



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 15.7.2011
KOM(2011) 441 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**zur Überprüfung der Umsetzung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des
Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur weiteren
Verringerung der Schadstoffemissionen aus dem Seeverkehr**

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**zur Überprüfung der Umsetzung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des
Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur weiteren
Verringerung der Schadstoffemissionen aus dem Seeverkehr**

1. EINLEITUNG

Schadstoffemissionen aus dem Seeverkehr tragen zunehmend zu Luftqualitätsproblemen in der EU bei. Dies hat über die Küstenregionen hinausreichende, gravierende Auswirkungen für die menschliche Gesundheit und trägt zur Versauerung bei. Der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung¹ von 2005 zufolge werden die Schwefelemissionen aus der Schifffahrt voraussichtlich bis 2020 die Emissionen aller landseitigen Quellen in der EU übertreffen. Es besteht deshalb weiterer Handlungsbedarf, um den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt zu verbessern. Angesichts der internationalen Dimension des Seeverkehrssektors hat die Kommission die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zu weiteren emissionsverringenden Maßnahmen aufgerufen. Die Mitgesetzgeber haben diesen Aufruf bei der letzten Änderung der Richtlinie 1999/32/EG über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (die Richtlinie) aufgegriffen, mit der die Qualität der in den Seegebieten und Häfen der EU verwendeten Schiffskraftstoffe geregelt wird.² Diese Mitteilung befasst sich mit den Fortschritten, die seit 2005 in der IMO bei der Verringerung der Luftschadstoffemissionen erzielt wurden, sowie mit den von der Kommission vorgeschlagenen Folgemaßnahmen auf EU-Ebene. Zu den Letzteren zählen auch bestimmte Maßnahmen, die auf Grundlage der seit 2005 mit der Umsetzung der Richtlinie gesammelten Erfahrungen vorgeschlagen werden, wie die Mitgesetzgeber dies verlangt hatten. Dann geht die Mitteilung auf die Gründe für die Anpassung der einschlägigen EU-Vorschriften an die neuesten IMO-Bestimmungen ein, d. h. die 2008 geänderte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen, in der nicht nur weltweit geltende neue Normen für schwefelärmere Kraftstoffe, sondern auch strengere Grenzwerte für SO_x-Emissionsüberwachungsgebiete festgelegt werden. Außerdem wird ein Bündel von Begleitmaßnahmen vorgeschlagen, um die Einhaltung der Vorschriften zu fördern und zu erleichtern. Zu diesen Maßnahmen gehören gleichwertige Verfahren, die dem Seeverkehrssektor technologische Neutralität bei der Einhaltung der Rechtsvorschriften einräumen.

¹ KOM(2005) 446 endgültig.

² Richtlinie 2005/33/EG zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG.

2. FORTSCHRITTE DER INTERNATIONALEN SEESCHIFFFAHRTSORGANISATION BEI DER LUFTREINHALTUNG

Die Verschmutzung durch den Seeverkehr wird in Anlage VI des Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) geregelt.³ Bis 2008 ließ das Übereinkommen die Verwendung von Schiffskraftstoffen mit einem Schwefelgehalt von bis zu 4,5 % in allen Seegebieten mit Ausnahme bestimmter *SO_x-Überwachungsgebiete* (SECA) zu, in denen der maximale Schwefelgehalt auf 1,5 % beschränkt wurde.⁴ Wegen des besonderen Beitrags der Schifffahrtsemissionen zu den Versauerungsproblemen in Nordeuropa hat die IMO in der EU die Ostsee, die Nordsee und den Ärmelkanal als *SO_x-Überwachungsgebiet* ausgewiesen.

Nach internationalen Aufrufen zu weiteren emissionsverringenden Maßnahmen im Seeverkehr beschlossen die IMO-Parteien Ende 2008, die Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen gründlich zu überarbeiten.⁵ Der überarbeiteten Fassung zufolge muss der Schwefelgehalt von Kraftstoffen schrittweise verringert werden, außerhalb von *SO_x-Überwachungsgebieten* ab 2020 auf 0,50 % und in *SO_x-Überwachungsgebieten* ab Januar 2015 auf 0,10 %.⁶ Die Bestimmungen, nach denen die Einhaltung erreicht werden soll, sind technologisch neutral und lassen auch alternative emissionsverringende Verfahren wie Abgaswäscher oder saubere Alternativkraftstoffe wie Flüssigerdgas zu.⁷

Für die Verringerung der Emissionen aus der schnell wachsenden Schifffahrt bedeuteten die 2008 vereinbarten neuen Bestimmungen einen wichtigen Schritt nach vorn. Sie werden voraussichtlich dazu führen, dass die *SO₂*-Emissionen aus dem Schiffsverkehr in den *SO_x-Überwachungsgebieten* um mehr als 90 % und in den anderen an die EU grenzenden Seegebieten um mehr als 75 % zurückgehen werden.⁸ Entsprechend wird für Feinstaubemissionen (*PM_{2,5}*) in *SO_x-Überwachungsgebieten* bzw. anderen Seegebieten ein Rückgang um mehr als 60 % bzw. 75 % vorhergesagt. Der Nutzen, der sich aus dem MARPOL-Übereinkommen von 2008 durch die Verbesserung der Gesundheit und die längere Lebenserwartung in der EU ergibt, wird Schätzungen zufolge 2020 mindestens im Bereich von 15 bis 34 Mrd. EUR pro Jahr liegen. Die Kosten für die Umsetzung der überarbeiteten Fassung liegen zwischen 2,6 und 11 Milliarden EUR. Dabei wird für den oberen Kostenbereich von einer kraftstoffbasierten Einhaltungstrategie ausgegangen, für den unteren dagegen

³ [http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(Marpol\).aspx](http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(Marpol).aspx).

⁴ Ein Schwefelgrenzwert von 4,5 % entspricht 45 000 ppm und ist mit den für Kraftstoffe im landgestützten Verkehr derzeit zulässigen 10 ppm zu vergleichen. Gegenwärtig liegt der tatsächliche Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen im globalen Mittel aber unter dem Höchstwert, nämlich bei 2,7 %.

⁵ http://www5.imo.org/SharePoint/mainframe.asp?topic_id=233.

⁶ Das Inkrafttreten der „globalen“ Bestimmung kann sich wegen der Prüfung, ob die benötigten Kraftstoffe verfügbar sind, noch bis 2025 verzögern.

⁷ Bei der Überarbeitung von Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen wurden noch weitere Maßnahmen zur Begrenzung der Emission von anderen Schadstoffen wie *NO_x* vereinbart.

⁸ Greenhouse gases and air pollutants in the European Union: Baseline projections up to 2030, EC4MACS Interim Assessment (2010) (Treibhausgase und Luftschadstoffe in der Europäischen Union: Basisschätzungen bis 2030, EC4MACS-Zwischenbewertung (2010)).

vom Einsatz der bereits erwähnten alternativen Einhaltungsverfahren. Das ausgezeichnete Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich daraus, dass die Kostenwirksamkeit emissionsverringender Maßnahmen für marine Quellen höher ist als für landseitige, da bei Letzteren bereits erhebliche Emissionsverringerungen erzielt worden sind.

3. ÜBERARBEITUNG DER RICHTLINIE 1999/32/EG DES RATES

Die Richtlinie 1999/32/EG in der geänderten Fassung regelt u. a. den Schwefelgehalt der im Seeverkehr verwendeten Kraftstoffe und enthält nur auf EU-Ebene geltende Überwachungs- und Kontrollbestimmungen.

Nach der Ende 2008 erfolgten Änderung von Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen der IMO bestehen erhebliche Diskrepanzen zur Richtlinie, die beseitigt werden müssen. Gestützt auf die Folgenabschätzung, die für die vorliegende Überarbeitung durchgeführt wurde, wird im Hinblick auf den Schwefelgehalt von Kraftstoffen eine vollständige Angleichung der Richtlinie an die neuen IMO-Bestimmungen vorgeschlagen.⁹ Dazu gehören die Aufnahme der strengeren Schwefelgrenzwerte für SO_x-Überwachungsgebiete und andere Seegebiete sowie die Anpassung der EU-Vorschriften an die IMO-Bestimmungen zu alternativen Einhaltungsverfahren. Solche alternativen oder gleichwertigen Maßnahmen erlauben es den Wirtschaftsteilnehmern, die geeignetste Lösung zu wählen, darunter auch den Einsatz von Abgaswäschern oder von Alternativkraftstoffen wie Flüssigerdgas, sofern dies nur zu denselben Emissionsverringerungen führt wie die Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe. Außerdem geht davon ein Innovationsschub für umweltfreundliche Technologien aus, wie er in der Strategie Europa 2020 empfohlen wird, während die Einhaltungskosten der Reeder um bis zu 90 % sinken.¹⁰ Ergänzende Schutzmaßnahmen werden dafür sorgen, dass alternative Einhaltungsvorgänge wie der Einsatz von Abgaswäschern weder die menschliche Gesundheit noch die Sicherheit und die Umwelt beeinträchtigen.

Gestützt auf die Überprüfung der Umsetzung der Richtlinie werden angesichts des erhöhten Risikos, dass die strengeren internationalen Bestimmungen zum Schwefelgehalt von Kraftstoffen umgangen werden, zusätzlich bestimmte gezielte Anpassungen der Durchführungs- und Durchsetzungsregelungen in der EU vorgeschlagen.¹¹ Nach dem beigefügten Legislativvorschlag kann die Kommission bindend vorschreiben, wie die Mitgliedstaaten die Überwachung durchführen und der Kommission Bericht erstatten, doch würde die Kommission für die Mitgliedstaaten zunächst einmal Leitlinien zur optimalen Umsetzung der Richtlinie aufstellen. Eine weitere Harmonisierung und Stärkung der Überwachungs- und Durchsetzungsmaßnahmen in der EU wird nicht nur die Voraussetzungen für wichtige Gesundheits- und Umweltvorteile schaffen, sondern auch international

⁹ Verweis auf das SEK-Dokument mit der Folgenabschätzung.

¹⁰ AEA et al., Dezember 2009.

¹¹ Anhang 1 fasst die Bewertung der vorgelegten Berichte zusammen. Weitere Einzelheiten sind der Folgenabschätzung zum Änderungsvorschlag für die Richtlinie zu entnehmen.

einen Beitrag zur Schaffung gleicher Rahmenbedingungen und zur Lauterkeit des Wettbewerbs leisten.¹²

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Folgenabschätzung schlägt die Kommission außerdem strengere Vorschriften für Fahrgastschiffe vor, die außerhalb von SO_x-Überwachungsgebieten verkehren, um den Zusammenhang zwischen den strengeren Kraftstoffnormen für SO_x-Überwachungsgebiete (nach denen der maximale Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen derzeit 1,5 % und ab 2015 0,1 % betragen darf) und denen für Fahrgastschiffe im Linienverkehr außerhalb von SO_x-Überwachungsgebieten (derzeit 1,5 %) zu erhalten. Die Einführung der strengeren Kraftstoffnorm für Fahrgastschiffe würde gegenüber der für SO_x-Überwachungsgebiete um 5 Jahre verzögert, um eventuelle Probleme mit der Kraftstoffverfügbarkeit zu vermeiden.

4. BEGLEITMASSNAHMEN

Die Einführung dieser internationalen Umweltnorm ist zwar mit erheblichen Vorteilen verbunden, doch stehen die unmittelbar betroffenen Industriezweige bei der Einhaltung der neuen Vorschriften vor einer Reihe von Herausforderungen. Die Kommission wird mögliche Auswirkungen auf die Schifffahrt und insbesondere auf den Kurzstreckenseeverkehr weiterhin beobachten, um für den Fall von Verzerrungen in der Logistikkette oder einer erheblichen Rückverlagerung vom see- zum landgestützten Verkehr eine angemessene politische Reaktion zu sichern.

Für die Nutzung zusätzlicher, in der überarbeiteten Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen und später in der geänderten Richtlinie vorgesehener technologiebasierter Einhaltungsverfahren wie etwa Abgaswäscher, Alternativkraftstoffe (Flüssigerdgas) und landseitige Stromversorgung wären Kapitalinvestitionen des privaten wie des öffentlichen Sektors erforderlich. Für solche Investitionen könnten insbesondere dann Anreize nötig sein, wenn weiter gefasste Zielvorgaben für eine nachhaltige Schifffahrt über die Einhaltung der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen hinausgehen. Zur Unterstützung des Sektors wurden deshalb mehrere kurzfristige Begleitmaßnahmen ermittelt.

Im Rahmen der derzeitigen Finanziellen Vorausschau ist über die bestehenden EU-Verkehrsfinanzierungsinstrumente, d. h. die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) und das Programm „Marco Polo II“, bereits kurzfristig Unterstützung verfügbar. Dementsprechend wird das TEN-V-Programm auch weiterhin Projekte von breiterem Nutzen fördern, die sich beispielsweise Umweltfragen widmen, darunter Umsetzungsprojekte, Studien und Pilotmaßnahmen zur Einführung von neuen Technologien, innovativen Infrastrukturen und Einrichtungen zur Unterstützung des Einsatzes von Flüssigerdgas. Im Rahmen des Programms „Marco Polo II“ erhalten Projekte Vorrang, die auf die Umsetzung und Anwendung von innovativen Technologien oder Betriebsverfahren ausgerichtet sind, durch die sich Schiffsemissionen signifikant verringern lassen, wie etwa den Einsatz von schwefelarmen Kraftstoffen, Alternativkraftstoffen (Flüssigerdgas), emissions-

¹² Weitere Einzelheiten zum Legislativvorschlag enthält die zugehörige Begründung.

verringerten Technologien (Abgaswäscher) oder von Schiffen, die landseitige Elektrizität nutzen.

Außerdem könnten Investitionen, die auf Forschung, Entwicklung und Innovation zur Verringerung von Schiffsemissionen und zur Förderung der Energieeffizienz ausgerichtet sind, über ein Darlehensprogramm der Europäischen Investitionsbank (EIB) finanziert werden (Europäische Fazilität für umweltfreundlichen Verkehr (ECTF)).

Werden Schiffe vor dem Inkrafttreten der neuen Normen mit emissionsverringerten Einrichtungen oder Schiffsmotoren nachgerüstet, oder wird landseitig die Infrastruktur für die Behandlung von Rückständen oder für Flüssigerdgas-Schiffstankstellen entwickelt, könnte auch der Einsatz von Mitteln der Mitgliedstaaten in Betracht gezogen werden. Jede derartige Unterstützung muss den geltenden Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen¹³ bzw. den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013¹⁴ entsprechen.

Was die Ausarbeitung mittel- und längerfristiger Begleitmaßnahmen betrifft, so entwickelt die Europäische Kommission ein multidimensionales Maßnahmenkonzept wie z. B. eine „Toolbox für nachhaltige Lösungen für den Schiffsverkehr“, mit dem die ökologischen Herausforderungen, vor denen der Sektor steht, mit einem umfassenderen Konzept und in integrativer Weise gemeistert werden können. Im Rahmen dieses politischen Konzepts werden Maßnahmen folgender Art geprüft: weiche und harte Regelungen, umweltfreundliche Schiffstechnologien und alternative Kraftstoffe, geeignete umweltgerechte Infrastrukturen, Wirtschafts- und Finanzierungsinstrumente, Forschung und Innovation sowie internationale Zusammenarbeit. Diese Maßnahmen sollen nach der Annahme des Weißbuches eingeleitet werden, das einen Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum¹⁵, die neue TEN-V-Politik und Leitlinien beschreibt, die sich auch auf weitere Konsultationen mit den Akteuren, darunter die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, stützen. Weitere Ausführungen zu den verschiedenen integrierten Maßnahmen können demnächst in einem Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen veröffentlicht werden, das diese Mitteilung ergänzt.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND NÄCHSTE SCHRITTE

Die neuen Maßnahmen (die 2008 in den Bestimmungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen der IMO vereinbart worden sind) bedeuten für die Verringerung der Emissionen aus der schnell wachsenden Schifffahrt einen wichtigen Schritt nach vorn. Der vorliegende Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG wird das EU-Recht an die neuesten IMO-Bestimmungen für SO_x-Überwachungsgebiete und andere Seegebiete sowie an die Bestimmungen für

¹³ ABl. C 82 vom 1.4.2008, S. 1.

¹⁴ ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

¹⁵ Weißbuch der Kommission – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, KOM(2011) 144 vom 28.3.2011.

gleichwertige Einhaltungsverfahren anpassen. Außerdem wird er die derzeitigen Kraftstoffnormen für Fahrgastschiffe, die außerhalb von SO_x-Überwachungsgebieten verkehren, an die in SO_x-Überwachungsgebieten geltenden angleichen und die Durchführungs- und Durchsetzungsregelungen verbessern. Der Vorschlag wird dazu beitragen, die Zielvorgaben der aktuellen thematischen EU-Strategie zur Luftreinhaltung und der Strategie Europa 2020 zu erreichen. Damit stellt der Vorschlag sicher, dass die Maßnahmen tatsächlich den EU-Bürgern und der Umwelt zugute kommen, und fördert gleichzeitig umweltfreundliche Technologien sowie ein auf nachhaltige Verkehrssysteme mit geringem CO₂-Ausstoß gestütztes Wachstum. Zudem unterstützt die *„Toolbox für nachhaltige Lösungen für den Schiffsverkehr“* alle Akteure bei der Zusammenarbeit für die weitere Annäherung an eine wahrhaft innovative und nachhaltige Schifffahrt, die ein Wirtschaftswachstum mit minimierten Umweltauswirkungen unterstützen kann.

Die Kommission hat zusätzliche Maßnahmen zur Verringerung von SO_x-, Feinstaub- und NO_x-Emissionen wie z. B. die Ausdehnung der SO_x-Überwachungsgebiete und die Einführung neuer NO_x-Emissionsüberwachungsgebiete (NECA) einer ersten Bewertung unterzogen. Dabei ergab sich ein vielversprechendes Kosten-Nutzen-Verhältnis, doch ist die Kommission nicht in der Lage, die Einrichtung zusätzlicher Emissionsüberwachungsgebiete förmlich vorzuschlagen. Emissionsüberwachungsgebiete lassen sich im EU-Recht nur verankern, wenn sie zuvor nach den im MARPOL-Übereinkommen festgelegten Verfahren von der IMO international vereinbart wurden, und die Kommission ist nicht befugt, der IMO Vorschläge zu unterbreiten; die vorliegende Mitteilung und der Legislativvorschlag beschränken sich deshalb auf die bereits festgelegten Emissionsüberwachungsgebiete und die Änderung der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen von 2008. Die Kommission vermerkt aber anerkennend, dass einige Mitgliedstaaten dabei sind, die Ausweisung von NECA zu beantragen. Im Rahmen ihrer derzeitigen Überprüfung der thematischen EU-Strategie zur Luftreinhaltung, die spätestens bis 2013 abzuschließen ist, wird die Kommission gegebenenfalls mit diesen und anderen Mitgliedstaaten eng zusammenarbeiten, um solche und ergänzende weitere Maßnahmen zu unterstützen.¹⁶

¹⁶ SEK(2011) 342 endgültig.

Anlage 1: Zusammenfassender Bericht über die Umsetzung der Richtlinie 1999/32/EG über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe

Hintergrund

Die Richtlinie 1999/32/EG über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe¹⁷ wurde am 26. April 1999 erlassen und ist mehrfach geändert worden. Die wichtigste Änderung aus dem Jahr 2005 betrifft die Normen für Schiffskraftstoffe.¹⁸ Die Frist für die Umsetzung in nationales Recht lief am 11. August 2006 ab. Die Kommission prüfte gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 1999/32/EG in der geänderten Fassung einige allgemeine und besondere Aspekte anhand ihrer Erfahrungen mit der Umsetzung der Richtlinie. Bei dieser Prüfung wurden die von der IMO Ende 2008 verabschiedeten neuen Normen für die Qualität der Schiffskraftstoffe und die zugehörige Emissionsüberwachung in vollem Umfang berücksichtigt. Dieser Anhang fasst die wichtigsten Ergebnisse der Prüfung zusammen; weitere Einzelheiten enthält der beigefügte Bericht über die Folgenabschätzung.¹⁹

Umsetzung

Die Mitgliedstaaten waren verpflichtet, die Richtlinie bis zum 11. August 2006 in nationales Recht umzusetzen. Innerhalb dieser Frist haben nur drei Mitgliedstaaten über ihre Umsetzungsmaßnahmen berichtet. Sieben Mitgliedstaaten haben ihre Umsetzungsdaten innerhalb von 1,5 Jahren vorgelegt, und die letzte Umsetzung wurde im April 2010 gemeldet. Als Reaktion auf die verspätete und/oder unterbliebene Umsetzung leitete die Kommission 16 Vertragsverletzungsverfahren ein, die jetzt alle abgeschlossen sind.

Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten

Nach Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten der Kommission jährlich einen Bericht mit Informationen zu den Probenahmen und Analysen vorlegen, mit denen sie sicherstellen, dass der Schwefelgehalt der Schiffskraftstoffe den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie entspricht. Nach diesem Artikel müssen die Mitgliedstaaten auch den mittleren Schwefelgehalt von in ihrem Hoheitsgebiet verwendeten Schiffskraftstoffen melden, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen. Die Kommission hat für das Jahr 2007, also das erste volle Kalenderjahr nach Ablauf der Umsetzungsfrist, 26 Berichte erhalten. Für die Jahre 2008 und 2009 sind bislang 25 bzw. 26 Berichte eingegangen. Bis zur Entscheidung, ob Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet werden sollen, wurden zwischen 2008 und 2010 mehrere Mahnschreiben versandt.

Die Kommission hat die Berichte der Mitgliedstaaten alljährlich mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) analysiert. Die Analysen zeigten große Differenzen bei Struktur und Inhalt der Berichte der

¹⁷ ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13.

¹⁸ ABl. L 191 vom 22.7.2005, S. 59.

¹⁹ [Verweis auf SEK].

Mitgliedstaaten und machten in vielen Berichten erhebliche Datenlücken sichtbar, die Bewertungen erschweren. Besonders gravierend scheinen folgende Probleme zu sein:

- Nur wenige Berichte differenzieren bei Probenahmen und Ergebnissen zwischen für Seeschiffe bestimmten Kraftstoffen und ähnlichen Kraftstoffen, die für landgestützte Einrichtungen bestimmt sind.
- Die Zahl der in der EU genommenen Proben und die Häufigkeit der Probenahmen sind sehr gering (typischerweise eine Probe je 1000 Schiffe); das reicht nicht, um zu gewährleisten, dass der Überblick über die Qualität der verwendeten und verkauften Kraftstoffe repräsentativ ist und die Richtlinie ordnungsgemäß umgesetzt wird.
- Die Proben dienen fast ausschließlich dazu, den Schwefelgehalt der von der Richtlinie erfassten Kraftstoffe zu überwachen. Damit wurde nur einem Teil der Anforderungen aus Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie entsprochen.
- Die Probleme bei der Probenahme und der Analyse könnten auch darauf zurückzuführen sein, dass klare Bestimmungen zur Häufigkeit und zu den anzuwendenden analytischen Verfahren fehlen.
- Auch zur Überprüfung von Logbüchern und Tanklieferscheinen sind nur wenige Informationen verfügbar. Eine von der EMSA durchgeführte gesonderte Untersuchung ergab aber, dass Tanklieferscheine im Allgemeinen durchaus zuverlässig sind.

Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen

Auf Antrag von Reedern werden Tanklieferungen von unabhängigen Stellen systematisch geprüft. Die EMSA hat anonymisierte statistische Daten zu Kraftstoffproben erhalten, die 2008 analysiert worden waren. Außerdem hat die EMSA eine Untersuchung der Kraftstoffe in Auftrag gegeben, die Fahrgastschiffe im Mittelmeer und in der Biskaya verwenden. Diese Gebiete gehören nicht zu den SO_x-Überwachungsgebieten, sodass Fahrgastschiffe im Linienverkehr Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von höchstens 1,5 % verwenden müssen. Die wichtigsten Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Norm für SO_x-Überwachungsgebiete (1,5 %): Bei 5-10 % der geprüften Proben wurde der zulässige Schwefelgehalt überschritten. Allerdings lagen etwa 60 % der Überschreitungen im statistischen Konfidenzintervall.
- „Liegplatznorm“ (0,1 %): Bei 25 % der Proben wurde der maximale Schwefelgehalt überschritten.
- Norm für Fahrgastschiffe außerhalb von SO_x-Überwachungsgebieten (1,5 %): Mit Ausnahme Frankreichs und teilweise auch Spaniens lag der mittlere Schwefelgehalt der Kraftstoffe zwischen 2,3 und 3,3 %.

Die Einhaltungquote zeigt erhebliche Schwankungen und ist noch nicht zufriedenstellend. Insbesondere sind die in einigen Teilen des Mittelmeers von Fahrgastschiffen verwendeten Kraftstoffe in hohem Maße besorgniserregend.

Schlussfolgerungen

Die derzeitige Berichterstattungspraxis der Mitgliedstaaten erschwert die Bewertung der Einhaltung von Richtlinie 1999/32/EG erheblich. Bei den Bestimmungen dieser Richtlinie, die sich auf die Berichterstattung und die Probenahme von Kraftstoffen beziehen, besteht Klärungs- und Beratungsbedarf.