



**Antwort des Ministers für Wirtschaft, KMU, Energie und Tourismus, Lex Delles, auf die parlamentarische Frage N° 3571 vom 2. Februar 2026 der ehrenwerten Abgeordneten Mars Di Bartolomeo und Franz Fayot**

- **Gehören die bestmöglichen Umweltstandards zu den Kriterien für eine Registrierung von Handelsschiffen unter luxemburgischer Flagge?**

Jedes unter luxemburgischer Flagge fahrende Schiff ist verpflichtet die internationalen Abkommen einzuhalten, denen Luxemburg beigetreten ist, darunter Safety of Life at Sea (SOLAS), International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships (MARPOL), International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) und Maritime Labour Convention (MLC). Ein solches Schiff hat darüber hinaus die geltenden europäischen und luxemburgischen Rechtsvorschriften einzuhalten und kann jederzeit von verschiedenen Akteuren, insbesondere vom Flaggenstaat und vom Hafenstaat, inspiziert werden. Diese Inspektionen dienen der Überprüfung der Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften, einschließlich der Umweltvorschriften.

Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass Luxemburg derzeit den 9. Platz in der Paris MoU White Performance List belegt. Diese Klassifikation listet Flaggenstaaten auf, deren Schiffsflotten durch besonders hohe Sicherheits- und Umweltschutzstandards überzeugen.

- **Sind die im August 2023 von der damaligen Regierung beschlossenen Maßnahmen noch in Kraft? Wenn ja, welche Ergebnisse wurden erzielt?**

Die Initiative „Green Shipping“, die Reeder dazu anregen soll, in moderne und umweltfreundlichere Technologien zu investieren, wurde am 16. August 2023 öffentlich vorgestellt. Der Gesetzentwurf selbst wurde am 23. Juli 2024 im Parlament eingereicht. Der Staatsrat hat seine Stellungnahme am 29. April 2025 abgegeben, und das Gesetzgebungsverfahren ist derzeit im Gange.

Angesichts der Besonderheiten des luxemburgischen Seeverkehrssektors haben die meisten Reeder die Modernisierung ihrer Schiffe, insbesondere in Bezug auf digitale und ökologische Aspekte, lange vor Inkrafttreten der neuen Umweltvorschriften (2050 Netto-Null-Treibhausgasemissionen) vorgenommen.

Die Digitalisierung und der ökologische Wandel sind heute zwei wichtige Hebel für die Umgestaltung des Seeverkehrs, der etwa 3 % der weltweiten Kohlendioxidemissionen ausmacht. Diese beiden Elemente sind untrennbar miteinander verbunden und ermöglichen es, den Seeverkehr intelligenter, sauberer und nachhaltiger zu gestalten und gleichzeitig wirtschaftlich rentabel und wettbewerbsfähig zu bleiben.



- **Welche anderen Maßnahmen hat Luxemburg ergriffen, um die Dekarbonisierung der unter luxemburgischer Flagge registrierten Handelsschiffe voranzutreiben, und wie wird deren Umsetzung überwacht?**

Der ökologische Bonus zur Steuervergünstigung für Schiffe wurde durch die Sonderabschreibung (Art. 32bis des Gesetzes über die Einkommensteuer) eingeführt. Seit Januar 2025 ist das Kommissariat für maritime Angelegenheiten für die Ausstellung einer Konformitätsbescheinigung für die in Artikel 32bis genannten Sachanlagen zuständig. Es oblag demnach dem Kommissariat, objektive Kriterien zu entwickeln, um diesen Mechanismus transparent anzuwenden, um so den Höchstsatz für umweltfreundliche Schiffe von 12 % auf 14 % anzuheben.

Während andere Länder ein Tonnagesteuersystem bevorzugen, sei daran erinnert, dass die Steuergutschrift derzeit der wichtigste Hebel des Sektors ist, um ihn bei der Finanzierung der enormen Investitionen im Zusammenhang mit dem ökologischen Wandel zu unterstützen.

Bisher haben drei unter luxemburgischer Flagge fahrende Schiffe von diesem finanziellen Bonus profitiert. Der Sektor wirbt weiterhin aktiv für diese Maßnahme, erwägt jedoch einen selektiveren Ansatz.

- **Sind weitere Maßnahmen geplant?**

Luxemburg setzt sich aktiv für die Erreichung der Klimaneutralitätsziele ein, die von der Europäischen Union und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) für das Jahr 2050 festgelegt wurden. Diese Ziele stützen sich vor allem auf die beschleunigte Einführung alternativer Kraftstoffe wie Methanol, Ammoniak und Flüssigerdgas (LNG).

Ihre Umsetzung stößt jedoch auf Hindernisse auf Ebene der IMO. Auf einer Sondersitzung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) im Oktober 2025 in London wurde beschlossen, die Verabschiedung des Net-Zero-Rahmenwerks um ein Jahr zu verschieben. Dieses Rahmenwerk sollte in eine überarbeitete Fassung des MARPOL-Übereinkommens Anhang VI aufgenommen werden, doch seine Verschiebung verzögert konkrete Maßnahmen zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Neutralität.

Die MEPC-Sitzung im Oktober 2025 war geprägt von der Verschiebung einer wichtigen Vereinbarung über die CO<sub>2</sub>-Bepreisung unter dem Druck der Vereinigten Staaten und anderer Länder. Diese Verzögerung schwächt die weltweite Dynamik zugunsten der Dekarbonisierung des Seeverkehrssektors.

Gleichzeitig hält die Europäische Union an ihren ehrgeizigen Zielen im Einklang mit dem Grünen Deal für Europa und dem europäischen Klimagesetz fest. Für den Seeverkehrssektor umfasst dies:

- Ein erweitertes MRV-System (Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung von Emissionen);
- Die Einbindung des Schifffahrtssektors in den EU-Emissionshandel (EU ETS), wodurch die Emissionen von Schiffen dem europäischen CO<sub>2</sub>-Markt unterliegen;
- Die FuelEU Maritime-Verordnung, die den Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe fördert;
- Die verbindliche Nutzung von Landstrom (*On-Shore Power*), um Emissionen in Häfen zu reduzieren.



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère de l'Économie

Luxemburg, der 27. Februar 2026

Minister für Wirtschaft, KMU, Energie und Tourismus

(s.) Lex Delles