

Die Schweiz - eine wichtige maritime Drehscheibe

Die Notwendigkeit einer mittelfristigen Maßnahme bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO)

I. Einführung

Über 90 % des Welthandels wird per Schiff abgewickelt. Die Seeschiffahrt gilt daher als das Rückgrat des internationalen Handels und der Weltwirtschaft.¹ Obwohl die Schweiz ein Binnenland ist, verfügt sie über einen bedeutenden maritimen Sektor. Nach den neuesten Statistiken liegt die Schweiz unter den Schifffahrtsnationen auf Platz 9 in der Welt und auf Platz 4 in Europa, was die Bruttotonnage² angeht. Mit einer Flotte von rund 3500 eigenen und/oder gecharterten Schiffen (auf Zeit oder per Fahrten) und einem entsprechenden Volumen von rund 1,5 Milliarden Tonnen trägt die Schweizer Handelsschiffahrt einen beträchtlichen Teil zur Wertschöpfung und Beschäftigung in der Schweizer Wirtschaft bei. **Die Schifffahrtsindustrie beschäftigt rund 2'000 Personen in der Schweiz und der direkte Beitrag zum BIP wird auf 2,4 Milliarden CHF geschätzt.**

Der Schifffahrtssektor spielt zudem eine zentrale Rolle in der Schweiz als führende Drehscheibe für den Rohstoffhandel. Diese beschäftigt mehr als 10.000 Menschen und trägt 4,8% zum Schweizer BIP bei, d.h. schätzungsweise 33,7 Milliarden CHF, sowie zu 20% der Steuereinnahmen der Kantone Genf und Tessin und zu 17% der Steuereinnahmen des Kantons Zug. Rund 65 Schifffahrts- und Schifffahrtssdienstleistungsunternehmen sind in 12 Kantonen ansässig. Die meisten davon befinden sich in Genf, Zürich, Basel, Waadt, Tessin und Zug. Darüber hinaus haben wichtige Akteure dieser Branche ihren Sitz in der Schweiz, wie der zweitgrößte Containerschiffsbetreiber der Welt, Reeder, Befrachter und Unternehmen, die damit verbundene maritime Dienstleistungen anbieten. **Diese Akteure bilden die Bausteine, die den Transport lebenswichtiger Güter rund um die Welt ermöglichen und das Angebot und die Nachfrage der Weltwirtschaft befriedigen – insbesondere auch während der COVID-19-Pandemie, die erhebliche Auswirkungen auf die globalen Lieferketten hatte und zu Engpässen bei Konsumgütern und erheblichen Verzögerungen führte.**

Ein **Schiffseigner** ist der vollständige Eigentümer und Betreiber eines Handelsschiffs. Der Eigner kann das Schiff entweder selbst betreiben oder sein Schiff einer anderen Partei, z. B. einem Charterer, anvertrauen.

Beim **Chartern** vermietet ein Schiffseigner die Nutzung seines Schiffes an einen Charterer, der das Schiff oder den Platz auf dem Schiff mietet, um die verschiedenen Ladungen zu transportieren. Die drei häufigsten Charterkategorien sind Reise-, Zeit- und Bareboat-Charter.

Ein **Zeitcharterer** ist in der Regel ein Unternehmen, das ein Schiff auf Zeit übernimmt mit der Absicht, es auf dem Markt als Eigner zu betreiben und das Schiff für die Suche nach Ladungen einzusetzen.

¹ https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf.

² <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/65460.pdf>.

Die Schweizer Maschinen- und Anlagenbauer dienen als Zulieferindustrie für den internationalen Schiffbau- und Schiffunterhalt, weshalb die maritime Wirtschaft weitere positive indirekte Effekte durch diese Industrie erfährt.

Mit diesem Weißbuch werden zwei Ziele verfolgt:

1. In Anbetracht der Bedeutung der Schweiz als maritime Drehscheibe will dieses Weißbuch die Vorteile einer umfassenden schweizerischen maritimen Strategie aufzeigen (Abschnitt II) und die Rolle und Position der Schweiz in Bezug auf internationale Gesetze und Standards zu den globalen Emissionszielen der IMO definieren. Ebenso wichtig ist es, die Vision der Schweiz zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im internationalen Seeverkehr im Einklang mit der langfristigen Klimastrategie der Schweiz zu bekräftigen.³
2. Das Weißbuch fasst zudem die aktuellen Diskussionen in der IMO zusammen (Abschnitt III) und zeigt die dringende Notwendigkeit auf, Vorschläge für mittelfristige Maßnahmen zu evaluieren (Abschnitt IV), um die Emissionsreduktionsziele der IMO zu erreichen. Um einen positiven Wandel zu bewirken, sollte die Schweizer Schifffahrtsbranche zusammen mit den STSA-Mitgliedsunternehmen eine ehrgeizige globale Koalition für die Abschaffung der Treibhausgasemissionen anführen, mit der erforderlichen Unterstützung der Industrie und des schweizerischen Seeschifffahrtsamtes, um die IMO dazu zu drängen, so bald wie möglich eine wirksame globale mittelfristige Maßnahme zu verabschieden.

II. Verabschiedung einer umfassenden schweizerischen maritimen Strategie

Der Seeverkehr emittiert jährlich rund 940 Millionen Tonnen CO₂ und ist für etwa 2,5% der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich.⁴ Bei der Bekämpfung des Klimawandels und der Unterstützung des UN-Ziels 13 für nachhaltige Entwicklung spielt die IMO eine wichtige Rolle. Im Jahr 2018 verabschiedete die IMO eine erste Strategie⁵ zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen, in der sie ihr Engagement für die Verringerung der Treibhausgasemissionen des internationalen Seeverkehrs und deren schnellstmögliche Beendigung bekräftigt. Die Ziele der IMO sehen eine Verringerung der Kohlenstoffintensität um mindestens 40% bis 2030 gegenüber 2018 und eine Verringerung der gesamten jährlichen Treibhausgasemissionen um mindestens 50% bis 2050 gegenüber 2008 vor. Um diese Ziele zu erreichen, verweist die ursprüngliche Strategie auf eine Reihe von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen, die von der IMO in Erwägung gezogen werden. Kurzfristige Maßnahmen sollen zwischen 2018 und 2023 abgeschlossen und vereinbart werden, mittelfristige Maßnahmen zwischen 2023 und 2030 und langfristige Maßnahmen nach 2030.

Als die IMO diese Ziele 2018 verabschiedete, wollte sie einen Weg zur Reduzierung der CO₂-Emissionen einschlagen, der mit den Temperaturreduktionszielen des Pariser Abkommens im Einklang steht. Laut der jüngsten IMO-Treibhausgasstudie sind die Treibhausgasemissionen der Schifffahrt (ausgedrückt in CO₂-Äquivalenten) von 977 Millionen Tonnen im Jahr 2012 auf 1076 Millionen Tonnen im Jahr 2018 gestiegen.

³ <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/65879.pdf>.

⁴ <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>.

⁵ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/o6GHGinitialstrategy.aspx>.

Die derzeitigen Diskussionen in der IMO konzentrieren sich auf **kurzfristige Maßnahmen**, die zwischen 2018 und 2023 abgeschlossen und vereinbart werden sollen.

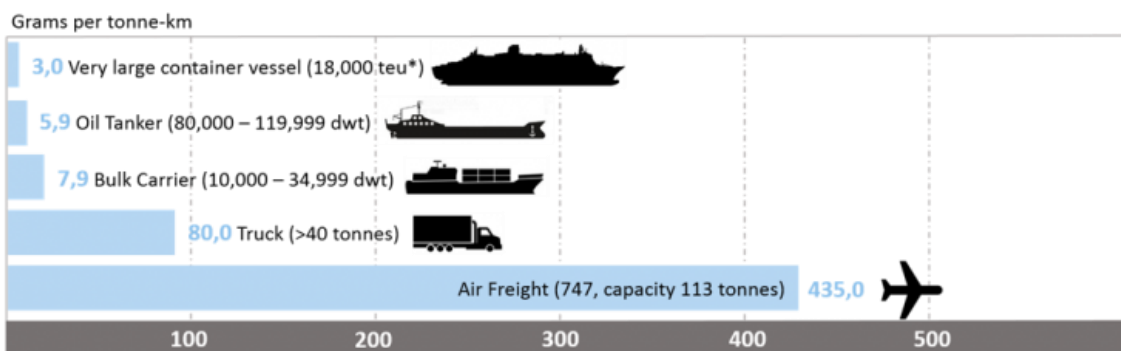
Auch wenn die IMO plante, **mittelfristige Maßnahmen** zwischen 2023 und 2030 zu vereinbaren, müssen bestimmte mittel- und langfristige Maßnahmen bereits vor 2023 in Angriff genommen werden.

Langfristige Maßnahmen sollen nach 2030 verabschiedet werden.

Trotz der Effizienzsteigerungen, die durch das anhaltende Wachstum des Seeverkehrs vollständig ausgeglichen werden, steigen die Emissionen des Seeverkehrs Prognosen zufolge bis 2050 weiter um 50 bis 250% an – in Abhängigkeit der künftigen wirtschaftlichen und energiepolitischen Entwicklungen, einschließlich des prognostizierten Anstiegs des weltweiten Seehandels.⁶ Eine derart große Diskrepanz zwischen den Prognosen und den eigentlich erforderlichen Emissionsreduzierungen würde die Ziele des Pariser Abkommens untergraben, die durchschnittliche globale Erwärmung im Vergleich zur vorindustriellen Zeit auf deutlich unter 2 Grad Celsius zu begrenzen, wobei ein maximaler Temperaturanstieg von 1,5 Grad Celsius angestrebt wird.⁷

Daher wird die IMO die ursprüngliche Strategie bis 2023 überarbeiten. Die aktuellen Klimaziele der EU sind hingegen ehrgeiziger als diejenigen der IMO, da sie als Zwischenziel eine Nettoverringerung der Treibhausgasemissionen um mindestens 55 % bis 2030 gegenüber dem Stand von 1990 und die Beseitigung ihrer Nettoemissionen bis 2050 anstrebt («Net zero»). Jede weitere Verlangsamung der IMO-Verhandlungen rechtfertigt daher weitere einseitige Maßnahmen der EU, wie die Einbeziehung der Emissionen von Schiffen in das EU-Emissionshandelssystem ab Januar 2022.⁸ Somit besteht die Gefahr, dass weitere Regionen, z. B. in Nord- und Südamerika und in Asien, sich bestärkt darin fühlen, einen regionalen Ansatz zu verfolgen und entsprechend ihre eigenen regionsspezifischen Vorschriften entwickeln. Dies hätte negative Auswirkungen und einen höheren Verwaltungsaufwand für die Seefracht zur Folge.

COMPARISON OF TYPICAL CO₂ EMISSIONS BETWEEN MODES OF TRANSPORT



Source: IMO GHG Study, 2009 (*AP Moller.Maersk 2014)

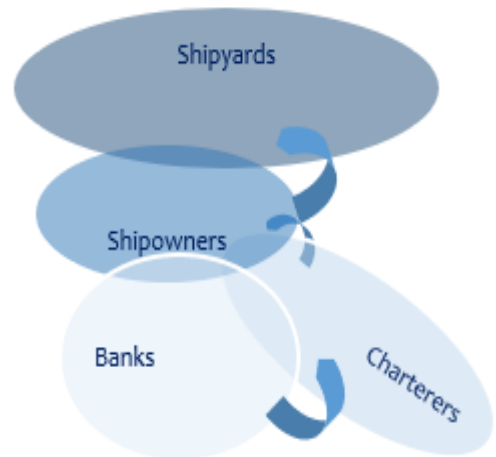
⁶ <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>.

⁷ https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf.

⁸ https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping_en.

Ein "Flickenteppich" regionaler Maßnahmen ist ein schlechter Ersatz für eine universelle Regelung unter dem Dach der IMO und birgt die Gefahr von Schlupflöchern und einer zweigeteilten Marktstruktur.

Globale Regelungen sind erforderlich, um international gleiche Wettbewerbsbedingungen für Reeder (Schiffseigner) und Charterer zu schaffen. Ein Dialog zwischen Reedern und Befrachtern ist sogar noch wichtiger, da die Besonderheiten des Schiffsbaus von den Anforderungen der Befrachter beeinflusst werden, die ihrerseits gezwungen sind, auf die Anforderungen ihrer Geldgeber zu reagieren. Gerade die Charterer sind in einer starken Position, um die Auswirkungen von Schifffahrtsvorschriften zu verstehen, und sie werden diejenigen sein, die darauf reagieren müssen, um den Klimawandel zu bewältigen. Eine umfassende Schweizer Seeverkehrsstrategie ist nicht nur notwendig, um die Grundlage für einen solchen Multi-Stakeholder-Dialog zu schaffen, sondern auch um die Rechtssicherheit für alle Beteiligten zu erhöhen.



III. Aktuelle Diskussionen in der IMO

Die derzeitigen Diskussionen in der IMO konzentrieren sich auf mögliche kurzfristige Maßnahmen, wie sie in der ursprünglichen IMO-Strategie skizziert sind, obwohl anerkannt wurde, dass bestimmte mittel- und langfristige Maßnahmen bereits vor 2023 in Angriff genommen werden müssen. Es ist auch weithin anerkannt, dass die unten genannten kurzfristigen Maßnahmen die Branche nicht ausreichend in Richtung des Netto-Null Zieles bringen. Folgende kurzfristigen Massnahmen werden derzeit im Rahmen der IMO diskutiert:

Die IMO hat bereits verbindliche technische und betriebliche Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen und zur Verringerung der Treibhausgasemissionen verabschiedet, darunter den **Energieeffizienz-Auslegungsindex (Energy Efficiency Design Index, EEDI)** für neu gebaute Schiffe. Seit 2013 schreibt der EEDI vor, dass Schiffe ein Mindestmaß an Energieeffizienz pro Tonnenmeile erreichen müssen. Er gibt einen spezifischen Zielwert für einzelne Schiffstypen vor, der auf der Grundlage der technischen Konstruktionsparameter des Schiffs berechnet wird. Auf dieser Grundlage können Schiffe einen Schiffsenergieeffizienz-Managementplan entwickeln, um die Energieeffizienz zu verbessern.

Der **Index für die Energieeffizienz vorhandener Schiffe (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI)** wird beim Inkrafttreten am 1. Januar 2023 in Betrieb befindliche Schiffe über 400 BRZ (Bruttoreaumzahl), die unter MARPOL Anhang VI fallen, verpflichten, bestimmte Energieeffizienzanforderungen zu erfüllen.⁹ Er misst die Effizienz der Konstruktion und ist im Wesentlichen eine "comply or not comply"-Maßnahme, die keine Vorteile für Schiffe vorsieht, die über die Vorschrift hinausgehen.

⁹ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/36-ISWG-GHG-7.aspx>.

Eine weitere Maßnahme, die von den IMO-Mitgliedsstaaten angenommen wurde, ist der **Kohlenstoffintensitätsindikator (Carbon Intensity Indicator, CII)**, der für in Betrieb befindliche Schiffe mit mehr als 5000 BRZ gilt. Diese Schiffe müssen die Kohlenstoffemissionen aus dem Betrieb quantifizieren und darüber berichten. Der CII gibt den Schiffsbetreibern den Faktor an, um den sie die CO₂-Emissionen jährlich reduzieren müssen, um eine kontinuierliche Verbesserung zu gewährleisten und die Vorschriften einzuhalten. Nach dem Inkrafttreten im Jahr 2023 wird der CII verwendet, um Schiffe auf einer 5-stufigen Skala zu bewerten: A, B, C, D und E - von der besten bis zur schlechtesten Leistung. Bei Schiffen, die drei Jahre in Folge mit "D" bewertet werden, oder bei Schiffen, die bei einer jährlichen Überprüfung die Note "E" erhalten, werden Verbesserungen der Schiffskonstruktion oder erhebliche betriebliche Verbesserungen verlangt.

Im Jahr 2019 unterbreitete die internationale Schifffahrtsbranche der IMO mehrere Vorschläge für ein internationales Gremium für Forschung und Entwicklung im Seeverkehr (International Maritime Research and Development Board - IMRB), um einen Forschungs- und Entwicklungsausschuss und -fonds zu schaffen, der durch eine globale Steuer von 2 USD pro Tonne auf alle Bunkertreibstoffe finanziert wird. Nach den Schätzungen des IMRB-Vorschlags würden sich die Mittel über einen Zeitraum von 10 Jahren auf etwa 5 Mrd. USD belaufen und für Forschungs- und Entwicklungszwecke verwendet werden. Sollte der IMRB-Vorschlag angenommen werden, wird er sich wahrscheinlich nicht auf das Marktverhalten auswirken. Die Folgenabschätzung kommt nämlich zu dem Schluss, dass der Vorschlag weder die Kraftstoffkosten noch die Anreize für die Entwicklung alternativer Kraftstoffe wesentlich beeinflussen würde. Darüber hinaus wird der Privatsektor wahrscheinlich weitaus mehr Mittel für die einschlägige Forschung und Entwicklung bereitstellen als den genannten Betrag.

Obwohl die Schifffahrt zu Recht als das am wenigsten umweltschädliche Transportmittel gepriesen wird, hat sie den Ruf nach einem radikaleren Wandel beherzigt und durch gemeinsame Initiativen zur Emissionsreduzierung positive Fortschritte gemacht. Einige private Betreiber fordern jetzt sogar einen ehrgeizigeren Horizont der kohlenstofffreien Schifffahrt. Dennoch tut sich der Sektor heute schwer, einen klaren Weg in die Zukunft zu finden.

Vor diesem Hintergrund erscheinen die von der IMO festgelegten Emissionsreduktionsziele unerreichbar, wenn die Staaten, darunter auch die Schweiz, jetzt nicht drastischere mittelfristige Maßnahmen beschliessen.

IV. Die Notwendigkeit einer mittelfristigen Maßnahme

Die oben genannten kurzfristigen Effizienzsteigerungen sind zwar notwendig, können aber das Emissionsprofil insgesamt nicht um mehr als 15-20 % verbessern und sind daher unzureichend, um den tatsächlichen Übergang von fossilen Brennstoffen zur Dekarbonisierung zu bewältigen. Auf der letzten Sitzung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) 76 verabschiedeten die Regierungen einen Arbeitsplan zur Entwicklung mittel- und langfristiger Maßnahmen zur weiteren Senkung der Treibhausgasemissionen der Schifffahrt im Einklang mit der ursprünglichen IMO-Strategie. Der Arbeitsplan besteht aus drei Hauptphasen:

- Phase I - Zusammenstellung und erste Prüfung von Maßnahmenvorschlägen (Frühjahr 2021 bis Frühjahr 2022);

- Phase II - Bewertung und Auswahl von Maßnahmen zur weiteren Entwicklung (Frühjahr 2022 bis Frühjahr 2023); und
- Phase III - Entwicklung einer oder mehrerer Maßnahmen, die innerhalb eines vereinbarten Termins fertig gestellt werden.

Auch wenn die Aufnahme von Gesprächen über einen Arbeitsplan für mittel- und langfristige Maßnahmen längst überfällig ist und daher zu begrüßen ist, sollte der beträchtliche Arbeitsaufwand, der für die Einigung auf eine praktikable mittelfristige Maßnahme erforderlich sein wird, nicht unterschätzt werden. Daher sollte die IMO ihre Überlegungen nicht länger aufschieben und unverzüglich mit den Beratungen über mittelfristige Maßnahmen beginnen.

a. Merkmale einer guten mittelfristigen Maßnahme

Eine der möglichen mittelfristigen Maßnahmen, die in der ursprünglichen IMO-Strategie genannt werden, ist eine marktbasierende Maßnahme (MBM). Eine MBM ist ein Instrument, das Preise und Märkte nutzt, um Anreize für die Verursacher von Treibhausgasemissionen zu schaffen, ihre Emissionen zu reduzieren. Steuern, Subventionen und Emissionshandelssysteme sind Beispiele für marktorientierte Maßnahmen. MBM setzen einen Preis für Treibhausgasemissionen fest und dienen zwei Hauptzwecken:

1. Schaffung eines wirtschaftlichen Anreizes für die Schifffahrtsindustrie, ihren Treibstoffverbrauch zu senken durch Investitionen in treibstoffeffizientere Schiffe und Technologien und Schiffe energieeffizienter zu betreiben (sektorinterne Reduktionen);
2. Ausgleich der zunehmenden Schiffsemissionen in anderen Sektoren (branchenfremde Reduktionen).¹⁰

Die IMO hat sich seit 2006 ernsthaft mit marktbasierenden Maßnahmen befasst. Bereits 2009 erkannte der MEPC der IMO an, dass technische und betriebliche Maßnahmen wie EEDI, EEXI und CII angesichts des prognostizierten Wachstums des Welthandels nicht ausreichen, um die Treibhausgasemissionen des internationalen Seeverkehrs zu reduzieren. Eine überwältigende Mehrheit der Mitglieder war sich damals einig, dass eine marktorientierte Maßnahme als Teil eines umfassenden Maßnahmenpakets für eine wirksame Regulierung der Treibhausgasemissionen im internationalen Seeverkehr erforderlich ist.¹¹ **Eine MBM ist effizienter, wenn es der Branche einen klaren Weg zu den vereinbarten Zielen weist, und sollte daher unterstützt werden.** Darüber hinaus würde jeder Fortschritt bei einem MBM verhindern, dass das IMRB dazu benutzt wird, die Einführung einer solchen mittelfristigen Maßnahme zu verzögern und den gesamten Markt zu stören, wenn kein reibungsloser Weg definiert ist.

Die folgenden Merkmale einer guten mittelfristigen Maßnahme können als Anhaltspunkt für die Bewertung künftiger Vorschläge der Schweiz an die IMO dienen:

¹⁰ <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Market-Based-Measures.aspx>.

¹¹ Ibid.

Universelle Durchsetzbarkeit

Transparenz

Schaffung "gleich langer Spiesse"

- Es ist wichtig, globale rechtliche Anforderungen anstelle regionaler Maßnahmen zu erlassen.
- Die IMO steht vor der Herausforderung, einen globalen Rechtsrahmen zu schaffen, um ihre Dekarbonisierungsziele voranzubringen und gleichzeitig die Belange der Entwicklungsländer, insbesondere der kleinen Inselstaaten (SIDS) und der am wenigsten entwickelten Länder (LDC), zu berücksichtigen und ihnen entgegenzukommen. Es sollte daher berücksichtigt werden, dass die Staaten ein unterschiedliches Maß an Kapazitäten und Verantwortung haben, was sich natürlich auf die Fähigkeit der Staaten auswirkt, zu den globalen Bemühungen beizutragen. Ein Schlüsselement zur Vermeidung unverhältnismäßiger Auswirkungen wäre, dass die IMO klar kommuniziert und mit anderen UN-Gremien zusammenarbeitet.

Schliessung der Lücke

- Die Dekarbonisierungsziele müssen versuchen, die Lücke zu den Zielen der EU und des Pariser Abkommens zu schließen. Eine künftige mittelfristige Maßnahme sollte ehrgeiziger sein als die derzeitigen Ambitionen der IMO, aber weniger ehrgeizig als die einiger Akteure der Branche.

Mechanismus, der es einigen Schiffen ermöglicht, schneller zu dekarbonisieren als andere

- Um die Lücke zwischen den unterschiedlichen Klimazielen zu schließen und sie letztendlich zu erreichen, scheint ein Übergang mit mehreren Geschwindigkeiten unumgänglich. Ein solcher Ansatz würde den ehrgeizigen Ländern die Möglichkeit geben, schneller voranzukommen als die weniger ehrgeizigen, und nicht alle dazu zwingen, sich im gleichen Tempo zu bewegen. Die Ermöglichung eines Übergangs mit mehreren Geschwindigkeiten ist besonders wichtig für eine internationale Organisation mit so unterschiedlichen Mitgliedstaaten, die wie die IMO auf Konsensentscheidungen beruht.

Quantifizierbare Jahresziele

- Der Vorschlag sollte eine Maßnahme vorsehen, die der Industrie Klarheit darüber verschafft, was bei der Dekarbonisierung pro Jahr erreicht werden muss, anstatt nur Ziele für 2030 oder 2050 zu definieren.

Quantifizierbare Ziele nach Schiffskategorien

- Der Vorschlag sollte eine Maßnahme vorsehen, die der Branche Klarheit darüber verschafft, was bei der Dekarbonisierung nach Schiffskategorien erreicht werden muss.

b. Bewertung der bestehenden mittelfristigen Maßnahmen

Eine mittelfristige Massnahme wurde der IMO von den Marshall- und Salomonen-Inseln unterbreitet. Der Vorschlag beinhaltet eine obligatorische und weitgehende Abgabe auf alle Treibhausgasemissionen des internationalen Seeverkehrs als vorrangige Sofortmaßnahme. Parallel dazu soll das Reduktionsniveau in der überarbeiteten IMO-Strategie zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen von Schiffen erhöht werden. Die Mitunterzeichner dieses Vorschlags fordern eine größere Dringlichkeit und mehr Ehrgeiz. Sie stellen fest, dass die Wissenschaft seit der Einigung auf das Zielniveau der ursprünglichen Strategie übereinstimmend feststellt, dass in allen Sektoren eine viel größere Anstrengung erforderlich ist, um den Temperaturanstieg auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen.¹² Dem Vorschlag zufolge erfordert ein evidenzbasierter Ansatz nun, dass die IMO in ihrer überarbeiteten Strategie ihr vorläufiges Ambitionsniveau deutlich verschärft und sicherstellt, dass ihr Pfad für die Treibhausgasemissionen bis 2050 mit den Temperaturzielen des Pariser Abkommens übereinstimmt.

¹² https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/06/SR15_Full_Report_Low_Res.pdf.

Der ultimative Preis, zu dem eine Abgabe einen Wandel herbeiführt, ist derzeit unbekannt. Die derzeitigen Erkenntnisse deuten darauf hin, dass dies wahrscheinlich einen Preis für alle THG-Emissionen in der Größenordnung von 250-300 USD pro Tonne Kohlendioxidäquivalent auf schweres Heizöl bis 2030¹³ erfordert. Es ist unwahrscheinlich, dass ein niedrigerer Einstiegspreis spürbare Auswirkungen haben wird. Die Befürworter schlagen daher einen Einstiegswert von 100 USD pro Tonne bis 2025 vor, der in einem **fünfjährigen Rhythmus** erhöht werden soll. Auch wenn dieser Preis unter den erforderlichen 250-300 USD pro Tonne liegt, würde er doch die Einführung ermöglichen, wenn ein Teil der erzielten Einnahmen in die Entlastung des Sektors reinvestiert und für die Förderung von Forschung, Entwicklung und Anwendung (RD&D) verwendet wird.

Der Grund für die Suspendierung der Debatte über MBM während der Diskussionen im Jahr 2013 war vor allem auf die Uneinigkeit darüber zurückzuführen, wie die potenziellen und wahrgenommenen Auswirkungen von MBM angegangen werden sollten. Die Mitbefürworter dieses Vorschlags sehen nun vor, dass **die Abfederung der Auswirkungen über das Verfahren zur Auszahlung der Einnahmen aus der Abgabe geregelt wird**. Zu diesem Zweck schlagen sie vor, die Einnahmen aufzuteilen in 1) einen Fonds zur Unterstützung von Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen in gefährdeten Ländern, der unter dem Mandat des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) verwaltet wird, wobei als möglicher Kandidat der bestehende Grüne Klimafonds (GCF) in Frage käme, und 2) einen separaten Fonds zur Förderung von Forschung und Entwicklung neuer Technologien und Kraftstoffe, der unter dem Mandat der IMO verwaltet wird. Die Befürworter weisen auch darauf hin, dass die Kosten und die Wirksamkeit der Subventionierung von F&E-Anreizen durch die **Einführung einer "Feebate" (Bonus-Malus-System) oder eines ähnlichen Mechanismus zur Belohnung von Vorreitern und Innovatoren** wahrscheinlich erheblich verbessert werden können.

Die Maßnahme würde keinen Unterschied zwischen Schiffen oder Bunkertypen machen (außer im Hinblick auf ihre Treibhausgasemissionen). Die Abgabe wäre obligatorisch und vorzugsweise universell. Von Ausnahmen würde abgeraten. Alle Schiffe aller Flaggen würden in gleicher Weise auf alle gebunkerten fossilen Brennstoffe besteuert werden. Kein Schiff würde zu Vorzugskonditionen behandelt.

c. Vorteile einer ambitionierten Schweizer Position

Als "Heimat" vieler internationaler Organisationen und einiger der weltweit größten privaten Betreiber und Befrachter hat sich die Schweiz zu einer Drehscheibe und Kraft für Innovationen in der Schifffahrt entwickelt. Mehrere in der Schweiz ansässige Unternehmen haben in jüngster Zeit verschiedene globale Initiativen für eine nachhaltige Schifffahrt angestoßen, vorangetrieben und unterstützt. Darunter fallen beispielsweise die Seefrachtcharta, die Poseidon-Prinzipien, die Neptun-Erklärung, der Vorschlag des ISC für eine Kohlenstoffabgabe oder auch der Vorschlag für eine Teilgebühr und die Ship Recycling Transparency Initiative der Sustainable Shipping Initiative. **Mittels Befürwortung einer ehrgeizigeren Position und Unterstützung von Vorschlägen für eine durchsetzbare und transparente mittelfristige Maßnahme, die gleiche Bedingungen schafft und einen mehrstufigen Übergang mit jährlichen Zielvorgaben für die einzelnen Schiffskategorien ermöglicht, wäre die Schweiz in der Lage, positive Veränderungen im Einklang mit den vereinbarten Klimazielen voranzutreiben**. Dies würde es der Schweiz ermöglichen, ihre Position in der IMO zu stärken und ihre Attraktivität für Rohstoffhandelsunternehmen und Schiffseigner zu verbessern.

¹³ <https://www.trafigura.com/media/2752/a-proposal-for-an-imo-led-global-shipping-industry-decarbonisation-programme.pdf>.

V. Schlussfolgerung

Auf dem Weg in eine nachhaltige Zukunft ergeben sich Geschäftsmöglichkeiten unter der Voraussetzung, dass wir einen geordneten, fairen und ehrgeizigen globalen Rahmen für die Dekarbonisierung der Schifffahrt schaffen.

Daher sollte die Schweizer Schifffahrtsbranche zusammen mit den STSA-Mitgliedsunternehmen eine globale Dekarbonisierungscoalition anführen und die Entwicklung einer robusten Schweizer Seeflagge und eines Clusters mit der erforderlichen Unterstützung der Branche und des schweizerischen Seeschifffahrtsamtes unterstützen, um die IMO dazu zu drängen, so bald wie möglich eine wirksame globale mittelfristige Massnahme zu verabschieden.

Angesichts der zunehmenden Aufmerksamkeit für Klimafragen seitens der Zivilgesellschaft, der Geldgeber, der internationalen Organisationen (insbesondere des Green Climate Fund und des WEF-Aufrufs, Netto-Null-Verpflichtungen einzugehen und diese vor der COP26 in die Tat umzusetzen) und der Regierungen selbst, die sich kühne neue Klimaziele setzen, sollte die Ausrichtung auf eine konkrete mittelfristige Maßnahme und die Erlangung entscheidender diplomatischer Unterstützung bei der IMO für die Schweiz eine dringende Priorität werden. Die Branche und die STSA haben die Dringlichkeit der Dekarbonisierung erkannt.

Jetzt ist es an der Zeit, dass die Branche und die politischen Entscheidungsträger handeln, zusammenarbeiten und das Fachwissen der in Genf ansässigen internationalen Organisationen nutzen, um den notwendigen Wandel zu erreichen.

Genf, 30. September 2021/LW