



**Gemeinsame Stellungnahme der maritimen Verbände
BDB, BDS, BÖB, VBW, VDMA, VDR, VSM und ZDS
zu den Delegierten Rechtsakten zur Taxonomie VO 2020/851
Stand: 9. Dezember 2020**

In Hinblick auf die europäischen Bestrebungen ein Klassifikationssystem zur Umlenkung von Kapitalflüssen in ökologisch nachhaltige Investitionen (Taxonomie) zu entwickeln stellen die Verbände der Maritimen Wirtschaft gemeinsam fest:

- Die Wirtschaftszweige Schiffbau und Schiffstechnik, Schifffahrt sowie Häfen und maritime Logistik sind in vielen Bereichen nachhaltig und tragen durch hohe Energieeffizienz vergleichsweise wenig zum Klimawandel bei. Daher werden die Verkehrsträger Schiff und Bahn in Hinblick auf den „modal split“ bisher zu Recht als nachhaltig eingestuft und die Transportverlagerung von emissionsintensiven Verkehrsträgern, wie der Straße oder der Luftfahrt, gefördert.
- Zur Steigerung von Energieeffizienz und Klimafreundlichkeit sowie zur Minderung von Schadstoffen hat die Maritime Wirtschaft umfangreich in innovative Technologien und Prozesse investiert und dabei bereits große Fortschritte erzielt, die geschützt und branchengerecht weiterentwickelt werden müssen.
- Für die praktische industrielle Umsetzung des Klimaschutzes und anderen Nachhaltigkeitszielen ist es unerlässlich, dass Taxonomie-Kriterien konsistent zu den völkerrechtlichen technischen Anforderungen gestaltet werden, denen die Maritime Wirtschaft unterliegt, insbesondere der IMO für Seeschiffe und des CESNI für Binnenschiffe. Es ist nicht zielführend, Schiffe, Hafenanlagen, Wasserstraßen und Hinterlandanbindungen auf der Grundlage von Zielvorgaben zu finanzieren, die inkompatibel mit den technischen Vorschriften sind, nach denen diese designt, gebaut und betrieben werden müssen.
- In Hinblick auf die Auflösung von technischen und wirtschaftliche Zielkonflikten ist es unverzichtbar, dass auch im Bereich der Taxonomie technologieoffene Ansätze verfolgt werden. Beim Klimaschutz muss es daher grundsätzlich das Ziel sein, CO₂- bzw. (perspektivisch alle) GHG-Emissionen zu mindern und letztlich auf Null zu reduzieren, ohne dabei Lösungswege detailliert vorzuschreiben oder Treibstoffe / Energieträger grundsätzlich auszuschließen.
- Hierbei ist angesichts des breiten Einsatzspektrums ein inkrementelles Vorgehen notwendig, bei dem in kontinuierlichen Innovationsprozessen für den Verkehrsträger bzw. die Infrastruktur geeignete Lösungen eingeführt und kombiniert werden. Die umsetzbare Minderungsgeschwindigkeit kann dabei je nach Einsatzbereich differieren. Es ist daher nicht zielführend für die gesamte maritime Wirtschaft einheitliche Minderungsraten zu einem identischen Stichtag auf der Grundlage einer eingeschränkten Technologie- und Treibstoffauswahl einzufordern.

Die vorliegenden Entwurfsdokumente sind unausgegoren und berücksichtigen nicht die oben formulierten maritimen Ausgangs- und Randbedingungen. Anlage 1 verwendet in den relevanten Abschnitten (3.3, 6.7 bis 6.12 und 6.16) weitgehend identische Kriterien, die nicht mit den obigen Grundsätzen vereinbar sind:

- Alle maritimen Wirtschaftszweige werden als nicht nachhaltig klassifiziert, sofern diese mit fossilen Energieträgern in Verbindung stehen. Es ist nicht nachzuvollziehen, warum nach dem Stand der Technik höchst klimafreundliche und umweltgerechte Fahrzeuge oder Infrastrukturen allein deshalb nicht nachhaltig sein sollen, weil sie Stoffe transportieren bzw. umschlagen, die bis zum Abschluss der Transformation in eine nicht-fossile Gesellschaft weiterhin dringend benötigt werden.
- Beim Endziel der CO₂ freien maritimen Wirtschaft werden in allen Bereichen ausschließlich die direkten Emissionen („direct tailpipe CO₂ emissions“) des Verkehrsträgers Schiff (Fahrzeuge und Infrastruktur) bewertet und die für effizienten Klimaschutz notwendige Kreislaufbetrachtung von CO₂ (Carbon Capture, Storage and Release) ausgeblendet. Dieser Mangel führt nicht nur dazu, dass klimaneutrale synthetische Kraftstoffe (e-fuels) nicht eingesetzt werden können, sondern auch dazu, dass CO₂ freie Treibstoffe als nachhaltig bewertet werden, die nachweislich nicht klimafreundlich sind (z.B. blauer Wasserstoff).
- Ebenso werden bei den Übergangskriterien bis Ende 2025 Elektroantriebe bzw. Landstromversorgung pauschal als eine nachhaltige Klimaschutztechnologie bewertet, unabhängig davon aus welchen Quellen die elektrische Energie bezogen wird. Diese auf den Emissionsort bezogene Bewertung ist in Hinblick auf die lokale Wirkung von Schadstoffemissionen sachgerecht, kann jedoch beim globalen Klimaschutz zu Fehlbewertungen führen und falsche Anreize setzen.
- Weiterhin wird bei den Übergangskriterien bis Ende 2025 – im Gegensatz zum finalen Kriterium – nicht die Emissionsminderung betrachtet, sondern anscheinend ein CO₂ freier Anteil am verwendeten Treibstoff eingefordert („use at least 50% of zero direct (tailpipe) CO₂ emission fuel mass“). Hierdurch wird ein technologieoffenes bzw. treibstoffflexibles Vorgehen bei der CO₂-Minderung verhindert, so dass eine Kombination von verfügbaren Minderungstechnologien mit Kohlenstoffarmen Treibstoffen (z.B. LNG und CNG) nicht möglich ist, ohne den Status einer nachhaltigen Branche zu verlieren. Für die kurzfristige Umsetzung von Minderungszielen ist es aber unverzichtbar, dass gesamte Portfolio von Treibstoffen und Technologien einsetzen zu können, statt einen Treibstoffmix zu anzustreben, der kurzfristig nicht verfügbar ist.
- Dort wo auf existierende Bewertungssysteme zurückgegriffen und verschiedene Schiffstypen bzw. Einsatzgebiete differenziert werden, z.B. EEOI für Binnenschiffe und EEDI für See- und Küstenschiffe, ist unverständlich, warum diese mit Anforderungen für schwere Nutzfahrzeuge im Straßengüterverkehr (EU-Verordnung 2019/1242) verwendet werden. Weiterhin ist unklar, warum einerseits Designinstrumente für Bauart und Ausstattung von Schiffen (EEDI) Verwendung finden, während andererseits Instrumente für die Schiffsbetrieb herangezogen werden (EEOI).

Aufgrund dieser Erwägungen kommen wir zu dem Ergebnis, dass die vorgeschlagenen Delegierten Rechtsakte der Kommission zur VO 2020/852 in der vorliegenden Fassung abzulehnen und grundlegend zu überarbeiten sind. Nur auf einer an den obigen Grundsätzen beruhenden Taxonomie ist zu gewährleisten, dass die Nachhaltigkeitsziele erreicht, die technische Innovationen gefördert und Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden. Hierzu ist es unverzichtbar, alle am Verkehrsträger Schiff und der maritimen Logistik Beteiligten in die EU-Expertengruppe einzubinden.

Auch wenn die vorgelegte VO mit ihren Delegierten Rechtsakten sich vordergründig nur auf Finanzprodukte beziehen, ist davon auszugehen, dass von den hier definierten Nachhaltigkeitskriterien eine Signalwirkung auch für andere Bereiche ausgehen wird, die künftiges Handeln der EU und ihrer Mitgliedsstaaten auch auf anderen Feldern präjudiziert.

Hinsichtlich nationaler Förderprogramme für Umweltinnovationen und nachhaltige Flottenmodernisierung ist zu befürchten, dass aufgrund unangemessener Nachhaltigkeitskriterien das Spektrum zulässiger Fördertatbestände soweit eingeschränkt wird, dass von ihnen kein signifikanter und kurzfristig wirksamer Einfluss auf die Emissionsminderung in der Maritimen Wirtschaft mehr ausgehen kann. Im Übrigen schließen wir uns inhaltlich dem Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Bundestages über Maßnahmen der Bundesregierung im Zusammenhang mit dem EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums an.

Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)
Dammstraße 26
47119 Duisburg

BDS Binnenschifffahrt e.V.
August-Bier-Straße 18
53129 Bonn

Bundesverband Öffentlicher
Binnenhäfen e.V. (BÖB)
Leipziger Platz 8
10117 Berlin

Verein für europäische Binnen-
schifffahrt und Wasserstraßen e.V.
(VBW)
Haus Rhein
Dammstraße 15-17
47119 Duisburg

VDMA AG Marine Equipment
and Systems
Weidestraße 134
22083 Hamburg

Verband Deutscher
Reeder e.V. (VDR)
Burchardstraße 24
20095 Hamburg

Verband für Schiffbau und
Meerestechnik e.V. (VSM)
Steinhöft 11
20459 Hamburg

ZDS Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e. V.
Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

VDMA Motoren und Systeme
Lyoner Str. 18
60528 Frankfurt am Main