



Fit for 55: Emissionshandelssystem für die Schifffahrt

Schifffahrtsunternehmen sollen endlich gerechten Anteil zahlen



Hintergrund

Die Schifffahrt ist der aktuell einzige verbliebene Sektor ohne europäische Maßnahmen zur Emissionsreduzierung. Angesichts der schwerwiegenden Auswirkungen auf das Klima - 3,5 % der Gesamtemissionen in der EU - ist es klar, dass Maßnahmen, die Schifffahrtsunternehmen für ihren Emissionsausstoß zahlen lassen, längst überfällig sind.

Schifffahrtsunternehmen sollen laut Vorschlag der Europäischen Kommission zur Erweiterung des Europäischen Emissionshandels (ETS) Emissionszertifikate für Fahrten zwischen europäischen Häfen und für die Hälfte der Emissionen aus Fahrten zu oder von Nicht-EU-Häfen bezahlen. Es wird eine Einführungsphase von drei Jahren geben, keine Gratiszertifikate und eine strenge Durchsetzungspolitik: Wenn ein Schiff zwei Jahre lang nicht zahlt, sollten die Mitgliedstaaten allen Schiffen, die von der haftbaren Reederei betrieben werden, den Zugang zu europäischen Häfen verweigern.

Was ist gut? Was nicht?

Der Vorschlag steht im Einklang mit seinem Kernziel: die Emissionsverursacher zur Kasse zu bitten. Durch die Einbeziehung der Hälfte der Emissionen aus Fahrten zwischen europäischen und außereuropäischen Häfen hat die Kommission anerkannt, dass auch für den internationalen Seeverkehr Emissionsreduktionsziele gelten müssen. Dies ist besonders wichtig, da der Großteil der Emissionen der größten Containerschiffe auf diesen internationalen Fahrten anfällt.

Wie sollte der Vorschlag verbessert werden?

Der Vorschlag sollte Carbon Contracts for Difference (CCFDs, Subventionsprogramme für saubere Kraftstoffe) für den Sektor vorsehen. Ein staatliches Eingreifen durch dieses Instrument ist dringend erforderlich. CCFDs sind bewährte, marktfreundliche Instrumente, um die nachhaltige Umstellung der Schifffahrt in Gang zu bringen.

Außerdem müssen zwei eindeutige Schlupflöcher geschlossen werden: Erstens wird das Verursacherprinzip nicht für jeden Chartervertrag gelten. Bei Zeitcharterverträgen - der Mehrheit aller Charterverträge - bleibt der Reeder auf den Kosten sitzen und nicht der Betreiber, der die Entscheidungen über Treibstoffverbrauch, Geschwindigkeit, Ladungsvolumen und Reiseroute trifft, die alle die Emissionen bestimmen. Dies kann durch eine Änderung der Definition des Begriffs "Schifffahrtsunternehmen" gelöst

Kontakt

Christian Kopp

Referent für Verkehrspolitik

Tel. +49 (0)1525 9567 443

Christian.kopp@NABU.de

werden, so dass der kommerzielle Betreiber für die ETS-Kosten verantwortlich gemacht wird.

Zweitens ist der im Vergleich zum MRV (Monitoring, Reporting and Verification – Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung) begrenzte Anwendungsbereich des Vorschlags ein schwerwiegender Mangel. Er wird Preissignale verzögern, Investitionen in die Energieeffizienz verhindern und die Klimaziele der EU untergraben. Eine Beachtung von Methan und Lachgas als weitere Treibhausgase neben CO₂ etwa wäre ein deutlicher Fortschritt.

Ebenso gibt es keine wirtschaftliche oder ökologische Begründung für die verzögernde Einführungsphase. Die Schifffahrtsindustrie plant ihr Geschäft auf der Grundlage der Kraftstoffpreise, die durch das ETS nur geringfügig steigen werden und hat somit keinerlei Bedarf an einer Einführungsphase.

Die europäische Kommission erkennt durch den Vorschlag an, dass auch Emissionen des Seeverkehrs zwischen europäischen und außereuropäischen Häfen in ihrer Verantwortung liegen. Es ist nun an der Zeit, dass die EU und die einzelnen Mitgliedstaaten ihre national festgelegten Beiträge (NDC) aktualisieren, um dieser Tatsache Rechnung zu tragen und sicherzustellen, dass die Emissionen des internationalen Verkehrs berücksichtigt werden.

Ebenso muss sichergestellt werden, dass die Ausweitung des ETS auf die Schifffahrt insgesamt keine negativen Auswirkungen auf die Effektivität des Emissionshandels hat. Die Menge der ausgegebenen Zertifikate muss verhältnismäßig sein, um eine tatsächliche Emissionsminderungswirkung im angestrebten Ausmaß zu erreichen.

Wie geht es weiter?

Die Mitgesetzgeber müssen die Ambitionen des ETS aufrechterhalten, aber auch die Schlupflöcher schließen, welche das Verursacherprinzip untergraben. Das bedeutet, dass keine Einführungsphase gegeben sein darf und der kommerzielle Betreiber für die Kosten aufkommen muss. Die zusätzlich generierten Mittel aus dem Emissionshandelssystem im Schifffahrtssektor müssen zudem in grüne Schifffahrtsprojekte zurückfließen. Die Einnahmen aus dem ETS sind eine große Chance für Europa, bei der Dekarbonisierung der Schifffahrt eine Vorreiterrolle zu spielen. Eine solche Chance darf nicht leichtfertig über Bord geworfen werden.