



Europäischer Wirtschafts-
und Sozialausschuss

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

FuelEU Maritime

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG, [COM(2021) 562 final – 2021/0210 (COD)]

TEN/751

Berichterstatter: **Constantine CATSAMBIS**

www.eesc.europa.eu

DE

www.eesc.europa.eu/facebook www.eesc.europa.eu/twitter www.eesc.europa.eu/linkedin www.eesc.europa.eu/instagram

Befassung	Europäisches Parlament, 13/09/2021 Rat der Europäischen Union, 20/09/2021
Rechtsgrundlage	Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	09/11/2021
Verabschiedung im Plenum	08/12/2021
Plenartagung Nr.	565
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	225/2/12

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt den Vorschlag für eine Verordnung über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (der „FuelEU-Maritime-Verordnungsvorschlag“)¹. Der Vorschlag ist als Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität der EU bis 2050 zu sehen, indem eine EU-Kraftstoffnorm mit höheren Anforderungen an die Treibhausgas-Emissionsintensität festgelegt und die Nachfrage nach erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen im Seeverkehr angeregt wird.
- 1.2 Der EWSA ist der Auffassung, dass der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission aufgrund des internationalen Charakters der Schifffahrt auf die Regelungen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) abgestimmt sein sollte, auch in Bezug auf die Sicherheit von Schiffskraftstoffen. Derzeit ist der internationale Seeverkehr von fossilen Kraftstoffen abhängig. Eine vollständige Dekarbonisierung setzt die allgemeine Verbreitung alternativer kohlenstoffarmer oder kohlenstofffreier Schiffskraftstoffe und/oder einen Durchbruch bei den Antriebstechniken voraus. Dieses Ziel kann letztlich nur durch eine enge Zusammenarbeit mit allen Interessenträgern und Beteiligten der maritimen Wirtschaft und ihrer Lieferketten erreicht werden.
- 1.3 Die Ziele des Grünen Deals im Hinblick auf die Klimaneutralität und das ehrgeizige Legislativpaket „Fit für 55“ sind im Kontext der Bemühungen um eine Ökologisierung und letztendlich Dekarbonisierung der maritimen Wirtschaft neben anderen Sektoren zu begrüßen. Dabei muss im besten Interesse der Allgemeinheit aber auch die soziale Dimension dieses Übergangs berücksichtigt werden. Mit anderen Worten: Diese Energiewende und die Umstellung auf eine kohlenstofffreie Schifffahrt können nur dann erfolgreich sein, wenn soziale Akzeptanz besteht und der Modus Operandi der Schifffahrt und anderer Sektoren gewahrt bleibt.
- 1.4 Der EWSA stellt fest, dass die Folgen des FuelEU-Maritime-Verordnungsvorschlags für die Schifffahrt im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen unverhältnismäßig sind: Kurzfristige Maßnahmen bis 2030 werden zwar angemessen beschrieben, doch langfristige Veränderungen, die den Großteil der Verminderung der Treibhausgase im Zeitraum 2030-2050 ausmachen werden, sind nach wie vor weitgehend ein Stochern im Nebel, denn es geht dabei um Technologien, die noch gar nicht entwickelt, geschweige denn einsatzreif sind. Daher sollte in den bindenden Bestimmungen dieses Vorschlags ein gewisses Maß an Flexibilität vorgesehen werden, damit sich die Industrie daran anpassen kann. Eine massive Unterstützung für FuE ist dringend erforderlich, um den Wissensaufbau zu beschleunigen und so die Risiken zu begrenzen.
- 1.5 Nach Überzeugung des EWSA sollte die FuelEU-Initiative im Rahmen des Legislativpakets „Fit für 55“ Synergien, Kohärenz und Konsistenz zwischen Angebot, Vertrieb und Nachfrage schaffen. Der FuelEU-Maritime-Verordnungsvorschlag schreibt jedoch zum jetzigen Zeitpunkt bestimmte kohlenstoffarme Kraftstoffe ohne eine vorherige Bewertung ihrer weltweiten

¹ COM(2021) 562 final.

Verfügbarkeit und Kosten vor, obwohl alle alternativen Kraftstoffe zugelassen werden sollten. Dies könnte letztlich zu Wettbewerbsverzerrungen führen, obwohl sie derzeit und in naher Zukunft kaum verfügbar sind. Die Entwicklung und Bereitstellung erneuerbarer alternativer Kraftstoffe ist Sache der Kraftstoffanbieter, und die Einführung saubererer Kraftstoffe sollte gefördert werden. Um dies zu erreichen, muss der Preisunterschied zwischen fossilen und alternativen Kraftstoffen verringert werden; die saubereren Kraftstoffe müssen erschwinglicher und breiter verfügbar werden. Dies erfordert Anstrengungen unter aktiver Mitwirkung aller Akteure der maritimen Wertschöpfungskette, insbesondere der Kraftstoffhersteller und Energieanbieter, der Motorenhersteller, aber auch der Häfen und Charterer sowie der Arbeitnehmervertreter in allen betroffenen Sektoren. Dies könnte schließlich zu einer steigenden Nachfrage nach alternativen Kraftstoffen führen, wie in der FuelEU-Verordnung erhofft.

2. Einleitung

- 2.1 Aus Sicht des EWSA hat die Schifffahrt Auswirkungen auf die gesamte Lieferkette, da fast 90 % des weltweiten Gütertransports auf dem Seeweg erfolgt. Zudem ist die Schifffahrtsindustrie der EU mit ihrer globalen Präsenz ein strategischer Faktor, denn sie ermöglicht es der EU, ihre geopolitische Unabhängigkeit zu bewahren und ihre wirtschaftliche und industrielle Resilienz sowie ihre Souveränität zu stärken. Im Jahr 2019 wurden rund 46 % der EU-Ausfuhren in Drittländer und 56 % der Wareneinfuhren der EU aus Drittländern auf dem Seeweg befördert (Eurostat, 2021).
- 2.2 Die von der EU kontrollierte Schiffsflotte hat eine Tragfähigkeit von 810 Mio. Lasttonnen und umfasst 23 400 Schiffe, was im Jahr 2020 einem Anteil von 39,5 % an der weltweiten Flotte entsprach. Die wirtschaftliche Gesamtwirkung der Schifffahrt manifestiert sich in einem Beitrag von 149 Mrd. Euro zum BIP der EU und rund 2 Millionen Arbeitsplätzen. Dazu ist anzumerken, dass für jeweils 1 Mio. Euro Anteil am BIP, der von der Schifffahrtsindustrie erwirtschaftet wird, weitere 1,8 Mio. Euro an anderer Stelle der EU-Wirtschaft unterstützt werden.² Jüngsten Schätzungen³ zufolge ist der Anteil der Gesamtemissionen der Schifffahrt an den weltweiten anthropogenen Treibhausgasemissionen von 2,76 % im Jahr 2012 auf 2,89 % im Jahr 2018 gestiegen.
- 2.3 Der EWSA weiß, dass die europäische Schifffahrt für die Sicherheit des Seeverkehrs und den Schutz der Meeresumwelt eintritt und ihren Teil zu den Bemühungen um eine Verringerung der CO₂-Emissionen auf internationaler und EU-Ebene beitragen will. Er ist sich auch bewusst, dass die europäische Schifffahrt diese Herausforderungen angeht und entschlossen ist, bei der Ökologisierung der Schifffahrt eine Vorreiterrolle zu übernehmen.
- 2.4 Mit der FuelEU-Maritime-Verordnung werden Normen für eine schrittweise Verringerung der durchschnittlichen Treibhausgasintensität von Kraftstoff eingeführt, der von Schiffen am Liegeplatz, beim Anlaufen eines EU-Hafens oder beim Auslaufen aus einem EU-Hafen verwendet wird. Die Nichteinhaltung dieser Normen führt zu Bußgeldern für

² European Shipowners' Association, 2021.

³ Vierte Treibhausgas-Studie der IMO von 2020.

Schiffahrtsunternehmen, die offenbar zur Unterstützung von Projekten genutzt werden sollen, die auf eine beschleunigte Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im maritimen Sektor und insbesondere auf Biokraftstoffe abzielen. Dieser Vorschlag wird unilateral auch außerhalb des EU-Gebiets für den internationalen Seeverkehr gelten, da er denselben Anwendungsbereich hat wie der Vorschlag für das Emissionshandelssystem (EHS) der EU.⁴ Außerdem wird für zwei Schiffstypen – Fahrgastschiffe und Containerschiffe – nach dem 1. Januar 2030 die Verwendung von Landstrom vorgeschrieben.

- 2.5 Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass in dem FuelEU-Maritime-Verordnungsvorschlag im Einklang mit dem Verursacherprinzip die strukturelle Rolle des Charterers des Schiffes anerkannt wird, der normalerweise für die Wahl des Kraftstoffs, der Route, der Ladung und der Geschwindigkeit des Schiffes und der damit verbundenen Kosten des verbrauchten Kraftstoffs verantwortlich ist (Erwägungsgrund 6). Das ist zu begrüßen. Die Anerkennung der Rechenschaftspflicht des Charterers ist jedoch ein wichtiges Element für die Beratungen in der nächsten Phase des Legislativverfahrens, an der auch das Europäische Parlament und der Rat der EU beteiligt sein werden.

3. **Allgemeine Bemerkungen**

- 3.1 Die Ziele des Grünen Deals im Hinblick auf die Klimaneutralität und das ehrgeizige Legislativpaket „Fit für 55“ sind im Kontext der Bemühungen um eine Ökologisierung und letztendlich Dekarbonisierung der maritimen Wirtschaft neben anderen Sektoren zu begrüßen. Dabei muss im besten Interesse der Allgemeinheit aber auch die soziale Dimension dieses Übergangs berücksichtigt werden. Mit anderen Worten: Diese Energiewende und die Umstellung auf eine kohlenstofffreie Schifffahrt können nur dann erfolgreich sein, wenn soziale Unterstützung und Akzeptanz gegeben sind und der Modus Operandi der Schifffahrt und anderer Sektoren gewahrt bleibt. Dies kann nur durch spezifische Maßnahmen wie die Schaffung neuer Arbeitsplätze, höhere Anforderungen im Bereich der öffentlichen Gesundheit und bessere Klima- und Umweltschutzmaßnahmen erreicht werden. Diese Anstrengungen erfordern die aktive Mitwirkung aller Akteure der maritimen Wertschöpfungskette, insbesondere der Kraftstoffhersteller und Energieanbieter, der Motorenhersteller, aber auch der Häfen und Charterer sowie der Arbeitnehmervertreter in allen betroffenen Sektoren. Eine zielgerichtete, klare, regelmäßige und transparente Kommunikation ist für die Teilhabe und unterstützende Mitwirkung der Gesellschaft sehr wichtig.
- 3.2 Der FuelEU-Maritime-Verordnungsvorschlag hat für die Schifffahrt im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen eine ungleiche Wirkung: Kurzfristige Maßnahmen bis 2030 werden angemessen beschrieben, doch langfristige Veränderungen, die den Großteil der Verminderung der Treibhausgase im Zeitraum 2030-2050 ausmachen werden, sind nach wie vor weitgehend ein Stochern im Nebel, denn es geht dabei um Technologien, die noch gar nicht entwickelt, geschweige denn einsatzreif sind. Mit anderen Worten: Der Weg des Schifffahrtssektors zur Klimaneutralität bis 2050 ist noch ungewiss. Aus technischer Sicht sind viele Optionen denkbar. Darüber hinaus gibt es grundsätzliche offene Fragen in Bezug auf die Versorgung, die Sicherheit, den Vertrieb und die Kosten dieser Alternativen. Daher sollte in den bindenden

⁴ COM(2021) 551final.

Bestimmungen dieses Vorschlags ein gewisses Maß an Flexibilität vorgesehen werden, damit sich die Industrie daran anpassen kann. Darüber hinaus drängt die Zeit wegen der langen Vorlaufzeiten und der hohen Anfangsinvestitionen im gesamten Sektor mit all seinen Beteiligten.

- 3.3 Einerseits hängt die Emissionssenkung bis hin zur vollständigen Dekarbonisierung von der Einführung und Marktakzeptanz wirtschaftlich tragfähiger, sicherer emissionsfreier Kraftstoffe und Technologien ab. Andererseits sind neue Antriebstechniken, weltweit verfügbare neue kohlenstoffarme oder kohlenstofffreie Kraftstoffe und eine gemeinsame Anstrengung im Verbund mit den Interessenträgern der Lieferkette erforderlich, um letztendlich eine vollständige Dekarbonisierung zu erreichen.
- 3.4 Die FuelEU-Initiative sollte im Rahmen des Legislativpakets „Fit für 55“ Synergien, Kohärenz und Konsistenz zwischen Angebot, Vertrieb und Nachfrage schaffen. Dies sollte erreicht werden, indem die Erneuerbare-Energien-Richtlinie⁵, die insbesondere auf die Versorgung mit Energie aus erneuerbaren Quellen abzielt, und die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe⁶, die sich mit der Verteilerinfrastruktur in den Häfen der EU befasst, zweckgerecht ergänzt werden.
- 3.5 Zu diesem Zweck müssen auch die richtigen Anreize auf der Angebots- und der Nachfrageseite geschaffen werden. Der FuelEU-Maritime-Verordnungsvorschlag schreibt jedoch zum jetzigen Zeitpunkt bestimmte kohlenstoffarme Kraftstoffe ohne vorherige Bewertung ihrer weltweiten Verfügbarkeit und Kosten vor, obwohl alle alternativen Kraftstoffe zugelassen werden sollten. Dies könnte letztlich zu Wettbewerbsverzerrungen führen, obwohl sie derzeit und in naher Zukunft kaum verfügbar sind. Die Entwicklung und Bereitstellung erneuerbarer alternativer Kraftstoffe ist Sache der Kraftstoffanbieter, und die Einführung saubererer Kraftstoffe sollte gefördert werden. Um dies zu erreichen, muss der Preisunterschied zwischen fossilen und alternativen Kraftstoffen verringert werden; die saubereren Kraftstoffe müssen erschwinglicher und breiter verfügbar werden. Dies erfordert Anstrengungen unter aktiver Mitwirkung aller Akteure der maritimen Wertschöpfungskette, insbesondere der Kraftstoffhersteller und Energieanbieter, der Motorenhersteller, aber auch der Häfen und Charterer sowie der Arbeitnehmervertreter in allen betroffenen Sektoren. Dies könnte schließlich zu einer steigenden Nachfrage nach alternativen Kraftstoffen führen, wie in der FuelEU-Verordnung erhofft.
- 3.6 Bei der geforderten Nutzung saubererer Kraftstoffe und insbesondere von Biokraftstoffen scheint in dem Vorschlag ganz übersehen zu werden, dass solche Kraftstoffe in der Praxis möglicherweise nie in ausreichender Menge für den internationalen Seeverkehr zur Verfügung stehen und deshalb vielleicht keine gangbare Alternative zu fossilen Kraftstoffen darstellen werden. Die Verhängung von Bußgeldern in einer Situation, in der es keine praktikablen Alternativen gibt, ist eine Strafmaßnahme und dient eher der Erzielung von Einnahmen als der Minderung von Emissionen.

⁵ COM(2021) 557 final.

⁶ COM(2021) 559 final.

- 3.7 Emissionsfreie/kohlenstoffarme Kraftstoffe, die für die Dekarbonisierung der Schifffahrt benötigt werden, sind derzeit nicht verfügbar, insbesondere nicht für die Hochseeschifffahrt. Daran wird sich auch in naher Zukunft nichts ändern. Die Herstellung und weltweite Bereitstellung solcher Kraftstoffe erfordert enorme Investitionen, die von Akteuren anderer Branchen, insbesondere von Ölgesellschaften und Energieversorgern im Allgemeinen, aufgebracht werden müssen. Darüber hinaus setzen alternative Kraftstoffe wie Ammoniak, Methanol oder Wasserstoff eine neue Generation von Verbrennungsmotoren und Fortschritte in der Schiffskonstruktion und den Antriebstechniken voraus. Das wird Sache der Motorenhersteller und Werften sein, von denen die meisten im Fernen Osten angesiedelt sind.
- 3.8 Solange es diese alternativen Kraftstoffe nicht gibt, können die langfristigen Ziele der vereinbarten ersten Strategie der IMO für die Dekarbonisierung und die ehrgeizigen Ziele des europäischen Grünen Deals und des Pakets „Fit für 55“ nicht erreicht werden. Wir brauchen rascher ein umfangreicheres, profundes Wissen auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse, um Entscheidungsrisiken zu verringern und die richtigen Investitionen anzuvisieren. Aus diesem Grund hat die Industrie zusammen mit mehreren Mitgliedstaaten mit erheblichen maritimen Interessen bei der IMO vorgeschlagen, ein FuE-Gremium und einen FuE-Fonds einzurichten (IMRB- und IMRF-Vorschlag), der zunächst durch einen Pflichtbeitrag jedes Schiffes über 5 000 BRZ pro Tonne verbrauchtem Kraftstoff finanziert werden soll. Ziel dieser Initiative ist es, die Entwicklung alternativer Kraftstoffe zu beschleunigen, die die Schifffahrtsbranche braucht, die sie aber nicht selbst entwickeln kann. Zu dieser Initiative kam es aufgrund der Dringlichkeit der Situation und der Bereitschaft der Schifffahrtsbranche zur Mitwirkung. Es ist wirklich zu hoffen, dass diese Initiative weiterhin eine breite Unterstützung in der IMO erhalten wird.
- 3.9 Auch Sicherheitserwägungen sollten weiterhin bei der Erforschung und Entwicklung alternativer Kraftstoffe ein gewichtiges Kriterium sein; dies ist ein anspruchsvoller, kapitalintensiver und zeitaufwändiger Prozess. Damit die sicherheitstechnischen Herausforderungen dieser neuen Kraftstoffe beherrschbar sind, müssen neue Regelungen und technische Vorschriften für ihre sichere Zusammensetzung und ihre sichere Verwendung an Bord von Schiffen entwickelt werden.
- 3.10 Von Schiffen die Einhaltung einer europäischen Kraftstoffnorm zu verlangen, ohne dass zuverlässig angemessene Mengen kohlenstoffarmer und kohlenstofffreier Kraftstoffe in Häfen weltweit bereitstehen, wäre problematisch. In der im Dezember 2020 veröffentlichten Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, die der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität beigelegt ist⁷, wird prognostiziert, dass erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe bis 2030 einen Anteil von 5,5 bis 13,5 Prozent am Kraftstoffmix in der Schifffahrt haben werden. Die THG-Intensität wird nach den Methoden und Nachhaltigkeitskriterien der vorgeschlagenen überarbeiteten Erneuerbare-Energien-Richtlinie nach dem Well-to-wake-Grundsatz (Artikel 3, Begriffsbestimmungen, Buchstabe p) ermittelt, wobei nur für die Schifffahrt und den Luftverkehr ein Multiplikator von 1,2 für moderne Biokraftstoffe und Biogas, die aus Ausgangsstoffen hergestellt werden, und für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs gilt. Wie in dem Vorschlag ebenfalls angeregt wird, ist es ferner sinnvoll,

⁷ SWD(2020) 331 final.

die Nutzung von Biokraftstoffen in jenen Verkehrsbranchen zu fördern, die schwer zu elektrifizieren sind, wie die Seeschifffahrt, der Fernverkehr und der Luftverkehr.⁸

- 3.11 Im Rahmen dieses zusätzlichen MRV-Systems (für Messung, Berichterstattung und Überprüfung) wird im Anhang der vorgeschlagenen Verordnung eine Methode zur Lebenszyklusanalyse von Kraftstoffen festgelegt. Wenn Unternehmen beabsichtigen, von den in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie vorgesehenen Normwerten abzuweichen, sind sie berechtigt, von den festgelegten Normwerten für die Tank-zu-Wake-Emissionsfaktoren abzuweichen, allerdings nur dann, wenn die Werte durch eines der in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie anerkannten freiwilligen Systeme (bei Well-to-Tank-Werten) oder durch Laborprüfungen oder direkte Emissionsmessungen (bei Tank-to-Wake-Werten) bescheinigt werden können. Die Methode zur Berechnung der CO₂-Intensität und der Emissionsfaktoren ist eine heikle Frage, die sorgfältig geprüft werden muss.
- 3.12 Aus Sicht des EWSA birgt die vorgeschlagene Verordnung als eine regionale Maßnahme die Gefahr, die laufenden Beratungen über die erste Strategie der IMO für die Dekarbonisierung des internationalen Seeverkehrs zu untergraben. Dabei kommen diese gut voran, erbringen konkrete Ergebnisse und haben als einzige eine globale Perspektive. Die Regierungen der IMO-Mitgliedstaaten kamen ferner überein, mit der Erörterung mittel- und langfristiger Maßnahmen, einschließlich marktbasierter Maßnahmen, bereits im Oktober 2021 zu beginnen. Sie folgen damit dem vereinbarten Arbeitsplan der IMO für mittel- und langfristige Maßnahmen. Der damit verbundene Arbeitsablauf der IMO, der noch abgeschlossen werden muss, betrifft die Leitlinien für die Treibhausgas-/Kohlenstoffintensität aller Arten von Kraftstoffen im gesamten Lebenszyklus. Bis diese Arbeiten im Rahmen der IMO abgeschlossen sind, sollten doppelte Standards vermieden werden.
- 3.13 Der EWSA hält die jüngste Initiative der EU-Mitgliedstaaten für wichtig, eine globale Norm für emissionsarme Kraftstoffe für den internationalen Seeverkehr vorzuschlagen, die in der kommenden zehnten Sitzung der zwischen den Sitzungen tagenden Arbeitsgruppe „Treibhausgasemissionen“ erörtert werden soll.⁹ Der genannte Vorschlag zeigt unter anderem einen Weg auf, wie Schiffe die Maßnahme einhalten können, indem sie nämlich nachweisen, dass sie während des Erfüllungszeitraums ausschließlich Kraftstoffe verwendet haben, deren THG-Emissionsintensität dem Grenzwert entspricht oder darunter liegt (z. B. Mischungen herkömmlicher und erneuerbarer Kraftstoffe). Das wäre vom Konzept her ähnlich wie in Anlage VI (Regel 14.1) des Marpol-Abkommens der IMO, mit der die IMO 2020 einen Schwefel-Grenzwert für Bunkeröle festlegte. In dem vorgelegten Dokument wird auch ein von der IMO zu entwickelndes und zu validierendes Zertifizierungssystem für Well-to-Wake-Werte vorgeschlagen. Darüber hinaus müssten die EU-Rechtsvorschriften im Einklang mit Erwägungsgrund 42 der vorgeschlagenen Verordnung angesichts der in der IMO laufenden Gespräche über die Lebenszyklus-Bewertung von Treibhausgasen vollständig den internationalen Vorschriften angeglichen werden, sobald auf IMO-Ebene eine Einigung über Fragen erzielt wird, die für den FuelEU-Maritime-Verordnungsvorschlag von Belang sind.

⁸ TEN/748, Entwurf einer Stellungnahme zur Überarbeitung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie, Ziffer 4.17 (siehe Seite XX dieses Amtsblatts).

⁹ Dokument ISWG-GHG 10/5/3 (Österreich et al.) vom 3.10.2021.

- 3.14 In der IMO-Dekarbonisierungsstrategie wurde eine Liste möglicher kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen festgelegt. Die Energiewende des maritimen Sektors kam einen großen Schritt voran, als die Regierungen der IMO-Mitgliedstaaten, einschließlich aller EU-Mitgliedstaaten, auf der 76. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation vom 10. bis 17. Juni 2021 ein umfassendes Paket rechtsverbindlicher technischer und betrieblicher kurzfristiger Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Schiffen annahm, das am 1. November 2022 in Kraft treten wird.
- 3.15 Konkret werden Schiffe ab 400 BRZ durch die auf der 76. Tagung des IMO-Umweltausschusses angenommenen Maßnahmen verpflichtet, ihren Energieeffizienzindex (EEXI) anhand technischer Mittel zur Verbesserung ihrer Energieeffizienz zu berechnen, und alle Schiffe mit mehr als 5 000 BRZ müssen ihren jährlichen CO₂-Intensitätsindikator (CII) für den Betrieb des Schiffes aufstellen, anhand dessen sie in eine CO₂-Intensitätsskala eingestuft werden (CII-Rating). Bei der CO₂-Intensität werden die Treibhausgasemissionen zu der Menge der über die zurückgelegte Strecke beförderten Fracht ins Verhältnis gesetzt. Die IMO wird die Wirksamkeit der Umsetzung der CII- und EEXI-Anforderungen bis zum 1. Januar 2026 überprüfen, um festzustellen, ob weitere Änderungen erforderlich sind.
- 3.16 Die internationale Schifffahrt hat den weltweit bei weitem größten Anteil am Dreiländerverkehr (Cross Trade). Sie transportiert zwischen Drittländern zu mehr als 90 % ihrer Handelskapazität Güter, die für die Weltwirtschaft grundlegend sind, wie Erdöl und Erdölzeugnisse, Gas, chemische Erzeugnisse, Eisen und andere Erze, Kohle und Düngemittel. Daher müssen Kraftstoffe der verlangten EU-Spezifikation in Häfen auf der ganzen Welt verfügbar sein, damit der Welthandel reibungslos funktioniert.
- 3.17 Die internationale Schifffahrt ist ein Wirtschaftszweig, der in erster Linie von KMU angetrieben wird. Im Massengut- und Trampverkehr ist sie stark unternehmerisch geprägt und besitzt die Eigenschaften eines vollständig wettbewerbsorientierten Marktes. Das liegt daran, dass in dem Sektor Tausende Unternehmen weltweit tätig sind und er nicht von einigen wenigen sehr großen Konzernen oder Allianzen beherrscht wird, wie dies in der Linienschifffahrt und den meisten wichtigen Industrie- und Dienstleistungssektoren weltweit der Fall ist. Kleine und mittelständische Schifffahrtsunternehmen verfügen deshalb nicht über die Verhandlungsmacht, um für den Vertrieb und das Angebot neuartiger Kraftstoffe in Häfen überall auf der Welt zu sorgen.
- 3.18 In der Folgenabschätzung der Kommission zu dem FuelEU-Maritime-Verordnungsvorschlag wird von einer erhöhten Nachfrage nach erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen im Seeverkehr ausgegangen. Dabei geht es unter anderem um flüssige Biokraftstoffe, dekarbonisiertes Gas (einschließlich verflüssigtes Biomethan), E-Fuels, CO₂-arme Kraftstoffe aus Wasserstoff (Methanol und Ammoniak) und Elektrizität. Laut der Folgenabschätzung ist eine stärkere Nutzung von Biokraftstoffen zu erwarten, und auch die Bedeutung von Biokraftstoffen insbesondere für Sektoren wie den Luft- und Seeverkehr, in denen eine Senkung der CO₂-Emissionen schwer zu erreichen ist, wird anerkannt.

- 3.19 Die Entwicklung der Produktion und der weltweite Aufbau der erforderlichen Versorgungsinfrastruktur für E-Fuels wird keine leichte Aufgabe sein. Im überarbeiteten Vorschlag für die Erneuerbare-Energien-Richtlinie wird ein neues EU-Ziel festgelegt, das einen Anteil von mindestens 40 % an Energie aus erneuerbaren Quellen bis 2030 vorsieht. Es wird jedoch auch eingeräumt, dass die Dekarbonisierung der Schifffahrt im Vergleich zu anderen Sektoren größere Herausforderungen mit sich bringt, weil bisher kaum marktfähige emissionsfreie Technologien zur Verfügung stehen. In der Tat sind kohlenstoffarme und kohlenstofffreie Kraftstoffe für die Schifffahrt derzeit nicht auf dem Markt erhältlich. Darüber hinaus werden die erforderlichen Kapitalinvestitionen für die Entwicklung der Produktion z. B. von umweltfreundlich hergestelltem Ammoniak (E-Ammoniak) je nach Produktionsverfahren und spezifischer Kraftstoffherstellungsart auf etwa 1,2-1,65 Billionen US-Dollar geschätzt (UMAS, 2020), die für die weltweite Versorgungsinfrastruktur erforderlichen Investitionen nicht mitgerechnet.
- 3.20 Das Ziel einer durchschnittlichen Verringerung der Treibhausgasintensität der auf Schiffen verwendeten Energie um 75 % bis 2050 ist deshalb zu hoch angesetzt. Eines der größten Hindernisse für die Dekarbonisierung des Seeverkehrs wird die Bereitstellung der neuen Bunkerinfrastruktur sein, die in Häfen rund um die Welt benötigt wird, um Schiffe zuverlässig mit alternativen Kraftstoffen zu versorgen. Es liegt im Interesse der Schifffahrtsindustrie, dass diese Infrastruktur rasch aufgebaut wird, damit neue Kraftstoffe problemlos weltweit und in möglichst vielen Häfen verfügbar sind, da kohlenstofffreie Kraftstoffe dadurch kostengünstiger angeboten und somit die erklärten Ziele der vorgeschlagenen Verordnung leichter erreicht werden können.
- 3.21 Sogenannte Drop-in-Kraftstoffe, wie moderne Biokraftstoffe (z. B. hydrierte pflanzliche Öle (HVO)), die mit allen modernen Schiffsmotoren begrenzt kompatibel sind (alle Schiffstypen unabhängig von der Gewerbeart), die ohne technische, sicherheits- oder konstruktionsseitige Anpassungen Biokraftstoffe verbrennen können, könnten zumindest im Schüttgut-/Trampsektor eine Teillösung sein. Es ist jedoch Sache der Kraftstoffanbieter, dafür zu sorgen, dass die jeweiligen, durch ihre Zugabe zu fossilen Kraftstoffen entstehenden Gemische für den Einsatz auf Schiffen geeignet sind und in den Häfen der EU in ausreichender Menge zur Verfügung stehen. In die EU eingeführte Biokraftstoffe sollten die Nachhaltigkeitskriterien der EU erfüllen, die in der überarbeiteten Erneuerbare-Energien-II-Richtlinie (Anhang IX, Teil A und B) festgelegt sind. In dem FuelEU-Maritime-Verordnungsvorschlag wird die Verantwortung für die Einhaltung der EER-Nachhaltigkeitskriterien den Schiffen auferlegt. Darüber hinaus könnte die Schaffung von Anreizen für die Verwendung von Biokraftstoffgemischen der spezifizierten Qualität, die außerhalb der EU erworben werden, Durchsetzungsprobleme mit sich bringen, was die Erreichung der Emissionsreduktionsziele gefährden könnte.
- 3.22 Bei allen in Frage kommenden E-Fuels, wie grünem Ammoniak oder grünem Wasserstoff¹⁰, bestehen bestimmte Marktbarrieren (wirtschaftlicher, technischer, regulatorischer Art), die ihrer Nutzung als alternative Schiffskraftstoffe in absehbarer Zukunft entgegenstehen. Das Spektrum alternativer Schiffskraftstoffe ist nicht nur fragmentiert, sondern auch unausgereift, weshalb entsprechende FuE-Bemühungen verstärkt und beschleunigt werden sollten.

¹⁰ Wie in der Stellungnahme zur Wasserstoffstrategie (TEN/718) definiert; [Abl. C 123 vom 9.4.2021, S. 30](#).

- 3.23 Auch die Methode zur Berechnung der CO₂-Intensität und der Emissionsfaktoren ist eine heikle Frage, die sorgfältig geprüft werden muss. Besonderes Augenmerk muss auch dem Methanschluß und den indirekten Landnutzungsänderungen (ILUC) gelten, insbesondere bei der Aufnahme und Verwendung von Biokraftstoffen und Flüssigerdgas (LNG). Biokraftstoffe der ersten Generation können wegen der Nutzungskonkurrenz zur Lebensmittelerzeugung und der Bodenermüdung nicht als langfristig nachhaltig angesehen werden.
- 3.24 Da die Schifffahrt eine wahrhaft globale Branche ist, werden letzten Endes auch globale Regelungen der wirksamste und effizienteste Weg nach vorne sein. Alle auf EU-Ebene umgesetzten Maßnahmen müssen mit den IMO-Regelungen vereinbar sein, und zwischen internationalen Vorschriften und Gesetzgebungsinitiativen der EU muss ein ausgewogenes Verhältnis bestehen.

4. **Besondere Bemerkungen**

- 4.1 Zuständige Stelle (Kraftstofflieferant anstelle des Schiffseigners): Schiffsbetreiber können weder für die Qualität noch für die Verfügbarkeit bestimmter Kraftstoffe verantwortlich gemacht werden. Die CO₂-Intensität von Schiffskraftstoffen sollte international geregelt werden und sich nach der angemessenen Verfügbarkeit nichtfossiler Alternativen richten. Diese sind derzeit und auch in naher Zukunft für die Hochseeschifffahrt nicht verfügbar. Man kann nicht den Schiffen die Verantwortung für das Bunkern von Kraftstoffen auferlegen, die entweder technisch unausgereift sind oder nur in sehr begrenzten Mengen und/oder begrenzten geografischen Gebieten erhältlich sind. Das wäre in etwa so, wie wenn man von Autofahrern verlangen würde, ein bestimmtes Kraftstoffgemisch zu verwenden, das auf dem Markt gar nicht überall verfügbar ist.
- 4.2 Explizite Verpflichtung der Charterer ist es, ihren Teil der Verantwortung zu übernehmen: Das Verursacherprinzip sollte in allen Fällen gelten. Die Verantwortung der Charterer wird zwar in den einschlägigen gesetzgeberischen Initiativen der Europäischen Kommission (EU-EHS, FuelEU Maritime) anerkannt, doch werden die Charterer nicht ausdrücklich verpflichtet, ihrer Verantwortung nachzukommen. Wenn der Schiffseigner für die Emissionen eines Schiffes verantwortlich wäre, hätte er für die höheren CO₂-Emissionen aufzukommen, die der Charterer verursacht, der in seiner rein wirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Rechnung die negativen externen Umwelteffekte nicht berücksichtigt. Das wäre nicht nur ungerecht, sondern auch kontraproduktiv. Ohne eine gesetzliche Verpflichtung wird ein Charterer auch weiterhin alle betrieblichen Entscheidungen allein auf Kostenüberlegungen stützen. Dies entspricht nicht dem Verursacherprinzip, das aber in der Schifffahrt genau wie in allen anderen Sektoren richtig angewandt werden muss.
- 4.3 Vermeidung von Doppelzählungen/doppelten Anforderungen: Mit diesem Vorschlag wird für die Zwecke der vorgeschlagenen Verordnung ein zweites MRV-System der EU eingeführt. Zwar ist es von größter Bedeutung, Flexibilität zu wahren, doch sollte die Einführung doppelter Zählungen oder Anforderungen möglichst vermieden werden, indem man sich auf einheitliche MRV-Methoden stützt.

- 4.4 Vermeidung eines impraktikablen Compliance-Mechanismus: Der Vorschlag sieht ein kompliziertes Compliance-Verfahren durch die gemeinsame Berücksichtigung überschüssiger Gutschriften für die CO₂-Intensität von Kraftstoff vor, der von überkonformen Schiffen verwendet wird. Dieses Verfahren erfordert eine Pooling-Vereinbarung mit angepassten Strafzahlungen für Verstöße und einem Gutschriften-Ausgleich zwischen verschiedenen Unternehmen mit über- und unterkonformen Schiffen, die von derselben Prüfstelle zertifiziert werden. Stattdessen wird vorgeschlagen, einen flexiblen Mechanismus in die vorgeschlagene Verordnung aufzunehmen, der zunächst nur für von Schiffen verwendete E-Fuels¹¹ gilt, mit einem stufenweisen Umsetzungszeitplan (ähnlich wie bei der Einführung der landseitigen Stromversorgung (OPS), siehe Artikel 5 der vorgeschlagenen Verordnung). Im Fall seiner Annahme würden die Anforderungen schrittweise auf alle erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffe ausgeweitet (vorbehaltlich einer Überprüfungsklausel und einer Folgenabschätzung in der Zukunft, bei der es zum Beispiel auch um die Verfügbarkeit erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für die Seeschifffahrt und Fragen des Wettbewerbs solcher Kraftstoffe mit anderen Verkehrsträgern geht). Schrittweise werden Partnerschaften zwischen Marktteilnehmern gefördert, die in „grüne“ Kraftstoffe investiert haben und ihre Compliance-Einheiten zusammenlegen und bei derselben akkreditierten Prüfstelle gemeinsame Meldungen einreichen wollen.
- 4.5 Umfangreichere Ausnahmen im Hinblick auf die landseitige Stromversorgung nach 2034: Der Ausschuss teilt die Auffassung, dass die Verwendung von Landstrom vorrangig zu behandeln ist, damit die Treibhausgasemissionen und die Luftverschmutzung am Liegeplatz spürbar und kosteneffizient verringert werden können, mit einem Schwerpunkt auf Container- und Fahrgastschiffen. Allerdings sollte die Befreiung von der obligatorischen Nutzung der Landstromversorgung für die oben genannten Schifffahrtssegmente in dem Fall, dass im Hafen keine Infrastruktur vorhanden ist und die schiffsseitige Ausrüstung für den Landstromanschluss mit der in dem Hafen vorhandenen Anlage nicht kompatibel ist, nach 2034 unbeschränkt sein.

Brüssel, den 8. Dezember 2021

Christa SCHWENG
Präsidentin des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

¹¹ Zu den E-Fuels zählen E-Ammoniak, E-Methanol, synthetischer Diesel, synthetisches Heizöl und E-Gas (S. 7, Anhänge zu COM(2021) 562 final).