

Ausweitung des EU-ETS auf den Seeverkehr

Zentrale Aspekte des Vorschlags der EU-Kommission vom 14.07.2021

Als Teil des „Fit for 55“-Pakets hat die EU-Kommission am 14.07.2021 einen Vorschlag vorgelegt, um den europäischen Emissionshandel (EU-ETS) zu reformieren und auf das neue Klimaziel einer Emissionsminderung um mindestens 55% bis 2030 gegenüber 1990 auszurichten. Teil dieses Vorschlags ist die Ausweitung des EU-ETS auf den Seeverkehr.¹ Der Legislativvorschlag sieht nicht nur eine Änderung der Emissionshandelsrichtlinie (EHL - 2003/87/EC) vor, sondern auch eine Anpassung der EU „Monitoring, Reporting and Verification“ (EU MRV) Verordnung (2015/757). Die Ausweitung des EU-ETS auf den Seeverkehr ist Teil eines Maßnahmenpakets der EU, um die Emissionen in diesem Sektor zu senken und einen Beitrag zu den EU-Klimazielen zu leisten. Es liegen weitere Factsheets zur Ausrichtung des EU-ETS und der Marktstabilitätsreserve, zur Einführung eines Grenzausgleichsmechanismus (CBAM), zum Luftverkehr und zur Schaffung eines neuen Emissionshandelssystems für Gebäude und Straßenverkehr vor.

Die wichtigsten Elemente auf einen Blick

- ▶ Der Seeverkehrssektor soll ab 2023 in den existierenden EU-ETS integriert werden. Die Anzahl der Zertifikate im EU-ETS wird daher im Jahr 2023 um 79 Millionen erhöht. Die Allokation erfolgt vollständig über die regulären Auktionen.
- ▶ Vom EU-ETS sollen CO₂-Emissionen von Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl über 5.000 wie folgt erfasst werden: 100% im Hafen eines Mitgliedsstaates, 100% zwischen EU-Staaten, 50% auf Strecken zu/von EU-Häfen.
- ▶ Der Vorschlag baut stark auf der EU MRV Verordnung auf (welche durch den Vorschlag zum ETS angepasst werden soll, wobei der seit 2019 laufende Revisionsprozess bislang nicht abgeschlossen wurde), vor allem bezüglich Regulierungspunkt, Schiffstyp, -größe und Verifizierungsprozess.
- ▶ Von 2023 bis 2026 ist eine Übergangsphase mit einem schrittweisen Anstieg des Anteils der Emissionen geplant, für die Emissionszertifikate eingereicht werden müssen.

¹ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision-eu-ets_with-annex_en_0.pdf

1 Zentrale Elemente des vorgeschlagenen Einbezugs des Seeverkehrs in den EU-ETS

1.1 Ziel

Der Seeverkehr trägt ca. 3% zu den CO₂-Gesamtemissionen der EU bei. Im Jahr 2018 entsprach dies ca. 138 Millionen Tonnen (Mt) CO₂ und ist vergleichbar mit den Emissionen von Belgien.² Global war der Seeverkehr für 1.056 Mt CO₂ Emissionen im Jahr 2018 verantwortlich. Der Sektor trägt insgesamt 2-3% zu den globalen Treibhausgasemissionen bei, vor allem durch die Emissionen von CO₂ (über 90%) und zu kleinerem Teil durch Methan- und Lachgasemissionen.³ Bisher gibt es in der EU keine Regulierung der Treibhausgasemissionen im Seeverkehr, die mit den aktuellen Vorschlägen der Kommission vergleichbar ist. Der Sektor soll nun auch einen Beitrag zur Erreichung des 2030-Klimaziels der EU im Rahmen des Green Deals leisten. Die Adressierung der Seeverkehrsemissionen auf EU-Ebene ist als schrittweiser Prozess zu sehen, nachdem im Jahr 2018 bereits ein System zur Überwachung, Berichterstattung und Verifizierung der Emissionen eingeführt wurde (EU MRV Verordnung (2015/757)). Die vorgeschlagene Integration des Seeverkehrs in den EU-ETS ist Teil eines Maßnahmenpakets für den Sektor, das auch die FuelEU Maritime Verordnung, Änderungen der Energiesteuerrichtlinie (ETD) sowie die Verordnung für den Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe (AFIR) umfasst (siehe Abschnitt 2).

Der Kommissionsvorschlag zum Einbezug des Seeverkehrs in den EU-ETS umfasst nicht nur Änderungen in der Emissionshandelsrichtlinie (EHRL - 2003/87/EC), sondern auch Änderungen in der EU MRV Verordnung. Eine Revision dieser Verordnung wurde bereits 2019 eingeleitet und ist noch nicht abgeschlossen.

1.2 Regulierungspunkt

Regulierungspunkt soll das Schiffsunternehmen sein (Downstream-Ansatz). Durch die großen Bunker-Kapazitäten von Schiffen sowie die Mobilität des Sektors hätte ein Upstream-Ansatz über die Inverkehrbringer von Schiffskraftstoffen potenziell zu Ausweichbewegungen geführt, was die Effektivität des Instruments herabsetzen würde. Die Definition eines Schiffsunternehmens umfasst im Kommissionsvorschlag den Eigner eines Schiffes oder eine Organisation/Person, die verantwortlich für den Betrieb des Schiffes ist (Art. 3(v)). Somit kann der Eigner eines Schiffes die Erfüllung der Verpflichtungen im EU-ETS zum Beispiel an Charterer delegieren, die häufig Schiffe anstelle des Eigners betreiben. Diese Definition deckt sich mit einer vorgeschlagenen Definition durch die EU-Kommission im Rahmen der Revision der EU MRV Verordnung, auf die der EU-ETS im Seeverkehr aufbaut.⁴

1.3 Anwendungsbereich

Der geographische Anwendungsbereich des EU-ETS umfasst die untenstehenden Fahrten und Emissionen. Im Vorschlag der Kommission wird zwar bei der Definition des

² EU-Kommission (2020) - 2019 Annual Report on CO₂ Emissions from Maritime Transport: https://ec.europa.eu/clima/system/files/2020-05/swd_2020_82_en.pdf; die CO₂ Emissionen für das Jahr 2018 wurden jedoch auf 144,2 Millionen Tonnen im darauffolgenden Bericht korrigiert (S.5): EU-Kommission (2021) - 2020 Annual Report on CO₂ Emissions from Maritime Transport, https://ec.europa.eu/clima/system/files/2021-08/swd_2021_228_en.pdf

³ IMO (2020) - Fourth IMO GHG Study: <https://docs.imo.org/Shared/Download.aspx?did=125134>

⁴ EU-Kommission (2019) - COM(2019) 38 final, 2019/0017 (COD): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1549375615180&uri=COM:2019:38:FIN>

Anwendungsbereichs auf EU-Mitgliedsstaaten (MS) abgezielt, es ist aber davon auszugehen, dass Staaten des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) gemeint sind.⁵

Der im Vorschlag vorgesehene geographische Anwendungsbereich bezogen auf den internationalen Seeverkehr soll kleiner als in der EU MRV Verordnung gesetzt werden (Kap. II, Art. 3g EHRL):

- ▶ 100% der Emissionen im Hafen (Liegeplatz) eines MS bzw. im EWR,
- ▶ 100% der Emissionen auf Fahrten intra-EWR,
- ▶ 50% der Emissionen auf Fahrten von EWR-Hafen zu Hafen eines Drittstaates,
- ▶ 50% der Emissionen auf Fahrten von Hafen eines Drittstaates zu EWR-Hafen.

Bezüglich der Emissionen, Schiffsgröße und -typen wird in der Emissionshandelsrichtlinie (Annex I) auf die EU MRV Verordnung verwiesen. Es sollen daher nur CO₂ Emissionen abgedeckt werden, die auf Fahrten für den kommerziellen Transport von Waren oder Passagieren entstehen. In den EU-ETS sollen Schiffe größer als 5.000 Bruttoreaumzahl (BRZ, Engl.: gross tonnage) einbezogen werden, wobei Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Schiffe für den Fang oder die Verarbeitung von Fisch, Holzschiffe einfacher Bauart, Schiffe ohne Maschinenantrieb oder staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden ausgenommen sind. Der Vorschlag der Kommission schließt die Binnenschifffahrt nicht mit ein.

1.4 Cap/Mengenregulierung

Der Vorschlag der Kommission sieht eine vollständige Integration des Seeverkehrssektors in den existierenden EU-ETS ab 2026 vor, mit einer Übergangsphase beginnend ab 2023 (s. unter 1.5). Es soll keine spezifischen Seeverkehrszertifikate geben, die Zertifikate sind zwischen allen in den EU-ETS einbezogenen Sektoren frei handelbar (siehe auch Factsheet Cap und MSR). Es sollen bezüglich Auktionierung (Art. 10), Transfer, Abgabe und Löschung von Zertifikaten (Art. 12), Strafen (Art. 16) und Register (Art. 19) für den Seeverkehr die gleichen Regeln und Vorgaben der EHRL gelten wie für die anderen Sektoren. Die Gesamtzahl der Zertifikate soll wegen der Ausweitung auf den Seeverkehr um 79 Millionen im Startjahr erhöht werden (Art. 9), nachdem die überarbeitete Richtlinie in Kraft tritt. Die 79 Millionen Zertifikate ergeben sich aus den einbezogenen CO₂ Emissionen des Seeverkehrs aus dem Jahr 2018, auf die der im EU-ETS geltende Lineare Kürzungsfaktor (LKF) von 4,2% rückwirkend ab 2021 angewendet wird. Die Vorschläge der Kommission zu strukturellen Änderungen für den gesamten EU-ETS, wie die Anpassung des LKF, werden im Factsheet Cap und MSR erläutert.

1.5 Veräußerung von Emissionszertifikaten und Fonds

Für den Einbezug des Seeverkehrs in den EU-ETS ist eine Übergangsphase vorgesehen. In den ersten Jahren müssen Emissionszertifikate nur für einen Teil der verifizierten Emissionen abgegeben werden. Dieser Anteil steigt sukzessive bis 2026 auf 100% an (Art. 3ga):

- ▶ 2023: 20%
- ▶ 2024: 45%
- ▶ 2025: 70%

⁵ Anwendungsbereich in EU-Kommissionsvorschlag entspricht der Option „MEXTRA50“ im Impact Assessment, welches sich auf „EEA journeys“ bezieht (Tabelle 1 auf Seite 33 im Impact Assessment)

► 2026: 100%

Die zusätzlichen Zertifikate für den Seeverkehr sollen vollständig auktioniert werden. Die Differenz zwischen den verifizierten Emissionen und der Anzahl der Zertifikate, die in jedem Jahr der Übergangsphase abgegeben werden müssen, wird im Folgejahr aus dem Auktionsvolumen gelöscht, damit durch die Übergangsphase keine Überschüsse an Zertifikaten entstehen.

Es soll aus den Auktionseinnahmen kein spezifischer, neuer Fonds zur Förderung der Dekarbonisierung des Seeverkehrs etabliert werden. Die bestehenden europäischen Innovations- und Modernisierungsfonds sollen aber aufgestockt und die Vergaberegeln angepasst werden. Außerdem sollen über den Innovation Fund künftig Technologien und Infrastruktur für die Dekarbonisierung des Seeverkehrs sowie Carbon Contracts for Difference (CCfDs) gefördert werden (Art. 10a, Para. 8). Die detaillierten Vorschläge für die Verwendung der Auktionseinnahmen sind im Factsheet Cap und MSR aufgeführt.

Das begleitende Impact Assessment geht davon aus, dass der Großteil der Emissionsminderung in den vom EU-ETS erfassten Sektoren aufgrund der zu erwartenden Zertifikatspreise nicht im Seeverkehrssektor stattfinden wird und demzufolge würde nur ein kleiner Teil der Emissionen aus dem Seeverkehr im Sektor eingespart werden und der Großteil über den Kauf von Zertifikaten abgedeckt werden.

1.6 Monitoring und Administratives

Schiffsunternehmen sollen den MS (als zuständige „administering authority“) zugewiesen werden (Art. 3gd). Ist das Schiffsunternehmen in einem MS registriert, so ist dieser (weiterhin) zuständig. Ist ein Schiffsunternehmen nicht in einem MS registriert, ist derjenige MS zuständig, der geschätzt die meisten Hafenaufenthalte im Rahmen von Fahrten⁶ in den zwei vorangegangenen Überwachungsjahren verzeichnete. In allen anderen Fällen sollte der MS zuständig sein, von dessen Hafen die erste Fahrt im Anwendungsbereich ausging. Vor dem 1. Februar 2024 wird die EU-Kommission eine Liste mit den Namen aller Schiffsunternehmen veröffentlichen, die ab dem 1. Januar 2023 eine Seeverkehrstätigkeit im entsprechenden Anwendungsbereich des EU-ETS ausüben. Darüber hinaus wird die zugeordnete Verwaltungsbehörde enthalten sein. Danach soll diese Liste mindestens alle zwei Jahre aktualisiert werden, um Schiffsunternehmen gegebenenfalls einer anderen Verwaltungsbehörde zuzuordnen oder Schiffsunternehmen darin aufzunehmen.

Laut Kommissionsvorschlag sollen Schiffsunternehmen jährlich aggregierte Daten auf Unternehmensebene bis zum 31. März jedes Jahres für das Vorjahr an Verwaltungsstaat und EU-Kommission berichten (2015/757, Art. 11a), während der EU MRV Emissionsbericht (mit Daten auf Schiffsebene) jährlich bis 30. April beim Flaggenstaat und der EU-Kommission einzureichen ist. Verwaltungsstaaten sind dafür zuständig, dass die Schiffsunternehmen die Monitoring- und Berichtspflichten einhalten, und sollen kontrollieren, dass die Berichterstattung nach den Regeln der EU MRV Verordnung verifiziert worden ist. Aus der Formulierung im Kommissionsvorschlag (Art. 3gb und 3gc, EHRL) geht allerdings nicht eindeutig hervor, ob die zuständigen nationalen Stellen der MS die verifizierten Berichte auch inhaltlich prüfen können, ggf. bis auf Schiffsebene (wie im bestehenden EU-ETS) oder diese nur entgegen nehmen (wie im Rahmen der EU MRV Verordnung). Die Verifizierung soll durch akkreditierte Prüfstellen durchgeführt werden.

Die EU MRV Verordnung bleibt bestehen, d.h. die konkreten Regelungen des Anwendungsbereichs, der Aufgabenverteilung im Compliance Cycle und der Überwachung, Berichterstattung, Akkreditierung und Verifizierung, und werden nicht in die EHRL integriert.

⁶ Im Anwendungsbereich der EHRL 2003/87/EC

Über delegierte Rechtsakte (2015/757, Art. 11a und 13) soll die EU-Kommission weitere Regeln zu Überwachung, Berichterstattung sowie Verifizierung der aggregierten Daten beschließen können. Dies bedeutet, dass die MS auch hier nicht formal mittels Durchführungsrechtsakten am Beschluss der Regeln beteiligt sind und viele Regelungen für den Seeverkehr, z.B. weitere Details zu Überwachung, Berichterstattung, Akkreditierung und Verifizierung, separat durch die EU MRV Verordnung geregelt werden.

Neben den üblichen Strafen bei Non-Compliance im EU-ETS gibt es als ultima ratio für den Seeverkehr zusätzlich die Möglichkeit für MS den Schiffen des fraglichen Schiffsunternehmens die Einfahrt in alle EU-Häfen zu verweigern, bzw., wenn das Schiff unter der Flagge eines MS fährt, die jeweiligen Schiffe im Hafen festzuhalten, bis das Unternehmen seine Verpflichtungen erfüllt hat (Art. 16, Para. 11a). Voraussetzung dafür ist, dass das Schiffsunternehmen in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtsjahren die Verpflichtung zur Abgabe von Zertifikaten nicht erfüllt hat, das Unternehmen die Möglichkeit hatte, zu den Vorwürfen Stellung zu nehmen und andere Compliance-Maßnahmen nicht erfolgreich waren.

1.7 Wechselwirkung IMO

Es ist ein Review des Seeverkehrs-Kapitels der Richtlinie für den Fall vorgesehen, dass die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (Engl.: International Maritime Organization, IMO) eine globale marktbasierende Klimaschutzmaßnahme beschließt. Spätestens bis Ende September 2028 muss die EU-Kommission über die Entwicklungen bei der IMO und über mögliche marktbasierende Maßnahmen der IMO berichten und gegebenenfalls Änderungen an der Emissionshandlungsrichtlinie vorschlagen (Art. 3ge, EHRL), um beispielsweise die Anrechnung von Zertifikaten aus anderen Emissionshandelssystemen oder die Anpassung des Anwendungsbereiches zu ermöglichen.

2 Interaktion mit anderen Elementen des Fit-for-55-Pakets

Im Fit-for-55-Paket sind eine Reihe von weiteren Elementen enthalten, die auf den Seeverkehr wirken. Im Wesentlichen sollen diese die Bereitstellung und Nutzung von alternativen Kraftstoffen sowie Landstrom fördern und stärker anreizen. Sie reduzieren damit die Nutzung von fossilen Kraftstoffen und vermindern so die Emissionen und die entsprechende Menge abzugebender Emissionsberechtigungen. Im Einzelnen sind dies:

Die **Energy Taxation Directive (ETD)** soll geändert werden, sodass die Steuerbefreiung von Kraftstoffen im intra-EU-Seeverkehr (und auch in der Binnenschiffahrt) ab 2023 aufgehoben wird und alternative Kraftstoffe wie E-Fuels für 10 Jahre von der Steuer befreit werden. Es soll zudem die Möglichkeit für MS bestehen, Landstrom in Häfen von der Steuer zu befreien.

Die neue **FuelEU Maritime Verordnung** soll weitere Anreize für den Seeverkehr setzen, um erneuerbare und kohlenstoffarme, alternative Kraftstoffe zu nutzen. Die Verordnung sieht einen Emissionsintensitäts-Standard ab 2025 vor: die durchschnittliche Treibhausgasintensität der genutzten Energie (gCO₂-equivalent/Megajoule) an Schiffen muss jährlich sinken (2025 um 2%, 2050 um 75% im Vergleich zu 2020). Der EU-ETS und die FuelEU Maritime Verordnung setzen am gleichen Regulierungspunkt an und decken den gleichen Anwendungsbereich ab (geographisch, Schiffstyp/-größe). Allerdings werden in der FuelEU Maritime Verordnung mehr Treibhausgasemissionen (Methan und Lachgas sowie Vorkettenemissionen (Well-to-Wake Ansatz)) als nur CO₂-Emissionen von Schiffen (Tank-to-Wake Ansatz) betrachtet. Zudem sieht die Verordnung eine Verpflichtung zur Nutzung von Landstrom bzw. emissionsfreier Technologie im Hafen für Container- und Passagierschiffe (mit Ausnahmen) ab 2030 vor.

Als Teil des Maßnahmenpakets für den Schiffsverkehr soll durch die Revision der **Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)** erreicht werden, dass alternative Kraftstoffe und

Landstrom für den Seeverkehr zunehmend in den Häfen der EU zur Verfügung stehen. Die Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe beeinflusst die Möglichkeiten des Seeverkehrssektors, Emissionen im Sektor zu mindern, anstatt Emissionszertifikate zu kaufen.

Es besteht eine Interaktion mit dem Verkehrsziel der unter Revision stehenden derzeit gültigen **Renewable Energy Directive** (RED), da dieses als Anwendungsbereich die Kraftstoffbereitstellung im Seeverkehr mit einbezieht. Die RED und die Emissionshandelsrichtlinie sind also über die Nutzung von E-Fuels im Seeverkehr einmal für die Reduzierung der Abgabepflicht im EU ETS und einmal für die Zielerfüllung der RED miteinander verbunden.

3 Nächste Schritte und wesentliche Fragen für den politischen Prozess

Die noch nicht abgeschlossene Revision der EU MRV Verordnung kann noch Einfluss auf den Kommissionsvorschlag zur Revision der Emissionshandelsrichtlinie haben, da dieser allein auf den Revisionsvorschlag der Kommission der EU MRV Verordnung aufbaut. So könnten sich zum Beispiel die erfassten Treibhausgasemissionen im Seeverkehr-ETS durch eine Anpassung der EU MRV Verordnung noch ändern.

Zusätzlich zu der Positionsfindung im Europäischen Parlament und Rat zum Kommissionsvorschlag hatte das Europäische Parlament bereits Vorschläge für ein Seeverkehrs-ETS im Rahmen der Revision der EU MRV Verordnung gemacht (u.a. auch Definition Schiffsunternehmen, Ocean Fund). Der Trilog Mitte 2020 war ausgefallen.

Wesentliche Fragen und Aspekte für den politischen Prozess:

- ▶ Es ist zu prüfen, ob die geplante Ausgestaltung des EU-ETS für den Seeverkehr einen ausreichenden Beitrag zur Zielerreichung der Treibhausgasneutralität in 2050 darstellt (in Kombination mit anderen Maßnahmen) und ob ein seeverkehrsspezifisches Ziel für 2050 herausgearbeitet werden kann.
- ▶ Das Preisniveau im EU-ETS könnte voraussichtlich nicht hoch genug sein, um (als alleiniger Anreiz) die Nutzung von alternativen Kraftstoffen wie E-Fuels zu befördern. Ein höheres Preisniveau (und der alleinige Einbezug von CO₂ mittels eines Tank-to-Wake Ansatzes) könnte zum verstärkten Einsatz fossilen LNGs führen. Zur Nutzung von E-Fuels sind im Sektor deshalb die weiteren Maßnahmen des Legislativ-Paketes wichtig, wie z.B. der Emissionsintensitätsstandard der FuelEU Maritime Verordnung oder die ETD.
- ▶ Das Risiko von Ausweichbewegungen zu EU-Anrainerstaaten (carbon leakage), insbesondere bei steigenden ETS-Preisen, sollte im Auge behalten werden. Über den Richtlinienvorschlag hinausgehende Lösungsmöglichkeiten zur Begrenzung von carbon leakage, sollten geprüft werden.
- ▶ Für die Akzeptanz der Ausweitung des EU-ETS auf den Seeverkehr, insbesondere bei den besonders betroffenen Mitgliedstaaten und bei den Stakeholdern, aber auch für das Erreichen der erforderlichen Treibhausgasminderungen im Sektor ist es wichtig, dass ein Teil der erzielten Einnahmen über Projektförderungen an den Sektor zurückfließt. Dies sieht etwa der Vorschlag der Kommission zur Anpassung der Förderzwecke im Innovationsfonds vor. Ob dies ausreichend ist, sollte geprüft werden.

- ▶ Es ist zu prüfen, wie der Prozess zur Einbeziehung des Seeverkehrs in den EU-ETS so ausgestaltet werden kann, dass die Diskussion zur Implementierung eines globalen marktbasiereten Instruments unter der IMO, z.B. eine Abgabe, möglichst positiv beeinflusst wird.
- ▶ Der Einfluss von MS auf die weitere Ausgestaltung ist zu diskutieren, da über die EU MRV Verordnung und über delegierte Rechtsakte in der EU MRV Verordnung Elemente des Seeverkehrs-ETS durch die EU-Kommission geändert werden können. Für andere ETS-Sektoren sind hingegen Anwendungsbereich und Verordnungsermächtigungen für Durchführungsrechtsakte für Berichterstattung etc. direkt in der Emissionshandelsrichtlinie enthalten.
- ▶ Die Robustheit des Verifizierungsverfahrens und einige Detailregelungen der Administration in der EU MRV Verordnung sind zu prüfen und ggf. nachzubessern. Es ist zum Beispiel weiterhin nicht eindeutig, ob MS die verifizierten Berichte des EU-ETS (inhaltlich) nachprüfen dürfen bzw. müssen oder ob die MS nur kontrollieren, ob eine Verifizierung stattgefunden hat, während die inhaltliche Prüfung der Daten und Erhebungsmethoden den Prüfstellen überlassen bleibt.
- ▶ Die Regelungen zum Compliance Cycle sind, u.a. aufgrund der unterschiedlichen Berichtsadressaten (Flaggenstaat für Schiffsemissionsberichte, Verwaltungs-MS für aggregierte Unternehmensberichte) und Berichtsfristen konsistenter auszugestalten. Nach den bisher vorgesehenen Regelungen können die Berichte voraussichtlich nicht zur gegenseitigen Plausibilisierung genutzt werden.
- ▶ Die Emissionen von Schiffen kleiner als 5.000 BRZ und von Fahrten ohne kommerziellen Waren-/Passagiertransport von Schiffen größer 5.000 BRZ in internationalen Gewässern sind nicht vom EU-ETS abgedeckt. Die Effort Sharing Regulation (ESR) deckt hingegen Schiffe kleiner als 5.000 BRZ in nationalen Küstengewässern sowie der Binnenschifffahrt ab. Zudem gibt es eine Überlappung vom EU-ETS und ESR bei Schiffen über 5.000 BRZ⁷. In internationalen Gewässern wäre für einen Einbezug kleinerer Schiffe in den EU-ETS eine Analyse zur Abwägung der Kosten gegenüber der Klimawirkung nötig - sonst müssten diese langfristig über andere Instrumente erfasst werden.

⁷ partielle Überlappung von EU-ETS und ESR bei Schiffen größer als 5000 GT in nationalen Gewässern und zwischen MS, aktuelle Erfassung in EU MRV Verordnung macht Auftrennung der Emissionen nach MS schwierig (S.78): https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/proposal-amendment-effort-sharing-regulation-with-annexes_en.pdf

Impressum

Herausgeber

Nora Wissner, Martin Cames
Öko-Institut e.V.

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet:
www.umweltbundesamt.de
[f/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)
[t/umweltbundesamt](https://twitter.com/umweltbundesamt)

Stand: November/2021