

Greifswalder Gespräche zum Energie-, Umwelt- und Seerecht:



**EU-Green Deal and Fit for
55-Legislativpaket:
Auf dem Weg zu einer klima-
neutralen Seewirtschaft?**

Dienstag, 20. September 2022

**Bundesamt für Seeschifffahrt und
Hydrographie, Neptunallee 5, Rostock**

Forschung



INSTITUT FÜR
ENERGIE-, UMWELT-
UND SEERECHT
(IfEUS)

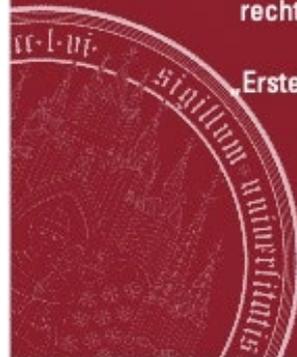


Lehre



UMWELT-, ENERGIE-
UND INFRASTRUKTUR-
RECHT

Schwerpunkt im
rechtswissenschaftlichen
Studiengang
„Erste juristische Prüfung“



Wissen
lockt.
Seit 1456

Transfer



Auf dem Weg zur Klimaneutralität:
Umsetzung des European Green Deal
und Reform der Klimapolitik in Deutschland

JAHRESGUTACHTEN 2021

Wissenschaftsplattform Klimaschutz



Green Deal und EU-Fit for 55-Paket im Überblick

3. Greifswalder Gespräch

20. September 2022

Prof. Dr. Sabine Schlacke

Lehrstuhl für Öffentliches Recht

insb. Verwaltungs- und Umweltrecht

Institut für Energie-, Umwelt- und Seerecht (IfEUS)

Status Quo: THG-Emissionen des Seeverkehrs

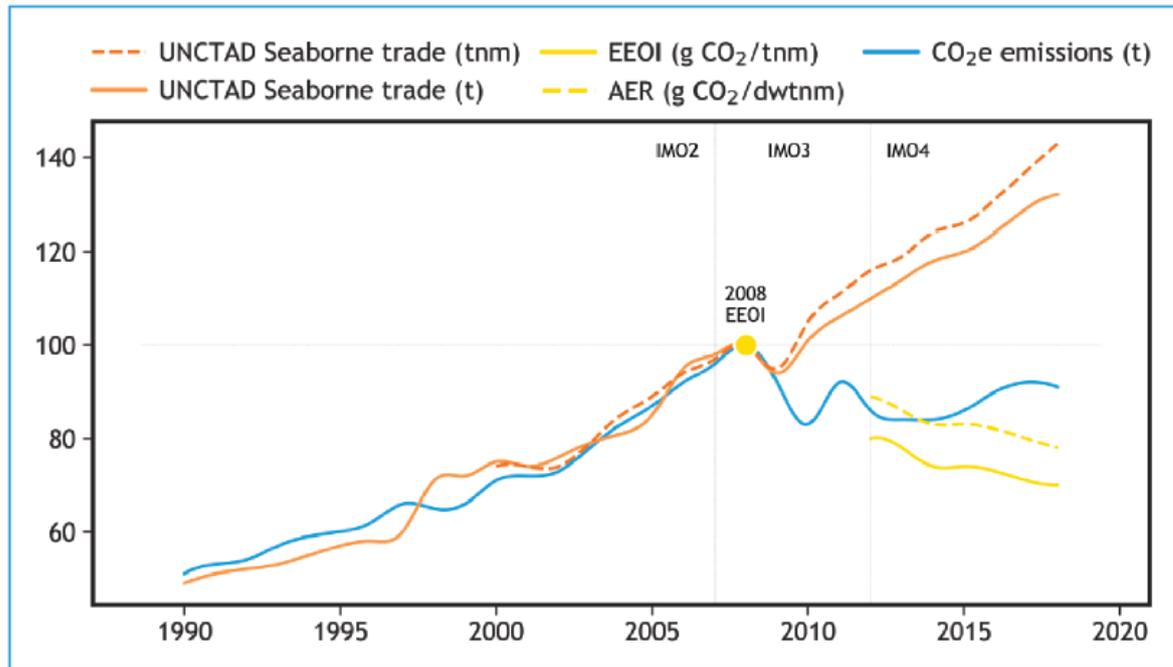


Figure 2 – International shipping emissions and trade metrics, indexed in 2008, for the period 1990-2018, according to the voyage-based allocation¹ of international emissions²

Quelle: Fourth IMO GHG Study 2020, Executive Summary, S. 5.

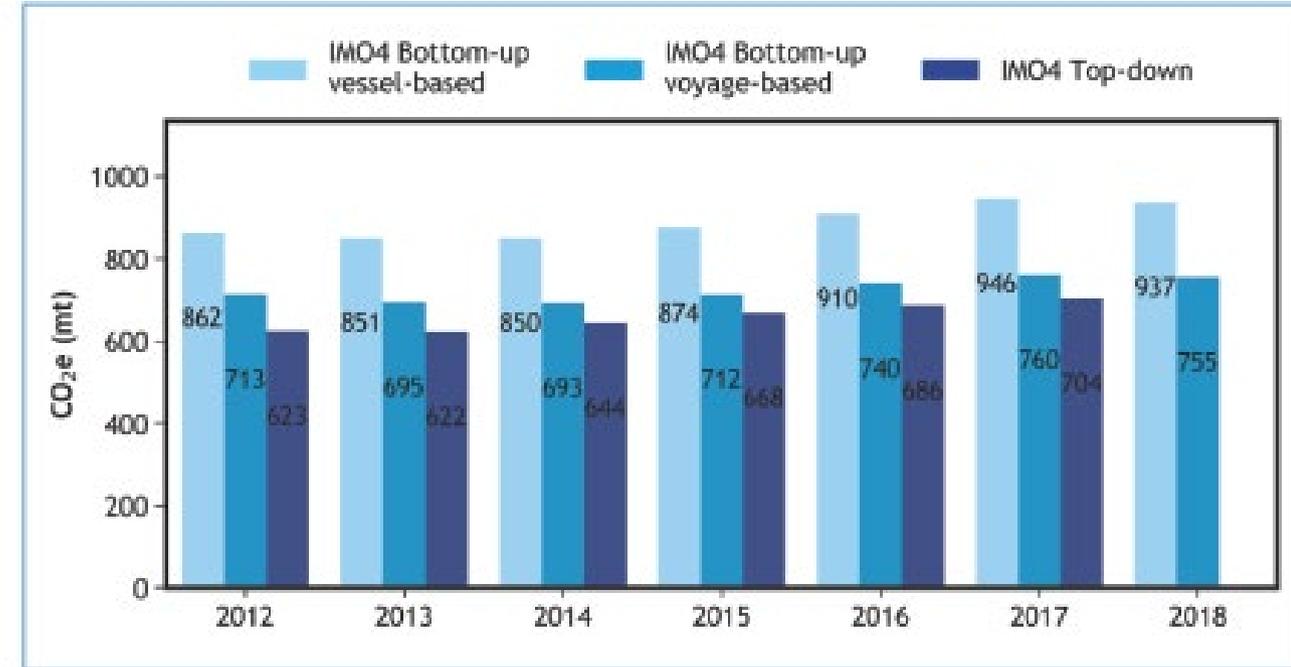


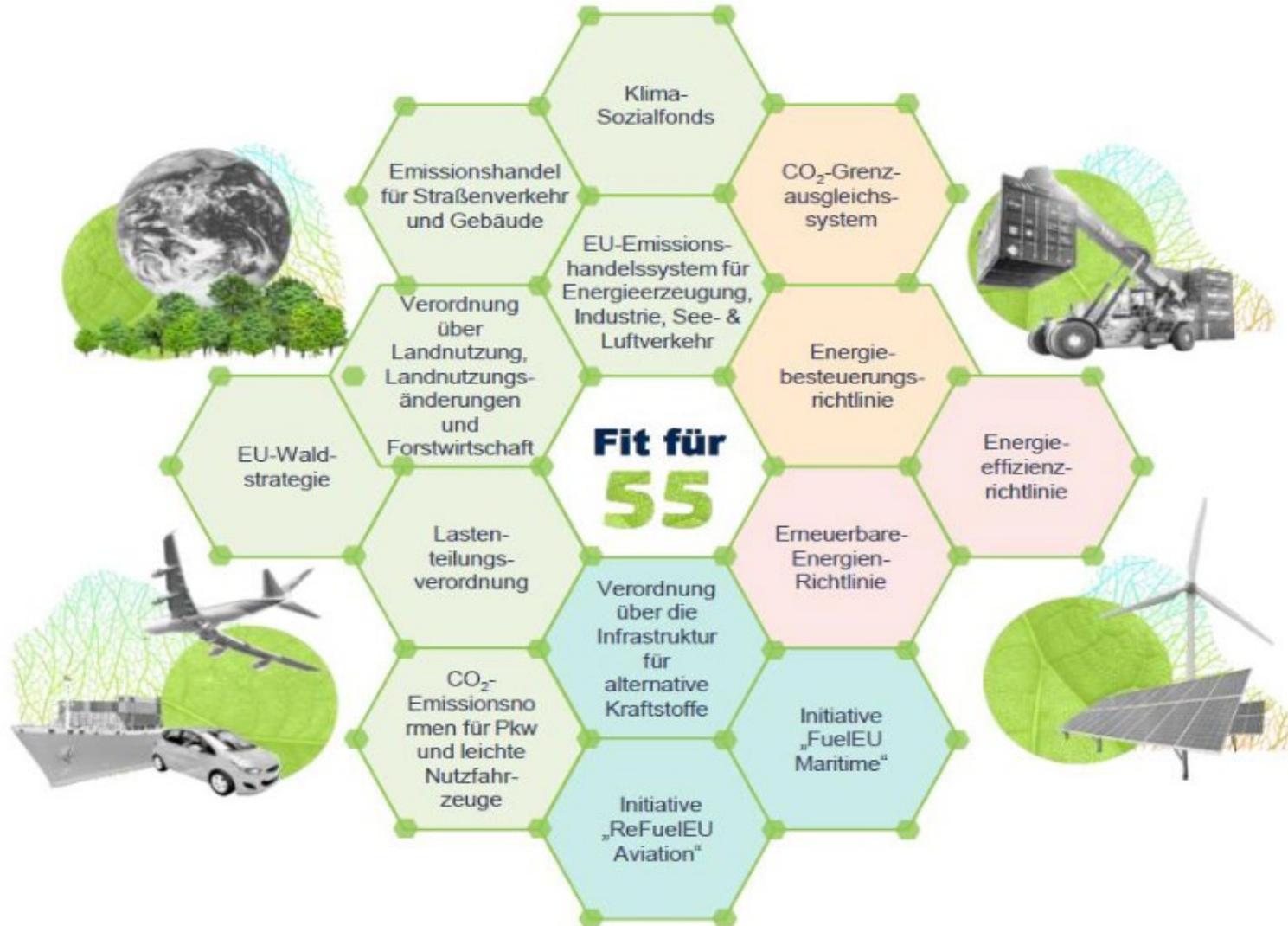
Figure 3 – Annual greenhouse gas emissions (in CO₂e) for international shipping, according to the vessel-based and voyage-based allocation of international emissions (excluding black carbon (BC) emissions). Both the bottom-up emissions estimates, using ship activity data, as well as the top-down emissions estimates, using fuel sales statistics, are shown.

Quelle: Fourth IMO GHG Study 2020, Executive Summary, S. 6.

Kommission: EU-Green Deal v. 2019



Kommission: „Fit for 55-Paket“ v. Juni 2021



Kommission: „REPowerEU“-Plan v. März 2022

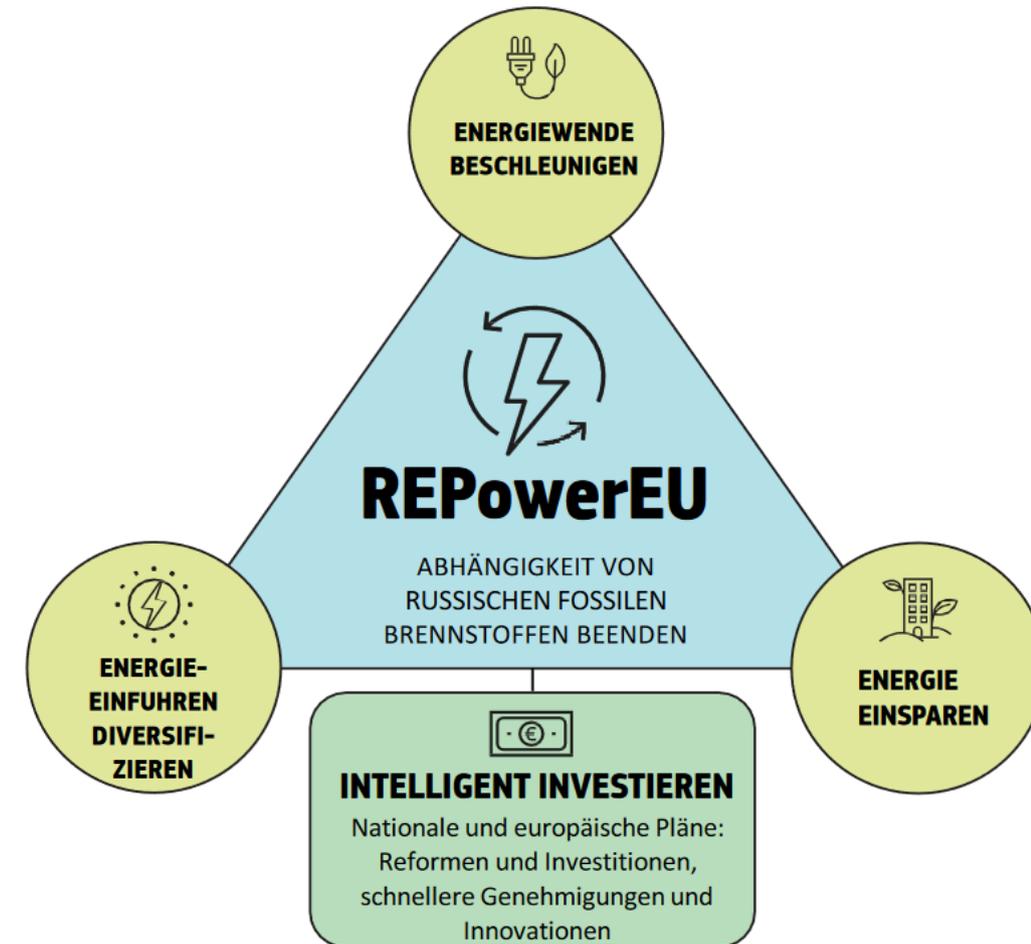


Ausgangspunkt

- Autarkie von russ. Brennstoffen bis spät. 2030 & Reduzierung der russ. Gaszufuhr um 2/3 bis Ende 2022
- Notwendigkeit der Energiediversifizierung & Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen

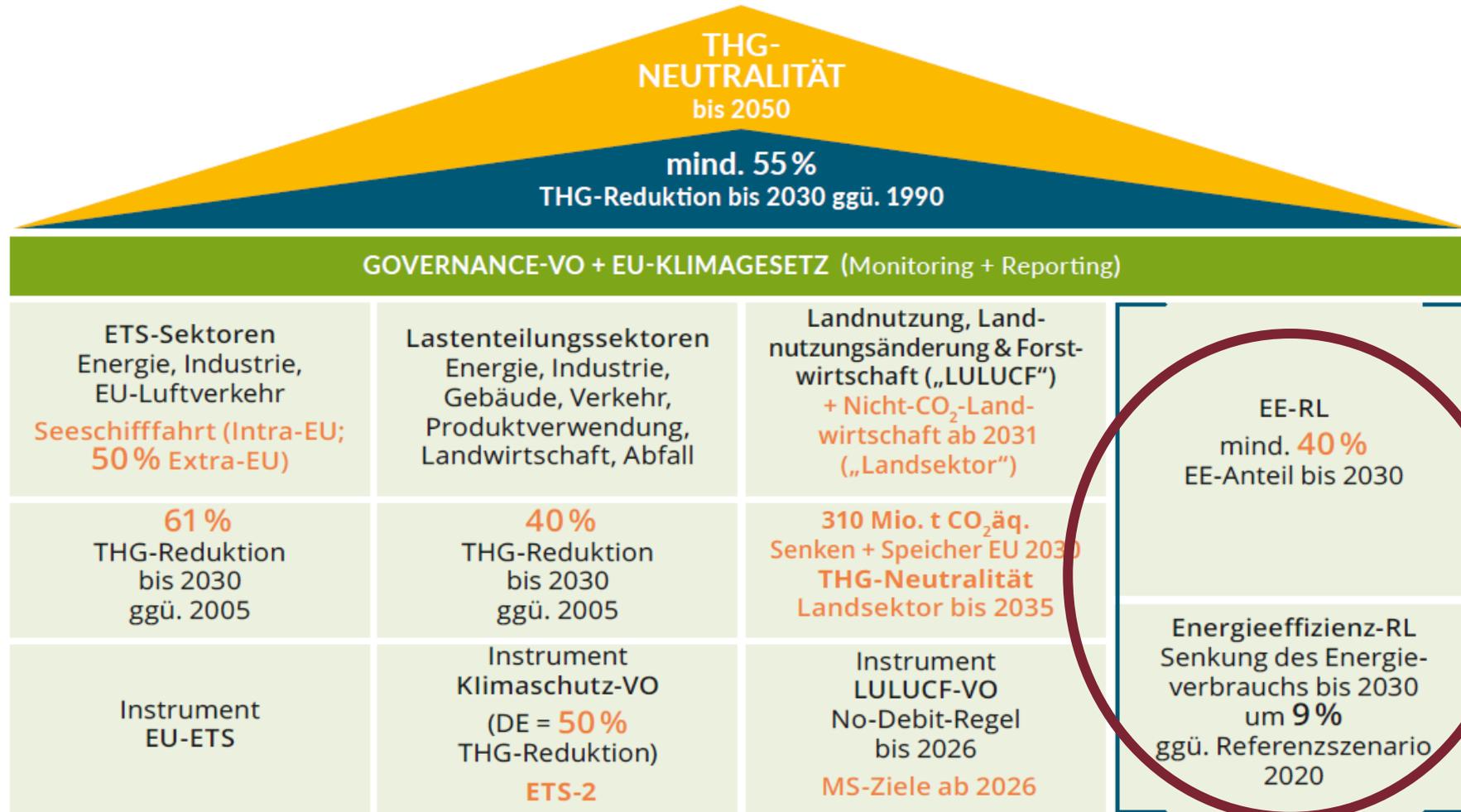
Verschärfung der Ziele

- erneute Anpassung der EE-RL, Energieeffizienz-RL & Gebäudeeffizienz-RL
- neue Solarstrategie
- Mitteilung ü. Energieeinsparung

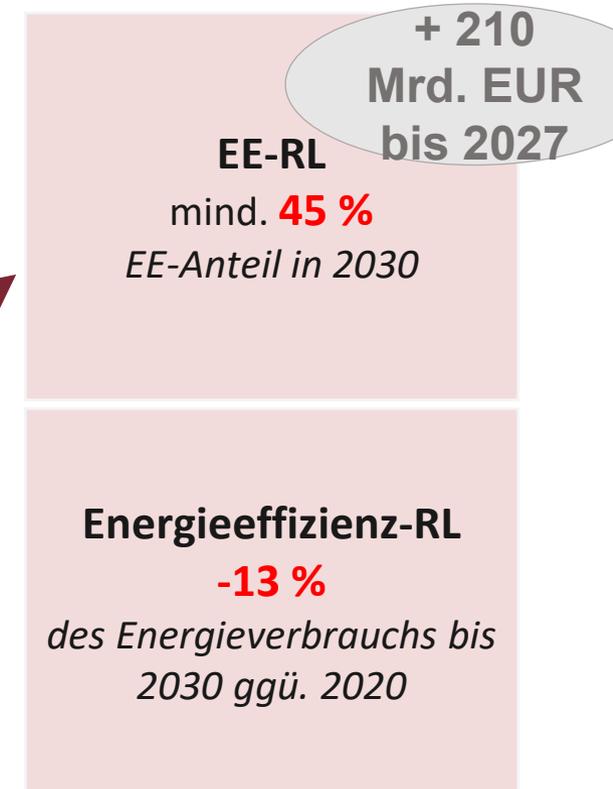


COM(2022) 230 final v. 18.3.2022, S. 2

Green Deal und EU-Fit for 55-Paket



„REPowerEU“



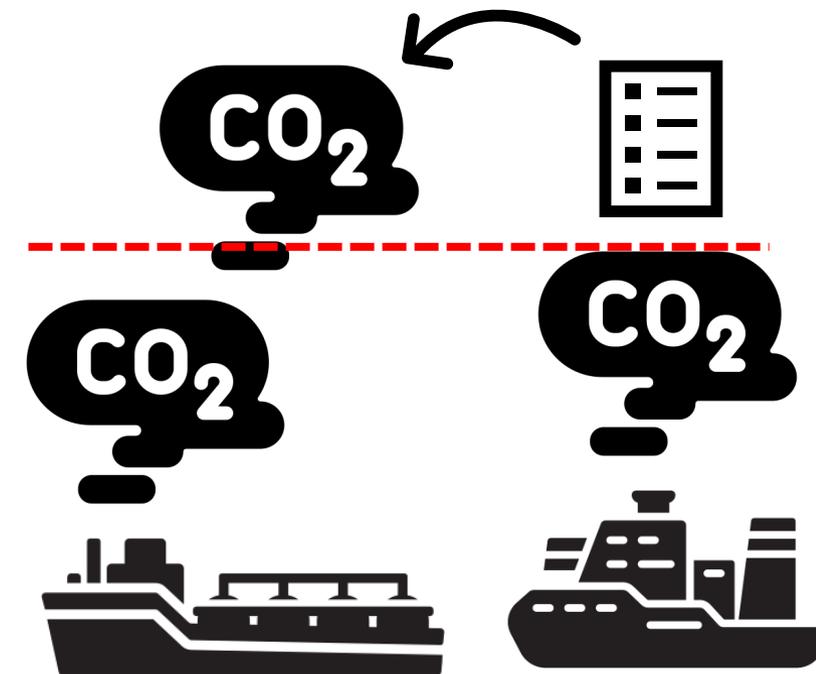
Quelle: Jahresgutachten 2021 der WPKS, S. 49

Überblick: Maßnahmen im Schiffsverkehr



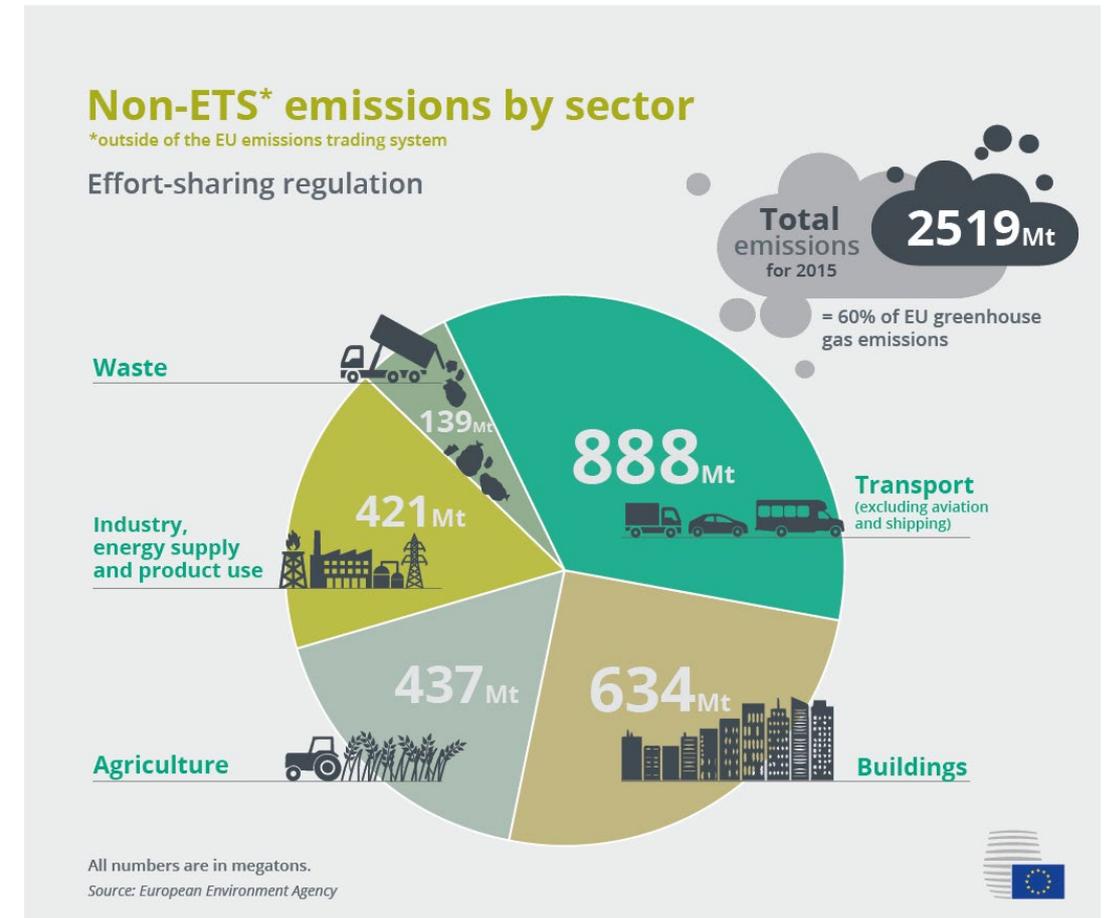
Aufnahme des Schiffverkehrs in den Emissionshandel

- vorgeschlagene Änderungen in COM(2021) 551 final
- Ambitionssteigerung und Ausweitung des Anwendungsbereichs
- Aufnahme der zivilen Personen- und Frachtschifffahrt in Emissionshandel
- schrittweise Einführung von 2023 bis 2026
- Stand Gesetzgebungsverfahren: Trilog-Verfahren eingeleitet



Steigerung nationaler Klimaschutzzielvorgaben durch Änderung der Lastenteilungsverordnung (ESR)

- **Ambitionssteigerung: Reduktionsziel von -40% bis 2030 gegenüber 2005**
 - Auf **Deutschland** entfiel eine **Reduktionspflicht von -50%**
- **Schiffverkehr weiterhin in der Lastenteilungsverordnung**
 - Aufweichung der scharfen Unterteilung zwischen vom EU-ETS oder von der Lastenteilungsverordnung erfassten Sektoren
 - Erfasst nur nationalen Schiffsverkehr
 - Erfasst auch Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl < 5000



Quelle: <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2018/05/14/effort-sharing-regulation-council-adopts-emission-reduction-targets/>

Zusätzliches Preissignal durch Änderung der Energiesteuerrichtlinie

Vorgeschlagene Änderungen durch COM(2021) 563 final:

Anpassung der Besteuerungsgrundlage

- nach Energiegehalt und Umweltleistung
- Preissignal zum Klimaschutz

Änderung der Steuerbefreiungen

- Abschaffung der obligatorischen Steuerbefreiung der gewerblichen Luft- und Schifffahrt
- unterschiedliche Besteuerung je nach Art der Schifffahrt

Förderung von nachhaltigen alternativen Kraftstoffen und Strom

- verpflichtende 10-jährige Steuerbefreiung

Steigerung der Nachfrage nach nachhaltigen Kraftstoffen: Fuel EU Maritime-VO

- Vorschlag für eine neue
- **Verordnung über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr** und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (COM(2021) 562 final)
 - Verpflichtung, ab 2030 in EU-Häfen landseitige Stromversorgung oder emissionsfreie Technologien zu verwenden
 - Begrenzung der Treibhausgasintensität von Energie, die an Bord eines Schiffes verbraucht wird
 - Ab 2025 schrittweise Absenkung der Grenzwerte der Treibhausgasintensität
→ -75% ab 2050



Quelle: https://www.stemann.com/en/products/onshore_power_supply

Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

- Ergänzt Fuel EU Maritime-Vorschlag auf der Angebotsseite – Lösung des Henne-Ei-Dilemmas
 - EU-weite Standardisierung technischer Spezifikationen wird weiter ausgebaut
 - Verbindliche nationale Ziele für den Infrastrukturausbau für alternative Kraftstoffe für u.a. Schiffe
- Zielvorgabe für LNG-Versorgung: bis 2025 in TEN-V-Kernnetz-Seehäfen eine angemessene Bereitstellung von LNG-Tankstellen → keine unionsrechtlichen Vorgaben für Binnenhäfen



Quelle: <https://www.energate-messenger.de/news/196328/rheinschiffahrt-erhaelt-erste-lng-tankstelle-in-koeln>

- Zielvorgaben für landseitige Stromversorgung:
 - In Seehäfen: bis 2030 Deckung von mindestens 90 % der Nachfrage
 - In Binnenhäfen: bis 2025 im TEN-V-Kernnetz mindestens eine Anlage, bis 2030 mindestens eine Anlage im TEN-V-Gesamtnetz

Änderung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (COM(2021) 557 final)

- Anhebung der Zielvorgabe zur anteiligen Nutzung von erneuerbaren Energien bis zum Jahr 2030 auf 40 %
- Umstellung der Zielvorgaben im Verkehrssektor auf das Kriterium der Treibhausgasintensität
- Teilziele werden formuliert z.B. für fortschrittliche Biokraftstoffe und Biogas: 0,2 % im Jahr 2022, 0,5 % im Jahr 2025 und 2,2 % im Jahr 2030
- System von Gutschriften für die Bereitstellung erneuerbarer Energie für den Verkehrssektor



Quelle: eigene

Fazit

- mehrere Maßnahmen, die ineinandergreifen → nur bei gemeinsamer, insb. mitgliedstaatlicher Umsetzung ist wirksamer Klimaschutz möglich
- Die Aufnahme in den Emissionshandel und die gleichzeitige Pflicht zur Absenkung der THG-Intensität → löst politische Abstimmung aus
- Die Maßnahmen, insb. zur Schaffung einer landseitigen Stromversorgung, stoßen bei Betroffenen auf Akzeptanz → einfach umzusetzen
- Der Ausbau von LNG-Tankstellen kann aufgrund der Klimaschädlichkeit von LNG nur einen Zwischenschritt zur THG-Neutralität darstellen.
- Die Einbeziehung der außereuropäischen Schifffahrt in den EU-ETS und den Fuel EU Maritime-Vorschlag schafft ein zu begrüßendes „level playing field“.

IfEUS – Kontakt

Prof. Dr. Sabine Schlacke

Universität Greifswald
Lehrstuhl für Öffentliches Recht, insb. Verwaltungs- und Umweltrecht
Institut für Energie- Umwelt- und Seerecht (IfEUS)
Ernst-Lohmeyer-Platz 1
17489 Greifswald

Email: sabine.schlacke@uni-greifswald.de
ifeus@uni-greifswald.de

Sekretariat: (0)3834 4202100 (Jana Prieß)