

# FIT FOR 55: KLIMA UND SEEVERKEHR

Vorschlag COM(2021) 551 vom 14. Juli 2021 zur **Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten (EU-EHS), des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und den Betrieb einer Marktstabilitätsreserve (MSR) für das EU-EHS und der Verordnung (EU) 2015/757**

Vorschlag COM(2021) 562 vom 14. Juli 2021 für eine **Verordnung über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr (FuelEU Maritime) und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG**

cepAnalyse Nr. 17/2022

## KURZFASSUNG [\[zur Langfassung\]](#)

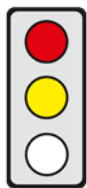
### Hintergrund | Ziel | Betroffene

**Hintergrund:** Die EU will ihre Emissionen von Treibhausgasen (THG) bis 2050 netto auf Null („Klimaneutralität“) sowie bis 2030 gegenüber 1990 um 55% senken (EU-2030-Klimaziel). Dazu will die Kommission die EU-Klima- und Energiegesetzgebung auch auf die internationale Seeschifffahrt („Seeverkehr“) ausdehnen („Fit for 55“-Klimapaket).

**Ziel:** Der EU-bezogene Seeverkehr soll in das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS I) einbezogen werden, die THG-Intensität von Kraftstoffen reduziert und Mindest-Energiesteuern auf sie eingeführt werden.

**Betroffene:** Reeder, Charterer, Seehäfen und verladende Industrie.

### Kurzbewertung



#### Pro

- ▶ Der Multiplikator für fortschrittliche Biokraftstoffe und erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs (RFNBOs) bei der Berechnung des Beimischungsziels für erneuerbare Energien im Verkehr gibt Anreize zu ihrer Entwicklung und Nutzung.
- ▶ Dass zwei oder mehrere Schiffe zur Erfüllung ihrer THG-Intensitätspflichten zusammengefasst werden können („Pooling“), fördert die Effizienz, da nicht sofort jedes Schiff eine teure Umstellung der Motoren auf alternative Kraftstoffe, die erst nach und nach verfügbar werden, benötigt.

#### Contra

- ▶ Die einseitige Einführung eines Emissionshandels für den Seeverkehr durch die EU torpediert Bemühungen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) für ein globales marktbasierendes System zur CO<sub>2</sub>-Reduktion und löst Ausweichreaktionen und Emissionsverlagerungen aus.
- ▶ Der „Schiffsmanager“ darf nicht statt Eigner oder Bareboat-Charterer zertifikatspflichtig gemacht werden, um Situationen gesamtschuldnerischer Haftung bei Nichteinhaltung durch ein vom Manager betreutes Schiff für andere Eigner zu vermeiden, die denselben Manager beauftragt haben.

### Einbeziehung in das EU-EHS I: Anwendungsbereich [Langfassung A.2.1]

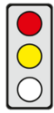
**Kommissionsvorschlag:** 50% der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl (BRZ) über 5.000 auf EU-bezogene Fahrten zwischen einem EU-Hafen und einem Hafen außerhalb der EU („Extra-EU-Fahrten“) und 100% auf Fahrten zwischen zwei EU-Häfen oder am Liegeplatz in einem EU-Hafen („Intra-EU-Fahrten“) sind zertifikatspflichtig.



**cep-Bewertung:** Die einseitige Einführung eines Emissionshandels für den EU-bezogenen Seeverkehr torpediert Bemühungen der IMO für ein globales marktbasierendes System zur CO<sub>2</sub>-Reduktion des Seeverkehrs und löst Ausweichreaktionen und Emissionsverlagerungen aus. Zudem werden Import- und Exportwaren relativ teurer, was Wettbewerbsnachteile für die EU-Industrie mit sich bringt.

## Einbeziehung in das EU-EHS I: Verpflichtete Unternehmen [Langfassung A.2.2]

**Kommissionsvorschlag:** Zertifikatspflichtig ist das „Schiffahrtsunternehmen“, definiert als Schiffseigner oder sonstige Organisation oder Person – wie der Schiffsmanager oder Bareboat-Charterer –, die die Verantwortung für den Schiffsbetrieb trägt. Während der Rat dem Schiffahrtsunternehmen einen Anspruch auf Erstattung der Zertifikatskosten durch den Schiffsbetreiber geben will, will das EU-Parlament (EP) Schiffsbetreiber zertifikatspflichtig machen.



**cep-Bewertung:** Es ist richtig, die Zertifikatspflicht aus Gründen der Durchsetzung beim Schiffahrtsunternehmen anzusetzen, ihm aber nach dem Verursacherprinzip einen (evtl. nur teilweisen) Erstattungsanspruch gegenüber dem Schiffsbetreiber einzuräumen. Allerdings darf der Manager nicht statt Eigner oder Bareboat-Charterer zertifikatspflichtig gemacht werden, um bei Nichteinhaltung durch ein vom Manager betreutes Schiff eine gesamtschuldnerische Haftung für andere Eigner zu vermeiden, die den Manager auch beauftragt haben.

## Einbeziehung in das EU-EHS I: Phase-in der Zertifikatspflicht [Langfassung A.2.2]

**Kommissionsvorschlag:** Schiffahrtsunternehmen sind verpflichtet, Zertifikate entsprechend der „geprüften aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene“ wie folgt abzugeben: 20% der für 2023, 45% der für 2024, 70% der für 2025 sowie 100% der für 2026 und jedes Folgejahr gemeldeten geprüften Emissionen. Das EP schlägt im Gegensatz zu dieser Staffelung („Phase-in“) die sofortige Einführung der vollen Abgabepflicht ab 2024 vor.



**cep-Bewertung:** Die schrittweise Anhebung des zertifikatspflichtigen Anteils der jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen ist sinnvoll. Denn somit können sich die Schiffahrtsunternehmen allmählich an die neue Kostenstruktur anpassen. Durch die spätere volle Zertifikatspflicht haben sie dennoch von Anfang an einen starken Anreiz, bei mittel- und langfristigen Investitions- und Charterentscheidungen die Zertifikatskosten zu berücksichtigen. Ein späteres Phase-in würde der IMO mehr Zeit lassen, ein globales marktbasierendes System zu schaffen.

## Einbeziehung in das EU-EHS I: Einnahmenverwendung [Langfassung A.2.3., A.2.4.]

**Kommissionsvorschlag:** Es ist keine zweckgebundene Verwendung der EHS-Einnahmen aus dem Seeverkehr vorgesehen. Sie fließen teils in den EU-Haushalt, in den Modernisierungs- und Innovationsfonds und in die Haushalte der Mitgliedstaaten. Das EP schlägt stattdessen vor, 70% der EHS-Einnahmen aus dem Seeverkehr dem Sektor mittels eines Ozeanfonds zur finanziellen Unterstützung bei der Dekarbonisierung wieder zur Verfügung zu stellen.



**cep-Bewertung:** Zur zügigen Dekarbonisierung des Seeverkehrs und um Wettbewerbsnachteile zu reduzieren, sollte ein Gutteil der EHS-Einnahmen aus dem Seeverkehr an den Sektor zurückfließen. Dazu könnte ein Fonds entsprechend des vom EP vorgeschlagenen Ozeanfonds dienen. Auch zertifikatspflichtige Schiffahrtsunternehmen aus Drittstaaten sollten Fördermittel erhalten. Das könnte internationale Widerstände abschwächen.

## Energiebesteuerung [Langfassung A.3]

**Kommissionsvorschlag:** Ab 2023 gibt es EU-weite Mindeststeuersätze für Kraftstoffe im Intra-EU-Seeverkehr – jedoch nur für den Schiffahrtlinienverkehr und die Frachtschiffahrt. Mitgliedstaaten dürfen höhere Steuersätze festlegen.



**cep-Bewertung:** Kraftstoffe im Seeverkehr sind bislang steuerfrei, um Wettbewerbsverzerrungen und Tanktourismus zu vermeiden. Damit eine Energiebesteuerung im Seeverkehr dies wenigstens im Intra-EU-Seeverkehr gewährleistet, müsste ein einheitlicher Steuersatz festgelegt werden, wozu die EU jedoch keine Kompetenz hat. Mindeststeuersätze sind aber abzulehnen, da sie zu schädlichen uneinheitlichen Steuersätzen führen können.

## Erneuerbare Kraftstoffe [Langfassung A.4]

**Kommissionsvorschlag:** Der Multiplikator für fortschrittliche Biokraftstoffe und erneuerbarer Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs (RFNBOs) im Luft- und Seeverkehr bei der Berechnung des Beimischungsziels für erneuerbare Energien im Verkehr beträgt 1,2; die anderen Multiplikatoren entfallen.



**cep-Bewertung:** Der Multiplikator gibt Anreize, diese Kraftstoffe zu entwickeln und vorrangig in den schwer zu dekarbonisierenden Sektoren zu nutzen. Er erhöht die Zahlungsbereitschaft der Inverkehrbringer von Kraftstoffen vor allem für RFNBOs und dieser Nachfrageschub setzt bei Anbietern wirtschaftlichen Wettbewerb in Gang, während Subventionen oft einen Wettbewerb um Zuschüsse auslösen. Der Multiplikator ist jedoch zu gering.

## FuelEU Maritime [Langfassung A.6]

**Kommissionsvorschlag:** Bezüglich der Lebenszyklus-Emissionen der an Bord eines Schiffs mit über 5.000 BRZ auf Intra-EU-Fahrten und 50% der Extra-EU-Fahrten verbrauchten Energie werden Grenzwerte für die THG-Intensität festgelegt. Zwei oder mehrere Schiffe können zur Erfüllung ihrer THG-Intensitätspflichten zusammengefasst werden („Pooling“).



**cep-Bewertung:** Die Messung und Berechnung der THG-Intensität des Kraftstoffmix sollte den Schiffsbetreibern durch entsprechende verpflichtende Angaben der Bunker über ihre angebotenen Kraftstoffe erleichtert werden. Das Pooling bei der Berechnung der THG-Intensität fördert die Effizienz. Denn zur Nutzung alternativer Kraftstoffe bedarf es einer Anpassung der Motoren, und nur taugliche Schiffe werden diese Kraftstoffe nutzen.