaaten umgeleitet wird.</i>

Begründung

Die Verlagerung von CO₂-Emissionen in Häfen benachbarter Drittstaaten, die nicht unter das EU-EHS fallen, ist ein reales Risiko und kann zu einem Substitutionseffekt zugunsten von Häfen in Drittstaaten führen, CO₂-Steueroasen in EU-Nachbarschaft schaffen und die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Hafensystems gefährden.

Änderung 5

Erwägungsgrund 28

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Zur Erreichung der ehrgeizigeren Klimaschutzziele werden beträchtliche öffentliche Mittel in der EU benötigt, und die nationalen Haushalte müssen auf die Klimawende ausgerichtet werden. Um die erheblichen klimabezogenen Ausgaben im EU-Haushalt zu ergänzen und zu verstärken, sollten alle Versteigerungseinnahmen, die nicht dem Unionshaushalt zugewiesen werden, für klimabezogene Zwecke verwendet werden. Dazu gehört auch finanzielle Unterstützung, um soziale Aspekte in Haushalten mit niedrigem und mittlerem Einkommen durch Senkung von verzerrend wirkenden Steuern anzugehen. Um den Verteilungseffekten und sozialen Folgen des Übergangs in einkommensschwachen Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, sollte von [Jahr des Inkrafttretens der Richtlinie] bis 2030 außerdem ein zusätzlicher Anteil von 2,5 % der unionsweiten Menge von Zertifikaten verwendet werden, um über den Modernisierungsfonds gemäß Artikel 10d der Richtlinie 2003/87/EG die Energiewende der Mitgliedstaaten mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf von	Zur Erreichung der ehrgeizigeren Klimaschutzziele werden beträchtliche öffentliche Mittel in der EU benötigt, und die nationalen, regionalen und lokalen Haushalte müssen auf die Klimawende ausgerichtet werden. Um die erheblichen klimabezogenen Ausgaben im EU-Haushalt zu ergänzen und zu verstärken, sollten alle Versteigerungseinnahmen, die nicht dem Unionshaushalt zugewiesen werden, für klimabezogene Zwecke verwendet werden, die in den einschlägigen nationalen, regionalen oder lokalen Planungen vorgesehen sind . Dazu gehört auch finanzielle Unterstützung, um soziale Aspekte in Haushalten mit niedrigem und mittlerem Einkommen durch Senkung von verzerrend wirkenden Steuern anzugehen. Um den Verteilungseffekten und sozialen Folgen des Übergangs in einkommensschwachen Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, sollte von [Jahr des Inkrafttretens der Richtlinie] bis 2030 außerdem ein zusätzlicher Anteil von mindestens 2,5 % der unionsweiten Menge von Zertifikaten verwendet werden, um über den Modernisierungsfonds gemäß Artikel 10d der

weniger als 65 % des Unionsdurchschnitts im Zeitraum 2016–2018 zu finanzieren.	Richtlinie 2003/87/EG die Energiewende der Mitgliedstaaten mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf von weniger als 65 % des Unionsdurchschnitts im Zeitraum 2016–2018 und von NUTS-3-Regionen in Mitgliedstaaten mit eindeutigen internen Ungleichgewichten zu finanzieren.
--	--

Begründung
Auch das Pro-Kopf-BIP der NUTS-2-Regionen sollte bei der Zuteilung der Zertifikate berücksichtigt werden, da es im Falle von Mitgliedstaaten mit größeren Ungleichgewichten zu undifferenziert wäre, nur das nationale Pro-Kopf-BIP als Kriterium anzulegen.

Änderung 6
Erwägungsgrund 30

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
[...] Die Zertifikate, die den CBAM-Sektoren auf der Grundlage dieser Berechnung (CBAM-Nachfrage) nicht mehr kostenlos zugeteilt werden, müssen versteigert werden, und die Einnahmen fließen in den Innovationsfonds, um Innovationen in den Bereichen CO ₂ -arme Technologien, CO ₂ -Abscheidung und -Nutzung (CCU), Abscheidung und geologische Speicherung von CO ₂ (CCS), erneuerbare Energien und Energiespeicherung in einer Weise zu unterstützen, die zur Eindämmung des Klimawandels beiträgt. Projekten in CBAM-Sektoren sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Um den Anteil der kostenlos zuzuteilenden Zertifikate für die Nicht-CBAM-Sektoren einzuhalten, sollte die endgültige Menge, die von der kostenlosen Zuteilung abzuziehen und zu versteigern ist, auf der Grundlage des Anteils der CBAM-Nachfrage am Bedarf aller Sektoren, die kostenlose Zuteilungen erhalten, an kostenlosen Zuteilungen berechnet werden.	[...] Die Zertifikate, die den CBAM-Sektoren auf der Grundlage dieser Berechnung (CBAM-Nachfrage) nicht mehr kostenlos zugeteilt werden, müssen versteigert werden, und die Einnahmen fließen in den Innovationsfonds und in den Klima-Sozialfonds , um Innovationen in den Bereichen CO ₂ -arme Technologien, CO ₂ -Abscheidung und Nutzung (CCU), Abscheidung und geologische Speicherung (CCS) von unvermeidbaren CO₂-Emissionen aus industriellen Produktionsprozessen, die nicht bei der Verbrennung fossiler Brennstoffe mit dem Hauptziel der Energieerzeugung anfallen , erneuerbare Energien und Energiespeicherung in einer Weise zu unterstützen, die zur Eindämmung des Klimawandels beiträgt, wobei auch etwaige negative Auswirkungen auf benachteiligte Regionen und Haushalte abzufedern sind . Projekten in CBAM-Sektoren sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Um den Anteil der kostenlos zuzuteilenden Zertifikate für die Nicht-CBAM-Sektoren einzuhalten, sollte die endgültige Menge, die von der kostenlosen Zuteilung abzuziehen und zu versteigern ist, auf der Grundlage des Anteils der CBAM-Nachfrage am Bedarf aller Sektoren, die kostenlose Zuteilungen erhalten, an kostenlosen Zuteilungen berechnet werden.

Begründung

Die kostenlosen Zertifikate für CBAM-Sektoren sollten möglichst bald auslaufen, da die kostenlose Zuteilung der Signalwirkung der CO₂-Bepreisung zuwiderläuft.

Änderung 7

Erwägungsgrund 33

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>Der in Artikel 10a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG genannte Anwendungsbereich des Innovationsfonds sollte ausgeweitet werden, um Innovationen im Bereich CO₂-armer Technologien und Prozesse zu fördern, die den Brennstoffverbrauch in den Bereichen Gebäude und Straßenverkehr betreffen. Darüber hinaus sollte der Innovationsfonds dazu dienen, Investitionen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs zu unterstützen, einschließlich Investitionen in nachhaltige alternative Brennstoffe wie Wasserstoff und Ammoniak, die aus erneuerbaren Quellen hergestellt werden, sowie emissionsfreie Antriebstechnologien wie Windtechnologien. In Anbetracht dessen, dass Einnahmen aus Sanktionen gemäß der Verordnung xxxx/xxxx [FuelEU Maritime] dem Innovationsfonds gemäß Artikel 21 Absatz 5 der Haushaltsordnung als externe zweckgebundene Einnahmen zugewiesen werden, sollte die Kommission sicherstellen, dass die Unterstützung innovativer Projekte zur Beschleunigung der Entwicklung und des Einsatzes erneuerbarer und CO₂-armer Brennstoffe im Seeverkehr gemäß Artikel 21 Absatz 1 der Verordnung xxxx/xxxx [FuelEU Maritime] gebührend berücksichtigt wird. Um sicherzustellen, dass innerhalb dieses erweiterten Anwendungsbereichs ausreichende Mittel für Innovationen zur Verfügung stehen, sollte der Innovationsfonds um 50 Millionen Zertifikate aufgestockt werden, bei denen es sich entsprechend dem derzeitigen Anteil der Mittel, die aus der jeweiligen Quelle für den Innovationsfonds bereitgestellt werden, zum Teil um Zertifikate handelt, die andernfalls versteigert werden könnten, und zum Teil um Zertifikate, die andernfalls kostenlos zugeteilt werden könnten.</p> <p>[1] [Fundstelle der „FuelEU Maritime“-Verordnung einfügen].</p>	<p>Der in Artikel 10a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG genannte Anwendungsbereich des Innovationsfonds sollte ausgeweitet werden, um Innovationen im Bereich CO₂-armer Technologien und Prozesse zu fördern, die den Brennstoffverbrauch in den Bereichen Gebäude und Straßenverkehr betreffen, sowie alle Maßnahmen zur Verringerung großer Mengen nicht projekt- oder innovationsbezogener Treibhausgasemissionen. Darüber hinaus sollte der Innovationsfonds dazu dienen, Investitionen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs zu unterstützen, einschließlich Investitionen in nachhaltige alternative Brennstoffe wie Wasserstoff und Ammoniak, die aus erneuerbaren Quellen hergestellt werden, sowie emissionsfreie Antriebstechnologien wie Windtechnologien. In Anbetracht dessen, dass Einnahmen aus Sanktionen gemäß der Verordnung xxxx/xxxx [FuelEU Maritime] dem Innovationsfonds gemäß Artikel 21 Absatz 5 der Haushaltsordnung als externe zweckgebundene Einnahmen zugewiesen werden, sollte die Kommission sicherstellen, dass die Unterstützung innovativer Projekte zur Beschleunigung der Entwicklung und des Einsatzes erneuerbarer und CO₂-armer Brennstoffe im Seeverkehr gemäß Artikel 21 Absatz 1 der Verordnung xxxx/xxxx [FuelEU Maritime] gebührend berücksichtigt wird. Um sicherzustellen, dass innerhalb dieses erweiterten Anwendungsbereichs ausreichende Mittel für Innovationen und Maßnahmen zur Verfügung stehen, sollte der Innovationsfonds um 50 Millionen Zertifikate aufgestockt werden, bei denen es sich entsprechend dem derzeitigen Anteil der Mittel, die aus der jeweiligen Quelle für den Innovationsfonds bereitgestellt werden, zum Teil um Zertifikate handelt, die andernfalls versteigert werden könnten, und zum Teil um Zertifikate, die andernfalls kostenlos zugeteilt</p>

	<p>werden könnten.</p> <p>[1] [Fundstelle der „FuelEU Maritime“-Verordnung einfügen].</p>
--	---

Begründung
<p>Der Innovationsfonds ist eine der wichtigsten Finanzierungsquellen für Klimamaßnahmen, jedoch auf innovative Technologien beschränkt, obwohl Innovationsmangel nur eines der zentralen Hindernisse für die Dekarbonisierung ist. Mit diesem Änderungsantrag soll der Umfang auf bereits bestehende Dekarbonisierungsmaßnahmen ausgeweitet werden.</p>

Änderung 8
Erwägungsgrund 38

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>Der Anwendungsbereich des Modernisierungsfonds sollte an die jüngsten Klimaziele der Union angepasst werden, indem vorgeschrieben wird, dass die Investitionen mit den Zielen des europäischen Grünen Deals und der Verordnung (EU) 2021/1119 im Einklang stehen müssen, und die Unterstützung für Investitionen im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen abgeschafft wird. Darüber hinaus sollte der Anteil des Modernisierungsfonds, der für vorrangige Investitionen eingesetzt werden muss, auf 80 % erhöht werden; auf der Nachfrageseite sollte vorrangig Energieeffizienz angestrebt werden; und die Unterstützung für Privathaushalte zur Bekämpfung der Energiearmut, auch in ländlichen und abgelegenen Gebieten, sollte in den Bereich der vorrangigen Investitionen aufgenommen werden.</p>	<p>Der Anwendungsbereich des Modernisierungsfonds sollte an die jüngsten Klimaziele der Union angepasst werden, indem vorgeschrieben wird, dass die Investitionen mit den Zielen des europäischen Grünen Deals und der Verordnung (EU) 2021/1119 im Einklang stehen müssen, und die Unterstützung für Investitionen im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen abgeschafft wird. Darüber hinaus sollte der Modernisierungsfonds nur für vorrangige Investitionen eingesetzt werden; auf der Nachfrageseite sollten vorrangig Energieeffizienz und die Nutzung erneuerbarer Energien angestrebt werden; und die Unterstützung für benachteiligte Regionen und Privathaushalte zur Bekämpfung der Energie- und Mobilitätsarmut, vor allem in Gebieten in äußerster Randlage und ländlichen und abgelegenen Gebieten, sollte in den Bereich der vorrangigen Investitionen aufgenommen werden. Auch sollte der Modernisierungsfonds NUTS-3-Regionen von Mitgliedstaaten mit eindeutigen internen Ungleichgewichten offenstehen, um die Neubelebung und Modernisierung des Energiesektors anzukurbeln.</p>

Änderung 9
Erwägungsgrund 43

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>In der Mitteilung der Kommission „Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas 2030“¹ wird die besondere Herausforderung hervorgehoben, die Emissionen in den Bereichen Straßenverkehr und Gebäude zu verringern. Daher kündigte die Kommission an, dass eine weitere Ausweitung des Emissionshandels auch Emissionen aus dem Straßenverkehr und aus Gebäuden umfassen könnte. Der Emissionshandel für diese beiden neuen Sektoren würde über ein separates, aber verwandtes Emissionshandelssystem erfolgen. Dadurch würde jede Störung des reibungslosen Emissionshandels in den Sektoren ortsfeste Anlagen und Luftverkehr vermieden. Das neue System wird von ergänzenden Strategien und Maßnahmen begleitet, die vor unangemessenen Preisauswirkungen schützen, die Erwartungen der Marktteilnehmer prägen und auf ein CO₂-Preissignal für die gesamte Wirtschaft abzielen. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Entwicklung des neuen Marktes die Einrichtung eines wirksamen Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungssystems erfordert. Um Synergien und Kohärenz mit der bestehenden Infrastruktur der Union für das EU-EHS für Emissionen aus ortsfesten Anlagen und dem Luftverkehr zu gewährleisten, ist es angezeigt, den Emissionshandel für den Straßenverkehr und Gebäude durch eine Änderung der Richtlinie 2003/87/EC einzuführen.</p>	<p>In der Mitteilung der Kommission „Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas 2030“² wird die besondere Herausforderung hervorgehoben, die Emissionen in den Bereichen Straßenverkehr und Gebäude zu verringern. Daher kündigte die Kommission an, dass eine weitere Ausweitung des Emissionshandels auch Emissionen aus dem Straßenverkehr und aus Gebäuden umfassen könnte. Der Emissionshandel für diese beiden neuen Sektoren würde über ein separates, aber verwandtes Emissionshandelssystem erfolgen. Dadurch würde jede Störung des reibungslosen Emissionshandels in den Sektoren ortsfeste Anlagen und Luftverkehr vermieden. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften haben aufgrund ihrer Zuständigkeiten die größten Auswirkungen in Bezug auf diese Sektoren zu tragen und müssen daher in die Gestaltung des neuen EHS einbezogen werden. Ein Teil der Einnahmen des neuen Emissionshandelssystems wird den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zur Verfügung gestellt, da sie die am stärksten betroffenen Regierungs- und Verwaltungsebenen sind. Das neue System wird von ergänzenden Strategien und Maßnahmen begleitet, die vor unangemessenen Preisauswirkungen insbesondere auf benachteiligte Haushalte, Kleinst- und Kleinunternehmen und Mobilitätsnutzer, auch in ländlichen und abgelegenen Gebieten, schützen, die Erwartungen der Marktteilnehmer prägen und auf ein CO₂-Preissignal für die gesamte Wirtschaft abzielen. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Entwicklung des neuen Marktes die Einrichtung eines wirksamen Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungssystems erfordert. Um Synergien und Kohärenz mit der</p>

¹ COM(2020) 562 final.

² COM(2020) 562 final.

	<p>bestehenden Infrastruktur der Union für das EU-EHS für Emissionen aus ortsfesten Anlagen und dem Luftverkehr zu gewährleisten, ist es angezeigt, den Emissionshandel für den Straßenverkehr und Gebäude durch eine Änderung der Richtlinie 2003/87/EC gemäß dem Paket „Fit für 55“ und gegebenenfalls im Einklang mit den Rechtsvorschriften für diese bisher nicht dem EHS unterliegenden Sektoren einzuführen.</p>
--	--

Begründung	
<p>Die Ausdehnung des EHS auf die Bereiche Straßenverkehr und Gebäude hat erhebliche Auswirkungen auf die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften. Für diese Sektoren sind weitgehend die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zuständig; sie sollten deshalb bei der Gestaltung des neuen Emissionshandelssystems berücksichtigt werden.</p>	

Änderung 10
Erwägungsgrund 51

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>Die Verteilungsregeln für Versteigerungsanteile sind für alle Versteigerungseinnahmen, die den Mitgliedstaaten zufließen würden, von großer Bedeutung, insbesondere angesichts der Notwendigkeit, die Fähigkeit der Mitgliedstaaten zu stärken, die sozialen Auswirkungen eines CO₂-Preissignals in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr abzufedern. Ungeachtet der Tatsache, dass die beiden Sektoren sehr unterschiedliche Merkmale aufweisen, ist es angebracht, eine gemeinsame Verteilungsregel ähnlich der für ortsfeste Anlagen festzulegen. Der Großteil der Zertifikate sollte auf der Grundlage der durchschnittlichen Verteilung der Emissionen in den abgedeckten Sektoren im Zeitraum 2016–2018 auf alle Mitgliedstaaten aufgeteilt werden.</p>	<p>Die Verteilungsregeln für Versteigerungsanteile sind für alle Versteigerungseinnahmen, die den Mitgliedstaaten zufließen würden, von großer Bedeutung, insbesondere angesichts der Notwendigkeit, die Fähigkeit der Mitgliedstaaten zu stärken, die sozialen Auswirkungen eines CO₂-Preissignals in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr abzufedern. Ungeachtet der Tatsache, dass die beiden Sektoren sehr unterschiedliche Merkmale aufweisen, ist es angebracht, eine gemeinsame Verteilungsregel ähnlich der für ortsfeste Anlagen festzulegen. Der Großteil der Zertifikate sollte auf der Grundlage der durchschnittlichen Verteilung der Emissionen in den abgedeckten Sektoren im Zeitraum 2016–2018 auf alle Mitgliedstaaten aufgeteilt werden. Jeder Mitgliedstaat sollte einen Anteil von mindestens 20 % der Einnahmen aus Versteigerungen festlegen, der unmittelbar von den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften verwaltet wird. Die von den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften verwalteten Einnahmen sollten ausschließlich für Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels</p>

	<i>und zur Anpassung an den Klimawandel verwendet werden, insbesondere für Maßnahmen zur Förderung der Energiewende und zur Bewältigung der Gefahren für die am stärksten benachteiligten Regionen, Haushalte sowie Kleinst- und Kleinunternehmen und Mobilitätsnutzer.</i>
--	---

Begründung	
<p>Angesichts der Vielfalt der EU-Regionen in geografischer, sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht sind die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften die am besten geeignete Ebene, um sicherzustellen, dass die Energiewende den territorialen Zusammenhalt in Europa nicht beeinträchtigt und die am stärksten benachteiligten Haushalte nicht gefährdet.</p>	

Änderung 11

Erwägungsgrund 52

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>Die Einführung der CO₂-Bepreisung im Straßenverkehr und im Gebäudesektor sollte mit einer wirksamen sozialen Abfederung einhergehen, insbesondere angesichts des bereits bestehenden Ausmaßes der Energiearmut. Im Jahr 2018 gaben etwa 34 Millionen Europäerinnen und Europäer an, dass sie nicht in der Lage waren, ihre Wohnung bzw. ihr Haus angemessen zu heizen, und 6,9 % der Bevölkerung der Union haben in einer EU-weiten Erhebung aus dem Jahr 2019 erklärt, dass sie es sich nicht leisten können, ihre Wohnung bzw. ihr Haus ausreichend zu heizen.[1] Um einen wirksamen Sozial- und Verteilungsausgleich zu erreichen, sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, die Versteigerungseinnahmen für die klima- und energiebezogenen Zwecke auszugeben, die bereits für den bestehenden Emissionshandel festgelegt wurden, aber auch für Maßnahmen, die speziell hinzugefügt wurden, um die mit den neuen Sektoren Straßenverkehr und Gebäude verbundenen Bedenken anzugehen, einschließlich damit zusammenhängender politischer Maßnahmen im Rahmen der Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[2]. Die Einnahmen aus Versteigerungen sollten dazu verwendet werden,</p>	<p>Die Einführung der CO₂-Bepreisung im Straßenverkehr und im Gebäudesektor sollte mit einer wirksamen sozialen Abfederung einhergehen, insbesondere angesichts des bereits bestehenden Ausmaßes der Energiearmut. Im Jahr 2018 gaben etwa 34 Millionen Europäerinnen und Europäer an, dass sie nicht in der Lage waren, ihre Wohnung bzw. ihr Haus angemessen zu heizen, und 6,9 % der Bevölkerung der Union haben in einer EU-weiten Erhebung aus dem Jahr 2019 erklärt, dass sie es sich nicht leisten können, ihre Wohnung bzw. ihr Haus ausreichend zu heizen[1], während einige Regionen gezwungen sind, aufgrund ihrer Armut ineffiziente Energieträger zum Heizen zu nutzen. Um einen wirksamen Sozial- und Verteilungsausgleich zu erreichen, sollten die Mitgliedstaaten sowie die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften verpflichtet werden, die Versteigerungseinnahmen für die klima- und energiebezogenen Zwecke auszugeben, die bereits für den bestehenden Emissionshandel festgelegt wurden, aber auch für Maßnahmen, die speziell hinzugefügt wurden, um die mit den neuen Sektoren Straßenverkehr und Gebäude verbundenen Bedenken anzugehen, einschließlich damit zusammenhängender politischer</p>

soziale Aspekte des Emissionshandels für die neuen Sektoren anzugehen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf benachteiligten Privathaushalten, **Kleinstunternehmen** und **Verkehrsteilnehmern** liegen sollte. In diesem Sinne werden den Mitgliedstaaten über einen neuen Klima-Sozialfonds gesonderte Mittel zur Verfügung gestellt, um die europäischen Bürgerinnen und Bürger zu unterstützen, die am stärksten von Energie- oder Mobilitätsarmut betroffen oder bedroht sind. Dieser Fonds wird Fairness und Solidarität zwischen den und innerhalb der Mitgliedstaaten fördern und gleichzeitig das Risiko von Energie- und Mobilitätsarmut während des Übergangs mindern. Er wird auf bestehenden Solidaritätsmechanismen aufbauen und diese ergänzen. Die Mittel des neuen Fonds entsprechen **im Prinzip** 25 % der voraussichtlichen Einnahmen aus dem neuen Emissionshandel im Zeitraum 2026–2032 und werden auf der Grundlage der Klima-Sozialpläne ausgeführt, die die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) 20.../nn des Europäischen Parlaments und des Rates[3] vorlegen sollten. Darüber hinaus **sollte** jeder Mitgliedstaat **seine** Versteigerungseinnahmen unter anderem dazu verwenden, einen Teil der Kosten seiner Klima-Sozialpläne zu finanzieren.

[1] Daten von 2018. Eurostat, SILC [ilc_md01].

[2] Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur Energieeffizienz, zur Änderung der Richtlinien 2009/125/EG und 2010/30/EU und zur Aufhebung der Richtlinien 2004/8/EG und 2006/32/EG ([ABl. L 315 vom 14.11.2012, S. 1](#)).

[3] [Fundstelle der Verordnung zur Einrichtung des Klima-Sozialfonds einfügen].

Maßnahmen im Rahmen der Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[2]. Die Einnahmen aus Versteigerungen sollten **auch** dazu verwendet werden, soziale Aspekte des Emissionshandels für die neuen Sektoren anzugehen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf benachteiligten Privathaushalten, **Kleinst- und Kleinunternehmen** und **Mobilitätsnutzern** liegen sollte. In diesem Sinne werden den Mitgliedstaaten **sowie den regionalen und lokalen Gebietskörperschaften** über einen neuen Klima-Sozialfonds gesonderte Mittel zur Verfügung gestellt, um die europäischen Bürgerinnen und Bürger zu unterstützen, die am stärksten von Energie- oder Mobilitätsarmut betroffen oder bedroht sind. Dieser Fonds wird Fairness und Solidarität zwischen den und innerhalb der Mitgliedstaaten fördern und gleichzeitig das Risiko von Energie- und Mobilitätsarmut während des Übergangs mindern. Er wird auf bestehenden Solidaritätsmechanismen aufbauen und diese ergänzen. Die Mittel des neuen Fonds entsprechen **mindestens** 25 % der voraussichtlichen Einnahmen aus dem neuen Emissionshandel im Zeitraum 2026–2032 und werden auf der Grundlage der Klima-Sozialpläne ausgeführt, die die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) 20.../nn des Europäischen Parlaments und des Rates[3] vorlegen sollten. **Zeitigt der CO₂-Preis höhere Einnahmen als erwartet, wird die Finanzausstattung des Klima-Sozialfonds entsprechend aufgestockt. Jeder Mitgliedstaat sollte einen Anteil von mindestens 35 % der Mittel aus dem Klima-Sozialfonds festlegen, der unmittelbar von den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften verwaltet wird.** Darüber hinaus **sollten** jeder Mitgliedstaat **sowie die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften** **ihre** Versteigerungseinnahmen unter anderem dazu verwenden, einen Teil der Kosten seiner Klima-Sozialpläne zu finanzieren.

[1] Daten von 2018. Eurostat, SILC [ilc_md01].

[2] Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen

	Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur Energieeffizienz, zur Änderung der Richtlinien 2009/125/EG und 2010/30/EU und zur Aufhebung der Richtlinien 2004/8/EG und 2006/32/EG (ABl. L 315 vom 14.11.2012, S. 1). [3] [Fundstelle der Verordnung zur Einrichtung des Klima-Sozialfonds einfügen].
--	--

Begründung	
Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sind am besten geeignet, diese Probleme zu lösen, deshalb sollten auch ihnen Mittel aus dem Fonds zur Verfügung gestellt werden.	

Änderung 12
Erwägungsgrund 54

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Innovationen und die Entwicklung neuer CO ₂ -armer Technologien in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr sind von entscheidender Bedeutung, um den kosteneffizienten Beitrag dieser Sektoren zu den voraussichtlichen Emissionsreduktionen sicherzustellen. Daher sollten auch die Einnahmen aus der Versteigerung von 150 Millionen Zertifikaten aus dem Emissionshandel in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr dem Innovationsfonds zur Verfügung gestellt werden, um Anreize für kosteneffiziente Emissionsreduktionen zu schaffen.	Innovationen und die Entwicklung neuer CO ₂ -armer Technologien und Maßnahmen in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr sind von entscheidender Bedeutung, um den kosteneffizienten Beitrag dieser Sektoren zu den voraussichtlichen Emissionsreduktionen sicherzustellen. Daher sollten auch die Einnahmen aus der Versteigerung von 150 Millionen Zertifikaten aus dem Emissionshandel in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr dem Innovationsfonds zur Verfügung gestellt werden, um Anreize für kosteneffiziente sowie sozial- und umweltverträgliche Emissionsreduktionen zu schaffen.

Begründung	
Erübrigt sich.	

Änderung 13
Erwägungsgrund 58

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Die Anwendung des Emissionshandels in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr sollte von der Kommission überwacht werden, einschließlich des Grads der Preiskonvergenz mit dem bestehenden EU-EHS, und	Die Anwendung des Emissionshandels in den Sektoren Gebäude und Straßenverkehr sollte von der Kommission überwacht werden, einschließlich des Grads der Preiskonvergenz mit dem bestehenden EU-EHS, und

<p>erforderlichenfalls sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat eine Überprüfung vorgeschlagen werden, um die Wirksamkeit, Verwaltung und praktische Anwendung des Emissionshandels in diesen Sektoren auf der Grundlage des erworbenen Wissens und einer stärkeren Preiskonvergenz zu verbessern. Die Kommission sollte verpflichtet werden, den ersten Bericht über diese Fragen bis zum 1. Januar 2028 vorzulegen.</p>	<p>erforderlichenfalls sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat eine Überprüfung vorgeschlagen werden, um die Wirksamkeit, Verwaltung und praktische Anwendung des Emissionshandels in diesen Sektoren auf der Grundlage des erworbenen Wissens und einer stärkeren Preiskonvergenz zu verbessern. Die Kommission sollte verpflichtet werden, den ersten Bericht über diese Fragen bis zum 1. Januar 2028 vorzulegen. <i>Der Vorlage des Berichts geht ein Konsultationszeitraum vom 1. September bis 31. Oktober 2027 voraus. In diesem Zeitraum sollte eine gezielte Konsultation der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften stattfinden.</i></p>
--	---

Begründung
<p>Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften haben wesentliche Zuständigkeiten in den Bereichen Straßenverkehr und Gebäude, sie sollten deshalb konsultiert werden, bevor die Wirksamkeit des neuen EHS bewertet und der entsprechende Bericht vorgelegt wird.</p>

Änderung 14

Artikel 1 Nummer 2

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:</p> <p>a) Buchstabe b erhält folgende Fassung: „b) ‚Emissionen‘ die Freisetzung von Treibhausgasen aus Quellen in einer Anlage oder die Freisetzung der in Anhang I in Verbindung mit der Tätigkeitskategorie ‚Luftverkehr‘ oder in Anhang I in Verbindung mit der Tätigkeitskategorie ‚Seeverkehr‘ aufgeführten Gase aus einem Flugzeug bzw. einem Schiff, das eine derartige Tätigkeit durchführt, oder die Freisetzung von Treibhausgasen aus der in Anhang III genannten Tätigkeit;“</p> <p>b) Buchstabe d erhält folgende Fassung: d) „‚Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen‘ eine Genehmigung, die gemäß den Artikeln 5, 6 und 30b erteilt wird;“</p> <p>c) Buchstabe u wird gestrichen.</p> <p>d) Folgende Buchstaben v bis z werden angefügt: „v) ‚Schiffahrtsunternehmen‘ den Schiffseigner oder eine sonstige Organisation oder Person, wie der Geschäftsführer oder der Bareboat-Charterer, der/die vom Schiffseigner die Verantwortung für</p>	<p>2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:</p> <p>a) Buchstabe b erhält folgende Fassung: „b) ‚Emissionen‘ die Freisetzung von Treibhausgasen aus Quellen in einer Anlage oder die Freisetzung der in Anhang I in Verbindung mit der Tätigkeitskategorie ‚Luftverkehr‘ oder in Anhang I in Verbindung mit der Tätigkeitskategorie ‚Seeverkehr‘ aufgeführten Gase aus einem Flugzeug bzw. einem Schiff, das eine derartige Tätigkeit durchführt, oder die Freisetzung von Treibhausgasen aus der in Anhang III genannten Tätigkeit;“</p> <p>b) Buchstabe d erhält folgende Fassung: d) „‚Genehmigung zur Emission von Treibhausgasen‘ eine Genehmigung, die gemäß den Artikeln 5, 6 und 30b erteilt wird;“</p> <p>c) Buchstabe u wird gestrichen.</p> <p>d) Folgende Buchstaben v bis z werden angefügt: „v) ‚Schiffahrtsunternehmen‘ den Schiffseigner oder eine sonstige Organisation oder Person, wie der Geschäftsführer oder der Bareboat-Charterer, der/die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übernommen hat und sich</p>

<p>den Betrieb des Schiffs übernommen hat und sich bei Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, alle Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen, die sich aus dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates(*) ergeben;“</p>	<p>bei Übernahme dieser Verantwortung bereit erklärt hat, alle Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen, die sich aus dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates(*) ergeben;</p> <p><i>„aa) ‚Anlaufhafen‘ den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um Güter zu laden oder zu löschen oder Passagiere ein- oder auszuschießen; ausgenommen sind daher Zwischenstopps zum alleinigen Zweck der Bebunkerung, der Übernahme von Proviant, des Besatzungswechsels, der Verlegung in ein Trockendock oder der Reparatur des Schiffes oder von dessen Ausrüstung, Zwischenstopps, weil das Schiff der Hilfe bedarf oder sich in Seenot befindet, außerhalb von Häfen durchgeführte Umladungen von Schiff zu Schiff, Zwischenstopps in Umladehäfen in benachbarten Drittländern und Zwischenstopps, die dem alleinigen Zweck des Schutzes vor Schlechtwetterlagen dienen oder aufgrund von Such- und Rettungsaktionen erforderlich sind; [...]“</i></p>
---	---

<p>Begründung</p> <p>Die geänderte Definition des Begriffs „Anlaufhafen“ bewirkt, dass es auf den Routen zwischen europäischen Häfen und Asien oder Amerika mit Zwischenhalt in europäischen Häfen keine Vorteile bringt, diese Zwischenstopps in Häfen benachbarter Drittstaaten zu verlagern.</p>
--

Änderung 15
Artikel 1 Nummer 5

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>Anwendungsbereich in Bezug den Seeverkehr</p> <p>1. Die Zuteilung von Zertifikaten und die Anwendung der Abgabeanforderungen im Hinblick auf Seeverkehrstätigkeiten gelten für fünfzig Prozent (50 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten durchführen, fünfzig Prozent (50 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, einhundert Prozent (100 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, und einhundert Prozent (100 %) der Emissionen von Schiffen am Liegeplatz in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats.</p> <p>2. Die Artikel 9, 9a und 10 gelten für Seeverkehrstätigkeiten in der gleichen Weise wie für andere unter das EU-EHS fallende Tätigkeiten.“</p>	<p>Anwendungsbereich in Bezug den Seeverkehr</p> <p>1. Die Zuteilung von Zertifikaten und die Anwendung der Abgabeanforderungen im Hinblick auf Seeverkehrstätigkeiten gelten für fünfzig Prozent (50 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten durchführen, fünfzig Prozent (50 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, einhundert Prozent (100 %) der Emissionen von Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durchführen, und einhundert Prozent (100 %) der Emissionen von Schiffen am Liegeplatz in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats.</p> <p><i>Die Zuteilung von Zertifikaten und die Anwendung der Abgabeanforderungen im Hinblick auf Seeverkehrstätigkeiten gelten:</i></p> <p><i>a) bei Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten oder von einem Hafen außerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats mit Zwischenstopp in einem Umladehafen in einem benachbarten Drittland durchführen:</i></p> <p><i>i) für einhundert Prozent (100 %) der Emissionen auf dem Abschnitt der Fahrt zwischen dem Mitgliedstaat und dem Drittlandumladehafen;</i></p> <p><i>ii) für fünfzig Prozent (50 %) der Emissionen auf dem Rest der Fahrt;</i></p> <p><i>b) bei Schiffen, die Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats mit Zwischenstopp in einem Umladehafen in einem benachbarten Drittland durchführen: für</i></p>

	<p><i>ehundert Prozent (100 %) der Emissionen auf der gesamten Fahrt.</i></p> <p>2. Die Artikel 9, 9a und 10 gelten für Seeverkehrstätigkeiten in der gleichen Weise wie für andere unter das EU-EHS fallende Tätigkeiten.“</p>
--	---

Begründung
Mit diesem Vorschlag wird verhindert, dass Containerschiffe auf den großen Seewegen „ihre CO ₂ -Zähler auf null stellen“ können, indem sie statt EU-Häfen Häfen in Drittstaaten anlaufen.

Änderung 16

Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe a

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
<p>a) Absatz 1 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:</p> <p>„2 % der Gesamtmenge der Zertifikate im Zeitraum 2021–2030 werden versteigert, um einen Fonds für die Verbesserung der Energieeffizienz und die Modernisierung der Energiesysteme bestimmter Mitgliedstaaten (im Folgenden ‚begünstigte Mitgliedstaaten‘) gemäß Artikel 10d (im Folgenden ‚Modernisierungsfonds‘) einzurichten. Die begünstigten Mitgliedstaaten für diese Menge an Zertifikaten sind die Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-BIP zu Marktpreisen im Jahr 2013 unter 60 % des Unionsdurchschnitts lag. Die dieser Menge an Zertifikaten entsprechenden Mittel werden gemäß Anhang IIb Teil A aufgeteilt.</p> <p>Darüber hinaus werden 2,5 % der Gesamtmenge der Zertifikate zwischen [Jahr nach Inkrafttreten der Richtlinie] und 2030 für den Modernisierungsfonds versteigert. Die begünstigten Mitgliedstaaten für diese Menge an Zertifikaten sind die Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-BIP zu Marktpreisen im Zeitraum 2016 bis 2018 unter 65 % des</p>	<p>a) Absatz 1 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:</p> <p>„2 % der Gesamtmenge der Zertifikate im Zeitraum 2021–2030 werden versteigert, um einen Fonds für die Verbesserung der Energieeffizienz und die Modernisierung der Energiesysteme bestimmter Mitgliedstaaten (im Folgenden ‚begünstigte Mitgliedstaaten‘) gemäß Artikel 10d (im Folgenden ‚Modernisierungsfonds‘) einzurichten. Die begünstigten Mitgliedstaaten für diese Menge an Zertifikaten sind die Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-BIP zu Marktpreisen im Jahr 2013 unter 60 % des Unionsdurchschnitts lag, sowie die NUTS-3-Regionen in Mitgliedstaaten mit eindeutigen internen Ungleichgewichten. Die dieser Menge an Zertifikaten entsprechenden Mittel werden gemäß Anhang IIb Teil A aufgeteilt.</p> <p>Darüber hinaus werden mindestens 2,5 % der Gesamtmenge der Zertifikate zwischen [Jahr nach Inkrafttreten der Richtlinie] und 2030 für den Modernisierungsfonds versteigert. Die begünstigten Mitgliedstaaten für diese Menge an Zertifikaten sind die Mitgliedstaaten, deren</p>

<p>Unionsdurchschnitts lag. Die dieser Menge an Zertifikaten entsprechenden Mittel werden gemäß Anhang IIb Teil B aufgeteilt.“</p>	<p>Pro-Kopf-BIP zu Marktpreisen im Zeitraum 2016 bis 2018 unter 65 % des Unionsdurchschnitts lag, sowie die NUTS-3-Regionen in Mitgliedstaaten mit eindeutigen internen Ungleichgewichten. Die dieser Menge an Zertifikaten entsprechenden Mittel werden gemäß Anhang IIb Teil B aufgeteilt.“</p>
--	--

Änderung 17

Artikel 1 Nummer 11 Buchstabe b

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>b) Der erste und der zweite Satz in Absatz 3 erhalten folgende Fassung:</p> <p>„(3) Die Mitgliedstaaten legen die Verwendung der Einnahmen aus der Versteigerung von in Absatz 4 genannten Zertifikaten fest, mit Ausnahme der Einnahmen gemäß Artikel 311 Absatz 3 AEUV, die als Eigenmittel in den Unionshaushalt eingestellt werden. Die Mitgliedstaaten verwenden ihre Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 2, mit Ausnahme der Einnahmen, die für den Ausgleich indirekter CO₂-Emissionskosten gemäß Artikel 10a Absatz 6 verwendet werden, für einen oder mehrere der folgenden Zwecke:“</p>	<p>b) Der erste und der zweite Satz in Absatz 3 erhalten folgende Fassung:</p> <p>„(3) Die Mitgliedstaaten legen die Verwendung der Einnahmen aus der Versteigerung von in Absatz 4 genannten Zertifikaten fest, mit Ausnahme der Einnahmen gemäß Artikel 311 Absatz 3 AEUV, die als Eigenmittel in den Unionshaushalt eingestellt werden, wobei ein Anteil von mindestens 20 % der Einnahmen den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zur Verfügung gestellt wird. Die Mitgliedstaaten verwenden ihre Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß Absatz 2, mit Ausnahme der Einnahmen, die für den Ausgleich indirekter CO₂-Emissionskosten gemäß Artikel 10a Absatz 6 verwendet werden, für einen oder mehrere der folgenden Zwecke:“</p>

Änderung 18

Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe g dritter Unterabsatz

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Artikel 10a wird wie folgt geändert: g) Absatz 8 erhält folgende Fassung: „8. 365 Millionen Zertifikate aus der Menge, die ansonsten gemäß diesem Artikel kostenlos zugeteilt werden könnte, und 85 Millionen</p>	<p>Artikel 10a wird wie folgt geändert: g) Absatz 8 erhält folgende Fassung: „8. 365 Millionen Zertifikate aus der Menge, die ansonsten gemäß diesem Artikel kostenlos zugeteilt werden könnte, und 85 Millionen</p>

Zertifikate aus der Menge, die ansonsten gemäß Artikel 10 versteigert werden könnte, sowie die Zertifikate, die sich aus der Verringerung der kostenlosen Zuteilung gemäß Artikel 10a Absatz 1a ergeben, werden für einen Fonds zur Verfügung gestellt, um Innovationen im Bereich der CO₂-armen Technologien und Prozesse zu unterstützen und zu den Null-Schadstoff-Zielen beizutragen (im Folgenden ‚Innovationsfonds‘). [...]

Der Innovationsfonds deckt die in Anhang I und Anhang III aufgeführten Sektoren ab, um an geografisch ausgewogen verteilten Standorten Innovationen auf dem Gebiet von Technologien und Prozessen mit geringem CO₂-Ausstoß, einschließlich der umweltverträglichen CO₂-Abscheidung und -Nutzung („CCU“), die maßgeblich zur Eindämmung des Klimawandels beiträgt, sowie von Produkten, die CO₂-intensiv hergestellte Produkte ersetzen, welche in Sektoren nach Anhang I hergestellt werden, zu fördern und einen Anreiz für den Bau und Betrieb von Projekten, die auf die umweltverträgliche Abscheidung und geologische Speicherung („CCS“) von CO₂ ausgerichtet sind, sowie von innovativen Technologien im Bereich erneuerbarer Energien und der Speicherung von Energie zu schaffen. Der Innovationsfonds kann auch bahnbrechende innovative Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs und zur Herstellung CO₂-armer und CO₂-freier Kraftstoffe im Luft-, Schienen- und Straßenverkehr fördern. Besondere Aufmerksamkeit gilt Projekten in Sektoren, die unter die [CBAM-Verordnung] fallen, um Innovationen in den Bereichen CO₂-arme Technologien, CCU, CCS, erneuerbare Energien und Energiespeicherung in einer Weise zu unterstützen, die zur Eindämmung des Klimawandels beiträgt.

Förderfähig sind Projekte im Hoheitsgebiet aller Mitgliedstaaten, einschließlich kleinmaßstäblicher Projekte. Geförderte Technologien müssen *innovativ* und ohne

Zertifikate aus der Menge, die ansonsten gemäß Artikel 10 versteigert werden könnte, sowie die Zertifikate, die sich aus der Verringerung der kostenlosen Zuteilung gemäß Artikel 10a Absatz 1a ergeben, werden für einen Fonds zur Verfügung gestellt, um *Emissionen zu vermeiden und* Innovationen im Bereich der CO₂-armen Technologien und Prozesse zu unterstützen und zu den Null-Schadstoff-Zielen beizutragen (im Folgenden ‚Innovationsfonds‘). [...]

Der Innovationsfonds deckt die in Anhang I und Anhang III aufgeführten Sektoren ab, *einschließlich umfangreicher Projekte zur Emissionsverringerung unter Verwendung ausgereifter Technologien, öffentlicher und privater Initiativen zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und EU-weiter Programme zur Emissionsminderung*, um an geografisch ausgewogen verteilten Standorten Innovationen auf dem Gebiet von Technologien und Prozessen mit geringem CO₂-Ausstoß, einschließlich der umweltverträglichen CO₂-Abscheidung und -Nutzung („CCU“), die maßgeblich zur Eindämmung des Klimawandels beiträgt, sowie von Produkten, die CO₂-intensiv hergestellte Produkte ersetzen, welche in Sektoren nach Anhang I hergestellt werden, zu fördern und einen Anreiz für den Bau und Betrieb von Projekten, die auf die umweltverträgliche und *sichere* Abscheidung und geologische Speicherung („CCS“) von CO₂ ausgerichtet sind, sowie von innovativen Technologien im Bereich erneuerbarer Energien und der Speicherung von Energie zu schaffen. Der Innovationsfonds kann auch bahnbrechende innovative Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs und zur Herstellung CO₂-armer und CO₂-freier Kraftstoffe im Luft-, Schienen- und Straßenverkehr fördern. Besondere Aufmerksamkeit gilt Projekten in Sektoren, die unter die [CBAM-Verordnung] fallen, um *Maßnahmen zur Förderung des Kreislaufprinzips, berufliche Aus- und Fortbildung zur Nutzung CO₂-armer*

<p>Unterstützung kommerziell noch nicht in vergleichbarer Größenordnung tragfähig sein, aber es muss sich um bahnbrechende Lösungen handeln oder sie müssen für eine Anwendung in vorkommerziellem Maßstab ausreichend ausgereift sein. [...]</p> <p>Die Projekte werden auf der Grundlage objektiver und transparenter Kriterien ausgewählt, wobei gegebenenfalls zu berücksichtigen ist, inwieweit sie zur Verwirklichung einer Emissionsreduktion auf einen Wert deutlich unter den in Absatz 2 genannten Benchmarks beitragen.</p>	<p>Erzeugnisse und Innovationen in den Bereichen CO₂-arme Technologien, CCU, umweltverträgliche und sichere CCS, erneuerbare Energien und Energiespeicherung in einer Weise zu unterstützen, die auf sozialverträgliche Weise zur Eindämmung des Klimawandels oder zur Anpassung an den Klimawandel beiträgt.</p> <p>Förderfähig sind Projekte und Maßnahmen im Hoheitsgebiet aller Mitgliedstaaten, einschließlich kleinmaßstäblicher Projekte. Geförderte Technologien müssen zur Dekarbonisierung beitragen, innovativ sein und ohne Unterstützung kommerziell nicht in vergleichbarer Größenordnung tragfähig sein, aber es muss sich um Lösungen handeln oder sie müssen für eine Anwendung in vorkommerziellem Maßstab ausreichend ausgereift sein. [...]</p> <p>Die Projekte und Maßnahmen werden auf der Grundlage objektiver und transparenter Kriterien ausgewählt, wobei gegebenenfalls zu berücksichtigen ist, inwieweit sie zur Verwirklichung einer Emissionsreduktion auf einen Wert deutlich unter den in Absatz 2 genannten Benchmarks beitragen.</p> <p>In Absatz 3 werden die folgenden Buchstaben hinzugefügt:</p> <p>l) Förderung des Kompetenzerwerbs im Einklang mit der Notwendigkeit, berufliche Tätigkeiten an das Kreislaufprinzip und die Nutzung CO₂-armer Materialien anzupassen;</p> <p>m) Förderung des Auf- und Ausbaus einer Kreislaufwirtschaft;</p>
--	---

Begründung	
Erübrigt sich.	

Änderung 19

Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe a

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Artikel 10d wird wie folgt geändert:</p> <p>a) Absatz 1 Unterabsätze 1 und 2 erhält folgende Fassung:</p> <p>„(1) Zur Förderung von Investitionen, die von den begünstigten Mitgliedstaaten zur Modernisierung der Energiesysteme und zur Verbesserung der Energieeffizienz vorgeschlagen werden, einschließlich der Finanzierung kleinerer Investitionsprojekte, wird für den Zeitraum 2021 bis 2030 ein Fonds eingerichtet (im Folgenden ‚Modernisierungsfonds‘). Der Modernisierungsfonds wird durch die Versteigerung von Zertifikaten gemäß Artikel 10 zugunsten der darin festgelegten Mitgliedstaaten finanziert.</p> <p>Die geförderten Investitionen stehen im Einklang mit den Zielen dieser Richtlinie, den Zielen der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal(*) und der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates(**) sowie den langfristigen Zielen des Übereinkommens von Paris. Energieerzeugungsanlagen, die fossile Brennstoffe verwenden, erhalten keine Unterstützung aus dem Modernisierungsfonds.“</p>	<p>Artikel 10d wird wie folgt geändert:</p> <p>a) Absatz 1 Unterabsätze 1 und 2 erhält folgende Fassung:</p> <p>„(1) Zur Förderung von Investitionen, die von den begünstigten Mitgliedstaaten und NUTS-3-Regionen zur Modernisierung der Energiesysteme und zur Verbesserung der Energieeffizienz vorgeschlagen werden, einschließlich der Finanzierung kleinerer Investitionsprojekte, wird für den Zeitraum 2021 bis 2030 ein Fonds eingerichtet (im Folgenden ‚Modernisierungsfonds‘). Der Modernisierungsfonds wird durch die Versteigerung von Zertifikaten gemäß Artikel 10 zugunsten der darin festgelegten Mitgliedstaaten finanziert.</p> <p>Die geförderten Investitionen stehen im Einklang mit den Zielen dieser Richtlinie, den Zielen der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal(*) und der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates(**) sowie den langfristigen Zielen des Übereinkommens von Paris. Energieerzeugungsanlagen, die fossile Brennstoffe verwenden, erhalten keine Unterstützung aus dem Modernisierungsfonds.“</p>

Änderung 20

Artikel 1 Nummer 14 Buchstabe b

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:</p> <p>„(2) Mindestens 80 % der Finanzmittel aus dem Modernisierungsfonds werden zur Förderung von Investitionen in folgende</p>	<p>b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:</p> <p>„(2) Sämtliche Finanzmittel aus dem Modernisierungsfonds werden zur Förderung von Investitionen in folgende</p>

<p>Bereiche verwendet:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Erzeugung und Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen; b) Wärme- und Kälteerzeugung aus erneuerbaren Quellen; c) Verbesserung der nachfrageseitigen Energieeffizienz, auch in den Bereichen Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und Abfall; d) Energiespeicherung und Modernisierung der Energienetze, einschließlich Fernwärmeleitungen, Netzen für die Stromübertragung und Ausbau der Verbundnetze zwischen den Mitgliedstaaten; e) Unterstützung einkommensschwacher Haushalte, auch in ländlichen und abgelegenen Gebieten, zur Bekämpfung der Energiearmut und zur Modernisierung ihrer Heizsysteme; f) Unterstützung eines fairen Übergangs in den kohleabhängigen Regionen in den begünstigten Mitgliedstaaten, um damit die Wiedereingliederung, Umschulung und Weiterbildung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie Ausbildung, Stellenvermittlungsinitiativen und Start-up-Unternehmen im Dialog mit den Sozialpartnern zu fördern.“ 	<p>Bereiche verwendet:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Erzeugung und Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen; b) Wärme- und Kälteerzeugung, einschließlich Fernwärme und Fernkälte, aus erneuerbaren Quellen; c) Verbesserung der nachfrageseitigen Energieeffizienz, auch in den Bereichen Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und Abfall; d) Energiespeicherung und Modernisierung der Energienetze, einschließlich Fernwärmeleitungen, Netzen für die Stromübertragung und Ausbau der Verbundnetze zwischen den Mitgliedstaaten; e) Unterstützung einkommensschwacher Haushalte, benachteiligter Kleinst- und Kleinunternehmen und Mobilitätsnutzer, auch in ländlichen und abgelegenen Gebieten, zur Bekämpfung der Energie- und Mobilitätsarmut und zur Modernisierung ihrer Wärme- und Kälteversorgungssysteme; f) Unterstützung eines fairen Übergangs in den kohleabhängigen Regionen in den begünstigten Mitgliedstaaten und in NUTS-3-Regionen, um damit die Wiedereingliederung, Umschulung und Weiterbildung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie Ausbildung, Stellenvermittlungsinitiativen und Start-up-Unternehmen im Dialog mit den Sozialpartnern zu fördern. g) Entwicklung der Kreislaufwirtschaft.“
---	---

Änderung 21
Artikel 1 Nummer 21

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Die Mitgliedstaaten legen die Verwendung der Einnahmen aus der Versteigerung von in Absatz 4 genannten Zertifikaten fest, mit Ausnahme der Einnahmen gemäß Artikel 311 Absatz 3 AEUV, die als Eigenmittel in den Unionshaushalt eingestellt werden. Die Mitgliedstaaten verwenden ihre Einnahmen für eine oder mehrere der in Artikel 10 Absatz 3 genannten Tätigkeiten oder für einen oder mehrere der folgenden Zwecke:</p> <p>a) Maßnahmen, die zur Dekarbonisierung der Wärme- und Kälteversorgung von Gebäuden oder zur Verringerung des Energiebedarfs von Gebäuden beitragen sollen, einschließlich der Integration erneuerbarer Energien und damit verbundener Maßnahmen gemäß Artikel 7 Absatz 11, Artikel 12 und Artikel 20 der Richtlinie 2012/27/EU [Verweise auf die überarbeitete Richtlinie zu aktualisieren], sowie Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung einkommensschwacher Haushalte in Gebäuden mit der schlechtesten Energiebilanz;</p> <p>b) Maßnahmen, die darauf abzielen, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen oder den Aufbau einer vollständig interoperablen Betankungs- und Ladeinfrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge finanziell zu unterstützen, oder Maßnahmen zur Förderung der Umstellung auf öffentliche Verkehrsmittel und zur Verbesserung der Multimodalität oder Bereitstellung finanzieller Unterstützung, um soziale Aspekte im Zusammenhang mit Verkehrsteilnehmern mit niedrigem und mittlerem Einkommen anzugehen.</p> <p>Die Mitgliedstaaten verwenden einen Teil ihrer Versteigerungseinnahmen gemäß diesem Artikel, um soziale Aspekte des</p>	<p>Die Mitgliedstaaten legen die Verwendung der Einnahmen aus der Versteigerung von in Absatz 4 genannten Zertifikaten fest, mit Ausnahme der Einnahmen gemäß Artikel 311 Absatz 3 AEUV, die als Eigenmittel in den Unionshaushalt eingestellt werden. Die Mitgliedstaaten verwenden ihre Einnahmen für eine oder mehrere der in Artikel 10 Absatz 3 genannten Tätigkeiten oder für einen oder mehrere der folgenden Zwecke:</p> <p>a) Maßnahmen, die zur Dekarbonisierung der Wärme- und Kälteversorgung von Gebäuden oder zur Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden beitragen sollen, einschließlich der Integration erneuerbarer Energien und damit verbundener Maßnahmen gemäß Artikel 7 Absatz 11, Artikel 12 und Artikel 20 der Richtlinie 2012/27/EU [Verweise auf die überarbeitete Richtlinie zu aktualisieren], sowie Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung einkommensschwacher Haushalte in Gebäuden mit der schlechtesten Energiebilanz;</p> <p>b) Maßnahmen, die darauf abzielen, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge zu beschleunigen oder den Aufbau einer vollständig interoperablen Betankungs- und Ladeinfrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge finanziell zu unterstützen, oder Maßnahmen zur Förderung der Umstellung im Güter- und Personenverkehr auf effizientere Verkehrsträger oder Verkehrsträger mit Null-Energieverbrauch oder Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz der Infrastruktur und der Verkehrsdienstleistungen oder Bereitstellung finanzieller Unterstützung, um soziale Aspekte im Zusammenhang mit</p>

<p>Emissionshandels nach diesem Kapitel anzugehen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf benachteiligten Privathaushalten, Kleinstunternehmen und Verkehrsteilnehmern im Sinne der Verordnung (EU) 20.../nn [Verordnung über den Klima-Sozialfonds](*) liegt. Legt ein Mitgliedstaat der Kommission einen [Klima-Sozialplan] gemäß der genannten Verordnung vor, verwendet der Mitgliedstaat diese Einnahmen unter anderem zur Finanzierung dieses Plans.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass die Mitgliedstaaten die Bestimmungen dieses Absatzes einhalten, wenn sie steuerliche oder finanzielle Unterstützungs- oder Regulierungsmaßnahmen ergreifen und umsetzen, die finanzielle Unterstützung mobilisieren, für die in Unterabsatz 1 genannten Zwecke eingerichtet wurden und dem Wert der Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß diesem Kapitel entsprechen.</p> <p>Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Verwendung der Einnahmen und die gemäß diesem Absatz ergriffenen Maßnahmen, indem sie diese Informationen in ihre gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates(**) vorgelegten Berichte aufnehmen.</p>	<p>Mobilitätsnutzern mit niedrigem und mittlerem Einkommen anzugehen.</p> <p>Die Mitgliedstaaten verwenden einen Teil ihrer Versteigerungseinnahmen gemäß diesem Artikel, um soziale Aspekte des Emissionshandels nach diesem Kapitel anzugehen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf benachteiligten Privathaushalten, Kleinst- und Kleinunternehmen und Mobilitätsnutzern im Sinne der Verordnung (EU) 20.../nn [Verordnung über den Klima-Sozialfonds](*) liegt. Legt ein Mitgliedstaat der Kommission einen [Klima-Sozialplan] gemäß der genannten Verordnung vor, verwendet der Mitgliedstaat diese Einnahmen unter anderem zur Finanzierung dieses Plans.</p> <p>Die Mitgliedstaaten legen einen Anteil von mindestens 20 % der Einnahmen fest, die den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften zur Verfügung gestellt werden und die für eine oder mehrere der in diesem Absatz genannten Maßnahmen eingesetzt werden.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass die Mitgliedstaaten sowie die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften die Bestimmungen dieses Absatzes einhalten, wenn sie steuerliche oder finanzielle Unterstützungs- oder Regulierungsmaßnahmen ergreifen und umsetzen, die finanzielle Unterstützung mobilisieren, für die in Unterabsatz 1 genannten Zwecke eingerichtet wurden und dem Wert der Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten gemäß diesem Kapitel entsprechen.</p> <p>Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Verwendung der Einnahmen und die gemäß diesem Absatz ergriffenen Maßnahmen, indem sie diese Informationen in ihre gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 des</p>
--	--

	Europäischen Parlaments und des Rates(**) vorgelegten Berichte aufnehmen.
--	---

Änderung 22

Artikel 1 Nummer 21 – Artikel 30i

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2028 Bericht über die Durchführung der Bestimmungen dieses Kapitels im Hinblick auf ihre Wirksamkeit, Verwaltung und praktische Anwendung, einschließlich der Anwendung der Vorschriften des Beschlusses (EU) 2015/1814 und der Verwendung von Zertifikaten gemäß diesem Kapitel zur Erfüllung der Einhaltungspflichten der regeltreuen Einrichtungen gemäß den Kapiteln II, IIa und III. Gegebenenfalls fügt die Kommission dem Bericht einen Vorschlag zur Änderung dieses Kapitels an das Europäische Parlament und den Rat bei. Die Kommission sollte bis zum 31. Oktober 2031 prüfen, ob die Sektoren gemäß Anhang III in das Emissionshandelssystem einbezogen werden können, das die in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG aufgeführten Sektoren abdeckt.“</p>	<p>Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2028 Bericht über die Durchführung der Bestimmungen dieses Kapitels im Hinblick auf ihre Wirksamkeit, Verwaltung und praktische Anwendung, einschließlich der Anwendung der Vorschriften des Beschlusses (EU) 2015/1814 und der Verwendung von Zertifikaten gemäß diesem Kapitel zur Erfüllung der Einhaltungspflichten der regeltreuen Einrichtungen gemäß den Kapiteln II, IIa und III. <i>Dem Bericht geht ein Konsultationszeitraum vom 1. September bis 31. Oktober 2027 voraus. In diesem Zeitraum findet eine gezielte Konsultation der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften statt.</i> Gegebenenfalls fügt die Kommission dem Bericht einen Vorschlag zur Änderung dieses Kapitels an das Europäische Parlament und den Rat bei. Die Kommission sollte bis zum 31. Oktober 2031 prüfen, ob die Sektoren gemäß Anhang III in das Emissionshandelssystem einbezogen werden können, das die in Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG aufgeführten Sektoren abdeckt.“</p>

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems
COM(2021) 564 final**

Änderung 23

Erwägungsgrund 10

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Die bestehenden Mechanismen zur Eindämmung des Risikos der Verlagerung von CO₂-Emissionen in den Sektoren oder Teilsektoren, in denen</p>	<p>Die bestehenden Mechanismen zur Eindämmung des Risikos der Verlagerung von CO₂-Emissionen in den Sektoren oder Teilsektoren, in denen</p>

<p>dieses Risiko besteht, sind die übergangsweise kostenlose Zuteilung von EU-EHS-Zertifikaten und finanzielle Maßnahmen zum Ausgleich der indirekten Emissionskosten, die durch die Weitergabe der Kosten von Treibhausgasemissionen über die Strompreise entstehen, wie in den Artikeln 10a Absatz 6 bzw. 10b der Richtlinie 2003/87/EG festgelegt. Die kostenlose Zuteilung im Rahmen des EU-EHS schwächt jedoch im Vergleich zu einer vollständigen Versteigerung das Preissignal für die Anlagen, die die Zertifikate erhalten, und mindert damit die Anreize für Investitionen in eine weitere Senkung der Emissionen.</p>	<p>dieses Risiko besteht, sind die übergangsweise kostenlose Zuteilung von EU-EHS-Zertifikaten und finanzielle Maßnahmen zum Ausgleich der indirekten Emissionskosten, die durch die Weitergabe der Kosten von Treibhausgasemissionen über die Strompreise entstehen, wie in den Artikeln 10a Absatz 6 bzw. 10b der Richtlinie 2003/87/EG festgelegt. Die kostenlose Zuteilung im Rahmen des EU-EHS schwächt jedoch im Vergleich zu einer vollständigen Versteigerung das Preissignal für die Anlagen, die die Zertifikate erhalten, und mindert damit die Anreize für Investitionen in eine weitere Senkung der Emissionen. <i>Das Auslaufen der kostenlosen Zuteilungen muss deshalb gemäß den Zielen des Europäischen Klimagesetzes (Paket „Fit für 55“) auf effiziente und zeitnahe Weise erfolgen.</i></p>
--	--

II. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

1. verweist darauf, dass sich die EU mit der Unterzeichnung des Übereinkommens von Paris auf das Ziel einer globalen Netto-Klimaneutralität bis 2050 verpflichtet hat, das nun im Europäischen Klimagesetz niedergelegt ist; begrüßt die beispiellosen Umweltziele und das Engagement der Europäischen Kommission für die Umstellung auf eine nachhaltigere Gesellschaft und Wirtschaft und sieht das Paket „Fit für 55“ als Beweis für die Stärke dieses Engagements; betont, dass die Emissionsreduktionsziele von Zielen im Bereich der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien, einem neuen Konzept für die Landnutzung (zum eindeutigen Ausbau der natürlichen Bindung von CO₂) sowie von weiteren Zielen des europäischen Grünen Deals flankiert werden müssen, um einen gerechten und dauerhaften Übergang sicherzustellen;
2. betont, dass eine robuste, dabei jedoch schrittweise eingeführte CO₂-Bepreisung das nötige Signal für Unternehmen sein und die Umstellung auf kosteneffizienteste Weise vorantreiben dürfte, und unterstreicht, dass es eines effektiven Zusammenwirkens des überarbeiteten EU-EHS mit dem geplanten CO₂-Grenzausgleichssystem (CBAM), möglicherweise in Kombination mit weiteren Fördermaßnahmen der EU zur Sicherung einer klimaneutralen, wettbewerbsfähigen Wirtschaft in den EU-Regionen bedarf, insbesondere in Regionen mit einer nachhaltigen Transformation ihrer energieintensiven Industrien;
3. weiß, dass sich diese Ungleichheiten angesichts des anhaltenden drastischen Anstiegs der Energiepreise und der geopolitischen Instabilität, die durch den Krieg in der Ukraine noch verschärft wurde, noch stärker ausprägen können; begrüßt die Vorschläge der Kommission in

ihrer Mitteilung „REPowerEU“, mit denen diese Risiken angegangen werden sollen, betont jedoch, dass einige Instrumente, beispielsweise die verstärkte Besteuerung von Zufallsgewinnen, möglicherweise nicht ausreichen, um zuverlässige Unterstützung zu bieten, und fordert deshalb längerfristige Lösungen;

4. ist sich bewusst, dass ökologische Krisen Ungleichheiten verstärken und dass Ungleichheiten ihrerseits Umweltschäden verstärken; ist deshalb der Auffassung, dass Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen wieder für Gerechtigkeit in unseren Gesellschaften sowie unseren Städten und Regionen sorgen müssen;
5. unterstützt den Grundsatz, dass alle Wirtschaftszweige zur Umstellung auf Klimaneutralität und zur Emissionssenkung beitragen müssen, und das EU-EHS könnte einen wichtigen Beitrag leisten, wenn das Verursacherprinzip auf den gesamten von ihm abgedeckten Bereich angewendet würde; weist darauf hin, dass die Mobilität ein Viertel der CO₂-Emissionen in der EU verursacht und dass der Gebäudesektor 40 % des Energieverbrauchs in Europa ausmacht; weist jedoch zugleich darauf hin, dass die Einführung einer CO₂-Bepreisung in diesen Sektoren eine heikle Frage ist und nicht zu einer Belastung für die am stärksten benachteiligten Haushalte, Kleinst- und Kleinunternehmen und Mobilitätsnutzer, auch in ländlichen und abgelegenen Gebieten, werden darf;
6. betont, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften als die Regierungs- und Verwaltungsebenen mit erheblichen Zuständigkeiten in beiden Sektoren bei der Einführung, Bewertung und Überprüfung des neuen EHS zu Straßenverkehr und Gebäude (EHS II) berücksichtigt werden müssen; unterstreicht, dass die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor der EU seit 2013 stetig gestiegen sind und dass die Dekarbonisierung des Gebäudesektors nach wie vor ein wichtiger Weg zur Emissionsminderung ist; weist darauf hin, dass das aktuelle EHS weiter gestärkt werden sollte, um den Straßenverkehr und Gebäude anzugehen, sollten die gesetzgebenden Organe beschließen, das in dem Kommissionsvorschlag geplante EHS II nicht umzusetzen;
7. teilt uneingeschränkt die Auffassung, dass Instrumente zur CO₂-Bepreisung nötig sind, damit die höher gesteckten Klimaziele der EU umgesetzt werden können, ist jedoch äußerst **besorgt** über deren mögliche Verteilungseffekte und betont, dass alle Aspekte der nachhaltigen Entwicklung zu berücksichtigen sind, d. h. Nachhaltigkeit auf wirtschaftlicher, ökologischer, sozialer und kultureller Ebene; fordert in diesem Zusammenhang, dass mindestens drei Prinzipien eingehalten werden:
 - **Solidarität und Fairness zwischen den Mitgliedstaaten bei der Umsetzung:** Die CO₂-Bepreisung muss den Unterschieden zwischen den Mitgliedstaaten Rechnung tragen, was das Ausmaß der Herausforderungen für die lokale und regionale Wirtschaft betrifft;
 - **Solidarität und Fairness innerhalb der Mitgliedstaaten:** Die Wirkung der Instrumente zur CO₂-Bepreisung auf benachteiligte gesellschaftliche Gruppen und einkommensschwächere Haushalte muss angegangen werden, nicht nur in Bezug auf die Erschwinglichkeit, sondern auch im Hinblick auf den Zugang zu bestimmten Gütern bzw. Dienstleistungen zur Deckung des Bedarfs dieser Haushalte (Energie, Kühlung und Heizung, Verkehr, Mobilität usw.);
 - **Bewältigung der territorialen Auswirkungen dieser Maßnahmen:** nicht nur in abgelegenen Gebieten oder in Randgebieten, sondern generell in den Gebieten in der EU, die

bereits tiefgreifende Änderungen in Bezug auf ihre soziale und wirtschaftliche Entwicklung durchmachen („zurückgelassene Gebiete“, industriell geprägte Gebiete mit notwendigen Transformationsprozessen), in den Regionen in äußerster Randlage sowie im ländlichen Raum;

8. begrüßt die angekündigte Einrichtung eines Klima-Sozialfonds als Möglichkeit zum Ausgleich der negativen Auswirkungen auf die am stärksten benachteiligten Haushalte, Kleinst- und Kleinunternehmen und Mobilitätsnutzer und zur Sicherstellung einer sozialverträglichen Entwicklung; betont, dass die gegenwärtig im Rahmen der Überarbeitung des derzeitigen EHS beabsichtigte Finanzierung nicht angemessen ist, um einen wirklich gerechten Übergang sicherzustellen, und unterstreicht, dass eine Zuteilung von Einnahmen für den Klima-Sozialfonds zusätzlich zu jenen aus dem EHS II erwogen werden sollte; schlägt vor, die Zusammenlegung der Einnahmen für den Klima-Sozialfonds bereits vor der Anwendung des EHS II beginnen zu lassen;
9. betont, dass die Verteilungseffekte des Mechanismus, seine Funktionsweise, die Verwaltung und die Maßnahmen des Klima-Sozialfonds genau bewertet werden müssen, wobei der Schwerpunkt auf die Folgen und Vorteile für die finanziell schwächsten Bürger auf lokaler und regionaler Ebene zu legen ist, was eine bessere Ermittlung der wirtschaftlich schwächsten Haushalte ermöglicht, damit die befristete gezielte direkte Einkommensbeihilfe genau denen zugutekommt, die sie am dringendsten benötigen; ist der Auffassung, dass die Maßnahmen im Rahmen der einzelnen Klima-Sozialpläne und die Zuweisung der Mittel des Fonds selbst auf die Beschleunigung der Ökowende abzielen sollten, nicht jedoch auf Kosten des sozialen und territorialen Zusammenhalts, und dass sie auch nicht den Schutz der wirtschaftlich schwächsten Bürger einschränken sollten;
10. betont, dass der Modernisierungsfonds zur Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung genutzt werden sollte und dass dabei die Stärkung guter Daseinsgrundlagen für benachteiligte soziale Gruppen und Regionen Vorrang haben sollte; bekräftigt, dass der Modernisierungsfonds auch NUTS-3-Regionen in Mitgliedstaaten mit eindeutigen internen Ungleichgewichten offenstehen sollte, um der Vielfalt der EU in geografischer, sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht Rechnung zu tragen;
11. fordert die Einbindung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die Verteilung der EHS-Einnahmen. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften spielen eine wichtige Rolle bei der Umsetzung der Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels und zur Anpassung an den Klimawandel. Die Regionen und Städte der EU sind wichtige Innovatoren und Impulsgeber des gesellschaftlichen Wandels und sollten die Möglichkeit haben, einen größeren Beitrag zum grünen Wandel zu leisten; betont dies ganz besonders in Bezug auf das neue EHS II;
12. begrüßt die Umsetzung der Marktstabilitätsreserve als Mittel zur Verwaltung des Zertifikatsüberschusses bzw. -mangels sowie das System der vorgezogenen Versteigerung, mit dem die Auswirkungen des neuen EHS auf Preise und Liquidität abgefedert werden sollen; bekräftigt jedoch, dass die Reserve von einem zusätzlichen Mechanismus für die dauerhafte Abschaffung der Zertifikate flankiert werden sollte, damit ein Mindestpreis eingeführt werden kann, der den Klimazielen der EU für 2030 und 2050 entspricht;

13. bedauert, dass im Vorschlag der Kommission die reale Gefahr einer Verlagerung von CO₂-Emissionen im internationalen Seeverkehr auf Häfen in benachbarten Drittländern, die in der Nähe europäischer Häfen liegen, nicht berücksichtigt wird. Diese Verlagerung wird äußerst negative Folgen für die Hafenwirtschaft und daher auch für die damit verbundenen Logistikketten der Mitgliedstaaten haben, darunter Arbeitsplatzverluste, Verzerrungen des Marktes und des freien Wettbewerbs, schlechtere Anbindung der europäischen Häfen und Einbußen bei der Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie im Allgemeinen. Dies würde auch den Umschlag von Gütern in Häfen von Drittländern mit anderen logistischen und wirtschaftlichen Prioritäten und Interessen, die nicht denen der EU entsprechen, begünstigen und damit dem Grundsatz der strategischen Autonomie Europas und der Sicherheit und Kontrolle der Logistik- und Lieferketten für Warenlieferungen aus der und in die EU zuwiderlaufen;
14. begrüßt den Vorschlag zur Einführung eines CO₂-Grenzausgleichssystems (CBAM), durch das Klimaschutzmaßnahmen weltweit gefördert werden sollen; fordert, sicherzustellen, dass es in eine umfassendere EU-Industriestrategie mit der Förderung von klimaneutralen Investitionen sowie der Schaffung eines förderlichen EU-Rechtsrahmen und von Leitmärkten für klimaneutrale Produkte, einschließlich der Ermöglichung von Klimaschutzverträgen (Carbon Contracts for Difference) für die Dekarbonisierung der betroffenen Branchen eingebettet wird und dass die neuen Verfahren so rasch wie möglich eingeführt werden. Kostenlose EHS-Zertifikate³ sollten deshalb für vom CBAM erfasste Sektoren schrittweise abgeschafft und durch die Versteigerung aller Emissionszertifikate ersetzt werden, was mit den WTO-Regeln im Einklang stünde;
15. unterstreicht die besondere Bedeutung eines aufgestockten Innovationsfonds, der die notwendige, klimaneutrale Transformation der vom EU-EHS und dem CBAM erfassten energieintensiven Industrien in den EU-Regionen durch die Förderung der Entwicklung innovativer, klimaneutraler Produkte wie z. B. grünem Stahl unterstützt; betont, dass Innovationsmangel nur eines der zentralen Hindernisse für die Dekarbonisierung ist, und schlägt daher vor, den Anwendungsbereich auf Maßnahmen mit hohem Reduktionspotenzial in nicht-technologischen Bereichen wie kreative und innovative Methoden der Zusammenarbeit, berufliche Aus- und Weiterbildung und Kreislaufwirtschaft auszuweiten, die durch auf die Industrieproduktion ausgerichtete Anreize des EHS benachteiligt werden;
16. stellt fest, dass auch die Regulierungs- und Kontrollmechanismen verbessert werden müssen, um zu verhindern, dass es zu Spekulationen mit dem CO₂-Preis kommt, die erhebliche Auswirkungen auf die Energiepreise und die betroffenen Sektoren haben;
17. begrüßt die Tatsache, dass die Einnahmen aus dem reformierten EHS auf die Finanzierung von Maßnahmen zur Verwirklichung der Klimaneutralität ausgerichtet sein sollen (z. B. zur Aufstockung der Mittel für den Innovationsfonds, den Modernisierungsfonds und den Klima-Sozialfonds und zur Beschleunigung der Nutzung erneuerbarer Energien und der Umsetzung der Energieeffizienz und der Kreislaufwirtschaft) und nicht in den allgemeinen

³ Im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems müssen Unternehmen Emissionszertifikate für ihre CO₂-Emissionen erwerben. Die kostenlose Zuteilung ist eine Übergangsmethode für die Zuteilung der Zertifikate im Gegensatz zur Standardmethode (Versteigerung). Die kostenlos zugeteilten Zertifikate machen jedoch nach wie vor 40 % der gesamten Zertifikate aus.

EU-Haushalt einfließen werden; betont, dass dieser Ansatz auch für die Einnahmen aus dem CBAM gelten muss;

18. ist der Auffassung, dass das CBAM nur dann den Veränderungen in Bezug auf Technologie, Rechtsvorschriften und Markt gerecht wird, wenn es dynamisch ist und sein Anwendungsbereich auf Branchen und Emissionen regelmäßig überprüft wird, wobei seine lokalen und regionalen Auswirkungen zu berücksichtigen sind; ist bereit, die Bewertung der Auswirkungen des CBAM auf die Regionen zu unterstützen;
19. vertritt die Auffassung, dass auch die Regulierungs- und Kontrollmechanismen verbessert werden müssen, um zu verhindern, dass es zu Spekulationen mit dem CO₂-Preis kommt, die erhebliche Auswirkungen auf die Energiepreise und die betroffenen Sektoren haben;
20. begrüßt nachdrücklich, dass die Kommission dem Vorschlag für ein neues EHS und dem Entwurf einer Verordnung zur Einführung des CBAM jeweils ein Subsidiaritätsraster⁴ beigefügt hat. Die Begründung für den europäischen Mehrwert der Vorschläge und die Umsetzung von Maßnahmen, die sich aus den Zuständigkeiten der EU im Bereich des Klimawandels gemäß Artikel 191 bis 193 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ergeben, entspricht der vom AdR selbst vorgenommenen Bewertung, dass die Vorschläge vollständig mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar sind.

Brüssel, den 28. April 2022

Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Apostolos Tzitzikostas

Der Generalsekretär
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Petr Blížkovský

4

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/swd/2021/0552/COM_SWD\(2021\)0552_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/swd/2021/0552/COM_SWD(2021)0552_EN.pdf)

III. VERFAHREN

Titel	<p>Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union</p> <p>Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag der Luftfahrt zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierenden Mechanismus</p> <p>Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems</p> <p>Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG hinsichtlich der Mitteilung über die im Rahmen eines globalen marktbasierenden Mechanismus zu leistende Kompensation durch Luftfahrzeugbetreiber mit Sitz in der Union</p> <p>Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung des Beschlusses (EU) 2015/1814 in Bezug auf die Menge der Zertifikate, die bis 2030 in die Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union einzustellen sind</p>
Referenzdokumente	<p>COM(2021) 551 final COM(2021) 552 final COM(2021) 564 final COM(2021) 567 final COM(2021) 571 final</p>
Rechtsgrundlage	Artikel 307 Absatz 1 AEUV
Geschäftsordnungsgrundlage	Artikel 41 Buchstabe a GO
Befassung durch den Rat/das EP/ Schreiben der Kommission	
Beschluss des Präsidenten	25. August 2021
Zuständige Fachkommission	Fachkommission für Umwelt, Klimawandel und Energie (ENVE)
Berichtersteller	Peter Kurz (DE/SPE), Oberbürgermeister von Mannheim

Analysevermerk	
Prüfung in der Fachkommission	23./24. November 2021
Annahme in der Fachkommission	23. November 2021
Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission	mehrheitlich angenommen
Verabschiedung im Plenum	28. April 2022
Frühere Stellungnahme des AdR	
Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle	
