

KURZPOSITION

Einbeziehung der Schifffahrt in das EU-ETS

Die EU hat beschlossen, das EU-Emissionshandelssystem (ETS) auf die Schifffahrt auszuweiten. Seit Jahresbeginn müssen für die im Vorjahr gemeldeten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) Zertifikate abgegeben werden: in 2025 zunächst für 40% der Emissionen und in 2026 für 70%. Ab 2027 sollen die gesamten THG-Emissionen der innereuropäischen Schifffahrt und die Hälfte der THG-Emissionen des maritimen Transports mit Drittstaaten mit dem ETS-Preis versehen werden. Bereits auf Grundlage des aktuellen CO₂-Preises führt die Einbeziehung der Schifffahrt in das ETS zu erheblichen Mehrkosten in Millionenhöhe für die jeweiligen Unternehmen der Nichteisen(NE)-Metallindustrie. Diese Zusatzbelastung gefährdet unmittelbar die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Branche und dürfte in den kommenden Jahren noch deutlich ansteigen.

Die EU hat NE-Metalle in ihrem „Critical Raw Materials Act“ als kritische und strategische Materialien gelistet. Sie sind unverzichtbare Werkstoffe für Zukunftsfelder wie Digitalisierung, Klimaschutz und Energiewende. Ihre sichere Versorgung und bezahlbare Produktion in Europa darf daher nicht durch unnötige Zusatzbelastungen gefährdet werden.

Ein Großteil der Rohstoffe, die für die Metallerzeugung benötigt werden, muss aufgrund ihrer Verfügbarkeit aus Drittstaaten bezogen werden. Sie werden fast ausschließlich über dem Seeweg geliefert. NE-Metalle werden zu einheitlichen Weltmarktpreisen an internationalen Börsen gehandelt. Daher haben europäische Produzenten von NE-Metallen keine Möglichkeit, die ETS-bedingten Zusatzkosten der Schifffahrt an ihre Kunden weiterzugeben. Deshalb führt die Einbeziehung der Schifffahrt in das ETS zu einer unmittelbaren und gravierenden Wettbewerbsverzerrung zulasten der europäischen NE-Metallindustrie.

Auch für Metallverarbeiter und -recycler verschlechtert sich die internationale Wettbewerbsfähigkeit. Zum einen direkt, weil sie ihre Vor- und Endprodukte per Schiff befördern. Zum anderen indirekt: Wenn die hiesigen Metallproduzenten ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren, müssen sie zunehmend Vorprodukte aus Drittstaaten importieren und dabei höhere Transportkosten sowie die CO₂-Kosten des Transports tragen.

Mit der Ausweitung des ETS auf die Schifffahrt schafft die EU also neben hohen Energiekosten und überbordender Bürokratie einen weiteren Standortnachteil für die NE-Metallindustrie. Da sie stärker als die meisten anderen Branchen im internationalen Wettbewerb steht, ist sie hiervon besonders betroffen. Um die Wettbewerbsfähigkeit der NE-Metallindustrie am Standort Deutschland zu erhalten, sollte hierfür ein unbürokratischer Ausgleichsmechanismus eingeführt werden, der die Mehrkosten aus der Einbeziehung des maritimen Sektors ins ETS spürbar abfedert.

Berlin, den 31. Juli 2025

Kontakt:

Nima Nader

Leiter Klimapolitik | Verkehrspolitik

Telefon: 030 / 72 62 07 – 102

E-Mail: nader@wvmetalle.de