

„Fit for 55“ – Teil 8: Das kommt auf die Luft- und Schifffahrt zu

Categories : [Emissionshandel](#), [Energie](#), [Verkehr](#)

Tagged as : [FuelEU Maritime Initiative](#), [Kerosin](#), [kostenlose Emissionszertifikate](#), [Löschung](#), [Luftfahrt](#), [nachhaltiger Kraftstoff](#), [nachhaltiger Treibstoff](#), [ReFuelEU Aviation Initiative](#), [Schifffahrt](#), [Seeverkehr](#), [Steuerbefreiung](#), [strombasierter Kraftstoff](#), [verminderter Steuersatz](#), [Versteigerung](#), [Zertifikate](#)

Date : 21. September 2021



Das „Fit-for-55“-Reformpaket der EU will nicht nur den Straßenverkehr ([wir berichteten](#)), sondern auch den Verkehr zu Wasser und in der Luft angehen. Was die Kommission für den Luft- und Seeverkehr plant, erfahren Sie in diesem Teil unserer Blogserie.

Emissionshandel in der Schifffahrt

Bislang existierte auf EU-Ebene nur ein Monitoring- und Reporting-System für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 5000. Nun will die Europäische Kommission auch die Transportschifffahrt in das europäische Emissionshandelssystem einbeziehen.

Dabei gilt die Ausweitung des ETS-Systems auf den Seeverkehr für Emissionen aus Fahrten innerhalb der EU, Emissionen, die am Liegeplatz in einem EU-Hafen anfallen und für die Hälfte der Emissionen aus Fahrten außerhalb der EU. Um eine reibungslose Einbeziehung der Schifffahrt in den Emissionshandel zu gewährleisten, sollen die Schifffahrtsunternehmen bis 2026 nur anteilig Zertifikate abgeben müssen. Dieser Anteil wird schrittweise erhöht. Für das Jahr 2023 sollen Schifffahrtsunternehmen für 20 Prozent ihrer Emissionen Zertifikate abgeben, 2024 für 45 Prozent und 2025 für 70 Prozent ihrer Emissionen. Ab 2026 besteht dann eine Abgabepflicht für 100 Prozent der Emissionen. Werden im Vergleich zu den Emissionen aus dem Seeverkehr für die Jahre 2023, 2024 und 2025 weniger Zertifikate abgegeben, dann soll, sobald die Differenz zwischen den geprüften Emissionen und den abgegebenen Zertifikaten für jedes Jahr festgestellt worden ist, eine entsprechende Menge Zertifikate gelöscht und nicht wieder versteigert werden.

Verzerrungen durch die schrittweise Einführung der Anforderungen an den Seeverkehr sollen vermieden werden. Dafür wird die Differenz zwischen den geprüften Emissionen und den für den Seeverkehr abgegebenen Zertifikaten, die nicht versteigert, sondern gelöscht werden, auf die Gesamtzahl der im Umlauf befindlichen Zertifikate angerechnet, als ob die Zertifikate ausgegeben worden wären.

Verschärfungen für den Luftverkehr

Auch im Bereich Luftfahrt sehen die Entwürfe der Europäischen Kommission bedeutsame Änderungen vor. Allen voran soll nach dem Reformvorschlag für die Energiesteuerrichtlinie ([wir berichteten](#)), die bislang geltende Steuerbefreiung für Kerosin bei innereuropäischen Flügen wegfallen. Hierfür plant die Kommission, die Steuersätze schrittweise in einer zehnjährigen Übergangsfrist bis zum Jahr 2033 anzuheben. Ab dem Jahr 2024 soll die Steuer für Kerosin 4 Cent pro Liter betragen, ab dem Jahr 2025 8 Cent/l und schließlich 40 Cent/l ab 2033. Für nachhaltige und strombasierte Kraftstoffe sind verminderte Steuersätze vorgesehen. Allerdings ist Kerosin bei internationalen Flügen nach einem Abkommen aus dem Jahr 1944 steuerfrei – eine Besteuerung von Treibstoff wäre also nur innerhalb des Unionsgebiets möglich. [Einige befürchten deshalb](#) eine Art „Tanktourismus“, bei dem Airlines ihre Flugzeuge gezielt an Standorten außerhalb der EU betanken und fordern einen Ausgleich der Wettbewerbsnachteile, die dadurch entstehen.

Zudem soll mit einer Anpassung der Emissionshandelsrichtlinie das internationale [CORSA-Abkommen](#) der [Internationalen Zivilluftfahrtorganisation](#) (ICAO) umgesetzt werden, das auf die Kompensation und Reduzierung von Emissionen im Flugverkehr gerichtet ist.

Schließlich gibt es auch Neues für den Luftverkehr im Bereich EU-ETS: Das nach aktueller Rechtslage noch vorgesehene Kontingent an kostenlosen Emissionszertifikaten für den Luftverkehr soll nun schneller auslaufen und in den Versteigerungsmechanismus überführt werden. Schon im Jahr 2024 sollen nach den Plänen der Kommission 25 Prozent der Zertifikate versteigert werden, die eigentlich für eine kostenlose Zuteilung im Luftverkehr vorgesehen waren. Dieser Prozentsatz soll sich in den Jahren 2025 und 2026 auf 50 bzw. 75 Prozent erhöhen, bis dann ab dem Jahr 2027 die kostenlosen Zertifikate im Luftverkehr komplett wegfallen.

Wenn der Vorschlag zur Änderung des EU-Emissionshandelssystems angenommen wird, werden Emissionen und Zertifikate aus dem Luftverkehr auf die Gesamtzahl der im Umlauf befindlichen Zertifikate angerechnet, sofern sie ab dem Jahr nach Inkrafttreten dieser Änderung entstanden sind oder vergeben wurden.

Initiativen für nachhaltige Treibstoffe

Die Förderung nachhaltiger Treibstoffe im Luft- und Schifffahrtsektor soll diese Maßnahmen begleiten. Die [ReFuelEU Aviation Initiative](#) soll die Lieferanten von Treibstoffen verpflichten, dem an EU-Flughäfen zur Verfügung gestellten Kerosin schrittweise mehr nachhaltige Flugkraftstoffe beizumischen. So soll der SAF-Richtwert im Jahr 2025 2 Prozent betragen und bis zum Jahr 2050 schrittweise auf 63 Prozent steigen. Ebenso soll im Rahmen der [FuelEU Maritime Initiative](#) der CO₂-Anteil der Treibstoffe von Schiffen, die in EU-Häfen anlegen oder von diesen auslaufen, beschränkt werden. Hierfür sollen schrittweise herabgesetzte Obergrenzen für den Treibhausgasgehalt der verwendeten Energie festgelegt werden.

Wie geht es jetzt weiter?

Ob und in welchem Umfang sich die Vorschläge der Europäischen Kommission [durchsetzen](#) werden, ist aktuell schwer abzusehen. Das gilt insbesondere für die Steuerfragen, die in der EU einstimmig entschieden werden müssen.

Das Verfahren befindet sich nun in der Konsultationsphase und bis zum 8.11.2021 – bzw. bis zum 16.11.2021 betreffend die ReFuelEU Aviation Initiative – können Stellungnahmen zu den geplanten Neuregelungen abgegeben werden.

Ansprechpartner*innen: [Prof. Dr. Ines Zenke](#)/[Dr. Tigran Heymann](#)/[Carsten Telschow](#)