

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Renata Alt, Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Dr. Marcel Klinge, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomaе, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP**

### **Ausweitung des EU- Emissionshandelssystems auf den Seeverkehr**

Der weltweite Seeverkehr stößt ca. 2,5 Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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](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](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 Überwachungsplänen zuständig ([https://www.dehst.de/DE/Europaeischer-Emissionshandel/Emissionshandel-vereisten/Weiterentwicklung/Weitere-Sektoren/weitere-sektoren-node.html;jsessionid=6C92EC9586E0333C86621F5466A6ED70.2\\_cid292#doc10245482](https://www.dehst.de/DE/Europaeischer-Emissionshandel/Emissionshandel-vereisten/Weiterentwicklung/Weitere-Sektoren/weitere-sektoren-node.html;jsessionid=6C92EC9586E0333C86621F5466A6ED70.2_cid292#doc10245482)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Schiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren unter deutscher Flagge gefahren (bitte pro Jahr einzeln angeben)?
2. Wie viel CO<sub>2</sub> hat der deutsche Seeverkehr in den letzten zehn Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung ausgestoßen (bitte pro Jahr einzeln angeben)?
3. Wie viele Tonnen CO<sub>2</sub> aus dem Seeverkehr wurde an die DEHSt seit Inkrafttreten der MRV-Verordnung gemeldet (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
4. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Einnahmen aus dem Emissionshandel im Seeverkehr unter Berücksichtigung des aktuellen Zertifikatspreises ein?
5. Um wie viel wird der Energie- und Klimafonds der Bundesregierung anwachsen, wenn der innereuropäische Seeverkehr in das EU-ETS aufgenommen wird?
6. Wie plant die Bundesregierung, die in diesem Fall zusätzlich anfallenden Mittel zu verwenden?
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?
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?
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?
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?
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 CO<sub>2</sub>?
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?
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?
16. Wie würde sich nach Einschätzung der Bundesregierung eine Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-ETS auf den Carbon-Leakage-Schutz der Industrie auswirken?
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?

Berlin, den 7. Oktober 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

