

Offene Fragen nach Vorstoß für EU-ETS

Die EU-Kommission hat im Zusammenhang mit der Emissionshandel-Regulierung (EU-ETS) einen Entwurf einer »Commission Implementing Regulation« vorgelegt. Wie sehen die Pläne aus und wie sind die Regelungen aus Sicht der Schifffahrt zu bewerten?



© ClassNK

Ein viel diskutiertes Thema im Zusammenhang mit der Ausweitung des EU-Emission Trading Schemes auf die Schifffahrt ist die Frage, wer gegenüber der Behörde verpflichtet ist, die Zertifikate am Einreichungstag einzureichen. Die Kommission hat dazu nun am 1. September einen Entwurf einer »Commission Implementing Regulation« veröffentlicht.

Eine wesentliche Regelung des Entwurfs ist, dass grundsätzlich der Eigner für die Einhaltung der ETS-Verpflichtungen gegenüber der Behörde verantwortlich ist. Hat der Eigner jedoch mit einem Manager, der für die Einhaltung des ISM-Codes verantwortlich ist, einen Bereederungsvertrag geschlossen und vereinbart, dass der Manager für die Erfüllung der ETS-Verpflichtungen zuständig ist, ist der Manager dafür verantwortlich, die Zertifikate bei der Behörde einzureichen.

Die Parteien können also wählen, wer für die ETS-Verpflichtungen verantwortlich sein soll. Trägt der Manager nach dem Bereederungsvertrag die Verantwortung, so hat er bei der Behörde ein vom Eigner und Manager gezeichnetes Dokument einzureichen, aus dem hervorgeht, dass der Manager die ETS-Verpflichtungen übernommen hat. Wird bei der Behörde ein solches Dokument nicht eingereicht, so gilt der Eigner weiter als Verpflichteter. Weiterhin enthält der Entwurf Regelungen dazu, welcher Mitgliedsstaat mit seiner Behörde zuständig sein soll.

Wie sind die im Entwurf vorgeschlagenen Regelungen nun zu bewerten? Die Frage, wer für die ETS-Verpflichtungen zuständig

ist, ist von besonderer Bedeutung für Manager, insbesondere wenn sie Schiffe bereedern, die nicht zur eigenen Gruppe gehören. Denn die Übernahme von ETS-Verpflichtungen ist mit hohen Risiken verbunden.

Je nach Fahrtgebiet und Emissionen eines Schiffes können die Kosten rund 500.000 € pro Jahr betragen; sie können aber auch noch höher liegen. Interessant ist, dass die EU ursprünglich vorgesehen hatte, dass der technische Manager als Halter des »Document of Compliance« zuständig sein soll. Hiervon ist die EU nun abgerückt und überlässt den Parteien die Entscheidung. Die größere Flexibilität wird von den Beteiligten sicher begrüßt werden.

Übernimmt der Manager die (mit hohen Risiken verbundenen) ETS-Verpflichtungen als Dienstleistung im Rahmen des Bereederungsvertrages, wird er sichergestellt haben wollen, dass der Eigner ihm regelmäßig ausreichend Zertifikate zur Verfügung stellt. Im Falle einer Zeitcharter wird der Eigner mit dem Zeitcharterer vereinbaren wollen, dass Letzterer die Zertifikate regelmäßig beschafft oder dem Eigner die Beschaffungskosten erstattet.

Wichtig wird für den Manager sein, dass er auch im Falle der Insolvenz des Eigners Zugriff auf die Zertifikate hat. Dienstleister bieten diesbezüglich bereits Treuhandstrukturen an.

Weitere Klarstellungen nötig

Der Entwurf wirft aber noch Fragen auf beziehungsweise bedarf weiterer Klarstellungen: Welche Folgen hat es für den Eigner und sein Schiff, wenn der Manager die ETS-Verpflichtungen übernimmt, sie aber nicht einhält? Ist für jedes Schiff ein separates Konto bei der Behörde zu führen? Sind gegebenenfalls mehrere Behörden für einen Manager zuständig, wenn er die ETS-Verpflichtungen für Schiffe unterschiedlicher Eigner übernommen hat? Welchen Einfluss hat der Entwurf auf die Zuständigkeit von Verpflichtungen gemäß der MRV-Regulation?

Die Kommission möchte (und muss) im vierten Quartal 2023 eine endgültige Regelung verabschieden, bevor das EU-ETS für die Schifffahrt am 1. Januar 2024 in Kraft tritt. Auch wenn noch viele Fragen offen sind, müssen Eigner sich jetzt mit Zeitchartern auf eine ETS-Klausel verständigen. Auch wenn wegen der noch nicht vollständig geklärten Rechtslage noch Fragen bei der Ausgestaltung der Bereederungsverträge offen sind, sollten diese in Grundzügen nun abstimmt werden. Die Schifffahrtsorganisation Bimco hat zu Zeitcharterverträgen bereits eine Musterklausel veröffentlicht. Mit der Veröffentlichung einer Musterklausel zu Bereederungsverträgen ist kurzfristig zu rechnen. Diese Musterklauseln dienen als gute Grundlage, bedürfen aber weiterer Anpassungen.

Autor: Clemens Hillmer