



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 18.3.2025  
COM(2025) 110 final

## BERICHT DER KOMMISSION

### Überwachung der Durchführung der Richtlinie 2003/87/EG im Seeverkehr

DE

DE

## BERICHT DER KOMMISSION

### Überwachung der Durchführung der Richtlinie 2003/87/EG im Seeverkehr

#### 1. Einführung

Die Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems (EU-EHS) auf den Seeverkehr trat im Januar 2024 in Kraft und stellt einen wichtigen Meilenstein bei den Bemühungen der EU zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Schifffahrt dar.

Diese Ausweitung bringt neue Verpflichtungen für Schifffahrtsunternehmen mit sich. Jedes Jahr müssen sie Emissionszertifikate erwerben und abgeben, um die Menge der in die Atmosphäre freigesetzten Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit im Rahmen des EHS abzudecken.

Dies bringt auch erhebliche Vorteile für die Umwelt mit sich. Durch die Begrenzung der Menge der Treibhausgase, die im Rahmen des Systems emittiert werden können, stellt das EU-EHS<sup>1</sup> sicher, dass alle in seinen Anwendungsbereich fallenden Sektoren, einschließlich des Seeverkehrs, zu den Klimazielen der EU und zu den Zielen des Übereinkommens von Paris beitragen. Darüber hinaus bietet das EU-EHS ein CO<sub>2</sub>-Preissignal, das zusammen mit der Politik der Union in anderen Bereichen, wie der „FuelEU Maritime“-Verordnung<sup>2</sup>, Investitionen in Energieeffizienz und CO<sub>2</sub>-arme Lösungen für Schifffahrtsunternehmen finanziell attraktiver macht. Außerdem wird durch dieses Preissignal der Preisunterschied zwischen alternativen und herkömmlichen Kraftstoffen verringert. Darüber hinaus sind die Einnahmen aus dem Verkauf von EU-Zertifikaten wichtige Voraussetzungen für die Förderung von Innovation und den Übergang zu saubereren Technologien.

Da ein solches System im Schifffahrtssektor zum ersten Mal angewandt wird, ist eine sorgfältige Überwachung seiner Umsetzung und Wirksamkeit von wesentlicher Bedeutung, um sicherzustellen, dass seine Ziele erreicht und gleichzeitig unbeabsichtigte wirtschaftliche, ökologische und betriebliche Risiken vermieden werden. Aus diesem Grund ist die Kommission gemäß der EU-EHS-Richtlinie verpflichtet, die Umsetzung der Ausweitung des EHS auf den Seeverkehr zu überwachen und alle zwei Jahre über die Ergebnisse Bericht zu erstatten.

Eines der Ziele dieser Überwachungsklausel besteht darin, mögliche Änderungen des Verhaltens von Schifffahrtsunternehmen frühzeitig zu erkennen, insbesondere wenn sie versuchen, die Anforderungen der EU-EHS-Richtlinie zu umgehen. Gegebenenfalls ist die Kommission gemäß der EU-EHS-Richtlinie verpflichtet, Maßnahmen vorzuschlagen, um eine wirksame Umsetzung des EHS in der Schifffahrt sicherzustellen, insbesondere Maßnahmen zur Bekämpfung möglicher Umgehungsrisiken.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

Darüber hinaus deckt die Überwachungsklausel andere mögliche Auswirkungen der Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr ab, z. B. mögliche Erhöhungen der Transportkosten, Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit oder auf die Seeverkehrsdiene, die für die territoriale Kontinuität von wesentlicher Bedeutung sind, einschließlich der Berücksichtigung der EU-Gebiete in äußerster Randlage, die die entlegensten Teile der EU darstellen.

In diesem Bericht werden die bisherigen Arbeiten zur Überwachung der Auswirkungen der Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr beschrieben, wobei der Schwerpunkt auf möglichem Umgehungsverhalten liegt. Die in diesem Bericht enthaltene Analyse stützt sich auf eine von einem Auftragnehmer-Konsortium<sup>2</sup> durchgeführte Studie.

## 2. Umsetzung des EHS im Seeverkehr

### 2.1. Stand der Umsetzung

#### Textfeld 1: Funktionsweise des EU-EHS für den Seeverkehr

Die Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr trat im Januar 2024 in Kraft. Es gilt ab 2024 für Schiffe, die Güter und Fahrgäste zu gewerblichen Zwecken befördern, mit einer Kapazität von mehr als 5 000 BRZ (Bruttoräumzahl) und ab 2027 auch für Offshore-Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 5 000 BRZ. Die Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-EHS erfolgt im Anschluss an eine Übergangsphase, in der in den ersten beiden Jahren Emissionszertifikate für einen Teil der geprüften Emissionen abgegeben werden sollen (40 % der geprüften Emissionen sollen im Jahr 2024, 70 % im Jahr 2025 und 100 % ab 2026 abgedeckt werden).

Ab 2026 wird das EU-EHS für den Seeverkehr auch Treibhausgase über CO<sub>2</sub> hinaus abdecken, nämlich Methan (CH<sub>4</sub>) und Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O). Der geografische Geltungsbereich des EU-EHS für Emissionen aus dem Seeverkehr umfasst 100 % der Emissionen aus Fahrten zwischen EU-Häfen und innerhalb von EU-Häfen sowie 50 % der Emissionen aus Fahrten zwischen einem EU-Hafen und einem Hafen außerhalb der EU, sodass Drittländer entscheiden können, wie sie die verbleibenden 50 % angehen, wenn auf globaler Ebene keine gleichwertigen Preisbildungsmaßnahmen vorhanden sind.

Das System baut auf den Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfanforderungen der EU-MRV-Verordnung<sup>3</sup> auf, die 2018 eingeführt wurden. Im Jahr 2023 meldeten fast 12 000 Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 5 000 BRZ ihre geprüften Emissionen im Rahmen des THETIS-MRV-Systems<sup>4</sup>, was 127 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> entspricht.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts wurden bei der Umsetzung des EU-EHS bereits erhebliche Fortschritte erzielt und es gab ermutigende Anzeichen für die Einhaltung der

<sup>2</sup> Ricardo et al., 2024, Supporting study for the implementation of the ETS Directive and MRV requirements for maritime transport, Veröffentlichung in Kürze.

<sup>3</sup> Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (Abl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2024-01-01>).

<sup>4</sup> THETIS-MRV ist das IT-System zur Meldung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr gemäß der MRV-Verordnung (<https://mrv.emsa.europa.eu/#public/eumrv>).

Vorschriften insgesamt. Rückmeldungen von Schifffahrtsunternehmen sowohl innerhalb als auch außerhalb der EU deuten auf eine echte Bereitschaft hin, die rechtlichen Verpflichtungen im Rahmen des EHS zeitnah umzusetzen. Bislang haben sich mehr als 5 000 Schifffahrtsunternehmen bei THETIS-MRV registriert (Konten mit aktiven Schiffen) und mehr als 15 000 Schiffe haben ihren zuständigen Verwaltungsbehörden ihre bewerteten Monitoringkonzepte vorgelegt.

Diese positiven Anzeichen hinsichtlich der Einhaltung der Vorschriften sind insbesondere das Ergebnis mehrerer Outreach-Maßnahmen, die seit Ende 2023 mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) und zur Stärkung der Bereitschaft der Interessenträger durchgeführt wurden. Zwischen Dezember 2023 und März 2024 fanden fünf Webinare statt, um Schifffahrtsunternehmen die EU-EHS-Vorschriften und die IT-Tools zu erläutern, wobei eine hohe Beteiligungsquote erreicht wurde (etwa 500-700 Teilnehmer je Webinar). Diese Webinare sind weiterhin online verfügbar<sup>5</sup>. Darüber hinaus hat die Kommission mehr als 100 häufig gestellte Fragen<sup>6</sup> veröffentlicht, um Klarheit über die EU-EHS-Anforderungen zu schaffen, und ein eigens eingerichteter Helpdesk (der gemeinsam mit der EMSA verwaltet wird) hat in weniger als einem Jahr über 1 400 Fragen beantwortet.

Darüber hinaus wurden im Juli 2024 zwei Leitfäden veröffentlicht. Der erste Leitfaden ist ein umfassendes Dokument, in dem die MRV- und EHS-Anforderungen für Schifffahrtsunternehmen erläutert werden<sup>7</sup>. Das zweite Dokument ist ein Leitfaden für das Verfahren zur Genehmigung von Monitoringkonzepten durch die Verwaltungsbehörden<sup>8</sup>. Ein dritter Leitfaden zu Prüf- und Akkreditierungstätigkeiten wird derzeit fertiggestellt.

## **2.2. Wichtigste Risiken und Bedenken im Zusammenhang mit der Ausweitung des EHS auf Emissionen aus dem Seeverkehr**

Als Handelsvertreter, die auf einem globalen Markt konkurrieren, werden Schifffahrtsunternehmen voraussichtlich Maßnahmen ergreifen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und ihre Kosten, einschließlich der Kosten für die Einhaltung des EHS, so gering wie möglich zu halten. Um dies zu erreichen, werden Unternehmen in der Regel operative Lösungen zur Verringerung ihrer Treibhausgasemissionen in Erwägung ziehen, wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierung, Routenoptimierung, die Nutzung erneuerbarer und CO<sub>2</sub>-armer Kraftstoffe oder Investitionen in sauberere Schiffe und energieeffiziente Nachrüstungen (z. B. Windantrieb, verbesserte Konstruktion von Schiffskörpern usw.). Unternehmen können jedoch auch Praktiken in Erwägung ziehen, die als Umgehungsverhalten angesehen werden könnten. Umgehungsverhalten kann im weiteren Sinne als betriebliche Anpassungen definiert werden, mit denen die EHS-Vorschriften umgangen und die im Rahmen des EHS zu meldenden

---

<sup>5</sup> Website der Europäischen Kommission: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector\\_en#events](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#events).

<sup>6</sup> Website der Europäischen Kommission: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector\\_en#faq](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#faq).

<sup>7</sup> Leitfaden Nr. 1: The EU ETS and MRV Maritime – General guidance for shipping companies ([https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector\\_en#documentation](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation)).

<sup>8</sup> Leitfaden Nr. 2: ETS and MRV Maritime Regulation – General guidance on the process for approval of monitoring plans by administering authorities ([https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector\\_en#documentation](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation)).

Treibhausgasemissionen verringert werden, ohne dass tatsächlich Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen wie Verbesserungen der Energieeffizienz oder die Nutzung alternativer Kraftstoffe/der Einsatz von saubereren Schiffen umgesetzt werden.

Umgehungsverhalten von Schifffahrtsunternehmen ist in dreierlei Hinsicht problematisch. Erstens kann es die Umweltintegrität des EU-EHS gefährden, da Schifffahrtsunternehmen, die Umgehungsverhalten betreiben, weniger EHS-Zertifikate abgeben, ohne ihre Emissionen tatsächlich zu verringern. In einigen Fällen können Umgehungsmechanismen sogar zu höheren Treibhausgasemissionen für gleichwertige Verkehrstätigkeiten führen (z. B. wenn die Fahrstrecken dahin gehend erhöht werden, dass ein zusätzlicher Hafenaufenthalt einbezogen wird oder ein Teil des Betriebs auf andere Verkehrsträger mit höheren Emissionen verlagert wird). Zweitens könnten einige Arten von Umgehungsverhalten den Verkehr und die Konnektivität der Containerumladeknotenpunkte in der EU verringern und weitere negative makroökonomische Auswirkungen nach sich ziehen. Eine geringere Konnektivität aufgrund von Umgehungsverhalten kann sich nachteilig auf Unternehmen auswirken (z. B. verringriger oder teurerer Zugang zu wichtigen Überseemärkten, weniger Möglichkeiten, Fracht zu anderen Häfen zu befördern). Drittens können Umgehungsmechanismen geringere EHS-Einnahmen nach sich ziehen, was dazu führt, dass weniger Mittel zur Verfügung stehen, um die Dekarbonisierung des Seeverkehrssektors oder die übergeordneten Klimaziele zu unterstützen.

Umgehungsverhalten könnte für Schifffahrtsunternehmen attraktiv werden, wenn die Befolgungskosten (im vorliegenden Fall ETS-Zahlungen) die Umgehungskosten (zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit dem Umgehungsverhalten, einschließlich Schiffsbetriebskosten und Hafenkosten) überwiegen. Dies hängt auch davon ab, ob die Schifffahrtsunternehmen in der Lage sind, ihre Kosten für die Einhaltung der EHS-Vorschriften an ihre Endverbraucher weiterzugeben. Abgesehen von diesen wirtschaftlichen Erwägungen werden Schifffahrtsunternehmen auch andere wichtige Faktoren berücksichtigen, darunter mögliche Auswirkungen auf ihre Dienste (z. B. Abweichungszeiten, Wartezeiten), die Durchführbarkeit von Umgehungsverhalten (z. B. Zugänglichkeit von Häfen außerhalb der EU, Verfügbarkeit von Liegeplätzen, Konnektivität oder Kompatibilität mit ihrer Netz- und Investitionspolitik) oder andere spezifische Risiken (z. B. Reputation, Sicherheitsrisiken, potenzielle Störungen in Lieferketten, Geopolitik und globale Handelsmuster).

Um Umgehungsrisiken zu mindern, enthält die EHS-Richtlinie eine strenge Definition des Begriffs „Anlaufhafen“ (d. h. die Verpflichtung, Güter tatsächlich zu laden/zu löschen bzw. Passagiere ein-/auszuschiffen), wodurch Unternehmen daran gehindert werden, einen künstlichen Anlaufhafen zu Zwecken der Umgehung des EHS zu errichten. Darüber hinaus schließt die EHS-Richtlinie „benachbarte Containerumladehäfen“<sup>9</sup> von der Definition des „Anlaufhafens“ aus. Dies bedeutet, dass Halte in diesen Häfen außerhalb der Union gemäß der Richtlinie nicht als Beginn oder Ende einer Fahrt betrachtet werden können, was den Anreiz verringert, vor oder nach dem Anlaufen von EU-Häfen diese Drehkreuze außerhalb der EU anzulaufen. Auf der Grundlage der

---

<sup>9</sup> In Artikel 3ga Absatz 2 der EU-EHS-Richtlinie definiert als Häfen, 1) in denen der Anteil der Containerumladung 65 % des gesamten Containerverkehrs übersteigt, 2) die außerhalb der EU liegen, aber weniger als 300 Seemeilen von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats entfernt sind, 3) die in einem Drittland liegen, für das dieses Drittland keine wirksamen Maßnahmen anwendet, die dieser Richtlinie gleichwertig sind.

in der EHS-Richtlinie festgelegten Kriterien hat die Kommission bereits benachbarte Containerumladehäfen<sup>10</sup> benannt. Dies wird alle zwei Jahre aktualisiert. Derzeit handelt es sich bei diesen benachbarten Containerumladehäfen um East Port Said in Ägypten und Tanger Med in Marokko, auf die rund 70 % der Umladungen in Nicht-EU-Mittelmeerländern entfallen. Wie vorstehend erwähnt, wird in der Richtlinie das Umgehungsrisiko auch durch Überwachungsanforderungen und Zweijahresberichte angegangen.

Neben dem Umgehungsrisiko gibt auch das Risiko gestiegener Versandkosten für Verlader und Verbraucher Anlass zur Sorge, da die Schifffahrtsunternehmen die Kosten für die Einhaltung des EHS wahrscheinlich zumindest teilweise auf den Endpreis des Transports abwälzen werden. Angesichts der Bedeutung des Seeverkehrs als Rückgrat des Welthandels, aber auch für die Anbindung einiger Inseln oder anderer abgelegener Gebiete, insbesondere der EU-Gebiete in äußerster Randlage, könnte ein solcher Anstieg der Transportkosten unbeabsichtigte Auswirkungen haben.

Die Richtlinie enthält bereits spezifische Maßnahmen zur Abmilderung potenzieller Auswirkungen auf die Konnektivität abgelegener Regionen, indem bestimmte Fahrten bis 2030 ausgenommen werden, darunter:

- Fahrten zwischen einem Hafen in Gebieten in äußerster Randlage und einem Hafen innerhalb desselben Mitgliedstaats;
- bestimmte Fahrten von Fahrgastschiffen zwischen einem Mitgliedstaat ohne Landverbindung und einem anderen am nächsten gelegenen Mitgliedstaat im Rahmen eines grenzüberschreitenden öffentlichen Dienstleistungsvertrags oder einer grenzüberschreitenden öffentlichen Dienstleistungsverpflichtung<sup>11</sup>;
- bestimmte Fahrten von Fahrgastschiffen zwischen Häfen auf Inseln der Mitgliedstaaten (ohne Straßen- oder Eisenbahnverbindung zum Festland) mit weniger als 200 000 Einwohnern mit ständigem Wohnsitz<sup>12</sup> und anderen Häfen innerhalb desselben Mitgliedstaats.

### 2.3. Was wird überwacht?

Im Einklang mit den Überwachungsanforderungen gemäß Artikel 3gg Absatz 3 der EU-EHS-Richtlinie wurden folgende Umgehungsverhalten und allgemeinere Auswirkungen analysiert (Tabelle 1).

---

<sup>10</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2023/2297 der Kommission vom 26. Oktober 2023 zur Ausweisung benachbarter Containerumladehäfen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. 2023/2297, 27.10.2023, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/2297/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2297/oj)).

<sup>11</sup> Die Liste der grenzüberschreitenden Routen im Rahmen von grenzüberschreitenden öffentlichen Dienstleistungsverträgen/grenzüberschreitenden öffentlichen Dienstleistungsverpflichtungen, die von dieser Ausnahmeregelung betroffen sind, wurde im Durchführungsbeschluss (EU) 2023/2895 veröffentlicht: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02023D2895-20240101>.

<sup>12</sup> Die Liste der von dieser Ausnahmeregelung betroffenen Inseln und Häfen wurde im Durchführungsbeschluss (EU) 2023/2895 veröffentlicht: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02023D2895-20240101>.

Tabelle 1: Überwachung von Umgehungsverhalten und allgemeineren Auswirkungen

Auswirkung	Beschreibung
Mögliche Umgehungsverhalten	
<b>Verlagerung von Umladetätigkeiten</b>	Containerumladung ist die Praxis, Container von einem Schiff im Hafen abzuladen und anschließend auf andere Containerschiffe zu verladen, um sie an einen Bestimmungsort zu liefern, der relativ nahe gelegen sein („Feeder-Umladung“) oder eine längere Fahrt („Relay-Umladung“) erforderlich machen kann. Containerumladung ist eine Tätigkeit, die in den letzten Jahren erheblich zugenommen hat. Einige Häfen, insbesondere im Mittelmeerraum, haben kürzlich ihre Kapazitäten erweitert, um eine Rolle auf dem Umlademarkt spielen zu können. Schiffsbetreiber können beschließen, ihre Containerumladetätigkeiten von EU-Umladehäfen in benachbarte Häfen außerhalb der EU zu verlagern, um ihre Kosten für die Einhaltung der Vorgaben des EHS zu senken. In einigen Fällen würde dies die Zahlungen für Emissionen insgesamt umgehen, wenn sowohl der Ursprung als auch der Bestimmungsort der Fracht nicht in der EU liegen. Wenn der endgültige Bestimmungsort der Ladung in der EU liegt, müsste die Ladung durch Feederschiffe vom Umladehafen außerhalb der EU zum Umladehafen innerhalb der EU oder direkt zum Endbestimmungsort (oder auf andere Weise, wenn sich der Ursprung in der EU befindet) befördert werden.
<b>Ausweichen auf andere Häfen oder Ändern der Reihenfolge des Anlaufens von Häfen</b>	Schifffahrtsunternehmen können beschließen, einen zusätzlichen Hafen anzulaufen, um die Länge der letzten Teilstrecke zu verkürzen, bevor sie einen EU-Hafen anlaufen (oder die Länge der ersten Teilstrecke nach Verlassen eines EU-Hafens). Ebenso können die Betreiber die Reihenfolge des Anlaufens von Häfen ändern, um ihre EHS-Exposition so gering wie möglich zu halten. Es sei darauf hingewiesen, dass das Anlaufen eines Hafens gemäß der EU-MRV-Verordnung für den Seeverkehr einen Schiffsbetreiber verpflichtet, Fracht zu laden oder zu löschen oder Fahrgäste ein- oder auszuschiffen. Daher wäre es erforderlich, dass ein Schifffahrtsunternehmen Geschäftstätigkeiten bei diesen zusätzlichen Hafenanläufen durchführt.
<b>Verlagerung der Nachfrage auf andere Verkehrsträger mit höheren Umweltauswirkungen</b>	Frachtunternehmen können den Güterverkehr vom Seeverkehr auf andere Verkehrsträger (insbesondere den Straßenverkehr) verlagern, die höhere Emissionen als auf dem Seeweg verursachen. Dies würde eher die Routen des Kurzstreckenseeverkehrs beeinträchtigen, die

Auswirkung	Beschreibung
	einem stärkeren Wettbewerb durch landgestützte Verkehrsträger ausgesetzt sind.
<b>Zuordnung der leistungsfähigsten Schiffe zu den EU-Routen</b>	Schiffsbetreiber können beschließen, ihre effizientesten Schiffe (mit den geringsten Treibhausgasemissionen pro Tonnenmeile) auf Routen zu nutzen, die EU-Häfen anlaufen und ihre weniger leistungsfähigen Schiffe auf anderen Routen einzusetzen. Dies könnte sich für die EU positiv auf die Umwelt auswirken, auch in Bezug auf die Luftqualität, führt jedoch nicht zu einer Verringerung der gesamten Treibhausgasemissionen.
<b>Einsatz von Schiffen unterhalb der Größenschwelle</b>	Schiffsbetreiber, insbesondere solche, die kleinere Schiffe betreiben (jedoch mit einer Kapazität von mehr als 5 000 BRZ), können sich dafür entscheiden, Schiffe (knapp) unterhalb des Schwellenwerts von 5 000 BRZ einzusetzen, die vom Geltungsbereich des EHS ausgenommen sind.
<b>Umladungen von Schiff zu Schiff außerhalb der EU-Häfen</b>	Schiffsbetreiber können Umladungen von Schiff zu Schiff außerhalb der Häfen der EU (insbesondere von flüssigen Ladungen) nutzen, um das Anlaufen von EU-Häfen zu vermeiden und dadurch ihre Verpflichtungen im Rahmen des EU-EHS zu verringern.
Sonstige mögliche Auswirkungen	
<b>Auswirkungen auf die Transportkosten</b>	Der Erwerb von Zertifikaten durch Schifffahrtsunternehmen zur Gewährleistung der Einhaltung des EU-EHS oder die Kosten im Zusammenhang mit der Umsetzung von Minderungsmaßnahmen dürften sich auf die gesamten Schifffahrtskosten auswirken. Einige Schifffahrtsunternehmen leiten die EHS-Kosten in Form von EHS-Aufschlägen an ihre Kunden weiter.
<b>Auswirkungen auf wesentliche Dienste für die territoriale Kontinuität</b>	Höhere Transportkosten könnten zu Änderungen bei der Versorgung und den Preisen von Fährdiensten (RoPax) führen, die Inseln der EU und abgelegene Gebiete mit dem Festland verbinden.
<b>Auswirkungen auf die Gebiete in äußerster Randlage</b>	Höhere Schifffahrtskosten könnten zu Änderungen bei der Versorgung und den Preisen von Seeverkehrsdienssten führen, die Gebiete in äußerster Randlage verbinden. Darüber hinaus könnten Dienstleistungen für Gebiete in äußerster Randlage auch von dem oben beschriebenen Umgehungsverhalten betroffen sein.

### 3. Ansatz für die Überwachung

#### 3.1. Randbedingungen der Analyse

##### *Auswirkungen der Krise im Roten Meer auf den Seeverkehr*

Infolge der Huthi-Angriffe, die im November 2023 begannen, wurden viele der Schiffe, die zuvor den Suezkanal durchquerten, über das Kap der Guten Hoffnung um Südafrika herumgeleitet. Die Durchfahrten durch den Suezkanal gingen 2024 im Vergleich zur Situation im Zeitraum 2022/2023 um rund 60 % zurück, wobei der Rückgang bei Containerschiffen bei fast 70 % lag<sup>13</sup>.

Dies führte ab dem ersten Quartal 2024 zu einer Verringerung der Hafenanläufe (insbesondere von Tiefseerouten und größeren Containerschiffen) und des Verkehrs in Häfen im östlichen Mittelmeer sowie in einigen Häfen des zentralen Mittelmeerraums. Gleichzeitig führte die Umleitung zu einem Anstieg der Aktivität in den Häfen des westlichen Mittelmeers, wobei mehr Feederschiffe die Häfen im östlichen Mittelmeerraum anliefen. Diese Verzerrung stellt eine erhebliche Herausforderung bei der Überwachung von Umgehungsverhalten im Mittelmeerraum dar, da es sich bei den Arten von Fahrten und Schiffen, die von der Krise im Roten Meer betroffen sind (Tiefseerouten und größere Containerschiffe), gleichzeitig um diejenigen handelt, die wahrscheinlich am stärksten von potenziellem Umgehungsverhalten betroffen sind.

Um die Auswirkungen des EU-EHS von denen der Krise im Roten Meer zu trennen, wird folgender Ansatz verfolgt:

- Differenzierte Analyse des Mittelmeerraums (West, Zentral und Ost), um den unterschiedlichen Auswirkungen der Krise im Roten Meer auf die einzelnen Gebiete Rechnung zu tragen.
- Vergleich zwischen Häfen innerhalb und außerhalb der EU innerhalb desselben Teils des Mittelmeerraums zur Kontrolle im Hinblick auf umfassendere Auswirkungen der Krise im Roten Meer, die den gesamten Mittelmeerraum betreffen.
- Es wurden zwei EU-Kontrollgruppen eingerichtet: eine Kontrollgruppe Süd, die nach Teilen des Mittelmeerraums differenziert wird, und (gegebenenfalls) eine Kontrollgruppe Nord, um Vergleiche mit den in den EU-Umladehäfen beobachteten Trends zu erstellen und mögliche umfassendere Markttrends zu ermitteln, die alle Häfen betreffen (d. h. nicht nur Umladungen).

##### *Zeitplan der Analyse*

Aufgrund der in der Richtlinie vorgesehenen gesetzlichen Frist für diesen ersten Bericht wurde die Analyse im Laufe des Jahres 2024 durchgeführt. Dieser Bericht baut auf den neuesten Informationen und Daten auf, die zum Zeitpunkt der Analyse verfügbar waren, die für 2024 den Zeitraum vom Inkrafttreten des EU-EHS für den Seeverkehr (Januar 2024) bis zum Ende des dritten Quartals 2024 (30. September 2024) abdeckt. In einigen Fällen lagen jedoch nur Daten für das erste Halbjahr vor.

---

<sup>13</sup> Quelle: Eigene Analyse der EMSA zu den Auswirkungen der Entwicklungen im Roten Meer auf den Seeverkehr.

Angesichts der hohen Volatilität des Seeverkehrs, insbesondere bei Umladungen, schränkt diese teilweise Abdeckung die Fähigkeit ein, endgültige Schlussfolgerungen aus der Analyse von Verkehrsdaten zu ziehen.

Darüber hinaus ist 2024 das erste Jahr der Einführungsphase des EHS, in der nur 40 % der Emissionen den Befolgungskosten des EHS unterliegen. Dies kann sich auf das Ausmaß von Umgehungsverhalten auswirken, da es insbesondere durch den Kompromiss zwischen Umgehungskosten und der EHS-Bepreisung von Emissionen (die erst ab 2026 in vollem Umfang gelten wird) beeinflusst wird.

Diese zeitliche Begrenzung wird durch die kontinuierliche Überwachung der Umsetzung des EHS angegangen. Der vorliegende Bericht ist Teil eines laufenden Prozesses: Die Entwicklung der einschlägigen Indikatoren wird weiterhin regelmäßig analysiert.

### ***Verfügbarkeit von Umladedaten***

Daten über Umladungen sind nicht für alle Häfen, die Gegenstand dieses Berichts sind, in einheitlicher Weise öffentlich zugänglich. Um diese Lücke zu schließen, wurden gewerbliche Daten von Econdb verwendet. Die Econdb-Daten stammen aus einer Stichprobe von verfolgten Containern, die einen geringen Anteil an der weltweiten Flotte (rund 2 %) ausmachen, aber repräsentativ verteilt sind. Daher sind Containerbewegungen (einschließlich Umladungen), die aus Econdb-Daten abgeleitet werden, möglicherweise nicht vollständig korrekt, wenn sie auf Ebene der einzelnen Häfen und Monate betrachtet werden. Sie bieten jedoch einen nützlichen Überblick über Trends im Zeitverlauf und zwischen den Regionen.

Die Econdb-Daten wurden anhand der von Puertos del Estado veröffentlichten gleichwertigen und amtlichen Daten (Container- und Umschlagbewegungen insgesamt) für spanische Häfen geprüft. Die Daten aus den Hafenfragebögen wurden auch für die Zwecke der Sensitivitätsprüfung verwendet. Der Vergleich zeigt, dass die Econdb-Daten ausreichend robust sind, um für Trends und relative Vergleiche zwischen Häfen mit einem erheblichen Umfang an Umladungen verwendet zu werden. Diese Daten wären jedoch weniger geeignet, wenn es um eine genaue Analyse der absoluten Umlademengen und die Berücksichtigung von Häfen mit geringer Umladeaktivität geht.

### **3.2. Methode und Instrumente**

Dieses Überwachungsverfahren wurde anhand einer Reihe von Forschungsfragen und Indikatoren zur Beantwortung der einzelnen Fragen strukturiert. Das Verfahren umfasst sowohl rückblickende als auch zukunftsorientierte Analysen. Rückblickende Analysen zielen darauf ab, Belege für mögliches Umgehungsverhalten oder umfassendere Auswirkungen zu ermitteln, die bereits während des Überwachungszeitraums eingetreten sein könnten, während zukunftsorientierte Analysen darauf abzielen, potenzielle künftige Risiken und Auswirkungen über den Überwachungszeitraum hinaus zu ermitteln.

Die für die rückblickende Analyse verwendeten Indikatoren umfassen Daten über die Hafentätigkeit (Hafenanläufe, Verkehrsvolumen, Umladungen, Konnektivität) und Schiffsdaten. Im Gegensatz dazu stützte sich die zukunftsorientierte Analyse hauptsächlich auf qualitative

Informationen über Routenkündigungen, Gesetzesänderungen in benachbarten Nicht-EU-Ländern und Daten über Projekte zum Ausbau der Hafenkapazität.

Bei der Bewertung dieser Indikatoren wurden im Wesentlichen zwei vergleichende Analysen durchgeführt:

- **Vergleich im Zeitverlauf:** Die Daten für den überwachten Zeitraum werden mit der Situation vor dem Inkrafttreten des EU-EHS (2022 bis 2023) für den Seeverkehr verglichen. Zu diesem Zweck werden vierteljährliche Daten für den Zeitraum vom ersten Quartal 2022 bis zum dritten Quartal 2024 analysiert, um relevante Trends zu ermitteln. Darüber hinaus wird ein Jahresvergleich durchgeführt, indem die Unterschiede zwischen den Daten für das erste und dritte Quartal 2024 gegenüber dem ersten und dritten Quartal 2023 analysiert werden. Ziel ist es, die Saisonabhängigkeit und Volatilität der Seeverkehrsdaten zu kontrollieren.
- **Vergleich mit Kontrollgruppen:** Diese Analyse trägt dazu bei, potenzielle Verschiebungen, die auf Umgehungsverhalten zurückzuführen sind, von allgemeineren Trends (die z. B. mit dem globalen wirtschaftlichen Kontext, der Handelspolitik, der Geopolitik, einschließlich der oben erwähnten Krise im Roten Meer, den Entwicklungen in der Hafeninfrastruktur und der Betriebseffizienz, Hafengebühren usw. zusammenhängen) zu unterscheiden. Die beiden Kontrollgruppen der EU-Häfen (Kontrollgruppe Süd und Kontrollgruppe Nord) werden zur Darstellung grundlegender Trends verwendet. Dazu gehören Häfen mit einem geringeren Umfang an Umladungen, die bis zu einem gewissen Grad weniger von dem Risiko einer Umladungsverlagerung betroffen sein dürften.

Darüber hinaus werden gegebenenfalls mehrere Fallstudien in Betracht gezogen, um die Analyse auf bestimmte geografische Gebiete oder Marktsegmente zu konzentrieren, die wahrscheinlich am stärksten betroffen sein werden. Dazu gehören eine Fallstudie, in der die Ströme zwischen der EU und den USA (d. h. die voraussichtlich weniger von der Krise im Roten Meer betroffen sein werden) zur Überwachung des Risikos ausweichender Hafenaufenthalte untersucht werden, und zwei weitere Fallstudien, in denen Belege für eine mögliche Verlagerung des Güterverkehrs zwischen Spanien und Italien bzw. zwischen Bulgarien und anderen Nicht-EU-Ländern im Schwarzen Meer untersucht werden.

### 3.3. Datenquellen

Die in dieser Studie verwendeten Datenquellen sind nachstehend in Tabelle 2 zusammengefasst.

**Tabelle 2: Verwendete Datenquellen**

Quelle	Verwendung
Hafenaufenthaltsdaten aus der MARINFO-Datenbank	Daten zur Anzahl der Hafenaufenthalte nach Art der Fahrt und des Schiffstyps/der Schiffsgröße. Diese Daten werden verwendet, um Trends in Bezug auf Umgehungsverhalten (Umladungsverlagerung, Anlaufen von Ausweichhäfen und Verkehrsverlagerung) sowie die

Quelle	Verwendung
	Auswirkungen auf Schifffahrtsdienste in abgelegenen Gebieten und Regionen in äußerster Randlage zu überwachen.
Von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) entwickeltes Routenmodell	Daten über den historischen Seeverkehr auf bestimmten Routen, einschließlich Zwischenaufenthalten in Häfen, um zu verstehen, wie sich die Routen, die über EU-Häfen laufen, entwickelt haben. Dieses Instrument baut auf Daten zu Hafenaufenthalten von MARINFO auf.
Gewerbliche Daten von Econdb	Daten über den Containerverkehr nach Dienstleistungen und Statistiken je Hafen (einschließlich Umladungen). Dies dient der Analyse von Trends bei Umladungen in EU-Häfen und Nicht-EU-Häfen.
UNCTAD	Daten zum „Konnektivitätsindex“ für den Hafenlinienverkehr (EU- und Nicht-EU-Häfen) zur Bewertung von Trends in Bezug auf die Hafenanbindung.
THETIS-MRV	Daten über die technische Effizienz von Schiffen zur Überwachung der potenziellen Zuordnung der leistungsfähigsten Schiffe in der EU und Daten zu den CO <sub>2</sub> -Emissionen, die zur Schätzung der Kosten des EU-EHS verwendet werden.
Erhebung bei Hafenbehörden	Zusätzliche Daten über EU-Hafentätigkeiten (auch zu Investitionen) und Informationen über die Auswirkungen des EU-EHS auf Hafenebene.
Öffentlich zugängliche Hafenstatistiken	Abgleich mit anderen Datenquellen, die für Hafentätigkeiten genutzt werden, und Gewinnung zusätzlicher Erkenntnisse.
Aktenprüfung öffentlich zugänglicher Informationen	Ermittlung von Informationen über die von den Schiffsbetreibern genutzten Routen, einschließlich angekündigter Änderungen dieser Routen (oder neuer Routen) und angekündigter Investitionen in Häfen (insbesondere zur Erhöhung der Hafenkapazität).
Geschäftsberichte (auch von Drewry)	Zusätzliche Informationen über die ermittelten Trends sowie über Transaktionen und Investitionen in den betreffenden Häfen.
Eurostat-Daten zum internationalen Güterkraftverkehr	Vierteljährliche Daten über den Straßengüterverkehr zwischen Spanien und Italien sowie Bulgarien und anderen Nicht-EU-Ländern (Georgien, Türkei) wurden analysiert, um mögliche Belege für eine Verlagerung auf den Straßenverkehr zu ermitteln.

### 3.4. In die Analyse einbezogene Häfen

Die Analyse bezieht sich auf bestimmte Häfen oder Kategorien von Häfen (in einigen Fällen mit geografischen Gruppierungen), was einen aussagekräftigen Vergleich der Trends ermöglicht. Die Gruppierung von Häfen zielt darauf ab, die Ermittlung der Gesamtauswirkungen zu erleichtern. Die Auswahl der Hafengruppen wurde mit Vertretern der Mitgliedstaaten in speziellen Sitzungen der Expertengruppen erörtert und wird in Tabelle 3 beschrieben. Die Namen aller Häfen, die in jeder Gruppe berücksichtigt werden, sind im Anhang dieses Berichts aufgeführt.

Tabelle 3: Verwendete Hafengruppen

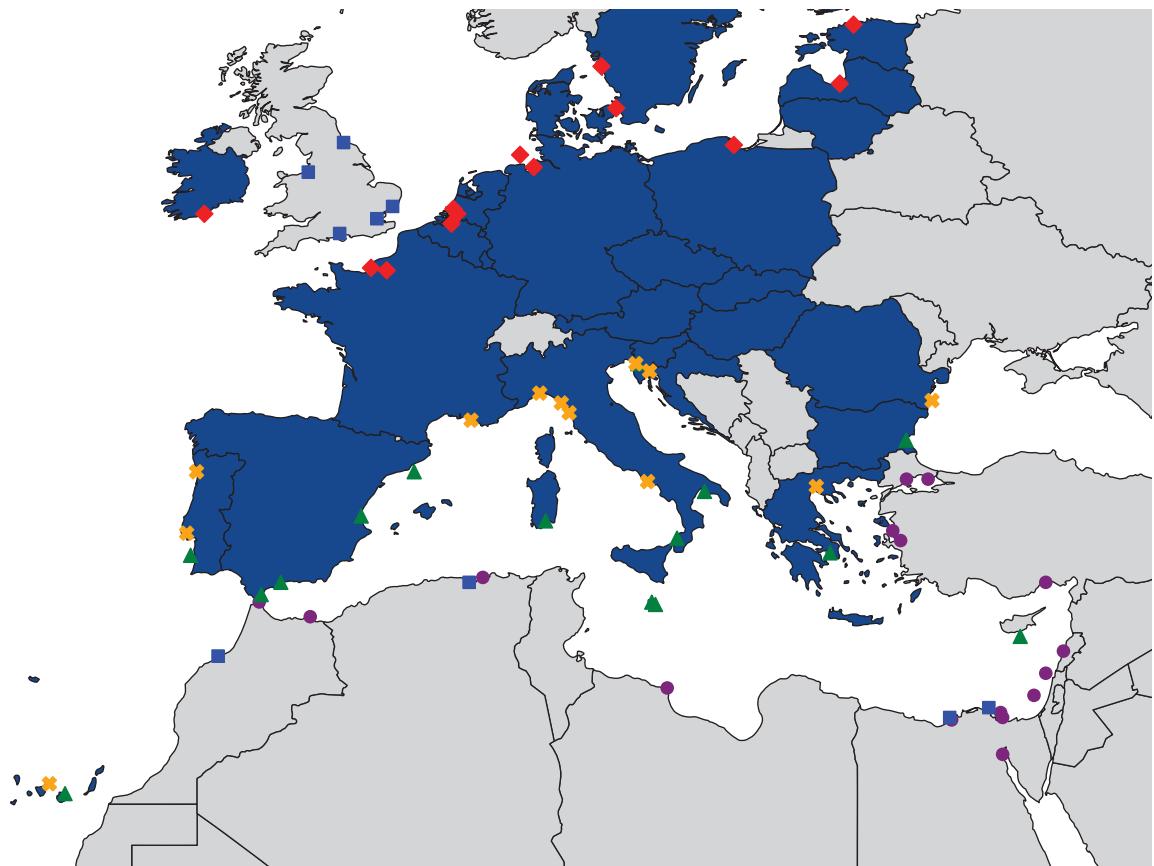
Hafengruppe	Definitions- und Auswahlkriterien	Verwendung
<b>Risikobehaftete EU-Umladehäfen</b>	EU-Häfen mit einem hohen Anteil an Containerumladung, von denen angenommen wird, dass sie dem Risiko der Umladungsverlagerung am stärksten ausgesetzt sind, insbesondere angesichts der Nähe von Umladehäfen außerhalb der EU.	Überwachung von Nachweisen für eine Umladungsverlagerung in Länder außerhalb der EU. Für die Analyse wurde folgende Aufschlüsselung verwendet: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Westliches Mittelmeer</li> <li>- Zentrales Mittelmeer</li> <li>- Östliches Mittelmeer</li> <li>- Schwarzes Meer</li> <li>- Andere</li> </ul>
<b>Benachbarte Nicht-EU-Häfen (Umladung)</b>	Häfen außerhalb der EU dürften höchstwahrscheinlich von zusätzlicher Aktivität profitieren, die sich aus dem Risiko der Umladungsverlagerung ergibt. Dazu zählen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Häfen innerhalb einer Entfernung von 300 Seemeilen von einem EU-Hafen<sup>14</sup></li> <li>- Häfen mit bestehender Containerumladungskapazität oder die diese Kapazität kurzfristig entwickeln können</li> </ul>	Überwachung von Nachweisen für eine Umladungsverlagerung in Länder außerhalb der EU. Für die Analyse wurde folgende Aufschlüsselung verwendet: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Westliches Mittelmeer</li> <li>- Zentrales Mittelmeer</li> <li>- Östliches Mittelmeer</li> </ul>
<b>Benachbarte Nicht-EU-Häfen (Anlaufen von Ausweichhäfen)</b>	Häfen außerhalb der EU mit dem größten Potenzial für die Nutzung als Ausweichhäfen (d. h. innerhalb von 300 Seemeilen von EU-Häfen). Dazu gehören Häfen, die sich in der Nähe von	Überwachung von Nachweisen für das Anlaufen von Ausweichhäfen.

<sup>14</sup> Einige andere, weiter entfernte Häfen außerhalb der EU wurden berücksichtigt, sofern sie für relevant erachtet wurden.

Hafengruppe	Definitions- und Auswahlkriterien	Verwendung
	<p>EU-Häfen befinden, und über die Kapazität verfügen, große Tiefseeschiffe aufzunehmen.</p> <p>Diese Kategorie umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle Häfen, die unter die vorstehende Kategorie fallen („benachbarte Nicht-EU-Häfen (Umladung)“, mit Ausnahme der Häfen jenseits von 300 Seemeilen;</li> <li>- zusätzliche Häfen innerhalb dieser Entfernung, auch wenn sie nicht auf Umladungen spezialisiert sind</li> </ul>	<p>Für die Analyse wurde folgende Aufschlüsselung verwendet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Häfen im Vereinigten Königreich</li> <li>- Häfen in der Türkei und Nordafrika</li> </ul>
<b>Kontrollgruppe Süd</b>	EU-Containerhäfen im Mittelmeerraum, bei denen die Umladung nicht den Hauptbeitrag zu ihrer Geschäftstätigkeit darstellt.	<p>Kontrolle der Veränderungen der Gesamtverkehrsmuster im Mittelmeer, unabhängig von Umladungen, zum Vergleich mit den in den EU-Umladehäfen festgestellten Veränderungen.</p> <p>Aufgeschlüsselt nach Teilen des Mittelmeerraums:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Westliches Mittelmeer</li> <li>- Zentrales Mittelmeer</li> <li>- Östliches Mittelmeer</li> </ul>
<b>Kontrollgruppe Nord</b>	EU-Containerhäfen in Nordeuropa, bei denen die Umladung nicht den Hauptbeitrag zu ihrer Geschäftstätigkeit darstellt (und die voraussichtlich weniger von Veränderungen der Verkehrsmuster im Mittelmeer, z. B. aufgrund der Krise im Roten Meer, betroffen sein werden).	Überprüfung auf allgemeine Veränderungen der EU-Aktivitäten zur See, unabhängig von den Verkehrsmustern im Mittelmeer, zum Vergleich mit den in den EU-Umladehäfen festgestellten Veränderungen.
<b>Häfen auf Inseln und in Gebieten in</b>	Die wichtigsten Häfen auf EU-Inseln und in Gebieten in äußerster Randlage.	Überwachung der Auswirkungen auf wesentliche Seeverkehrsdiensste für die

Hafengruppe	Definitions- und Auswahlkriterien	Verwendung
äußerster Randlage		territoriale Kontinuität und auf Gebiete in äußerster Randlage

Abbildung 1: Karte der Häfen in den einzelnen Gruppierungen [ohne „Häfen auf Inseln und in Gebieten in äußerster Randlage“]



Hafenkategorien	
●	Benachbarte Nicht-EU-Häfen (Umladung)
■	Benachbarte Nicht-EU-Häfen (Anlaufen von Ausweichhäfen)
▲	Risikobehaftete EU-Umladehäfen
◆	Kontrollgruppe Nord
✖	Kontrollgruppe Süd

## 4. Überwachung möglichen Umgehungsverhaltens im Jahr 2024 (Q1 bis Q3)

### 4.1. Überwachung des Risikos der Umladungsverlagerung

- Derzeit gibt es keine Belege für einen erkennbaren Trend bei der Verlagerung von Containerumladungstätigkeiten von EU-Umladehäfen in Nicht-EU-Umladehäfen.
- Der Containerschiffsverkehr in EU-Häfen im westlichen Mittelmeerraum nimmt insgesamt zu und der Verkehr (insbesondere Fahrten außerhalb der EU) in den EU-Häfen im östlichen Mittelmeerraum (z. B. Piräus) geht zurück. Diese Trends sind jedoch in den Häfen innerhalb und außerhalb der EU in der Region im Allgemeinen ähnlich und scheinen weitgehend durch die Lage im Roten Meer bedingt zu sein.

Die Hafendaten bis zum dritten Quartal 2024 wurden nach Teilen des Mittelmeerraums analysiert, einschließlich der Anzahl der Hafenaufenthalte von Containerschiffen nach Art der Fahrt und Schiffsgröße, Umfang der Containerumladungsvorgänge und Konnektivitätsindex für den Hafenlinienverkehr. Die wichtigsten Ergebnisse sind nachstehend in Tabelle 4 aufgeführt. Diese Ergebnisse belegen bisher keine allgemeinen Verlagerungen von Umladetätigkeiten von EU-Häfen in Nicht-EU-Häfen. Die Veränderungen der Hafentätigkeit im westlichen und im östlichen Mittelmeerraum werden als mit den Auswirkungen der Krise im Roten Meer im Einklang stehend angesehen.

Tabelle 4: Zusammenfassung der Ergebnisse der Analyse der Hafentätigkeitsdaten nach Teilen des Mittelmeerraums

	Westliches Mittelmeer	Zentrales Mittelmeer	Östliches Mittelmeer
<b>Hafenaufenthalt e</b>  (Q1 bis Q3 2024 gegenüber 2022-2023)	<b>Anzahl der Hafenaufenthalte:</b> Ein ähnlicher Aufwärtstrend bei der Anzahl der Hafenaufenthalte ist sowohl in EU-Häfen als auch in benachbarten Nicht-EU-Umladehäfen zu beobachten.	<b>Anzahl der Hafenaufenthalte:</b> Die in den EU-Umladehäfen beobachteten Trends sind im Allgemeinen mit denen in der Kontrollgruppe und in benachbarten Nicht-EU-Umladehäfen vergleichbar.	<b>Anzahl der Hafenaufenthalte:</b> Ähnlich geringer Rückgang der Hafenanläufe von Containerschiffen sowohl in EU-Häfen als auch in benachbarten Nicht-EU-Umladehäfen. Dies steht im Einklang mit den Auswirkungen der Krise im Roten Meer.

	Westliches Mittelmeer	Zentrales Mittelmeer	Östliches Mittelmeer
	<p>Hafenaufenthalte sowohl von Feederschiffen als auch von großen Schiffen zu beobachten, was mit der Entwicklung in benachbarten Nicht-EU-Häfen im Einklang steht.</p> <p><b>Verteilung der Arten von Fahrten:</b> Kein Rückgang beim Anlaufen von Häfen außerhalb der EU in EU-Umladehäfen (sowohl Nicht-EU-/EU-/Nicht-EU-Fahrten als auch Nicht-EU/EU-Fahrten leicht gestiegen).</p>	<p>Verringerung der Hafenanläufe großer Schiffe im Einklang mit der Entwicklung in benachbarten Nicht-EU-Häfen.</p> <p><b>Verteilung der Arten von Fahrten:</b> Kein allgemeiner Rückgang der Fahrten außerhalb der EU/EU/Nicht-EU in EU-Umladehäfen, sondern ein leichter Rückgang der Fahrten außerhalb der EU/EU/EU, die offenbar nicht von einer bestimmten Schiffsgröße geprägt sind.</p>	<p>durch größere Schiffe ist sowohl in EU-Häfen als auch in benachbarten Nicht-EU-Umladehäfen zu verzeichnen.</p> <p><b>Verteilung der Arten von Fahrten:</b> Rückgang des Anlaufens von Häfen außerhalb der EU in EU-Umladehäfen (sowohl Nicht-EU-/EU-/Nicht-EU-Fahrten als auch Nicht-EU/EU-Fahrten), vor allem durch größere Schiffe (über 14 500 TEU<sup>15</sup>).</p>
<b>Umladungen</b> (Q1 bis Q3 2024 gegenüber 2022-2023)	Generell zunehmende Umladungen sowohl in EU- als auch benachbarten Nicht-EU-Umladehäfen.	Zunahme der Containerumladungstätigkeiten in EU- und in benachbarten Nicht-EU-Umladehäfen im Laufe der Zeit. Die Trends beim Gesamtumschlag von Containern und Umladungen zeigen keine signifikanten Unterschiede zwischen den EU-Umladehäfen, den Häfen	Der Gesamtumschlag und die Umladungen blieben relativ stabil, mit ähnlichen allgemeinen Trends in EU- und benachbarten Nicht-EU-Umladehäfen. Die Daten zu den einzelnen Häfen

<sup>15</sup> TEU: 20-Fuß-Äquivalenzeinheit, ein Standardmaß für die Ladekapazität auf der Grundlage eines 20-Fuß-Seecontainers.

	Westliches Mittelmeer	Zentrales Mittelmeer	Östliches Mittelmeer
		der Kontrollgruppe und den Nicht-EU-Umladehäfen.	zeigen jedoch einen Rückgang der Umladungen in einigen EU-Häfen (z. B. Piräus) in Verbindung mit einem Anstieg in einigen türkischen Häfen. Der Anstieg des Verkehrsaufkommens in türkischen Häfen könnte durch die Israel-/Hamas-Krise beeinflusst sein, wodurch womöglich ein Teil des Verkehrs von Israel in die Türkei verlagert worden ist.
<b>Konnektivität</b> (Q1 bis Q3 2024 gegenüber 2022-2023)	Kein signifikanter Unterschied in der Entwicklung der Konnektivität von EU-Umladehäfen im Vergleich zu benachbarten Nicht-EU-Umladehäfen.	Kein signifikanter Unterschied in der allgemeinen Entwicklung der Konnektivität von EU-Umladehäfen im Vergleich zu benachbarten Nicht-EU-Umladehäfen. Bei der Betrachtung der einzelnen Häfen gibt es jedoch einige Unterschiede: Cagliari, Marsaxlokk und Tarent weisen einen erheblichen Rückgang der Konnektivität auf, während die meisten anderen Häfen im zentralen Mittelmeerraum sowohl in der EU als auch außerhalb der EU deutlich geringere Schwankungen verzeichnen.	Die Konnektivität nahm in Limassol zu, ging in Piräus aber im Vergleich zu 2023 zurück. Ähnliche allgemeine Schwankungen wurden in benachbarten Nicht-EU-Umladehäfen festgestellt.

	Westliches Mittelmeer	Zentrales Mittelmeer	Östliches Mittelmeer
<b>Allgemeine Bemerkungen</b>	Höhere Aktivitätsraten, ohne nennenswerte Unterschiede zwischen EU- und Nicht-EU- Umladehäfen.	<b>Keine signifikanten Veränderungen der Trends bei EU- oder Nicht-EU- Umladehäfen. Es gibt jedoch einige bemerkenswerte Unterschiede zwischen den Häfen innerhalb der EU.</b>	<b>Unterschiede bei den Trends sowohl in EU- als auch in benachbarten Nicht-EU- Umladehäfen, die mit den Auswirkungen der Krise im Roten Meer im Einklang stehen. Während einige Veränderungen in bestimmten Häfen (d. h. ein Rückgang der Aktivität in Piräus in Verbindung mit einem Anstieg in einigen türkischen Häfen) auf ein Umgehungsverhalte n hindeuten können, scheinen die Auswirkungen der Israel-Hamas- Krise und der Krise im Roten Meer die Hauptursachen zu sein.</b>

#### **4.2. Überwachung des Risikos des Anlaufens von Ausweichhäfen oder von Änderungen in der Reihenfolge der Hafenaufenthalte durch Containerschiffe**

- Insgesamt gibt es keine Hinweise auf ein allgemeines Anlaufen zusätzlicher Häfen in benachbarten Nicht-EU-Häfen durch Schifffahrtsunternehmen oder systematische Änderungen in der Reihenfolge der Hafenaufenthalte durch Containerschiffe, um die EHS-Vorschriften zu umgehen.
- Im Überwachungszeitraum ist kein signifikanter Anstieg des Anlaufens von Häfen durch Containerschiffe im Vereinigten Königreich vor (oder nach) Anlaufen von EU-Häfen zu verzeichnen. Eine weitere detaillierte Analyse der Ströme aus den USA in die EU zeigt

jedoch, dass der Anteil der Zwischenaufenthalte in Häfen im Vereinigten Königreich im Vergleich von 2024 zu 2023 gestiegen ist.

- Es gibt keine Anzeichen dafür, dass vor (oder nach) Anlaufen von EU-Mittelmeerhäfen ausweichende Hafenaufenthalte (oder Änderungen in der Reihenfolge der Hafenaufenthalte) stattfinden.

### **Überblick auf EU-Ebene**

Die Ergebnisse des Routenmodellierungsinstruments der EMSA zeigen, dass die Zwischenaufenthalte in benachbarten Nicht-EU-Häfen vor (oder nach) Anlaufen von EU-Häfen insgesamt (in Bezug auf das Anlaufen von Containerhäfen und die Gesamtkapazität der Schiffe) nicht zugenommen haben. Auch die Analyse der durchschnittlichen Entfernung auf der ersten/letzten Teilstrecke nach/vor dem Auslaufen/der Ankunft in EU-Häfen deutet nicht auf eine Verringerung im Zusammenhang mit dem Anlaufen von Ausweichhäfen oder einer Änderung der Reihenfolge der Hafenaufenthalte hin. Im Gegensatz dazu ist die durchschnittliche Entfernung der ersten/letzten Teilstrecke im Überwachungszeitraum im Vergleich zu 2023 und 2022 leicht gestiegen, was höchstwahrscheinlich auf die durch die Krise im Roten Meer verursachten Umleitungen zurückzuführen ist.

### ***Risiko des Anlaufens von Ausweichhäfen im Vereinigten Königreich***

Die aggregierten Daten über Hafenaufenthalte zeigen während des Überwachungszeitraums keinen signifikanten Anstieg des Anlaufens von Containerschiffen in relevanten Häfen des Vereinigten Königreichs vor (oder nach) Anlaufen von EU-Häfen (auch wenn nur nordwesteuropäische Häfen betrachtet werden).

Betrachtet man jedoch insbesondere die Ströme aus den USA in die EU, so ist in den letzten Jahren ein Anstieg des Anteils der Fahrten mit Zwischenaufenthalten im Vereinigten Königreich zu beobachten. Diese Fahrten machten 30 % der Fahrten zwischen den USA und der EU im Jahr 2023 und 34 % im Jahr 2024 aus.

### ***Risiko des Anlaufens von Ausweichhäfen in der Türkei oder Nordafrika***

Insgesamt ist es angesichts der anhaltenden Krise im Roten Meer, die sich auf die Anzahl der Hafenaufenthalte in der Region auswirkt, schwierig, das Ausmaß der Auswirkungen der Umsetzung des EU-EHS in dieser Region zu ermitteln. In jedem Fall zeigen detaillierte Ergebnisse des Routenmodellierungsinstruments der EMSA, dass die Zwischenaufenthalte in Mittelmeerhäfen außerhalb der EU vor (oder nach) Anlaufen von Mittelmeerhäfen innerhalb der EU (sowohl in Bezug auf die Gesamtkapazität der Schiffe als auch die Gesamtzahl der Aufenthalte) insgesamt nicht zunahmen.

### **4.3. Überwachung des Risikos einer Verlagerung der Nachfrage auf andere Verkehrsträger**

- Die untersuchten Fallstudien (Spanien-Italien und Verbindungen über das Schwarze Meer nach Bulgarien) lassen keinen Hinweis auf einen Trend zu einer verstärkten Verlagerung auf den Straßengüterverkehr erkennen.

### ***Fallstudie Spanien-Italien (Ro-Ro- und Ro-Pax-Dienste)***

Ro-Ro- und Ro-Pax-Dienste zwischen Spanien und Italien stehen angesichts der relativ kurzen Entfernung zwischen diesen beiden Ländern sowohl bei den Land- als auch bei den Seeverkehrsverbindungen im Wettbewerb mit Alternativen im Landverkehr (vor allem im Straßengüterverkehr). Um mögliche Auswirkungen auf die Verkehrsverlagerung seit der Umsetzung der Erweiterung des EU-EHS zu untersuchen, wurden Hafenaufenthalte von Ro-Pax- und Ro-Ro-Frachtschiffen zwischen Spanien und Italien überwacht und mit EU-weiten Trends für diese Schiffstypen verglichen. Darüber hinaus wurden Daten zum Straßengüterverkehr bis zum ersten Quartal 2024 erhoben, um den Ro-Ro- und Ro-Pax-Verkehr zu vergleichen und potenzielle Trends bei der Verkehrsverlagerung zu ermitteln.

Insgesamt deuten die Daten weder auf einen allgemeinen oder systematischen Rückgang des Seeverkehrs zwischen diesen Ländern noch auf eine Zunahme des Straßengüterverkehrs im Güterverkehr zwischen den beiden Ländern hin. Es gibt daher keine eindeutigen Belege für einen Trend der Zunahme der Verlagerung auf den Straßenverkehr. Da die verfügbaren Daten jedoch auf einen sehr kurzen Zeitraum nach Einführung des EHS begrenzt sind, ist es noch zu früh, um zu einer eindeutigen Schlussfolgerung zu gelangen. Zusätzliche Daten zum See- und Straßengüterverkehr werden als notwendig erachtet, um die Analyse in künftigen Berichten weiter zu untermauern.

#### ***Fallstudie Bulgarien – Nachbarländer (Ro-Pax- und Containerschiffe)***

Um das mögliche Risiko einer Verkehrsverlagerung weiter zu untersuchen, wurden Daten zu Hafenaufenthalten von Ro-Pax- und Containerschiffen in den Häfen Burgas und Varna in Bulgarien überwacht.

Die Analyse zeigt, dass es seit Anfang 2024 leichte Schwankungen im Verkehr gibt, wenn bestimmte Schiffstypen berücksichtigt werden; Insgesamt gibt es zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch keine Belege für einen erheblichen Rückgang des Seeverkehrs von benachbarten Häfen zu den Häfen Burgas und Varna, der auf eine verstärkte Nutzung anderer Verkehrsträger (hauptsächlich des Straßenverkehrs) zur Lieferung der Güter hindeuten würde.

#### **4.4. Überwachung des Risikos bei der Zuordnung der leistungsfähigsten Schiffe zu den EU-Routen**

- Die Analyse zeigt, dass 2024 ein etwas höherer Anteil neuer Schiffe (bei denen von einer höheren Energieeffizienz auszugehen ist) EU-Häfen angelaufen hat als 2023. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass andere Erwägungen (z. B. der weltweite Flottenaustausch) diese Ergebnisse eher beeinflussen.
- Analysen der Energieeffizienzindizes von Schiffen, die EU-Häfen anlaufen, lassen im Vergleich von 2024 zu 2023 keine plötzlichen Verbesserungen erkennen.

Analysen der EMSA zeigen, dass 14 % der Containerschiffe, die 2024 EU-Häfen angelaufen haben, fünf Jahre alt oder jünger sind, gegenüber 12 % im Jahr 2023. Gleichzeitig sind 20 % der Flotte im Jahr 2024 mindestens 20 Jahre alt, gegenüber 19 % im Jahr 2023. Daher gibt es einige Belege dafür, dass die Flotte, die 2024 EU-Häfen angelaufen hat, im Durchschnitt etwas jünger ist als 2023 (und daher von etwas energieeffizienteren Schiffen ausgegangen werden kann). Es ist jedoch nicht schlüssig belegt, dass ein solcher Trend mit Umgehungsverhalten zusammenhängt,

da es wahrscheinlicher ist, dass andere Erwägungen (z. B. das weltweite Flottenaustauschniveau) die Ergebnisse beeinflussen. Schätzungen zufolge lag beispielsweise der Anteil der weltweiten Flotte von unter fünf Jahre alten Containerschiffen im Jahr 2024 bei 17 % gegenüber 14,5 % im Jahr 2023<sup>16</sup>.

Darüber hinaus zeigt die Analyse der gemeldeten Energieeffizienzindizes von Schiffen, die zwischen 2022 und 2024 Häfen angelaufen haben, nur eine geringfügige Verbesserung der durchschnittlichen Effizienz der Flotte im Jahr 2023 gegenüber 2022 und keine Verbesserung im Jahr 2024 gegenüber 2023. Die Analyse liefert daher keine Hinweise darauf, dass sich die Energieeffizienz von Schiffen, die auf den Routen in die und aus der EU eingesetzt werden, seit 2024 erheblich verändert hat.

#### **4.5. Überwachung des potenziellen Einsatzes von Schiffen unterhalb der Größenschwelle**

- Es gibt keine Belege für einen verstärkten Einsatz von Schiffen mit einer Kapazität zwischen 4 000 BRZ und 5 000 BRZ im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr.

Würden Schiffahrtsunternehmen kleinere Schiffe einsetzen, um die EHS-Vorschriften zu umgehen, würden sie höchstwahrscheinlich Schiffe mit einer Kapazität zwischen 4 000 BRZ und 5 000 BRZ nutzen, um ihre Gesamtbetriebskosten zu senken. Die Analyse dieser Schiffe zeigt, dass sie einen geringen Anteil an der Gesamtzahl der Hafenaufenthalte in EU-Häfen ausmachen, wobei einige Unterschiede zwischen den einzelnen Schiffstypen bestehen. Bei den Stückgutschiffen, die als die für dieses Risiko relevanteste Schiffskategorie betrachtet werden, entfielen 2024 etwa 11 % der Hafenaufenthalte auf ankommenden Routen von außerhalb der EU auf Schiffe in diesem Größenbereich. Dies stellt einen sehr geringen Anstieg gegenüber dem Stand von 2022 und 2023 dar (die Werte lagen bei 10,6 % bzw. 9,9 %). Auf den Routen innerhalb der EU ist der Prozentsatz der Hafenaufenthalte von allgemeinen Stückgutschiffen mit einer Kapazität zwischen 4 000 BRZ und 5 000 BRZ mit etwa 9 % im Jahr 2024 ebenfalls gering. Seit 2022 ist dieser Wert sehr stabil geblieben.

Bei anderen Schiffskategorien ist der Prozentsatz der Hafenaufenthalte von Schiffen dieser Größe ebenfalls gering, z. B. 0,5 % bei Containerschiffen und 12 % bei Öltankschiffen auf eingehenden Fahrten von Häfen außerhalb der EU. Insgesamt lassen die Vergleiche der Prozentsätze von Hafenaufenthalten im Jahr 2024 mit denen der Vorjahre bei keiner der Schiffskategorien einen signifikanten Anstieg der Nutzung von Schiffen mit einer Kapazität von mehr als 4 000 BRZ und weniger als 5 000 BRZ erkennen.

#### **4.6. Überwachung der potenziellen Umladungen von Schiff zu Schiff**

- Insgesamt gibt es keine Anzeichen für einen Anstieg der Anzahl der Umladungen von Fracht von Schiff zu Schiff in EU-Gewässern seit Januar 2024.

Analysen der Umladungen von Schiff zu Schiff in EU-Gewässern ergaben, dass die Zahl der Umladungen im Jahr 2022 nach der russischen Invasion der Ukraine zwar erheblich gestiegen ist, seit Januar 2024 (im Vergleich zu 2023) jedoch insgesamt kein weiterer allgemeiner Anstieg zu

<sup>16</sup> Handels- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen, *2024 Review of Maritime Transport* (UNCTAD/RMT/2024) und *2023 Review of Maritime Transport* (UNCTAD/RMT/2023).

verzeichnen ist, der darauf hindeuten könnte, dass nach der Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr als Umgehungsverhalten vermehrt von Schiff zu Schiff umgeladen wird.

## **5. Ausblick: Auswertung relevanter Ergebnisse über den Überwachungszeitraum hinaus**

- Was die Routenankündigungen betrifft, so gibt es zwar einige Beispiele, die auf ein Umgehungsrisiko bei zusätzlichen Zwischenauftretenen im Vereinigten Königreich hindeuten könnten, eine Analyse der transatlantischen Routen für 2025 liefert jedoch keine Hinweise auf einen erkennbaren Umgehungstrend über die Häfen des Vereinigten Königreichs. Routen, die über Häfen im Mittelmeerraum laufen, werden wahrscheinlich weiterhin von der Krise im Roten Meer betroffen sein.
- Was die Investitionen betrifft, so gibt es derzeit keine eindeutigen Belege für Änderungen bei den Mustern der Hafeninvestitionen, die zu einem allgemeinen Rückgang der Investitionen in EU-Häfen in Verbindung mit beschleunigten Investitionen in benachbarten Häfen außerhalb der EU führen würden. Die wichtigsten Ergebnisse in Bezug auf die Investitionen in benachbarten Häfen außerhalb der EU betreffen die jüngste Kapazitätserweiterung des Hafens von Damietta in Ägypten, da dieser Hafen dadurch weitere Umladeaktivitäten anziehen könnte. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass die Containerumschlagskapazität von Nador in Marokko im Jahr 2027 erheblich ausgebaut wird. Diese Häfen sollten, ebenso wie einige weitere Häfen, in den nächsten Jahren genau überwacht werden.
- In Bezug auf gesetzgeberische und regulatorische Neuerungen gibt es keine Entwicklungen in Nachbarländern außerhalb der EU, die das Umgehungsrisiko in Zukunft erhöhen würden. Vielmehr könnte das kürzlich von der Türkei angekündigte CO<sub>2</sub>-Bepreisungssystem für den Seeverkehr dazu beitragen, Umgehungsrisiken in Bezug auf türkische Häfen zu mindern. Die Einbeziehung inländischer Emissionen aus dem Seeverkehr in das EHS des Vereinigten Königreichs sowie möglicherweise der anderen Hälfte der Emissionen aus dem Seeverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU sollte die Umgehungsrisiken ebenfalls teilweise mindern. Die weiteren Entwicklungen werden kontinuierlich überwacht.

### **5.1. Routenänderungen bei Containerlinien**

Insgesamt gibt es nur wenige Ankündigungen zu Routenänderungen, die die Häfen des östlichen Mittelmeerraums betreffen. Ankündigungen von Schifffahrtsunternehmen betreffend diese Region bestätigen tendenziell, dass Schiffe das Rote Meer im Jahr 2025 voraussichtlich weiterhin umgehen und das Kap der Guten Hoffnung ansteuern werden, da die Lage im Roten Meer nach wie vor instabil ist. Es wird daher davon ausgegangen, dass der Verkehr im Hafen von Piräus weiterhin umgeleitet wird. Einige der von Piräus umgeleiteten Dienste dürften sich stattdessen weiterhin dafür entscheiden, kleinere Feederschiffe aus Häfen des westlichen Mittelmeerraums (in vielen Fällen EU-Häfen) zu nutzen, um Fracht in das östliche Mittelmeer zu befördern. Es gibt keine Belege dafür, dass Routen aus anderen Gründen als der Umleitung aufgrund der Krise im Roten Meer von Piräus umgeleitet werden.

Im Falle der Häfen des zentralen Mittelmeerraums gibt es keine eindeutigen Hinweise auf systematische Ankündigungen neuer Routen in der gesamten Region, die sich auf Häfen des zentralen Mittelmeerraums auswirken und durch die Umsetzung des EHS verursacht werden

könnten. Es wird davon ausgegangen, dass die Umleitung größerer Schiffe vom Freihafen Maltas im Jahr 2025 fortgesetzt werden könnte, was im Wesentlichen auf die anhaltende Krise im Roten Meer zurückzuführen ist.

In den Häfen des westlichen Mittelmeerraums gibt es mehrere Beispiele dafür, dass Häfen außerhalb der EU (insbesondere Tanger Med) zu den bestehenden Routen in diesem Gebiet hinzugefügt werden. Darüber hinaus gibt es Belege dafür, dass Betreiber EU-Häfen im westlichen Mittelmeerraum (z. B. Sines, Valencia, Barcelona) an Fernost- und Nahost-Verbindungen anbinden. Daher wird davon ausgegangen, dass solche Änderungen hauptsächlich mit den Auswirkungen der Lage im Roten Meer zusammenhängen.

In der Nordsee gibt es mehrere Ankündigungen von Routenänderungen, wobei einige weitere Hafenaufenthalte im Vereinigten Königreich hinzufügen, die auf ein mögliches Umgehungsrisiko hindeuten könnten. Die detaillierte Analyse, mit der die Routen zwischen Nordamerika und Nordwesteuropa im Jahr 2024 mit den für 2025 angekündigten Strecken verglichen werden, deutet auf verschiedene Beispiele für Routenänderungen zwischen 2024 und 2025 hin. Dieser Fallstudie zufolge umfassen zwar nur wenige transatlantische Routen im Jahr 2025 einen neuen Halt im Vereinigten Königreich, aber es gibt andere Routen, auf denen ein EU-Hafenaufenthalt hinzugefügt und/oder ein Hafenaufenthalt im Vereinigten Königreich entfernt wird. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist es daher schwierig, einen eindeutigen Trend des für 2025 geplanten Umgehungsverhaltens, auch in der Nordseeregion, zu erkennen.

## **5.2. Investitionen in den Ausbau der Kapazität von Containerhäfen**

Sowohl in benachbarten Häfen der EU als auch in benachbarten Häfen außerhalb der EU wurde eine beträchtliche Anzahl von Projekten zur Erweiterung der Containerkapazität ermittelt. Viele europäische Häfen verfolgen nach wie vor ein organisches Wachstum im Zusammenhang mit einem ausgereiften Markt, wobei die vorhandenen Containerterminals ihre Kapazität zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und ihres Marktanteils schrittweise erhöhen. Bedingt durch eine starke Marktdynamik (Anstieg des Containervolumens um 67 % seit 2010 in Nicht-EU-Mittelmeerländern) setzen benachbarte Häfen außerhalb der EU ihre rasche Entwicklung fort, wobei einige wichtige Projekte außerhalb älterer Stadtzentren angesiedelt sind.

Die Summe der für den Zeitraum 2025-2035 ermittelten Erhöhungen der Containerkapazität der Häfen macht 25 Mio. TEU für EU-Häfen aus, gegenüber 34 Mio. TEU für benachbarte Häfen außerhalb der EU. Letzteres ist hauptsächlich auf Investitionen im östlichen Mittelmeerraum (d. h. in der Türkei und Ägypten) und im westlichen Mittelmeerraum (d. h. Marokko) zurückzuführen.

Dazu gehören beispielsweise Investitionen in die Häfen von Damietta und Nador. In Damietta (Ägypten) soll ein neues Terminal mit einer jährlichen Kapazität von 3,3 Mio. TEU im Jahr 2025 (gegenüber derzeit 1,2 Mio. TEU) in Betrieb genommen werden und zum speziellen strategischen Umschlagzentrum von Hapag-Lloyd im östlichen Mittelmeerraum werden. In Nador (Marokko) kommt das Projekt zum Ausbau der Containerumschlagskapazität am Terminal Nador West Med nach einem Jahrzehnt der Planung voran. Sobald das Terminal bis 2027 vollständig in Betrieb ist, wird es eine Kapazität von 3,4 Mio. TEU jährlich bieten (im Vergleich zur derzeit vernachlässigbaren Containerumschlagskapazität in Nador). Ein Gemeinschaftsunternehmen von

CMA CGM und Marsa Maroc wird 50 % des neuen Containerterminals ausrüsten und betreiben. Diese Kapazitätserweiterung soll die Umladekapazität von Tanger Med ergänzen.

Derzeit gibt es keine eindeutigen Anhaltspunkte dafür, dass sich die Investitionsmuster in Häfen infolge des EHS ändern (d. h. Investitionen, die in EU-Häfen gestrichen oder reduziert und in konkurrierenden Häfen außerhalb der EU beschleunigt werden). Angesichts der geplanten Investitionen ist es jedoch wichtig, diese rasch expandierenden benachbarten Häfen weiterhin genau zu überwachen.

### **5.3. Änderungen der Rechtsvorschriften in Nachbarländern**

Es gibt keine legislativen und regulatorischen Entwicklungen in Nachbarländern außerhalb der EU, die das Umgehungsrisiko in Zukunft erhöhen könnten. Im Gegenteil: Zwei dieser Nachbarländer, das Vereinigte Königreich und die Türkei, haben Pläne zur Einführung von CO<sub>2</sub>-Bepreisungsmechanismen für den Schifffahrtssektor angekündigt.

Das Vereinigte Königreich plant, den Geltungsbereich des EHS des Vereinigten Königreichs ab 2026 auf Emissionen aus dem Seeverkehr auszuweiten. Im November 2024 wurde eine Konsultation eingeleitet<sup>17</sup>, um verschiedene Umsetzungsoptionen zu prüfen und Rückmeldungen zu einer möglichen künftigen Ausweitung des EHS des Vereinigten Königreichs auf zusätzliche Emissionen aus dem Seeverkehr einzuholen. In der Konsultation wird die Möglichkeit erwähnt, die Hälfte der Emissionen aus dem Vereinigten Königreich und der EU zusätzlich zu den inländischen Emissionen des Vereinigten Königreichs sowie möglicherweise die Hälfte der Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr, der im Vereinigten Königreich beginnt oder endet, abzudecken, falls sich multilaterale Maßnahmen im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation verzögern oder für die Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Schiffsverkehr als unzureichend erweisen.

In der Türkei hat das Parlament im Juli 2024 sein Hafengesetz geändert, um Handelsschiffe, die türkische Häfen anlaufen, dazu zu verpflichten, für ihre Treibhausgasemissionen zu zahlen. In einer Verordnung sollten der Erfassungsbereich des Systems (Tonnage, Arten von Fahrten), Emissionsgebührensätze und Verfahren für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung von Emissionen genauer festgelegt werden. Es ist daher noch unklar, ob das EHS nur für TK-EU-Fahrten und Inlandfahrten gilt und/oder ob es auch für TK-Fahrten außerhalb der EU gelten wird. In diesem Fall würde das Umgehungsrisiko in Bezug auf türkische Häfen vollständig beseitigt.

Ägypten hat kürzlich auch einen freiwilligen CO<sub>2</sub>-Markt ins Leben gerufen, allerdings wird die Abdeckung des Seeverkehrs nicht erwähnt.

Weder in Marokko noch in anderen Nachbarländern gab es angekündigte Änderungen der einschlägigen Rechtsvorschriften, die für die vorliegende Analyse relevant wären.

---

<sup>17</sup> UK Emissions Trading Scheme Scope Expansion: Maritime: A joint consultation of the UK Government, the Scottish Government, the Welsh Government and the Department of Agriculture, Environment and Rural Affairs for Northern Ireland. Konsultationsende: 23. Januar 2025.

<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6747627277462f7809147537/uk-ets-scope-expansion-maritime-consultation.pdf>

Neben diesen Änderungen der nationalen Rechtsvorschriften in den Nachbarländern setzt sich die EU auch auf globaler Ebene uneingeschränkt für einen ehrgeizigen Rechtsrahmen ein. Auf der Ebene der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) werden derzeit Gespräche geführt, um konkrete Maßnahmen zur Erreichung der im Rahmen der überarbeiteten IMO-Treibhausgasstrategie vereinbarten Ziele zu beschließen. Die Ergebnisse auf IMO-Ebene werden gebührend berücksichtigt, auch im Zusammenhang mit der Überwachung der Umsetzung der EHS-Richtlinie in Bezug auf den Seeverkehr.

## 6. Überwachung anderer Auswirkungen

- Die EHS-Kosten dürften 2024 durchschnittlich 3,7 % der Gesamtkosten für den Seeverkehr ausmachen, wobei zwischen den Schiffskategorien große Unterschiede bestehen.
- Eine Analyse der EHS-Kosten und -Aufschläge zeigt, dass Containerschiffbetreiber die EHS-Kosten vollständig an die Verlader weitergeben. Die Auswirkungen der angekündigten ETS-Aufschläge auf die Transportpreise für Verlader bedeuten einen Anstieg der Frachtraten um rund 1 % bis 5 %. Gleichzeitig stiegen die weltweiten Frachtraten für die Containerschiffahrt von Oktober 2023 bis Juni 2024 um etwa 120 %, was hauptsächlich auf die Krise im Roten Meer zurückzuführen ist.
- Es gibt auch Belege dafür, dass im Kurzstreckenseeverkehr spezifische EHS-Aufschläge erhoben werden. Eine Analyse der verschiedenen Fährstrecken deutet darauf hin, dass die Auswirkungen der EHS-Kosten auf die Fahrkartenpreise je nach ausgewählten Routen sehr unterschiedlich sind, wobei der Preisanstieg zwischen 3 % und 11 % liegt.
- Derzeit gibt es basierend auf der analysierten Entwicklung der Hafenaufenthalte keine Anhaltspunkte dafür, dass die Seeverkehrsdiensste zu Inseln innerhalb der EU abgenommen hätten.
- Die Analyse des Hafenverkehrs in Gebieten in äußerster Randlage deutet auf keinen ungewöhnlichen Rückgang in einem der Gebiete in äußerster Randlage im Jahr 2024 hin. Darüber hinaus gibt es kaum Hinweise auf Unterschiede bei der Entwicklung der Hafenaufenthalte in Gebieten in äußerster Randlage je nach Ausgangspunkt der Fahrt. Umladungen sind in den Häfen der Gebiete in äußerster Randlage mit Ausnahme der Kanarischen Inseln relativ gering und es wurden kein nennenswertes Umgehungsverhalten festgestellt.

### 6.1. Auswirkungen auf die Transportkosten

Unter Berücksichtigung eines Durchschnittspreises für EHS-Zertifikate von 64 EUR/t CO<sub>2</sub> im Jahr 2024 und der Einführungsphase von 40 % werden die Schifffahrtsunternehmen im Jahr 2024 schätzungsweise rund 34 Millionen EU-Zertifikate abgeben (unter Annahme der Aktivitätsraten im Jahr 2023), was Kosten in Höhe von rund 2 200 Mio. EUR für den Erwerb von EHS-Zertifikaten mit sich bringen würde. Im Vergleich zu den gesamten Transportkosten (z. B. Treibstoffkosten, Personalkosten, Hafengebühren, Kapitalkosten usw.) entspricht dies einem Anstieg um rund 3,7 %, wenn die Betreiber und/oder Schiffseigner keine Energieeffizienz- oder Emissionsminderungsmaßnahmen ergreifen.

Die Auswirkungen auf die Kosten sind je nach Schiffskategorie sehr unterschiedlich, je nach ihrem relativen Anteil an den Emissionen innerhalb und außerhalb der EU. Beispielsweise weisen

Containerschiffe, Tankschiffe oder Massengutschiffe in der Regel einen höheren Anteil an den Emissionen außerhalb der EU auf als Fahrgastschiffe.

Die Gesamtauswirkungen des EHS im Jahr 2024 auf eine ausgewählte Route von Fernost nach Nordeuropa (Shanghai nach Rotterdam mit Containerschiff im Jahr 2015 mit rund 14 000 TEU), bei der ausschließlich fossile Brennstoffe genutzt werden, wurden auf etwa 145 000 EUR pro Fahrt bei der Umleitung über das Kap der Guten Hoffnung und auf 106 000 EUR bei der Fahrt über den Suezkanal geschätzt. Dies entspricht zusätzlichen Kosten in Höhe von rund 10 EUR/TEU bzw. 7 EUR/TEU mit einem geschätzten Auslastungsfaktor von 78 %.

Die Linienbetreiber haben EHS-Aufschläge angekündigt, um die EHS-Kosten an die Verlader weiterzugeben. Zur Veranschaulichung: Die EHS-Aufschläge auf der Route Asien nach Nordeuropa belaufen sich im Durchschnitt auf 30 EUR/TEU (und 20 EUR/TEU in der entgegengesetzten Richtung), in beiden Fällen höher als die vorstehend für diese Route im Jahr 2024 geschätzten Kosten von 7 bis 10 EUR/TEU. Dies scheint darauf hinzudeuten, dass Linienbetreiber die EHS-Kosten vollständig abwälzen können, und es zeigt, dass solche Aufschläge nicht unbedingt die tatsächlichen EU-EHS-Kosten widerspiegeln, die auf einer bestimmten Route erwartet werden.

Die Analyse der EHS-Aufschläge im Vergleich zu den Frachtraten zeigt, dass die Auswirkungen des EHS auf die Transportpreise für Verlader im Jahr 2024 wahrscheinlich begrenzt sein werden. Die von den Linienbetreibern angekündigten EHS-Aufschläge liegen größtenteils im Bereich von 1-5 % der Containerfrachtraten. Dies steht dem Anstieg der Containerfrachtraten von Oktober 2023 bis Juni 2024 um 120 Prozentpunkte gegenüber, der hauptsächlich auf die Krise im Roten Meer zurückzuführen ist, wie von der UNCTAD geschätzt<sup>18</sup>.

Es gibt auch Belege dafür, dass im Kurzstreckenseeverkehr spezifische EHS-Aufschläge erhoben werden. Eine Analyse der verschiedenen Fährstrecken in der EU zeigt, dass die Auswirkungen der EHS-Kosten auf die Fahrkartenpreise je nach ausgewählten Routen unterschiedlich sind, wobei der Preisanstieg im Jahr 2024 zwischen 3 % und 11 % liegt.

## **6.2. Auswirkungen auf wesentliche Dienste für die territoriale Kontinuität**

Die Analyse der Hafenanläufe für die zehn wichtigsten Fährdienste zu Inseln innerhalb der EU zeigt, dass in den Fällen, in denen es keine Ausnahmen für inländische Verkehrsdienste zu Inseln mit weniger als 200 000 Einwohnern gibt, davon auszugehen ist, dass das EHS relativ erhebliche Auswirkungen auf die gesamten jährlichen Fahrtkosten mit sich bringen wird, was sich in den folgenden Jahren noch stärker auswirken wird. Im Jahr 2024 werden die EHS-Kosten für Fährstrecken, die zu 100 % fossile Brennstoffe nutzen, auf 8 % der Gesamtfrachtkosten geschätzt. In den Jahren 2025 und 2026 dürften die EHS-Kosten im Einklang mit dem schrittweisen Einführungsansatz für abzugebende EHS-Zertifikate steigen. Derzeit gibt es basierend auf der analysierten Entwicklung der Hafenaufenthalte keine Anhaltspunkte dafür, dass die Seeverkehrsdienste zu Inseln abgenommen hätten, sowohl bei Inselhäfen, die unter die Ausnahmeregelung fallen, als auch bei solchen, die nicht unter die Ausnahmeregelung fallen. Aus

---

<sup>18</sup> UNCTAD, 2024 *Review of maritime transport* (Chapter 3) [RMT 2024 - Chapter III. Freight rates, maritime transport costs and their impact on consumer prices and economic activity](#).

den Antworten zu dem Fragebogen, der an die Hafenbehörden übermittelt wurde, gehen keine zusätzlichen Belege für Anpassungen des Angebots an Fährdiensten zu Inseln hervor. Daher scheinen sich die EHS-Kosten im laufenden Jahr nicht auf die Häufigkeit der Seeverkehrsdiene zu Inseln ausgewirkt zu haben und Unternehmen wurden auf der Grundlage der verfügbaren Daten nicht davon abgehalten, diese Routen zu betreiben.

### **6.3. Auswirkungen auf Seeverkehrsdiene in Gebiete in äußerster Randlage/aus Gebieten in äußerster Randlage**

In der Folgenabschätzung zur Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr wurde festgestellt, dass die abgelegensten Gebiete der EU, die Gebiete in äußerster Randlage, von den wirtschaftlichen Auswirkungen der Veränderungen im Schifffahrtssektor besonders betroffen sind. Dies ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen, darunter deutlich längere Fahrten in Gebiete in äußerster Randlage als innerhalb der EU (einige Gebiete in äußerster Randlage liegen 10 000 km von Europa entfernt) und ein deutlich niedrigeres Pro-Kopf-BIP in diesen Regionen im Vergleich zu ihrem nationalen (und weiter gefassten EU-) Durchschnitt. Aus all diesen Gründen enthält die EHS-Richtlinie im Einklang mit Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union spezifische Ausnahmen in Bezug auf Schiffsemissionen im Zusammenhang mit Gebieten in äußerster Randlage der EU.

Die Analyse der Hafenaufenthalte in den verschiedenen Gebieten in äußerster Randlage im Jahr 2024 zeigt Trends, die mit den Vorjahren im Einklang oder mit Veränderungen im Regionalverkehr (insbesondere in der Karibik) in Zusammenhang stehen. Es gibt keine Hinweise auf einen ungewöhnlichen Rückgang des Verkehrsaufkommens im Jahr 2024 in Gebieten in äußerster Randlage.

Darüber hinaus gibt es je nach Ausgangspunkt der Fahrt nur geringe Unterschiede bei den Hafenaufenthalten in Gebieten in äußerster Randlage. Auf den Kanarischen Inseln war 2024 ein stärkerer Anstieg der Hafenaufenthalte bei Fahrten aus Nicht-EU-Ländern zu verzeichnen, was jedoch eher mit den Auswirkungen der Lage im Roten Meer als mit der Ausweitung des EU-EHS zusammenzuhängen scheint. Es gibt auch keine Hinweise auf eine Verringerung des Verkehrsaufkommens aus anderen EU-Mitgliedstaaten in Gebiete in äußerster Randlage oder auf einen Anstieg des Inlandsverkehrs vom europäischen Festland eines bestimmten Mitgliedstaats zu seinen Gebieten in äußerster Randlage oder zwischen Gebieten in äußerster Randlage desselben Mitgliedstaats, die auf Änderungen der Routen (d. h. Änderungen in der Reihenfolge der Hafenaufenthalte) mit dem Ziel hätten hindeuten können, die EHS-Zahlungen durch Nutzung bestehender Ausnahmeregelungen für Fahrten innerhalb desselben Mitgliedstaats zu verringern.

Die Containerumladung in Häfen in EU-Gebieten in äußerster Randlage hat vor allem in Häfen auf den Kanarischen Inseln zugenommen, die Anfang 2024 einen erheblichen Anstieg verzeichneten. Es wird angenommen, dass dieser Anstieg auf die Auswirkungen der Lage im Roten Meer zurückzuführen ist. Im Gegensatz dazu blieb die Umladung in Häfen anderer Gebiete in äußerster Randlage auf einem niedrigen Niveau. Daher können für das Jahr 2024 keine direkten Auswirkungen des EU-EHS auf diese Tätigkeiten ermittelt werden.

## 7. Schlussfolgerungen

Dieser Bericht enthält eine erste Analyse der Auswirkungen der am 1. Januar 2024 begonnenen Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr mit dem Ziel, potenzielle Umgehungstrends frühzeitig zu erkennen und die weiterreichenden Auswirkungen des Systems, einschließlich seiner Auswirkungen auf die Transportkosten und wichtige Seeverkehrsdiensste, zu bewerten.

Betrachtet man die Markttrends in den ersten drei Quartalen des Jahres 2024, so zeigen die verfügbaren Daten, dass es 2024 zu erheblichen Veränderungen im Seeverkehr und auf den Routen kam. Diese Veränderungen scheinen jedoch hauptsächlich mit den anhaltenden Auswirkungen der Krise im Roten Meer zusammenzuhängen, die dazu geführt hat, dass viele Schifffahrtsunternehmen ihre Routen um Südafrika über das Kap der Guten Hoffnung umleiten.

Um die Auswirkungen durch die Krise im Roten Meer so weit wie möglich von den Auswirkungen der EHS-Erweiterung zu trennen, werden in der Analyse die Trends in Häfen in der EU und in Drittländern unter Berücksichtigung ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit, ihres Standorts und ihrer Belastung durch die Krise im Roten Meer verglichen. Die Analyse zeigt keine konkreten Belege für einen allgemeinen Trend bei der Verlagerung von Containerumladungsaktivitäten, bei dem benachbarte Häfen außerhalb der EU von einem Rückgang der Hafentätigkeit in EU-Häfen profitieren würden. Es gibt auch keine eindeutigen Anhaltspunkte dafür, dass Schifffahrtsunternehmen Zwischenaufenthalte in benachbarten Häfen außerhalb der EU hinzufügen oder die Reihenfolge ihrer Hafenaufenthalte ändern, um die EHS-Verpflichtungen zu umgehen. Darüber hinaus liefert die Analyse der verfügbaren Daten zu zwei Fallstudien (Spanien-Italien und Bulgarien-Nachbarländer) keine Belege für eine Verlagerung auf den Straßenverkehr. Außerdem deuten die verfügbaren Daten nicht auf eine Zunahme des Einsatzes kleinerer Schiffe außerhalb des Geltungsbereichs des Systems oder auf Umladungen von Schiff zu Schiff hin, was darauf hinweisen könnte, dass die Unternehmen ein solches Umgehungsverhalten anwenden.

Bei der Prüfung zukunftsorientierter Indikatoren, einschließlich der Routenankündigungen für 2025 und der geplanten Investitionen in Häfen, zeigt die Analyse keine erkennbaren Trends auf, die auf eine Änderung des Marktverhaltens infolge der Ausweitung des EHS auf den Seeverkehr hindeuten könnten. In der Studie wird das äußerst dynamische Umfeld der Schifffahrtsbranche hervorgehoben, z. B. die Tatsache, dass Containerschifffahrtsunternehmen ihre Routen und Tätigkeiten als Reaktion auf die Krise im Roten Meer rasch anpassen. Obwohl einige Beispiele darauf hindeuten, dass Unternehmen bei der Gestaltung ihrer künftigen Routen Umgehungspraktiken in Erwägung ziehen, liefert die Analyse keine schlüssigen und allgemeinen Beweise für einen solchen Trend. Darüber hinaus gibt es bei den geplanten Investitionen in Häfen, sowohl in der EU als auch in den Nachbarländern, im Vergleich zu den bereits in den letzten Jahren anhaltenden Trends keine erkennbare Trendwende, da viele Häfen weiterhin ehrgeizige Investitionen planen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit und ihren Marktanteil zu steigern, insbesondere bei Containerumladungstätigkeiten.

Was die umfassenderen Auswirkungen betrifft, so dürften die Ausweitung des EHS auf den Seeverkehr und die Verpflichtung der Schifffahrtsunternehmen, EU-Zertifikate abzugeben, im Jahr 2024 die Gesamtkosten der Schifffahrt im Durchschnitt um 3,7 % erhöhen, wenn die Betreiber und/oder Schiffseigner keine Energieeffizienz- oder Emissionsreduktionsmaßnahmen

ergreifen. Für 2025 und 2026 wird ein höherer Anstieg erwartet, der mit dem schrittweisen Einführungsansatz zusammenhängt. Diese Kosten werden in der Regel von den Schifffahrtsunternehmen an die Verlader weitergegeben, was relativ begrenzte Auswirkungen auf die Gesamttransportpreise hat. Die von Schifffahrtsunternehmen im Jahr 2024 erhobenen EHS-Aufschläge stellen einen Anstieg der Frachtraten zwischen 1 % und 5 % für Tiefsee-Containerdienste und zwischen 3 % und 11 % für verschiedene Fährlinien in Europa dar. Aus der Analyse geht nicht hervor, dass weniger Seeverkehrsdiene zu Inseln innerhalb der EU oder Gebieten in äußerster Randlage erbracht wurden, wobei der Hafenverkehr und die Umladetätigkeiten relativ stabil blieben.

Dieser erste Bericht enthält zwar keine Hinweise auf wesentliche Änderungen, die unmittelbar auf die Einführung des EU-EHS zurückzuführen sind, doch sollten diese Schlussfolgerungen aufgrund der begrenzten Aussagekräftigkeit dieser Analyse mit Vorsicht betrachtet werden. Insbesondere die erheblichen Spillover-Effekte der Krise im Roten Meer auf den Seeverkehr, die begrenzte Zeit seit der Einführung und somit die begrenzten Erfahrungen mit der Umsetzung des Systems für Emissionen aus dem Seeverkehr sowie Datenbeschränkungen tragen allesamt zur begrenzten Aussagekräftigkeit der Analyse bei. Dieser erste Bericht sollte daher als erster Schritt in einem laufenden Prozess betrachtet werden, der die Grundlage für künftige Analysen und mögliche Verbesserungen des Überwachungsansatzes bildet, insbesondere im Hinblick auf künftige Perspektiven, einschließlich der Prüfung des Inkrafttretens der FueEU Maritime“-Verordnung im Januar 2025. In diesem Bestreben wird die Kommission ihre Überwachungstätigkeiten gemäß der EHS-Richtlinie fortsetzen und sich um eine aktive Unterstützung und Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten, Behörden und relevanten Interessenträger bemühen, um sicherzustellen, dass neue Trends, Muster und neu auftretende Probleme rasch ermittelt werden und in die Entscheidungsfindung und die Politikgestaltung einfließen.