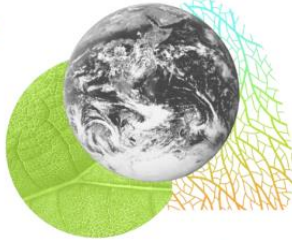




MARITIMES NABU-FACHGESPRÄCH

Die maritime Energiewende und das EU Fit for 55 Paket – Perspektive der Schifffahrt

CLIMATE



Revision of the EU Emissions Trading System (EU ETS)

Revision of the EU ETS in alignment with the CORSIA system for reducing international aviation emissions

Revision of the Alternative Fuels Infrastructure Directive

Revision of the Effort Sharing Regulation

NEW ReFuelEU Aviation Initiative

Revision of the Regulation on Land use, Land use change and Forestry (LULUCF)

Fit for 55

Revision of CO2 emissions standards for cars and vans

Revision of the Energy Taxation Directive

NEW FuelEU Maritime Initiative

ENERGY



Revision of the Energy Efficiency Directive

Revision of the Renewable Energy Directive

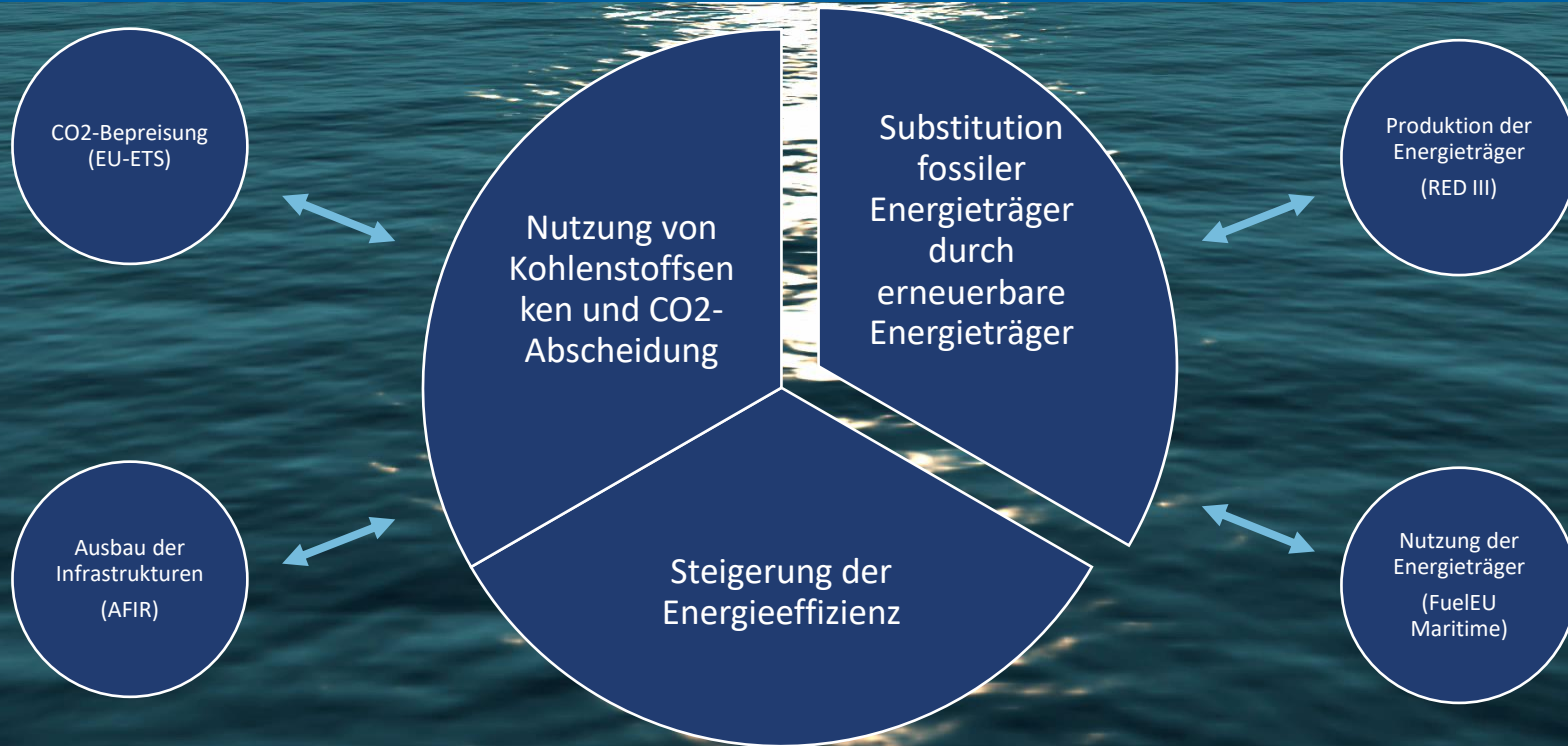
NEW Carbon Border Adjustment Mechanism

TRANSPORT



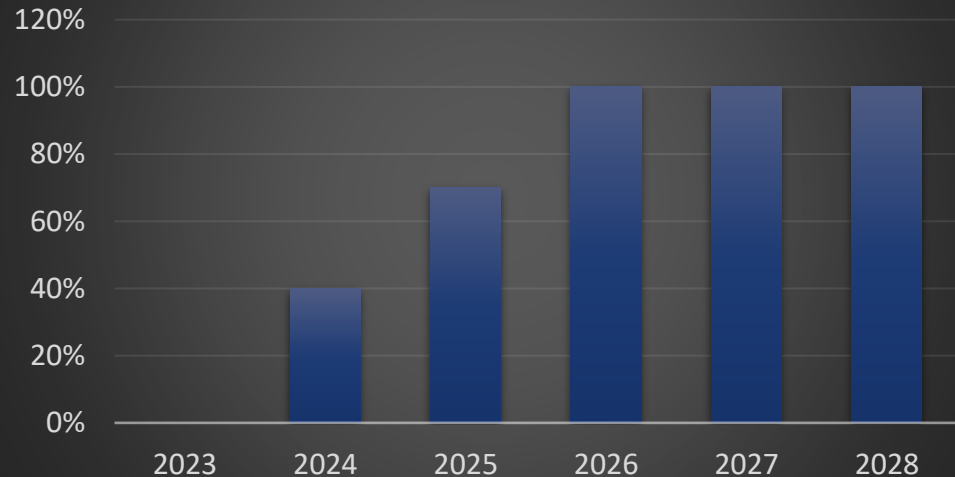
TAXATION AND TRADE

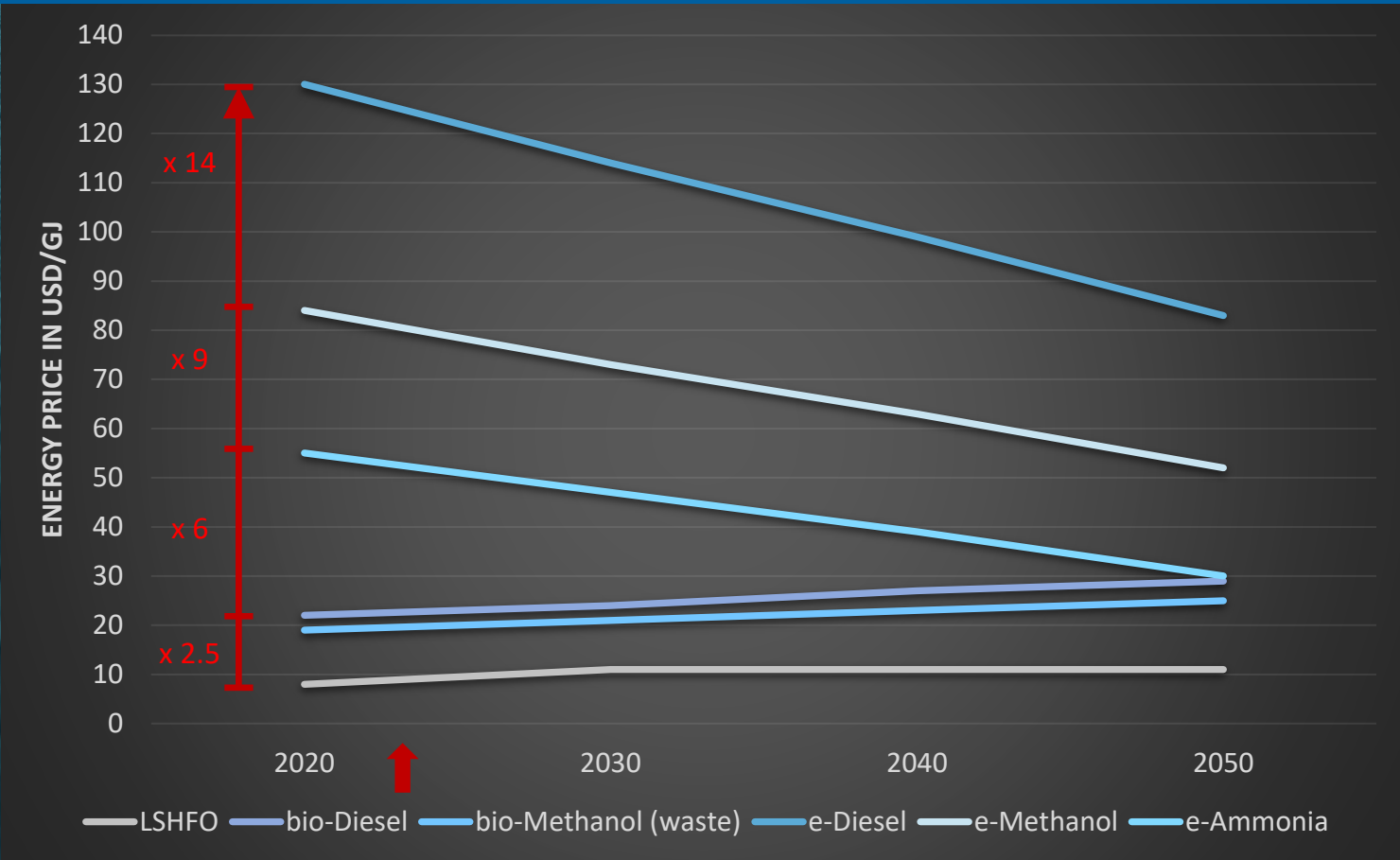




- Umsetzung des Verursacherprinzips
 - Schiff bleibt weiterhin in der Verantwortung;
 - Eigner erhält die Möglichkeit Kosten an den Verursacher weiterzugeben
- Anwendungsbereich
 - 50% der einkommenden und ausgehenden Reisen, 100% intra-EU Reisen
 - 5000 BRZ, ab 2025 Fracht- und Offshore Schiffe zwischen 400 und 5000 BRZ in EU-MRV
 - Ab 2024 neben CO2 auch Methan und Lachgas in MRV
- Einführungsphase:
- Verwendung der Einnahmen:
 - Nutzung des „Innovation Fund“
 - Zweckbindung für Einnahmeneq. Von 20 Mio EUA-Zertifikaten (etwa 1,5 Mrd. Euro)

EU-ETS Einführungsphase



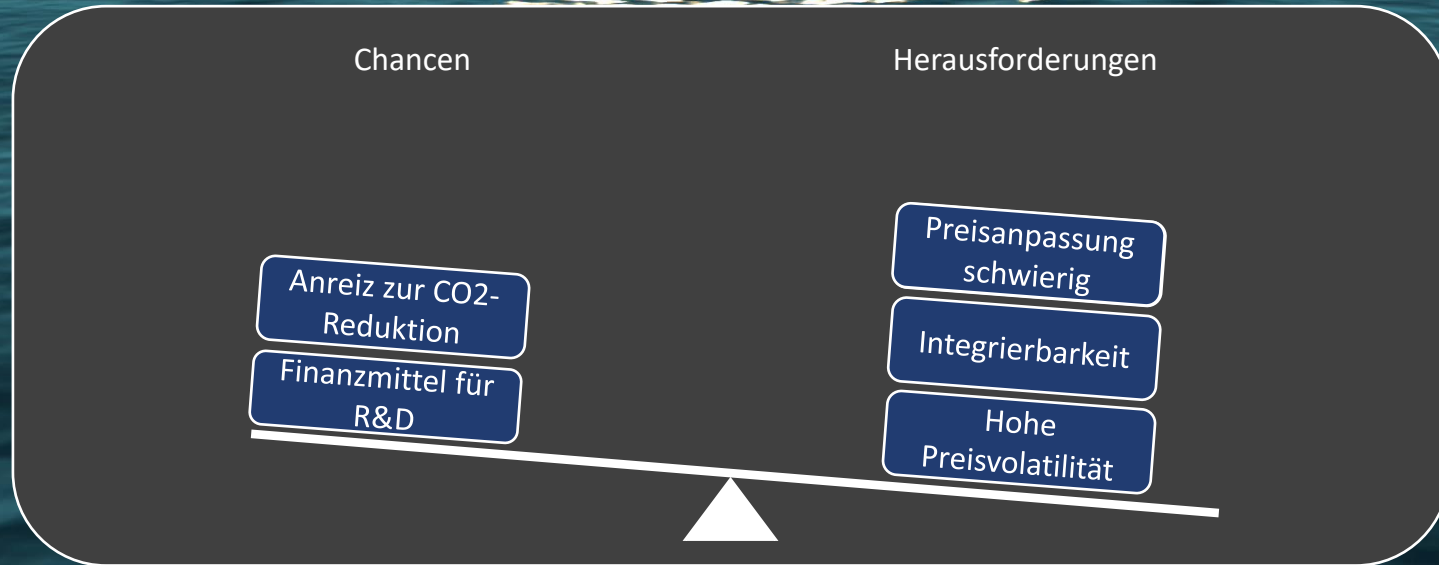


Die Bepreisung von CO₂-Emissionen ist ein Instrument, das die externen Kosten von CO₂-Emissionen erfasst und in eine finanzielle Sprache übersetzt.



~~CO₂ Bepreisung wird die
Preislücke zwischen
fossilen und zukünftigen
Kraftstoffen schließen!~~

Die CO₂-Bepreisung unterstützt den unternehmerischen Entscheidungsprozess durch eine zusätzliche finanzielle Belastung, die erste Geschäftsmodelle im Bereich alternativer Antriebstechnologien und erneuerbarer Kraftstoffe wirtschaftlich tragfähig machen kann.





Reduktion der THG-Intensitätsgrenzen für an Bord genutzte Energie

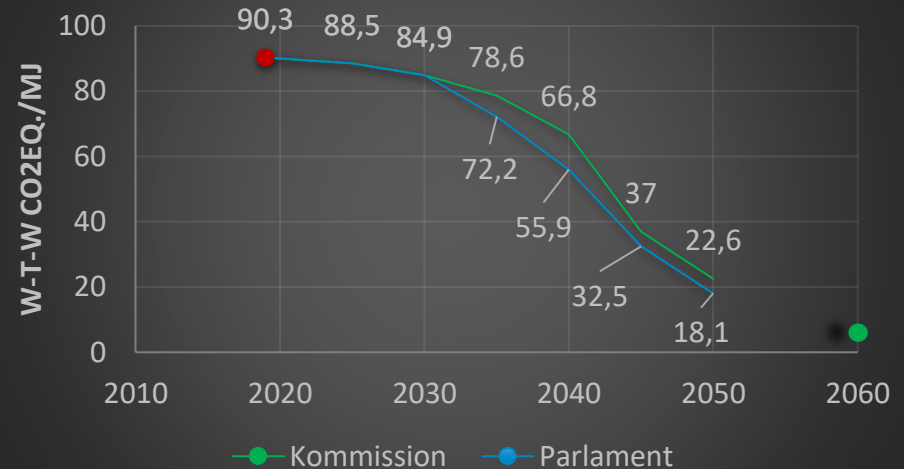


Nutzungspflicht von Landstromanlagen für bestimmte Schiffstypen

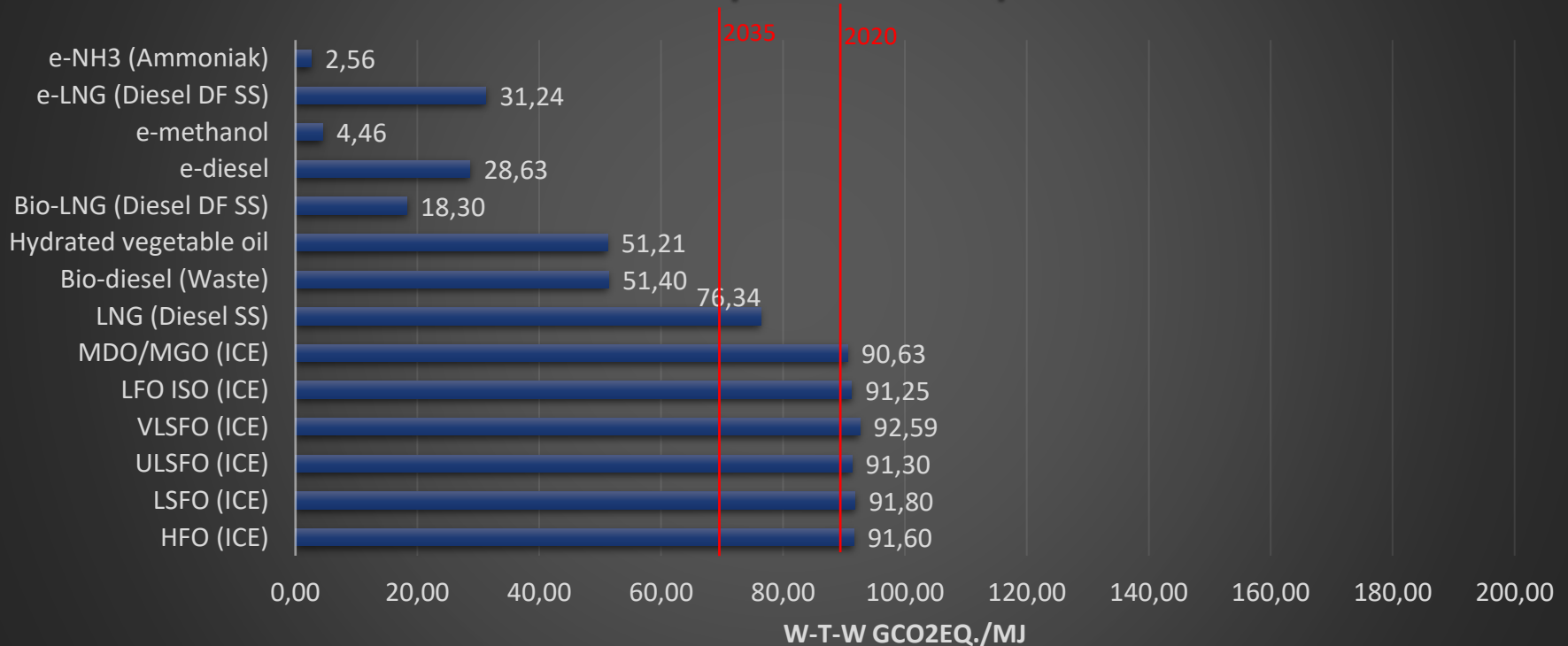
Die FuelEU Maritime Initiative

- Verantwortlichkeit des Schiffes
- Anwendungsbereich (in Verhandlung)
 - für Schiffe ab 5000 BRZ oder für Schiffe ab 400 BRZ
 - CO2 Emissionen oder z.Z. Methan und Lachgasemissionen
 - 50% der ein- und ausgehenden Reisen oder 100% aller Reisen
- Reduktionsvorgaben (in Verhandlung)
- Mindestquote für RFNBOs (in Verhandlung)
 - Ab 2030 mindestens 2% der Energie aus RFNBOs (Parlament)
 - „Multiplier“ von 2 für Nutzung von RFNBOs bis 2030
- Landstrompflicht
 - Für Container- und Passagierschiffe ab 2030
 - Mögliche Ausweitung für Schiffe auf Reede

FuelEU Maritime CO2-Intensitätspfad



Übersicht FuelEU Maritime Well-to-Wake CO₂eq Intensität pro Kraftstoff



Was benötigen wir für den Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe?

1. Den Ausbau der Produktionskapazitäten
2. Verfügbaren grünen Überschussstrom
3. Möglichst weitreichende Bunkermöglichkeiten für Schiffe (Infrastruktur und Verfügbarkeit der Kraftstoffe)

Nutzungspflicht



Tankstelle



Nutzungspflicht



Flughafen



Nutzungspflicht



Bereitstellungspflicht



Bereitstellungspflicht



Die Erneuerbare Energien Richtlinie (REDIII)

- Die Mitgliedstaaten stellen gemeinsam sicher dass der Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen am **Bruttoendenergieverbrauch** der Union Endenergieverbrauchs der Union im Jahr 2030 bei mindestens **40%/45%** beträgt.

Mindestquote für Bio-Kraftstoffe

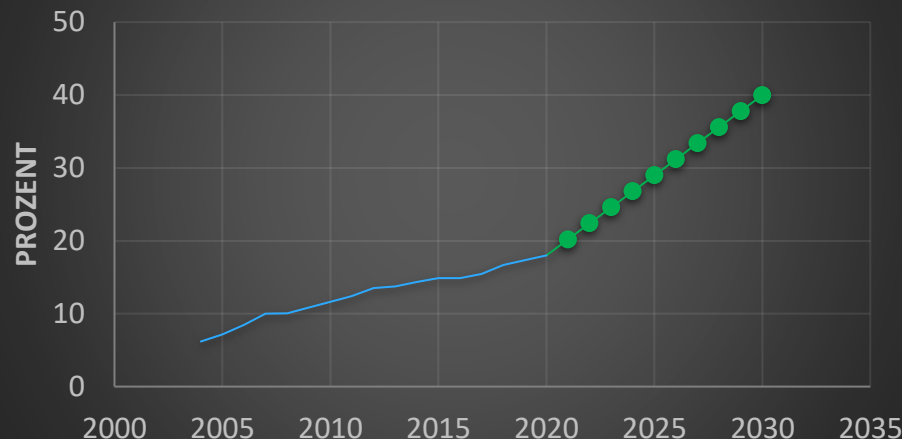
im Transportsektor	Kommission	Parlament	Rat
2022	0,20%	0,20%	
2025	0,50%		0,50%
2030	2,20%	4,40%	2,20%

Mindestquote für RFNBOs im

Transportsektor	Kommission	Parlament	Rat
2028			2,60%
2030	2,60%	5,20%	5,70%

- Erneuerbare Kraftstoffe und Elektrizität sollen bis 2030 in jedem Mitgliedstaat zu einer **THG Reduktion im Verkehrssektor von 13 %** führen.
- Ab 2030 sollen die Kraftstofflieferanten mindestens 1,2% RFNBOs und erneuerbaren Wasserstoff in den maritimen Sektor liefern. (Parlamentsposition)

Anteil erneuerbarer Energien am Bruttoendenergieverbrauch in %

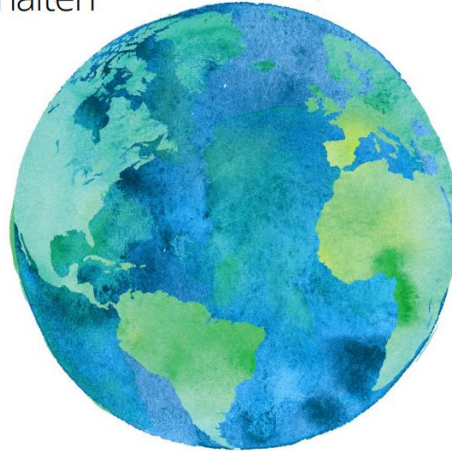


Key Take Aways:

- Die Einführung und der Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe ist entscheidend.
- Das Fit-for-55 Paket ist Chance und Herausforderung zu gleich.
- Integratives Zusammenspiel der Dossiers wünschenswert, Umsetzung an einigen Stellen verbesserungsfähig
- Das EU-ETS wird die Preisdifferenz zwischen konventionellen und erneuerbaren Kraftstoffen nicht schließen.
- Das FuelEU Maritime Konzept scheint ein geeignetes Instrument zu sein um den Markthochlauf zu beschleunigen.
 - Konsistenz fehlt an wichtigen Stellen an (Bereitstellungspflicht)
- RED III RFNBO Mindestquote für Seeverkehr in Anlehnung an FuelEU Maritime Zielvorgaben beinhalten
- Gleichgewicht zwischen Pull- und Push-Instrumenten
- Globale Maßnahmen haben stärkeren Klimaeffekt und verhindern Wettbewerbsnachteile

Climate Sentiment

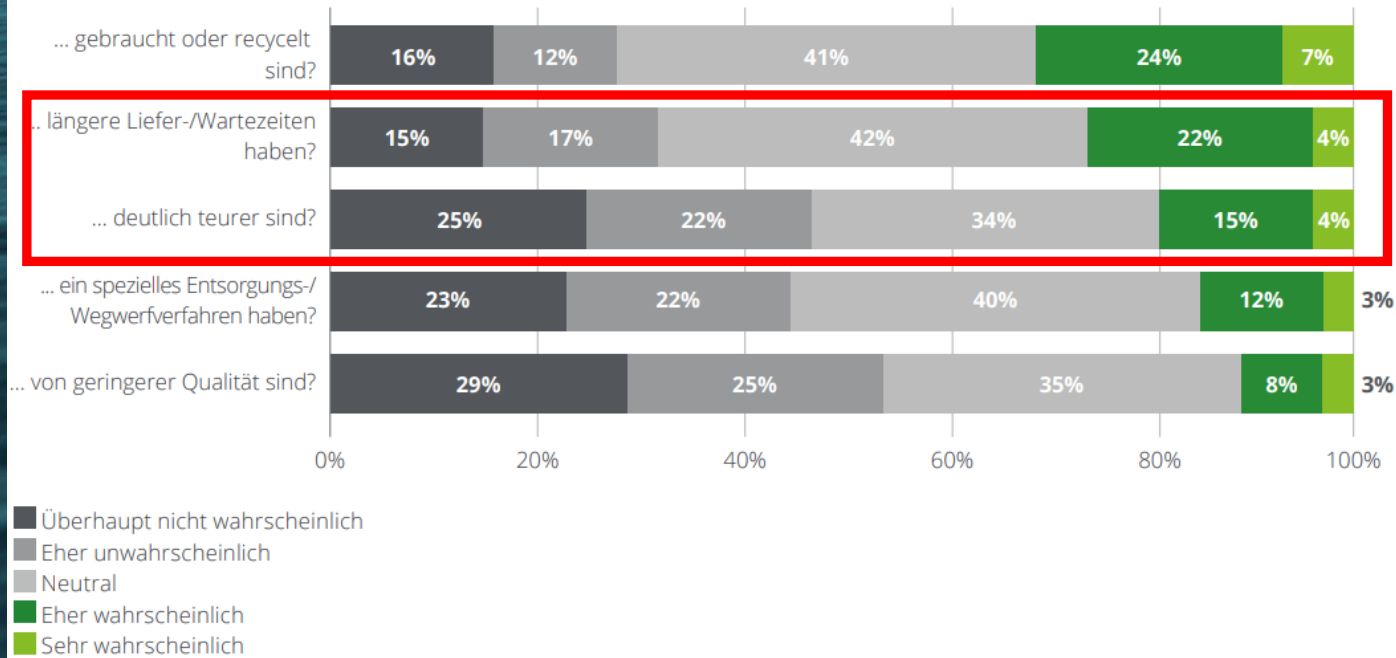
Klimasorgen beeinflussen
das Verbraucherverhalten
in Deutschland



Deloitte.



Abb. 13 – Im Vergleich zu weniger nachhaltigen Alternativen: Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie nachhaltige Produkte kaufen, die ...*





MARITIMES NABU-FACHGESPRÄCH

Die maritime Energiewende und das EU Fit for 55 Paket – Perspektive der Schifffahrt