

Fit-for-55: Erweiterung EU ETS auf den Seeverkehr

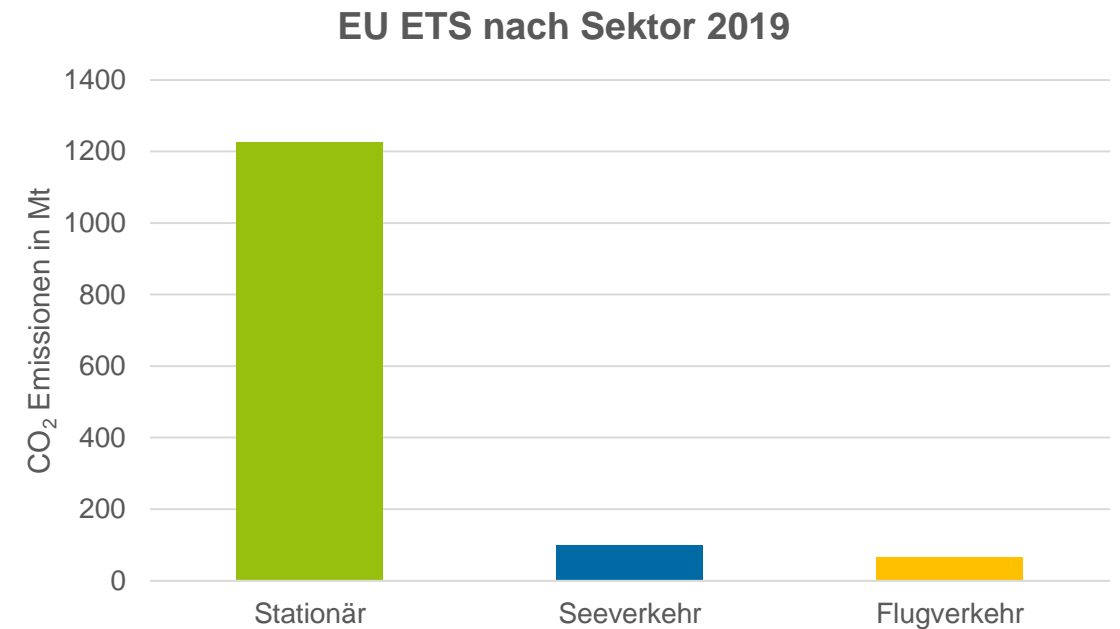
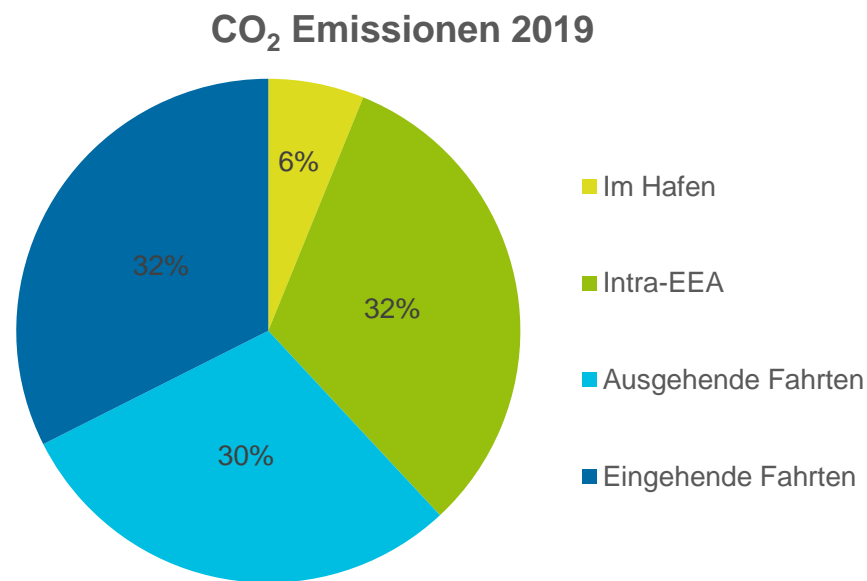
Maritimes Fachgespräch NABU

Nora Wissner | Hamburg | 01.12.2022



Relevanz für die EU

- Emissionsprofil dominiert von internationalen Fahrten
- 3% der EU Emissionen: 144 Mt CO₂ ~ Belgien, 99 Mt CO₂ laut EC Vorschlag (> Flugverkehr)





EU Regulierung der Seeverkehrsemissionen

- Bislang THG-Emissionen des Seeverkehrs in der EU nicht reguliert
- 2015: EU-MRV verabschiedet (Umsetzung 2018)
 - Teil eines schrittweisen Prozesses zur Adressierung Seeverkehrsemissionen
- Juli 2021: Vorschläge im Rahmen des Fit-for-55-Pakets
 - Ausweitung des EU-ETS auf den maritimen Sektor
 - Reform des EU-ETS zur Anpassung an das neue Klimaziel von mindestens -55% bis 2030 (im Vergleich zu 1990)
 - Interaktion/Zusammenwirken des Dossiers mit anderen Vorschlägen

EC Vorschlag zum Einbezug des Seeverkehrs in den EU ETS

- Änderung der Emissionshandelsrichtlinie (Richtlinie 2003/87/EG) und der MRV-Verordnung der EU (2015/757)
- Vorschlag baut stark auf der EU-MRV-Verordnung auf (auch noch in Überarbeitung!)
 - Künftige Änderungen an vielen Elementen durch Änderung der Verordnung, nicht der ETS-Richtlinie
- Gilt für den gewerblichen Güter- und Personenverkehr (ohne Binnenschifffahrt)
- Regulierte Einheit: Schiffsunternehmen = Schiffseigner oder andere für den Betrieb verantwortliche Einheit
- Start des maritimen EU ETS im Jahr 2024, abhängig von Trilog-Verhandlungen
- Einbeziehung in das bestehende ETS: Erhöhung der Cap um 79 Millionen Zertifikate im Jahr 2023* (je nach Basisjahr wahrscheinlich 75-80 Mio. bei Inkrafttreten 2024)

EC Vorschlag zum Einbezug des Seeverkehrs in den EU ETS

Auktionierung, keine freie Zuteilung	
Übergangsphase 2023-2026: Teil der Emissionen steigt, der unter Zertifikatspflicht fällt	
CO ₂ Emissionen tank-to-wake	
Schiffe > 5 000 GT	
Ausnahmen: Marineschiffe, Fischfang, Holzschiffe etc.	
Geographischer Anwendungsbereich: 100% im Hafen, 100% intra-EWR, 50% auf Fahrten zwischen EEA Häfen und Drittstaaten (~100 MtCO ₂)	
Aufstockung der Mittel für den Innovationsfonds, inkl. der Finanzierung von Technologien und Infrastruktur für die Dekarbonisierung der Schifffahrt	

Trilog-Verhandlungen

- EP Text Ende Juni 2022, Europäische Rat nur allgemeine Ausrichtung / Standpunkt
- Trilog-Verhandlungen zum ETS im Nov./Dez.

Voraussichtliche Einigung:

- 50/50 scope (+Regelung für große Umschlagshäfen)
- ~1,6 Mrd.€ (20 Mio. Zertifikate) über Innovation Fund für Seeverkehr
- Keine freie Allokation
- Übergangsphase ähnlich EC Vorschlag: 40% in 2024, 70% in 2025, 100% in 2026
- MRV von Schiffen < 5000 GT (Cargo allg.+ offshore) und potenziell ab 2026 in ETS
- Erstmal nur CO₂, später CH₄ und N₂O (well-to-wake wird in nächstem Review diskutiert)
- Weiterbestehen EU ETS neben IMO MBM (aber Review)

EU ETS Seeverkehr im Kontext

- Wichtiges Signal: Internalisierung der Klimakosten / Polluter-Pays Principle, andere Verkehrssektoren
- Bepreisung der Emissionen (ETS) wird ergänzt durch FuelEU Maritime (Standard, Anreiz Kraftstoffe)
- Klimakrise schreitet voran + Druck auf IMO (größere Abdeckung) -> EU geht voran



Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt:

Nora Wissner – n.wissner@oeko.de



Borkumstr. 2
13189 Berlin
Germany
Tel.: +49 (30) 40 50 85-0
www.oeko.de

Policy Briefing EU ETS Seeverkehr Verhandlungen:

https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Oeko-Institut_2022_ETS-shipping-briefing_paper.pdf

EU ETS Seeverkehr Factsheet für UBA:

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/dokumente/factsheet_seeverkehr_bf_220303.pdf

Design Optionen für ein maritimes EU ETS:

<https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Integration-of-maritime-transport-in-EU-ETS.pdf>

