



KDS im DSLV e.V. · SPEDITIONSHAUS · Uhlandstraße 68 · 22087 Hamburg

An
die Mitglieder des Fachausschusses
Seehafen- und Seeschiffahrtsspedition

nachrichtlich an die
Geschäftsführung der Mitgliedsverbände

Rundschreiben

Nummer 005/2025
DSL V Nr. 034/2025/a
Autor Thomas Schröder
E-Mail schroeder@kds-im-dslv.de
Telefon-DW 040 374764-34
Telefax-DW 040 374764-934
Anlage Nein
Datum 1. April 2025

EU-Kommission analysiert Risiken potenzieller Umgehung des Emissionshandels im Seeverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie im Rundschreiben KDS 004/2025 bereits angekündigt, hat die Europäische Kommission zwei Berichte zur Umsetzung des Emissionshandels (EU ETS) im maritimen Sektor veröffentlicht. Der [erste Bericht](#)¹ – basierend auf einer [unterstützenden Studie](#)² – untersucht, ob es seit der Ausweitung des ETS auf den Seeverkehr Anzeichen für ausweichendes Verhalten von Reedereien gibt. Der [zweite Bericht](#)³ – ebenfalls mit einer [unterstützenden Studie](#)⁴ – behandelt die mögliche Einbeziehung kleinerer Schiffe (400 bis 5.000 BRZ) in die MRV-Verordnung und perspektivisch in den Geltungsbereich der ETS-Richtlinie.

Im **ersten Bericht** wird die Frage beleuchtet, ob Reedereien Transshipment-Aktivitäten verlagert oder EU-Häfen gezielt umfahren haben, um ETS-Kosten zu vermeiden. Die Analyse des Zeitraums Januar bis September 2024 liefert keine belastbaren Hinweise auf ein solches Verhalten. Zwar zeigen sich Veränderungen in den Hafenaktivitäten, diese lassen sich jedoch vorrangig auf die angespannte geopolitische Lage im Roten Meer zurückführen. Auch Hinweise auf eine verstärkte Nutzung kleinerer, nicht dem ETS unterliegender Schiffe oder vermehrte Schiff-zu-Schiff-Transfers ergaben sich nicht. Gleichwohl betont die Kommission die Begrenztheit der Analyse aufgrund des kurzen Untersuchungszeitraums und verweist auf die fortlaufende Beobachtung der Entwicklungen. Die Liste außereuropäischer Transshipment-Häfen, die zur Umgehung genutzt werden könnten, soll bis Ende des Jahres überarbeitet werden (vgl. *Rundschreiben KDS 001/2025*). Im Zuge des Hochlaufs des ETS bis 2026 sowie der Anwendung der FuelEU Maritime-Verordnung ab 2025 rechnet die Kommission mit einem steigenden Beobachtungsbedarf.

¹ <https://www.clecat.org/media/first-report-on-the-implementation-of-the-ets-extension-to-maritime-transport.pdf>

² <https://www.clecat.org/media/report-on-monitoring-the-impacts-of-the-eu-ets-extension-to-maritime-transport.pdf>

³ <https://www.clecat.org/media/review-of-the-eu-maritime-mrv-regulation-on-the-possible-inclusion-of-smaller-ships.pdf>

⁴ <https://www.clecat.org/media/report-on-mrv-extension-to-vessels-below-5000-gt.pdf>

Darüber hinaus untersucht der Bericht die Auswirkungen des ETS auf Transportkosten und die Erbringung essenzieller maritimer Dienste. Im Durchschnitt wird für 2024 ein Anstieg der Gesamtkosten im Seeverkehr um 3,7 Prozent erwartet – mit Abweichungen je nach Schiffstyp. Die Kommission stellt fest, dass Linienreedereien die ETS-Kosten vollständig über Zuschläge an ihre Kunden weitergeben. Diese Zuschläge spiegeln jedoch nicht zwangsläufig die realen ETS-Kosten einzelner Verkehre wider. So liegt beispielsweise ein gängiger ETS-Zuschlag von 30 EUR/TEU auf der Asien-Nordeuropa-Route deutlich über den geschätzten realen Kosten von 7 bis 10 EUR/TEU. Die Analyse verweist auf mangelnde Transparenz bei der Kalkulation der Zuschläge und wirft die Frage auf, ob durch umweltpolitische Vorgaben zusätzliche Gewinne erzielt werden.

Unser europäischer Dachverband CLECAT hat in einer [Stellungnahme](#)⁵ zu diesem Bericht insbesondere die vollständige Weitergabe der ETS-Kosten an die Kunden und die damit verbundene Intransparenz kritisiert. Auch wenn die ETS-Kosten bislang nur einen vergleichsweise geringen Anteil an den Gesamtkosten ausmachen, stellt CLECAT klar, dass diese Belastung dauerhaft wirkt – insbesondere bei sinkenden Frachtraten kann der Zuschlag einen signifikant höheren Anteil der Gesamtkosten einnehmen. CLECAT fordert die Kommission daher auf, mögliche Umgehungstendenzen weiterhin engmaschig zu überwachen – auch im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Häfen und Hinterlandverbindungen.

Der **zweite Bericht** befasst sich mit der Frage, ob kleinere Schiffe künftig in die MRV-Verordnung und langfristig auch in den EU-ETS einbezogen werden sollten. Während der direkte ökologische Nutzen begrenzt erscheint, werden erhebliche indirekte Vorteile erwartet – insbesondere durch eine bessere Verzahnung mit anderen Instrumenten der Emissionsminderung, etwa dem ETS oder der FuelEU Maritime-Verordnung. Die Kommission verweist jedoch auch auf den erheblichen administrativen Aufwand für Betreiber kleinerer Schiffe: Das Verhältnis zwischen Kosten und abgedeckten Emissionen wäre hier im Schnitt siebenmal höher als bei größeren Schiffen. Eine vertiefte Bewertung dieser Fragen soll im Rahmen der Überprüfung der ETS-Richtlinie im Jahr 2026 erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen
KDS IM DSLV E.V.

Stefan Saß

Thomas Schröder

⁵ https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.clecat.org%2Fmedia%2Fclecat-feedback-ets-findings-evasion-monitoring-study_march-2025.docx&wdOrigin=BROWSELINK