



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 29. Mai 2013 (31.05)
(OR. en)**

10120/13

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0153 (NLE)**

**ENV 469
MAR 61
TRANS 269**

VORSCHLAG

der Europäischen Kommission
vom 21. Mai 2013

Nr. Komm.dok.: COM(2013) 300 final

Betr.: Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur Festlegung des in der HELCOM
und der IMO zur vertretenden Standpunkts hinsichtlich der Ausweisung der
Ostsee als Emissionsüberwachungsgebiet für Stickstoffoxid (NECA)

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herrn Uwe CORSEPIUS, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: COM(2013) 300 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.5.2013
COM(2013) 300 final

2013/0153 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**zur Festlegung des in der HELCOM und der IMO zur vertretenden Standpunkts
hinsichtlich der Ausweisung der Ostsee als Emissionsüberwachungsgebiet für
Stickstoffoxid (NECA)**

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORSCHLAGS

Im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL, Anhang VI) ist die Möglichkeit vorgesehen, zur Verringerung der Luftverschmutzung durch Schiffe Emissionsüberwachungsgebiete auf Antrag der Anrainerstaaten der betreffenden Gebiete auszuweisen.

Ein nordamerikanisches Emissionsüberwachungsgebiet für Stickstoffoxid (Nitrogen Oxide Emissions Control Area – NECA) wurde bereits vereinbart; in der EU ist ein Antrag für ein NECA in der Ostsee zur Vorlage bei der IMO bereit und vorbereitende Arbeiten für ein NECA in der Nordsee schreiten voran. Die NECA-Bestimmungen werden 2016 in Kraft treten und nur für nach diesem Zeitpunkt gebaute Schiffe gelten, die in ein NECA einfahren.

Im Rahmen der Vorbereitung für den NECA-Antrag hat die Helsinki-Kommission zum Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (HELCOM) eine umfassende Analyse zur Schätzung der Stickstoffoxidemissionen (NO_x-Emissionen) von Schiffen in der Ostsee und ihrer Auswirkungen durchgeführt.

Die Ausweisung des Ostsee-NECA dürfte zu einem Rückgang der NO_x-Emissionen aus dem Seeverkehr um 16 % bis zum Jahr 2020 und 46 % bis zum Jahr 2030 führen. Erwartungsgemäß dürften erst 2040-50 alle Schiffe in der Ostsee die NECA-Anforderungen erfüllen, davon ein Drittel bis 2030. Die Kosten und Nutzen des Ostsee-NECA werden daher schrittweise auftreten, da Schiffe relativ langsam ersetzt werden, wobei die Ersatzrate je nach Schiffstyp variiert.

Mit dem Ostsee-NECA wird ein wichtiger Beitrag zur Verringerung der Luftverschmutzung geleistet, vor allem, da mehrere Mitgliedstaaten im Ostseeraum die Emissionswerte gemäß der Richtlinie über die Luftqualität nicht einhalten. Außerdem wird die geringere Luftverschmutzung Nutzen für die Gesundheit bringen und die Eutrophierung reduzieren, eine der größten ökologischen Herausforderungen im Ostseeraum. Auch die Versauerung und Ozonbildung werden verringert.

Investitionskosten sind begrenzt, da einige Schiffseigner ihre neuen Schiffe bereits mit NECA-konformen Motoren ausgestattet haben, damit ihre Schiffe in das nordamerikanische NECA einfahren dürfen. In diesen Fällen werden nur zusätzliche Betriebskosten entstehen, die zu einem schrittweisen Anstieg der Kosten des Seeverkehrs in der Ostsee bis 2040-50 führen werden.

Weitere Informationen über die Kosten und Nutzen des Ostsee-NECA für die EU finden sich in der Folgenabschätzung zum Kommissionsvorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen¹ aus dem Jahr 2010. Diesem Dokument zufolge entspräche der Gewinn, der sich aus der vollständigen Einhaltung der IMO-Regeln ergäbe, mindestens zwischen 3 EUR und 13 EUR pro investiertem Euro².

¹ SEK(2011) 919.

² Eine laufende Studie der GD ENV schätzt das Kosten-Nutzen-Verhältnis für das Ostsee-NECA auf etwa 2,3 EUR bis 8,6 EUR pro investiertem Euro.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Zusammenhang mit der Ausweisung der Ostsee als Emissionsüberwachungsgebiet wird als äußerst günstig betrachtet.

Zu den verfügbaren Technologien zur Verringerung der NO_x-Emissionen aus dem Seeverkehr gehören Abgasrückführungssysteme, die Nutzung von Flüssiggas und selektive katalytische Reduktion (selective catalytic reduction – SCR).

2. BISHERIGE ENTWICKLUNGEN

Im Jahr 2010 beschloss das Ministertreffen des Übereinkommens von Helsinki über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets darauf hinzuwirken, der IMO vorzugsweise bis 2011 einen gemeinsamen Vorschlag der Ostseeränderstaaten vorzulegen, um ein Emissionsüberwachungsgebiet für Stickstoffdioxid (Nitrogen Oxide Emissions Control Area – NECA) für die Ostsee zu beantragen.

Auf ihrer Sitzung vom 9.-10. März 2011 stimmte die HELCOM zu, dass die Ostsee als NECA ausgewiesen werden sollte. Sie räumte jedoch ein, dass einige Parteien nicht bereit waren, eine sofortige Entscheidung zu treffen.

Auf ihrer Tagung vom 6.-7. März 2012 kam die HELCOM überein, dass der von ihr ausgearbeitete NECA-Antrag die IMO-Kriterien erfüllt.

Auf ihrer Sitzung vom 14.-15. Juni 2012 betonten die Delegationsleiter der HELCOM, dass einzig noch über den Zeitplan für die Einreichung des Antrags bei der IMO zu entscheiden wäre.

Auf ihrer Sitzung vom 3.-4. Dezember 2012 beschlossen die Delegationsleiter der HELCOM, am 4. März 2013 ein Treffen der Interessenvertreter zum Antrag für ein Ostsee-NECA zu organisieren. Sie waren sich einig, dass die endgültige Frist für die Vorlage bei der IMO vor der Ministertagung im Oktober 2013 beschlossen werden sollte. Sie kamen überein, den Ministern entsprechend zu berichten. Am 4. März 2013 fand ein Treffen speziell für Interessenvertreter der Seeverkehrsbranche in der Ostsee statt.

Sobald die HELCOM einen Termin für die Vorlage des NECA-Antrags vereinbart hat, werden ihn die Ostsee-Anrainerstaaten dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (Marine Environmental Protection Committee – MEPC) der IMO zur Annahme vorlegen. Die IMO wird dann prüfen, ob die Anforderungen für ein NO_x-Emissionsüberwachungsgebiet gemäß Anhang VI des MARPOL-Übereinkommens erfüllt sind. Falls dies der Fall ist, wird dem Ostsee-NECA zugestimmt. Im MEPC wird jedoch keine inhaltliche Diskussion stattfinden.

3. STANDPUNKT DER EU

Die EU hat grundsätzlich die Ausweisung der Ostsee als NECA gemäß der Vereinbarung in der Gruppe „Seeverkehr“ des Rates vom 7. November 2011 unterstützt. Die Gruppe vertrat ferner die Auffassung, dass die Ausweisung der Ostsee als NECA die kosteneffizienteste Maßnahme darstellt, um NO_x-Emissionen zu verringern, Luftqualitätsnormen zu entsprechen und einen guten Umweltzustand in Bezug auf die Eutrophierung – wie in der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie festgelegt – zu erreichen. Die Gruppe „Seeverkehr“ vom 8. November 2010 nach einer detaillierten Folgenabschätzung zur Kenntnis und erkannte

an, dass der weiter ausgearbeitete Antragsentwurf zur Vorlage bei der IMO hinsichtlich der Ausweisung der Ostsee als NECA einige Elemente zum Risiko einer Rückverlagerung auf andere Verkehrsträger enthielt, dass aber in der Regel von der IMO bei der Beantragung eines Emissionsüberwachungsgebiets keine Kosten-Nutzen-Analyse verlangt wird und dass die wirtschaftliche Analyse im Antrag ausreiche, um die IMO-Anforderungen zu erfüllen. Am 17. Oktober 2012 nahm auch die Gruppe „Seeverkehr“ die Fortschritte bezüglich des Ostsee-NECA zur Kenntnis und wies ferner darauf hin, dass – sollte die IMO die Ostsee als NECA ausweisen – die Kommission die Notwendigkeit zur Umsetzung dieser Bestimmung in EU-Recht prüfen werde und dieses Beschlussverfahren möglicherweise eine weitgehende Folgenabschätzung erforderlich machen könnte.

Nun muss der Rat im Einklang mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV vor der nächsten Sitzung der HELCOM-Delegationsleiter am 17. Juni 2013 den Standpunkt festlegen, der durch die EU bei Einreichung des Antrags für das Ostsee-NECA beim MEPC zu vertreten ist.

In den geltenden IMO-Bestimmungen³ ist vorgesehen, dass die NECA-Vorschriften 2016 in Kraft treten, unabhängig davon, wann der Vorschlag zur Ausweisung eines Gebiets als NECA eingereicht wurde. Eine rasche Einreichung ist daher im Interesse des Schifffahrtsgewerbes und Motorenhersteller, die ausreichend Zeit zur Anpassung benötigen, um möglicher höhere Umrüstungskosten zu vermeiden.

In Anbetracht dessen sollte die EU die Einreichung des HELCOM-Vorschlags bei der IMO unterstützen, dass die Ostsee-Anrainerstaaten spätestens bei der 66. Sitzung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt im März 2014 die Ausweisung der Ostsee als Emissionsüberwachungsgebiet für Stickstoffoxid beantragen. Daher ist es ebenfalls notwendig, dass der Rat im Einklang mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV den von den EU-Mitgliedstaaten in der IMO zu vertretenden Standpunkt der EU festlegt.

³

Revidierter Anhang VI des MARPOL-Übereinkommens der IMO, Regel 13.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Festlegung des in der HELCOM und der IMO zur vertretenden Standpunkts hinsichtlich der Ausweisung der Ostsee als Emissionsüberwachungsgebiet für Stickstoffoxid (NECA)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 191 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL, Anhang VI) ist die Möglichkeit vorgesehen, zur Verringerung und Überwachung der Stickstoffoxidemissionen durch Schiffe Emissionsüberwachungsgebiete (NECA) auf Antrag der betreffenden Anrainerstaaten auszuweisen.
- (2) Die Europäische Union ist Vertragspartei des Übereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets, im Rahmen dessen die Einreichung eines Vorschlags zur Ausweisung der Ostsee als Emissionsüberwachungsgebiet für Stickstoffoxid bei der IMO diskutiert wird.
- (3) Vorbereitende Arbeiten hinsichtlich der Einreichung eines Vorschlagsentwurfs zur Ausweisung der Ostsee als NECA bei der IMO wurden unter Schirmherrschaft der HELCOM durchgeführt. Sobald die HELCOM einen Termin für die Vorlage des NECA-Antrags vereinbart hat, werden ihn die Ostsee-Anrainerstaaten dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (Marine Environmental Protection Committee – MEPC) der IMO zur Annahme vorlegen. Die IMO wird dann prüfen, ob die Anforderungen für ein NO_x-Emissionsüberwachungsgebiet gemäß Anhang VI des MARPOL-Übereinkommens erfüllt sind. Falls dies der Fall ist, wird dem Ostsee-NECA zugestimmt. Im MEPC wird jedoch keine inhaltliche Diskussion stattfinden.
- (4) In der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG und der Richtlinie über nationale Emissionshöchstmengen (Richtlinie 2001/81/EG) sind Emissionsnormen für luftverunreinigende Schadstoffe festgelegt. Insbesondere die Richtlinie 2001/81/EG sieht vor, dass die Kommission und gegebenenfalls die Mitgliedstaaten unbeschadet des Artikels 218 AEUV die bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit mit Drittländern und den zuständigen internationalen Organisationen, wie der

Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), im Hinblick auf eine Verbesserung der Grundlagen für Emissionsverminderungen fortsetzen.

- (5) In der Ministererklärung der HELCOM zur Ostsee im Jahr 2010 wurde der Ausweisung eines Ostsee-NECA – vorzugsweise bis 2011 – zugestimmt.
- (6) Die Gruppe „Seeverkehr“ vom 8. November 2010 forderte eine detaillierte Folgenabschätzung, da ihrer Auffassung nach der Antragsentwurf zur Vorlage bei der IMO hinsichtlich der Ausweisung der Ostsee als NECA einige Elemente zum Risiko einer Rückverlagerung auf andere Verkehrsträger enthielt. Allerdings räumte sie ein, dass von der IMO bei der Beantragung eines Emissionsüberwachungsgebiets keine Kosten-Nutzen-Analyse - wie bei der Ausarbeitung künftiger EU-Rechtsvorschriften – verlangt wird und dass die wirtschaftliche Analyse im Antrag ausreiche, um die IMO-Anforderungen zu erfüllen. Auf ihrer Sitzung vom 9.-10. März 2011 stimmte die HELCOM zu, dass die Ostsee als NECA ausgewiesen werden sollte. Sie räumte jedoch ein, dass einige Parteien nicht bereit waren, eine sofortige Entscheidung zu treffen.
- (7) Auf ihrer Tagung vom 6.-7. März 2012 kam die HELCOM überein, dass der von der HELCOM ausgearbeitete NECA-Antrag die IMO-Kriterien erfüllt.
- (8) Auf ihrer Sitzung vom 14.-15. Juni 2012 betonten die Delegationsleiter der HELCOM, dass einzig noch über den Zeitplan für die Einreichung des Antrags bei der IMO zu entscheiden wäre.
- (9) Auf ihrer Sitzung vom 3.-4. Dezember 2012 einigten sich die Delegationsleiter der HELCOM, dass die endgültige Frist für die Vorlage bei der IMO vor der Ministertagung im Oktober 2013 beschlossen werden sollte.
- (10) Sollte die HELCOM die Vorlage eines Vorschlags zur Ausweisung der Ostsee als Emissionsüberwachungsgebiet für Stickstoffoxid bei der IMO beschließen, sollten die EU-Mitgliedstaaten die vorgeschlagene Ausweisung der Ostsee als Emissionsüberwachungsgebiet für Stickstoffoxid unterstützen.
- (11) Verpflichtungen für NECA gemäß IMO Tier III werden 2016 in Kraft treten; es ist wichtig, den Wirtschaftsbeteiligten ausreichend Zeit zur Anpassung zu lassen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt der Europäischen Union in der HELCOM unterstützt die Einreichung des HELCOM-Vorschlags zur Ausweisung der Ostsee als Emissionsüberwachungsgebiet für Stickstoffoxid bei der IMO durch die Ostsee-Anrainerstaaten spätestens bei der 66. Sitzung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt.

Artikel 2

Nach Annahme des in Artikel 1 genannten Beschlusses in der HELCOM ist dieser der IMO im Interesse der Europäischen Union gemeinsam durch die Mitgliedstaaten vorzulegen und von ihnen zu unterstützen.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*