

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/23460 –

Ausweitung des EU- Emissionshandelssystems auf den Seeverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Der weltweite Seeverkehr stößt ca. 2,5 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen aus. Das entspricht etwas mehr als die Emissionen der Bundesrepublik Deutschland. Um diese Emissionen zu reduzieren, hat sich die Internationale Maritime Organisation (IMO) das Ziel gesetzt, bis 2050 die CO₂-Emissionen um 50 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 2008 zu reduzieren.

Unter dem Motto „Eine Union, die mehr erreichen will“ hat die EU-Kommissionspräsidentin Dr. Ursula von der Leyen im Juli 2019 die politischen Leitlinien für die EU-KOM 2019 bis 2024 vorgelegt (https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/political-guidelines-next-commission_de.pdf). Darin enthalten war die Absicht, den europäischen Emissionshandel auch auf den Seeverkehr auszuweiten, was die Kommissionspräsidentin im Anschluss an die rumänische EU-Kommissarin für Verkehr Adina Vălean deligierte (https://ec.europa.eu/commission/commissioners/sites/comm-cwt2019/files/commissioner_mission_letters/mission-letter-valean-2019-2024_en.pdf).

Das EU-Parlament forderte ebenfalls die Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS). Die Abgeordneten stellten fest, dass die IMO kaum Fortschritte bei ihrem ehrgeizigen globalen Abkommen über die Reduktion von Treibhausgasen erzielt. Die Erlöse aus dem Emissionshandel sollten außerdem einem „Ozeanfonds“ zur Verfügung stehen, der im Zeitraum von 2022 bis 2030 in klimafreundliche Innovationen im Seeverkehr investiert (<https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20200910IPR86825/seeschiffahrt-muss-zur-klimaneutralitaet-beitragen-fordert-ep>).

Im Jahr 2016 hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MPEC) Änderungen des MARPOL-Übereinkommens (MARPOL = Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe) beschlossen. Damit ist ein Rahmen für ein globales Datenerhebungssystem (IMO-Datenerhebungssystem) geschaffen. Die Überwachungspflichten dieses Systems beginnen 2019, die Berichterstattungspflichten im Jahr 2020. Parallel dazu hat die EU die MRV-Verordnung zur Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr erarbeitet. Diese Verordnung gilt für Schiffe mit mehr als 5 000 Bruttoreaumzahl (BRZ), die im europäischen Wirtschaftsraum verkehren. Die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) ist in diesem Zusammenhang für die Genehmigung von Überwa-

chungsplänen zuständig (https://www.dehst.de/DE/Europaeischer-Emissionshandel/Emissionshandel-verstehen/Weiterentwicklung/Weitere-Sektoren/weitere-sektoren-node.html;jsessionid=6C92EC9586E0333C86621F5466A6ED70.2_cid292#doc10245482).

1. Wie viele Schiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren unter deutscher Flagge gefahren (bitte pro Jahr einzeln angeben)?

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Schiffe, die in den letzten zehn Jahren unter deutscher Flagge gefahren sind.

Jahr	Schiffe über 100 BRZ	Fischereifahrzeuge	Bemerkung
2010	571	1619	Jahresbericht Dienststelle Schiffsicherheit, Stand 31.12.*
2011	530	1581	Jahresbericht Dienststelle Schiffsicherheit, Stand 31.12.*
2012	448	1551	Jahresbericht Dienststelle Schiffsicherheit, Stand 31.12.*
2013	395	1533	Jahresbericht Dienststelle Schiffsicherheit, Stand 31.12.*
2014	368	1493	Jahresbericht Dienststelle Schiffsicherheit, Stand 31.12.*
2015	351	1453	Jahresbericht Dienststelle Schiffsicherheit, Stand 31.12.*
2016	330	1413	Jahresbericht Dienststelle Schiffsicherheit, Stand 31.12.*
2017	326	1373	Jahresbericht Dienststelle Schiffsicherheit, Stand 31.12.*
2018	315	–	Kein Jahresbericht vorhanden, Anzahl gemittelt
2019	302	–	BSH, Stand 31.12.**

Quelle: www.deutsche-flagge.de (Jahresberichte DS)*

www.bsh.de (deutsche Handelsflotte)**

2. Wie viel CO₂ hat der deutsche Seeverkehr in den letzten zehn Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung ausgestoßen (bitte pro Jahr einzeln angeben)?

Die CO₂-Emissionen lassen sich aus dem spezifischen Treibstoffverbrauch der Schiffe berechnen. Dabei wird vorausgesetzt, dass der vorhandene Kohlenstoff im Treibstoff vollständig zu Kohlendioxid verbrannt wird. Die spezifischen Verbräuche und Emissionen des Schiffsverkehrs zwischen deutschen Seehäfen (Nationaler Seeverkehr) wurden mit Hilfe eines Modells für die Treibstoffarten Diesel (MDO/MGO) und Schweröl (HFO) berechnet. In Form von Beimengungen kommt seit dem Jahr 2004 zudem Biodiesel zum Einsatz, dessen fossile Anteile im Modell berücksichtigt wurden. CO₂-Emissionen durch LNG und LPG sind nicht im Modell berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung des CO₂-Ausstoßes (in kt) des nationalen Seeverkehrs. Die Zahlen für das Jahr 2019 wurden bisher noch nicht veröffentlicht.

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1.427	1.235	1.131	1.105	1.184	1.181	1.230	994	1.207	1.128	1.197

3. Wie viele Tonnen CO₂ aus dem Seeverkehr wurde an die DEHSt seit Inkrafttreten der MRV-Verordnung gemeldet (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Schiffe, die der EU-MRV-Verordnung unterliegen, melden ihre Emissionen online an die European Maritime Safety Agency (EMSA). Zum 30. Juni werden die Emissionen des Vorjahres der Öffentlichkeit zu Verfügung gestellt (Artikel 21 EU-MRV-VO). Diese Informationen sind Grundlage der untenstehenden Auswertung. Sie wurden anhand der IMO-Nummern deutschflaggi-ger Schiffe im Anwendungsbereich der MRV-Verordnung gefiltert. Folgende Emissionen verursachten die Schiffe unter deutscher Flagge in den Jahren 2018 und 2019.

2018: Zum Stichtag der Auswertung (11. März2020) wurden 1.822.000 t CO₂ gemeldet.

2019: Zum Stichtag der Auswertung (19. Oktober2020) wurden 2.039.000 t CO₂ gemeldet.

4. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Einnahmen aus dem Emissionshandel im Seeverkehr unter Berücksichtigung des aktuellen Zertifikatepreises ein?

Die Höhe der Einnahmen aus einem Emissionshandel im Seeverkehr hängen von der Ausgestaltung des Instruments, insbesondere von dessen Anwendungsbereich ab. Ein Vorschlag der Europäischen Kommission zur Einbeziehung des Seeverkehrs in einen Europäischen Emissionshandel wird für Sommer 2021 erwartet. Die Einnahmen aus einem Emissionshandel im Seeverkehr lassen sich daher heute noch nicht abschätzen.

5. Um wie viel wird der Energie- und Klimafonds der Bundesregierung anwachsen, wenn der innereuropäische Seeverkehr in das EU-ETS aufgenommen wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

6. Wie plant die Bundesregierung, die in diesem Fall zusätzlich anfallenden Mittel zu verwenden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Wie bewertet die Bundesregierung einen maritimen Dekarbonisierungsfonds, der sich aus den Zertifikateerlösen aus dem Seeverkehr speist und als Innovationstreiber für den maritimen Sektor dient?

Die Bundesregierung begrüßt es, wenn Zertifikaterlöse aus einem EU-ETS dem Klimaschutz zugutekommen. Ob und inwieweit dies durch einen Dekarbonisierungsfonds für den maritimen Sektor erfolgen soll, wird im Rahmen der Abstimmungen um die Ausweitung des EU-ETS auf den Seeverkehr zu entscheiden sein.

8. Befürwortet die Bundesregierung eine Ausweitung des Emissionshandels auf den europäischen Seeverkehr?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Was bedeutet diese Beurteilung für den deutschen Verkehrssektor?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 8 bis 8b zusammen beantwortet.

Es wird ein Vorschlag der Europäischen Kommission zur Einbeziehung des Seeverkehrs in einen Europäischen Emissionshandel (EU-ETS) für Sommer 2021 erwartet. Aus Sicht der Bundesregierung sollten erst auf Grundlage der dann vorliegenden Folgenabschätzung Festlegungen auf Gesetzesebene erfolgen. Dabei sind auch die Beschlüsse und Entwicklungen auf IMO-Ebene zu berücksichtigen.

9. Plant die Bundesregierung, den nationalen Verkehrssektor mittel- bis langfristig in den europäischen Emissionshandel aufzunehmen?
10. Wie soll die weitere Ausweitung des Emissionshandels nach Ansicht der Bundesregierung ausgestaltet sein?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 9 und 10 gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt sich innerhalb der EU dafür ein, die gesamten CO₂-Emissionen des europäischen Non-ETS-Bereichs baldmöglichst mit einem CO₂-Preis zu belegen. Die Bundesregierung begrüßt in diesem Zusammenhang die Ankündigung der EU-Kommission, im Jahr 2021 sowohl einen Vorschlag zur Weiterentwicklung der CO₂-Bepreisung, als auch einen Vorschlag zur Reform der Energiebesteuerung auf europäischer Ebene vorzulegen.

11. Befürwortet die Bundesregierung die Ausweitung des Emissionshandels auf den innereuropäischen Seeverkehr zu beschränken, wie es im Luftverkehr ebenfalls der Fall ist?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8a und 8b verwiesen.

12. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Stand in der IMO in Bezug auf ein weltweit gültiges und marktbasierendes Instrument zur Vermeidung von CO₂?

Der Schwerpunkt der aktuellen IMO-Verhandlungen liegt auf der Entwicklung kurzfristiger Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen von Schiffen. Diese werden voraussichtlich ein Instrumentarium für technische und betriebliche Maßnahmen enthalten. Erst in der anschließenden Diskussion um mittel- und langfristige Maßnahmen, die laut IMO-Arbeitsplan zwischen den Jahren 2023 und 2030 finalisiert und verabschiedet werden sollen, sind auch marktbasierende Maßnahmen vorgesehen.

13. Ist es nach Ansicht der Bundesregierung sinnvoll, das EU-ETS auf den restlichen Verkehr auszuweiten?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 und 10 verwiesen.

14. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Einbeziehung des Seeverkehrs in den europäischen Emissionshandel die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft gefährdet?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, was plant sie, dagegen zu tun?
15. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Einbeziehung des Seeverkehrs in den europäischen Emissionshandel weiterhin eine bezahlbare Mobilität gewährleistet?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn nein, was plant sie, dagegen zu tun?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 14 bis 15b zusammen beantwortet.

Grundsätzlich ist es im Interesse der Bundesregierung, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Die möglichen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen maritimen Wirtschaft und die Bezahlbarkeit der Mobilität lassen sich erst auf der Basis des Legislativvorschlages und der umfangreichen Folgenabschätzung, die die Europäische Kommission zur Ausweitung des EU ETS auf den Seeverkehr bis Sommer 2021 vorlegen wird, abschätzen.

16. Wie würde sich nach Einschätzung der Bundesregierung eine Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-ETS auf den Carbon-Leakage-Schutz der Industrie auswirken?

Ob und inwieweit sich eine Einbeziehung des Seeverkehrs in den EU-ETS auf den Carbon-Leakage-Schutz auswirkt, hängt von der Ausgestaltung der Einbeziehung des Seeverkehrs in den EU-ETS ab. Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Fragen 14a, 14b, 15a und 15b verwiesen.

17. Sollten dem Seeverkehr nach Ansicht der Bundesregierung kostenlose Zertifikate zugeteilt werden, damit eine Wettbewerbsverzerrung auf dem internationalen Markt vermieden wird?
 - a) Wenn ja, in welcher Höhe?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 bis 15b verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.