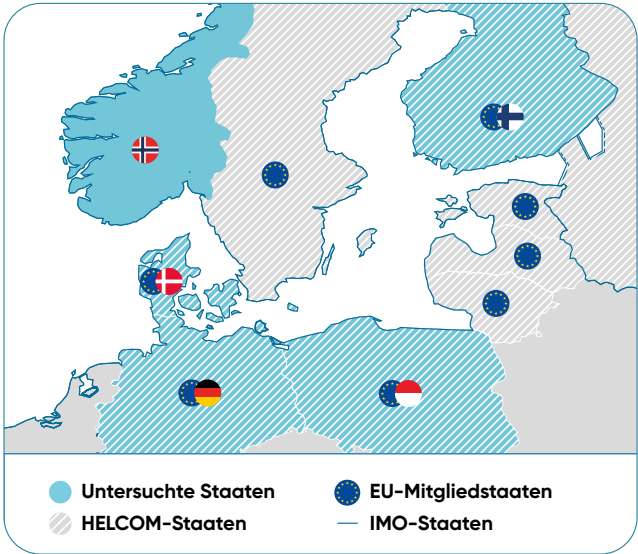
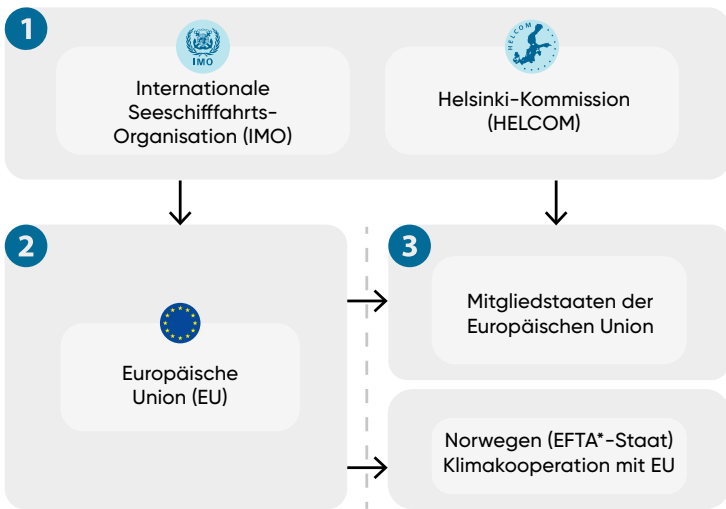




FACTSHEET

Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Rechtsrahmens für die ammoniakbetriebene Ostseeschifffahrt



* Europäische Freihandelsassoziation (Englisch European Free Trade Association) bestehend aus Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz.

1 Internationale Governance-Ebene

Um die Klimaziele zu erreichen, muss die Schifffahrt auf nachhaltige Kraftstoffe wie grün erzeugten Ammoniak umsteigen.



Internationale Seeschiffahrts-Organisation

- Treibhausgas-Emissionen aus der Schifffahrt in das MARPOL-Übereinkommen als umwelt- und klimaschädigende Schadstoffe einordnen
- Verpflichtende quantitative THG-Minderungsziele für die Schifffahrt durch internationales Übereinkommen oder Protokoll einführen
- Internationales einheitliches System zur Bepreisung der THG-Emissionen der Schifffahrt einführen, wie zum Beispiel ein internationales Emissionshandelssystem
- Leitlinien und später eines Völkervertrages oder Beschlusses für die Regulierung der Aufnahme von Ammoniak als maritimen Treibstoff verabschieden
- Konkrete quantitative Ziele für die Nutzung von Ammoniak in der Schifffahrt beschließen



Regionale internationale Governance-Ebene

Helsinki-Kommission

- Verbindliche quantitative THG-Minderungsziele für den Schiffsverkehr im Ostseeraum
- Schrittweise aus der Nutzung fossiler Kraftstoffe in der Ostseeschifffahrt aussteigen (gesteuerter Phase-out)
- Quoten für die Verwendung von „grünem“ Ammoniak als Treibstoff für die Ostseeschifffahrt einführen (gesteuertes Phase-in)
- Ausbauziele für die Betankungsinfrastruktur von Ammoniak in den Häfen im Hoheitsgebiet der Ostseeanrainerstaaten festlegen

2 Unionsebene

Für einen Wechsel auf nachhaltige Kraftstoffe muss der unionale Rechtsrahmen auf solche Kraftstoffe abgestimmt sein.

Europäische Union



Ordnungsrechtliche Instrumente

- Ausdrückliche Einordnung von Ammoniak als Kraftstoff für den Verkehr und als Energieerzeugnis vornehmen
- Quantifizierte THG-Minderungsziele für die im Schifffahrtssektor eingesetzten Kraftstoffe einführen (auch in der innerunionalen und internationalen Schifffahrt)
- Vertriebsquoten von Ammoniak für die Schifffahrt einführen
- Konkrete Infrastrukturausbauziele für die Betankung von Ammoniak in Häfen beschließen



Marktwirtschaftliche Instrumente

- Befreiungen von der Energiesteuer für fossile Treibstoffe abschaffen, wenn sie in der Schifffahrt verwendet werden
- Ausdrückliche energiesteuerliche Begünstigungen für alternative Treibstoffe, konkret für mit erneuerbaren Energien erzeugten „grünen“ Ammoniak einführen



Weiche Politikinstrumente & Kooperation

- Kooperation, Austausch sowie Forschung & Entwicklung zu alternativen Treibstoffen und innovativen Technologien (im Ostseeraum) fördern

3 Nationale Governance-Ebene

Für einen Wechsel auf nachhaltige Kraftstoffe muss der nationale Rechtsrahmen auf solche Kraftstoffe abgestimmt sein.

Mitgliedstaaten der Europäischen Union

- Zügig die einschlägige europäische Gesetzgebung umsetzen
- Entkopplung der CO₂-Bepreisung von der Entstehung der Energiesteuer
- Nationale oder regionale Förderprogramme unter Einhaltung der beihilferechtlichen Vorgaben der EU aufstellen, um die Anreize für erste Projekte des Markthochlaufs zu erhöhen mit Fokus auf Reduktion von Preisrisiken für Investor:innen
- Zügigen Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Häfen auf regionaler Ebene fördern, zum Beispiel durch die Festlegung von Anforderungen in der regionalen Gesetzgebung zu Häfen
- Eigene Initiativen der Häfen unterstützen, damit sie eigenständig Ausbauziele für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe oder weitere Maßnahmen ergreifen, wie zum Beispiel Rabatte auf Hafentgelte bei einer nachweisbaren klimafreundlichen Schifffahrt

Norwegen (EFTA-Staat)

- Weitere Kooperationsvereinbarungen in den relevanten Themengebieten abschließen

Autor:innen

Dr. Kathleen Pauleweit, LL.M.

kathleen.pauleweit@ikem.de

Mariana Moreno Kuhnke

mariana.moreno-kuhnke@ikem.de

Layout und Grafiken

Odile Stabon

odile.stabon@ikem.de

Julie Hertel

julie.hertel@ikem.de

Förderhinweis

Das Factsheet entstand im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projekts „WIR! – CAMPFIRE - Teilvorhaben CF09.1: Betrachtung der Klima-Governance und politischen Stakeholder der Ostseeanrainer und Identifizierung einer rechtlichen Vorgehensweise für die Etablierung von Ammoniak als maritimer Kraftstoff im Ostseeraum“, Förderkennzeichen 03WIR2311E.



Ausführliche Studie zum Download

Moreno Kuhnke, Pauleweit (2023):
Klima-Governance der Europäischen
Union und ausgewählter Ostseestaaten:
Einsatz alternativer Kraftstoffe in
der Seeschifffahrt.

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

wir! Wandel durch
Innovation
in der Region

CAMPFIRE