



**Verband
Deutscher
Reeder**

ANSCHRIFT

Burchardstr. 24
D-20095 Hamburg

TELEFON

+49.40.35097-0

WWW

reederverband.de

Hamburg,
24.09.2026

Sk

Revision des Europäischen Emissionshandels EU ETS sowie Angleichung EU MRV und FuelEU Maritime

Entwürfe „COM(2026) 616/620 final“ der Europäischen Kommission
vom 17.07.2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Spitzenverband der deutschen Seeschifffahrt vertritt der Verband Deutscher Reeder (VDR) rund 200 Mitgliedsunternehmen aus allen Bereichen der Seeverkehrswirtschaft. Mit der siebtgrößten Handelsflotte und einer der größten Containerschiffsflotten der Welt bildet die deutsche Seeschifffahrt das Rückgrat der Exportnation Deutschland – rund 62 Prozent der Ausfuhren und 60 Prozent der Einfuhren werden über den Seeweg abgewickelt. Die Branche übernimmt damit eine zentrale Rolle im globalen Handel und bei der sicheren Versorgung unseres Landes.

Im Bewusstsein dieser Verantwortung leistet die Schifffahrt seit Jahren einen aktiven Beitrag zum globalen Klimaschutz. Mit der Ausweitung des europäischen Emissionshandels auf die Schifffahrt sowie der Einführung der FuelEU Maritime Verordnung und mit der Entscheidung des Umweltausschusses (MEPC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), mit dem gebilligten Netto-Null-Rahmenwerk ein globales System zur Reduktion von Treibhausgasemissionen einführen zu wollen, nimmt der Schifffahrtssektor eine Vorreiterrolle beim Klimaschutz ein.

Obgleich ein weltweit einheitlicher Regulierungsrahmen das bevorzugte Instrument wäre, um effektive und global Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die maritime Energiewende effektiv umzusetzen, begrüßt der VDR die Überarbeitung bestehender EU-Instrumente grundsätzlich. Der VDR nimmt in diesem Positionspapier Stellung zu ausgewählten Schwerpunkten aus den Entwürfen der Europäischen Kommission, insbesondere zum überarbeiten Emissionshandel EU ETS.

Container-Transshipment

Die neu vorgeschlagene Ausnahmeregelung unter ETS Artikel 12 für Containerumschlagstätigkeiten mit Schiffen ab 10 000 TEU Kapazität lehnt der VDR ab. Diese Regelung, deren Auswirkungen nach unserem Kenntnisstand bisher nicht hinreichend im Impact-Assessment der Kommission beschrieben sind, würde einseitig einzig Großcontainerschiffe begünstigen, während andere Segmente (wie bspw. Massengut-, Tank- oder Stückgutschifffahrt) sowie kleinere Containerschiffe (u.a. Feederverkehr), die überwiegend von kleinen und mittelständischen Reedereien betrieben werden, vollständig ausgeschlossen wären. Es ist aus Sicht des VDR nicht nachvollziehbar, weshalb hier eine Ausnahme geschaffen werden soll, die ausschließlich ein sehr begrenztes Schifffahrtssegment begünstigen würde, während bspw. kleinere Containerschiffe im intra-EU-Verkehr zu 100% unter das ETS fallen. Die EU-Kommission führt diesbezüglich die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Häfen an, was aus Sicht des VDR nicht als Argument trägt, da gleichzeitig die Liste der definierten nicht-europäischen

Transshipment-Häfen erweitert werden soll, um gerade eben Ausweichanläufe der Reedereien von europäischen Häfen zu nicht-europäischen Häfen zu vermeiden. Fraglich ist zudem, weshalb ausgerechnet Großcontainerschiffe ab 10 000 TEU, deren absolute CO₂-Emissionen pro Schiff immens sind im Vergleich zu kleinen Feederschiffen, von einer EU-weiten Regelungen zur Erreichung der Klimaneutralität ausgenommen sein sollen. Darüber hinaus wäre die administrative Komplexitätserhöhung durch Erfassung und Überwachung der Transshipment-Container-Bewegungen erheblich und die Auswirkungen auf Schiffseigner im Hinblick auf den Kostenerstattungsanspruch nach Artikel 3gc unabsehbar.

Ausweitung des ETS-Anwendungsbereichs auf kleine Schiffe ab 400 BRZ

Schiffe zwischen 400 und 5000 BRZ verursachen nach der Begründung der Kommission rund 15 Prozent der Emissionen der bereits erfassten Schiffe, verteilen sich aber auf eine große Zahl von Einheiten. Für kleinere Reedereien entstehen daher pro Schiff relativ hohe Fixkosten für Monitoring, Verifizierung, Register-/ Kontenführung, EUA-Beschaffung (kleine Unternehmen könnten gezwungen sein, Zertifikate teuer auf dem Sekundärmarkt zu erwerben), Vertragsmanagement und interne Kontrollen.

Die Ausweitung des ETS auf kleine Schiffe ab 400 BRZ würde dementsprechend einen erheblichen administrativen Aufwand für Schifffahrtsunternehmen mit sich bringen, der insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen mit kleineren Flotten überproportional treffen würde – bei gleichzeitig limitiertem Dekarbonisierungspotential im Vergleich zur Gesamtflotte aller Schiffe unter dem ETS.

Level-Playing-Field: Die EU-Kommission führt in ihrem Vorschlag hinsichtlich der Absenkung der Größengrenze auf für die vom ETS erfassten Schiffe das Argument der einheitlichen Wettbewerbsbedingungen an, schafft aber zugleich eine Sonderregel zur Ausnahme von Großcontainerschiffen ab 10 000 TEU. Dieses Zusammenspiel von Absenkung auf 400 TEU und gleichzeitiger Ausnahme der Schiffe ab 10 000, die in der Folge zu einer Mindereinnahme von CO₂-Zertifikaten führen, mündet im Ergebnis in eine asymmetrische Behandlung der Segmente und führt mitnichten zu der von der EU avisierten Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im EU-Schifffahrtsmarkt.

Modal Split: Der Wettbewerbsdruck mit anderen Verkehrssektoren ist eine Besonderheit im Kurzstreckenseeverkehr (Short Sea Shipping-Segment), der Berücksichtigung finden sollte. Eine Verlagerung von Gütern vom Schiff auf andere Verkehrssektoren (bspw. LKW) könnte sich durchaus negativ auf die europäische CO₂-Bilanz auswirken.

Es müsste außerdem vorausgesetzt werden, dass der Geltungsbereich eindeutig ist, mindestens zwei vollständige MRV-Jahre vor der finanziellen ETS-Pflicht liegen, vereinfachte Standardverfahren angeboten werden und unverzichtbare Insel- und öffentliche Verkehre (Daseinsvorsorge) sowie Schleppschifffahrt (Sicherheitsfunktion) dauerhaft geschützt sind. Die Kommission sollte Schwellenwerte für vereinfachte Verifizierung und Bagatellfälle prüfen, ohne das Level Playing Field auszuhöhlen.

Inselausnahme

Der VDR begrüßt, dass kleine Fahrgast- und RoPax-Schiffe trotz der (potentiellen) Ausweitung der MRV-Pflicht ab 2029 zunächst nicht automatisch in die ETS-Abgabepflicht einbezogen werden. Damit bleiben qualifizierte Inselverkehre vorerst geschützt. Dieser Schutz ist jedoch zeitlich und verfahrensrechtlich nicht belastbar: Eine spätere ETS-Einbeziehung kann nach dem Bericht 2031 beschlossen werden, während die bestehende Inselbefreiung Ende 2035 ausläuft.

Die Ausnahme muss deswegen dauerhaft in der ETS-Richtlinie verankert werden. Daseinsvorsorge und territoriale Kontinuität sind keine vorübergehenden Besonderheiten. Eine Befristung erzeugt Investitionsunsicherheit, ohne zusätzliche Dekarbonisierungsanreize zu schaffen.

Was andere europäische Schifffahrtsnationen wie Dänemark, Schweden, Finnland, Spanien, Kroatien, Malta oder Griechenland längst umgesetzt haben, ist in Deutschland noch ausstehend: Deutschland hat für die deutschen Inselverkehre bislang keinen entsprechenden Ausnahmeantrag unterstützt. Der VDR hatte das zuständige Bundesministerium zuletzt am 3. Juli 2026 darum gebeten, den deutschen Antrag nach ETS-Artikel 12, Absatz 3-d, zu stellen. Wir bitten diesem Gesuch umgehend nachzukommen, damit bestehende Verkehre bereits vor Abschluss der Revision geschützt werden.

SMAP - Sustainable Maritime Alternative Propulsion Mechanism

Der VDR begrüßt den Ansatz, mit dem Fördermechanismus SMAP zumindest Teile der ETS-Einnahmen, in Form/Höhe von bis zu 110 Mio. EUAs, in den Schifffahrtssektor zurückfließen zu lassen, um die Dekarbonisierung desselben zu unterstützen. Volumen, Technologieneutralität, Planbarkeit und der Grundsatz „Vorteil folgt Kosten“ müssen dabei allerdings gesichert werden. Der SMAP-Fokus sollte aus VDR-Sicht auf die Förderung von Technologien sowie die Verringerung der Treibstoffkostenlücke abzielen. Dabei sollte stets Technologieoffenheit im Vordergrund stehen – sowohl im Hinblick auf die förderfähigen Neubau- sowie Retrofittechnologien als auch im Hinblick auf förderfähigen Treibstoffarten.

Nach derzeitigem Entwurf können Monate oder gar Jahre vergehen, die zwischen bspw. einer Treibstoffkaufentscheidung (bzw. Festlegung einer Charrate) und dem finalen Förderbescheid vergehen. Der Entwurf sollte entsprechend nachgebessert werden mit dem Ziel die Planbarkeit zu erhöhen. Idealerweise stehen die Daten zur erwartbaren Förderhöhe bereits vorab fest (ex ante). Dies ist insbesondere dann von essentieller Bedeutung, wenn mehrere Parteien beteiligt sind, so wie es in der Seeschifffahrt – auch in Deutschland – in vielen Fällen üblich ist.

Die Partei, die für die ETS-Verpflichtungen zuständig ist, wird in vielen Fällen nicht dieselbe Partei sein, die für den Treibstoffeinkauf zuständig ist. Die Partei, die für den Treibstoffeinkauf zuständig ist, sollte demzufolge idealerweise direkt die begünstigte Partei im Treibstofffördermechanismus sein, um komplexe Vertragswerke zu vermeiden.

Kostenerstattungsanspruch nach Artikel 3gc

Der bestehende Kostenerstattungsanspruch nach ETS- Artikel 3gc ist unverändert beizubehalten. Um den bestehenden und wichtigen Kostenerstattungsanspruch in der ETS-Richtlinie nach Artikel 3gc nicht zu gefährden, sollten dementsprechend etwaige neue SMAP-Regelungen ausschließlich auf die Saldierung bezogen, in nachgeschalteten Rechtsakten platziert werden und den Inhalt von Artikel 3gc widerspiegeln.

Globale IMO-Maßnahme und „ETS as a Service“

Der VDR begrüßt, dass gemäß ETS-Artikel 3gg die Gefahr von Doppelbezahlungen nach Annahme einer marktbasierter IMO-Treibhausgasmaßnahme adressiert wurde. Eine bloße Prüfung und ein mögliches späteres Gesetz reichen jedoch nicht. Sobald eine globale IMO-Maßnahme dieselben Emissionen wirksam bepreist, muss die EU ETS-Abgabepflicht automatisch und in entsprechender Höhe reduziert werden. Die Regel sollte bereits in dieser Revision als

bedingter Mechanismus verankert werden.

Der Vorschlag „ETS as a Service“ gemäß neuem ETS-Artikel 25b birgt eine sehr große Gefahr, einen erheblich größeren Flickenteppich regionaler Regelungen zu begünstigen anstatt sich auf die Annahme eines einzigen, globalen IMO-Regelwerks zu konzentrieren und die Angleichung oder idealerweise Abschaffung sämtlicher dann redundanter Systeme. Der VDR lehnt den Vorschlag „ETS as a Service“ ab, denn er widerspricht allen Bestrebungen, zu einer globalen IMO-Regelung zu gelangen und könnte sich unter Umständen negativ auf die Verhandlungen bei der IMO auswirken.

Vereinheitlichung MRV/ETS/FuelEU und verantwortliche Gesellschaft

Das Ziel, MRV, ETS und FuelEU über einen gemeinsamen Monitoring- und Berichtszyklus abzuwickeln und die damit einhergehende Vereinheitlichung der Definitionen der MRV und FuelEU-„Company“ mit der ETS-„Shipping Company“ bewerten wir positiv. Damit wird eine langjährige Forderung nach weniger Doppelmeldungen grundsätzlich aufgegriffen.

Der Begriff „Schiffahrtsunternehmen“ bezieht sich im allgemeinen Seerecht auf die mit der Verwaltung eines Schiffes betraute Rechtsperson und kann nicht durch ein bilaterales Abkommen zwischen den Parteien geändert werden. Dieses allgemeine Konzept war im Zusammenhang mit dem ETS nicht sehr geeignet. Im spezifischen Kontext des ETS müssen die Verpflichtungen einer Rechtsperson übertragen werden (können), die besser in der Lage ist, die hierfür erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen. Diese Möglichkeit der Übertragbarkeit der ETS-Verpflichtungen wurde mittels der Durchführungsverordnung 2023/2599 sichergestellt.

Zusammen mit dem Kostenerstattungsanspruch (ETS Artikel 3gc) ergibt sich dadurch für den ETS die Flexibilität, die ein Multi-Entity-Business, wie es die Seeschifffahrt – auch in Deutschland – in vielen Fällen ist, erfordert. Diese Flexibilität gilt es für den ETS zu erhalten.

Wir bitten darum, die Kernforderungen aus diesem Positionspapier in den laufenden Verhandlungen sowie in der Gremienarbeit auf nationaler und europäischer Ebene angemessen zu berücksichtigen.

Für Rückfragen, weiterführenden Austausch oder die fachliche Einbringung unserer Expertise in den zuständigen Gremien stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Verband Deutscher Reeder