



3. Greifswalder Gespräche zum Energie-, Umwelt- und Seerecht, 20. September 2022

Herausforderungen eines Emissionshandelssystems für den Schiffsverkehr: (Völker-)Rechtliche Fragestellungen

Nele Matz-Lück



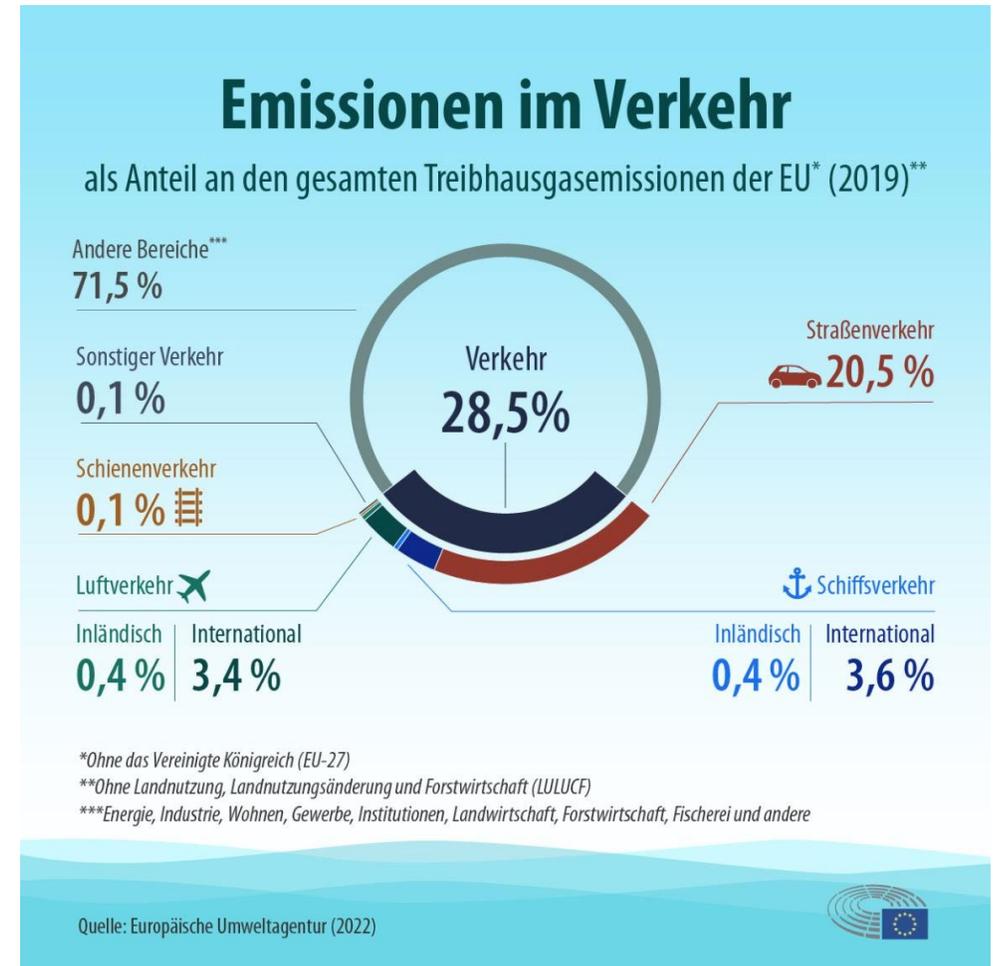


Gliederung

- I. Einführung und Hintergrund
- II. Völkerrechtliche Regelungen
- III. Herausforderungen für das europäische System
- IV. Ausblick

I. Einführung und Hintergrund

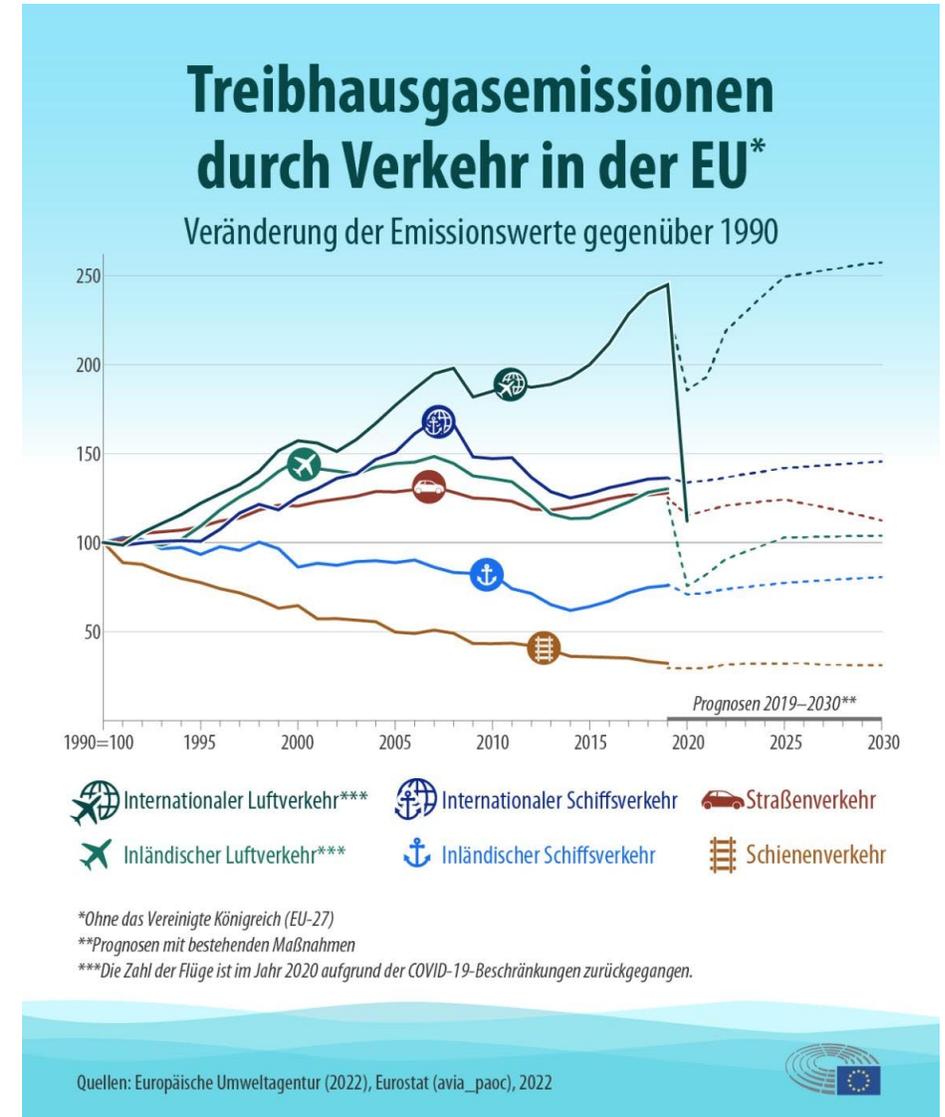
- Der internationale Seeverkehr ist ein vergleichsweise umweltfreundlicher Sektor.
- In absoluten Zahlen sind die Emissionen von Treibhausgasen in diesem Bereich aber erheblich.
- Die Einbeziehung der internationalen Schifffahrt in Reduktionsziele auf nationaler und internationaler Ebene ist notwendig.





I. Einführung und Hintergrund

- Im europäischen Kontext, aber auch international wird ein deutlicher Anstieg des Seeverkehrs prognostiziert.
- Damit wird ein Anstieg der Emissionen in diesem Sektor einhergehen, selbst wenn man emissionsärmere Treibstoffe und Betriebspraktiken berücksichtigt.





I. Einführung und Hintergrund

- Das europäische Emissionshandelssystem von 2005 ist ein Schlüsselmechanismus, mit dem es gelungen ist, Emissionen in den geregelten Industriesektoren um bis zu 40% zu senken.
- Während der Flugverkehr seit 2012 einbezogen ist und alle in Europa operierenden Fluggesellschaften Emissionen erfassen, berichten und verifizieren müssen, war der Schiffsverkehr bisher ausgenommen.
- Als Teil des Fit for 55 Gesetzgebungspakets sollen die Regelungen für die Luftfahrt überarbeitet und die Schifffahrt erstmals einbezogen werden.
- Die neue Richtlinie zum Emissionshandelssystem ist noch nicht in Kraft getreten; das Europäische Parlament hat am 22. Juni 2022 grundsätzlich zugestimmt und eine Vielzahl von Änderungsvorschlägen unterbreitet.



I. Einführung und Hintergrund

- Alle Schiffe über 5.000 BRZ, die in „EU-Gewässern“ fahren, unabhängig von Reeder, Charterer und Flagge; Vorschlag Parlament: Schiffe ab 400 BRZ in Meldepflichten einbeziehen.
- Start: 1. Januar 2024
- 100% der Reiseemissionen innerhalb der EU und 50% der Emissionen von Ein- und Ausreisen (Ab 2027 100%)
- Neben Kohlendioxid sollen auch Methan und Stickstoffoxide erfasst werden.
- Die Reederei ist für die Abgabe der Zertifikate verantwortlich



II. Völkerrechtliche Regelungen

- Die internationalen Klimaabkommen kennen keine sektoralen Regelungen
- Art. 2 Abs. 2 Kyoto Protocol formuliert einen impliziten Auftrag an die IMO, die Reduktion von Emissionen im Bereich der Schifffahrt zu regeln.
- Die IMO hat verbindliche Maßnahmen in Form von Standards für die Energieeffizienz des Designs und des Betriebs formuliert, um die Schifffahrt emissionsärmer zu gestalten.
- Die Treibhausgas-Strategie der IMO sieht außerdem Reduktionsziele von 50% bis 2030 und 70% bis 2050 vor (bezogen auf Tonnen/Meile, gemessen an den Emissionen von 2008)
- Marktbasierte IMO-Instrumente gibt es bisher nicht.



III. Herausforderungen

- Die Einbeziehung der Schifffahrt in den europäischen Emissionshandel wird erhebliche Auswirkungen auf den Wettbewerb haben.
- Flankierende Maßnahmen zur Verhinderung von Umgehungsmaßnahmen, z.B. durch kleinere Schiffe, Ausweichhäfen oder andere Transportmittel und dadurch „Carbon Leakage“ werden notwendig sein.
- Entsprechende Maßnahmen, z.B. ein Carbon Border Adjustment Mechanism, müssen ineinandergreifen und ihrerseits völkerrechtskonform sein.
- Ausnahmeregelungen für Regelungen in Drittstaaten oder einen künftigen IMO-marktbasierten Ansatz sowie Ausnahmen auf Grundlage der gemeinsamen, aber geteilten Verantwortlichkeit müssen bereits mitgedacht werden.



IV. Ausblick

- Der Richtlinien-Vorschlag betont sehr stark das Einwirken auf die IMO zur Einrichtung eines marktbasierten Mechanismus.
- Grundsätzlich wäre ein globaler Mechanismus vorzugswürdig, dennoch scheint der Ansatz der EU angesichts der eigenen Ziele und der drängenden Zeit fast alternativlos.
- Die Details der Ausgestaltung des ETS für den europäischen Schiffsverkehr und die Verknappung der Zertifikate werden eine entscheidenden Rolle spielen.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. Nele Matz-Lück, LL.M.
Walther-Schücking-Institut für Internationales Recht
Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
nmatz@wsi.uni-kiel.de