



## HINTERGRUND: FuelEU Maritime - Nachhaltige Seeschifffahrt

### I. Klimapolitische Bedeutung der Seeschifffahrt

Obwohl die internationale Seeschifffahrt für **drei Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen** verantwortlich ist, war sie **lange Zeit keinerlei Emissionsreduktionsverpflichtungen unterworfen**.

**77 Prozent des europäischen Außenhandels** werden über den Seeverkehr abgewickelt, was **13,5 Prozent der europäischen Verkehrsemissionen** verursacht, Tendenz steigend. Schwefeldioxid, Stickoxide und Öllecks gefährden die Gesundheit von Meerestieren und -pflanzen und bedrohen die Artenvielfalt in unseren Meeren.

Die Ausweitung des **EU-Emissionshandels ETS** auf die Schifffahrt war ein erster Schritt in die richtige Richtung. Doch auch **Regeln für klimafreundlichere Treibstoffe** sind nötig, um der Industrie Investitionssicherheit zu geben und die Klimaneutralität auch auf See anzugehen.

Am **11. Juli 2023** stimmt das Europäische Parlament in Straßburg über das finale Verhandlungsergebnis für neue Kraftstoffnormen für Schiffe („FuelEU Maritime“) ab. Ich war Verhandlerin für die Grünen/EFA für die Stellungnahme des Umweltausschusses ENVI und im federführenden Verkehrsausschuss TRAN.

Das Ergebnis des Trilogs zwischen EU-Kommission, Mitgliedstaaten und EU-Parlament enthält noch viele Ausnahmen und Unzulänglichkeiten, die unbedingt in der 2028 anstehenden Revision nachgebessert werden müssen. Dennoch wird FuelEU Maritime das **weltweit erste Gesetz für alternative Kraftstoffe in der internationalen Seeschifffahrt**.

### II. Was ändert sich mit FuelEU Maritime?

- **Schrittweise Reduktion der Treibhausgasintensität:** Große Schiffe mit einer **Bruttoraumzahl über 5.000 GT** (ein Achtel der RMS Titanic) müssen die Treibhausgasintensität ihrer Brennstoffe ab 2025 im Vergleich zum Jahr 2020 um zwei Prozent, ab 2030 um sechs Prozent, ab 2035 um 14,5 Prozent, ab 2040 um 31 Prozent, ab 2045 um 62 Prozent und **ab 2050 um 80 Prozent senken**.
  - Fahrten, bei denen **Start- oder Zielhafen außerhalb der EU liegen**, sind **nur zur Hälfte** von den neuen Regeln betroffen.
  - **Ausnahmen** für bis zu 4 % der Schiffe: Eisbrecher im Winter und geografische Ausnahmen.
  - Wir **Grüne** konnten die **schädlichsten Ausnahme verhindern**: Unternehmen, die weniger als drei Schiffe besitzen werden nicht ausgenommen. Solche Reedereien machen mehr als 60 % der Unternehmen aus, die mehr als 15 % der Schiffe besitzen.
- Klimawirksame Stoffe wie **Ruß („black carbon“) und Methan**: Methan ist leider nicht Teil der Verordnung. Black Carbon muss jedoch für die Revision des Gesetzes 2028 auf die to-do-Liste. Ruß ist insbesondere in der Arktis hochwirksam, da sich die schwarzen Partikel auf den eigentlich reflektierenden Eisflächen ablagern und zu verstärkter Wärmeabsorption führen.
- **Synthetische Kraftstoffe:** Ab 2034 **verbindliches Ziel** für den Einsatz **synthetischer Kraftstoffe auf der Basis von Erneuerbaren Energien** von **mindestens zwei Prozent**.
- **Was gilt als erneuerbarer Kraftstoff?** Die **Erneuerbare Energien Richtlinie RED** ist die Grundlage für die Definition zu **Erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biologischen Ursprungs (RFNBO)**, aber dieses Gesetz war der Schlussverhandlung zu FuelEU Maritime noch nicht zu Ende verhandelt. Daher wurde für Schiffskraftstoffe beschlossen, dass die **Kommission die Entwicklung beobachtet** und wenn die Schiffsflotten **bis zum Jahr 2031** nicht die erforderliche Schwelle von **1 % RFNBOs** erreichen, gilt **ab 2034 eine Quote von 2 %**, gefolgt von Strafzahlungen.

- Erneuerbare Kraftstoffe nichtbiologischen Ursprungs müssen **aus Wind und Solarenergie stammen**.
- Für nachhaltige Biokraftstoffe konnten wir Grüne verhindern, dass Nahrungs- und Futtermittelpflanzen sowie gebrauchtes Speiseöl und tierische Fette zugelassen werden.
- **Kohlenstoffarme Brennstoffe (Low-Carbon Fuels)** sind leider nicht ausgeschlossen. Auf Drängen Frankreichs soll Atomstrom für die Produktion von RFNBOs erlaubt sein.
- Verpasste Chance bei **Forschung und Entwicklung nachhaltiger Treibstoffe und Schiffsantriebe**: 2% ist eine niedrige Quote, die keine Anreize für zusätzliche Investitionen in zukunftsfähige synthetische Kraftstoffe setzt. Sie greift nur, wenn der Anteil erneuerbarer Schiffskraftstoffe 2030 unter einem Prozent liegt. Der größte Containerschiffreederei Maersk hat Investitionen angekündigt, die vermutlich die gesamte EU-Quote erfüllen.
- **Nachhaltigere Häfen**: Fracht- und Passagierschiffe in großen EU-Häfen (das sind Häfen die unter die TEN-T-Verordnung fallen) müssen ihren Energiebedarf ab 2035 vollständig durch Landstrom beziehen. Dadurch wird auch die Luftverschmutzung in Hafenstädten gesenkt. 2035 gelten die Verpflichtungen auch für die Hafenanlage in kleineren EU-Häfen.