



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 25. Oktober 2012 (26.10)
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:
2011/0190 (COD)**

**14821/12
ADD 1 REV 1**

**CODEC 2355
ENV 770
MAR 124
MI 620
OC 555**

ÜBERARBEITETES ADDENDUM ZUM I/A-PUNKT-VERMERK

des Generalsekretariats des Rates
für den AStV/RAT

Nr. Komm.dok.: 12806/11 ENV 612 MAR 100 MI 360 CODEC 1197

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur
Änderung der Richtlinie 1999/32/EG im Hinblick auf den Schwefelgehalt von
Schiffskraftstoffen (**erste Lesung**)
– Annahme des Gesetzgebungsakts (**GA + E**)
= Erklärungen

GEMEINSAME LEITLINIEN

Konsultationsfrist: 26.10.2012

Erklärungen der Europäischen Kommission

1. Erwägungsgrund 27: Erklärung der Kommission zur Überarbeitung der Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände

Die Kommission erinnert daran, dass die Einbeziehung von Bestimmungen über die Sammlung des Abwassers von Wäschern bei einer künftigen Überarbeitung der Richtlinie 2000/59/EG unter das ausschließliche Initiativrecht der Kommission fällt. Die Kommission beabsichtigt zwar durchaus, eine solche Einbeziehung zu erwägen, doch greift dies in keiner Weise dem Ergebnis ihrer Beratungen oder dem Inhalt eines künftigen Vorschlags vor, insbesondere was die Frage anbelangt, ob auf Abfälle eine "sondergebührenfreie Politik" angewandt werden sollte oder nicht.

2. Erklärung der Kommission zum Annahmeverfahren für Durchführungsrechtsakte

Falls keine Stellungnahme abgegeben wurde, findet nach Auffassung der Kommission Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe a der Verordnung Nr. 182/2011 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13) Anwendung, da die Richtlinie den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt zum Ziel hat. Daher besteht kein Anlass für einen Hinweis darauf, dass der Entwurf des Durchführungsrechtsakts ohne Stellungnahme nicht von der Kommission angenommen werden darf.

3. Erklärung der Kommission zur Verwendung einer dynamischen Bezugnahme auf internationale Abkommen

Die in Artikel 2 Absatz 3e der Richtlinie enthaltene dynamische Bezugnahme auf die Festlegung neuer Schwefelemissions-Überwachungsgebiete entsprechend einem IMO-Beschluss ist nach Auffassung der Kommission nicht rechtlich einwandfrei, da sie dazu führt, dass Beschlüsse der IMO am ordentlichen Gesetzgebungsverfahren vorbei automatisch akzeptiert werden.

4. Erklärung der Kommission zur Verwendung von Durchführungsrechtsakten

Nach Auffassung der Kommission sind die Maßnahmen betreffend die Häufigkeit der Probenahmen, die Definition der repräsentativen Probenahme (Artikel 6 Absatz 1b Buchstaben a und c) und die in den Bericht aufzunehmenden Angaben (Artikel 7 Absatz 1a) nicht durchführender Natur und fallen somit nicht unter Artikel 291 AEUV. In all diesen Fällen hält die Kommission Artikel 290 für das geeignete Verfahren, da es um Maßnahmen von allgemeiner Geltung geht, welche gegebenenfalls die nicht wesentlichen Bestimmungen der Richtlinie ändern oder ergänzen. Sie behält sich alle ihre diesbezüglichen Rechte vor.

5. Erklärung der Kommission zu dem an sie gerichteten Ersuchen, bis Ende 2012 neue Maßnahmen zur Unterstützung der Umsetzung der Richtlinie auszuarbeiten

Die Kommission erinnert daran, dass das im September 2011 veröffentlichte Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen über die "Toolbox für nachhaltige Lösungen für den Schiffsverkehr" mehrere Maßnahmen enthielt, die kurz-, mittel- oder langfristig angewandt werden könnten, und dass die Kommission mittlerweile auch in weiteren Bereichen tätig geworden ist und bereits bei mehreren- auch kurzfristigen - Maßnahmen Fortschritte erzielt hat, indem sie beispielsweise für eine Erhöhung der Mittelausstattung bestehender Programme – z.B. Marco Polo und TEN-V – gesorgt hat. Die Kommission hält es für unrealistisch, unglaublich und unmöglich, in den wenigen verbleibenden Monaten bis zum Jahresende 2012 neue tragfähige Initiativen auszuarbeiten und vorzuschlagen. Die Kommission bedauert es, dass der Rat und das EP den Vorschlag der Kommission abgelehnt haben, bis Mitte 2013 über die Fortschritte zu berichten, um der Kommission und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, sich mehr mit Inhalten anstatt nur mit der Berichterstattung zu befassen.

6. Erklärung der Kommission zu den laufenden Arbeiten im Zusammenhang mit der Überprüfung der thematischen EU-Strategie zur Luftreinhaltung

Ohne dem Endergebnis der Überprüfung vorzugreifen, bestätigt die Kommission, dass sie im Rahmen eines von mehreren Szenarien die Kosten und den Nutzen weiterer Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung durch Schiffe prüft, einschließlich der Folgen einer Beschränkung des Schwefelhöchstgehalts von Schiffskraftstoffen auf 0,1 % in Hoheitsgewässern.

Erklärung Polens

Polen unterstützt grundsätzlich den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen zwecks Übernahme der IMO-Regeln in das EU-Recht.

Es wird jedoch davon ausgegangen, dass sowohl die geänderte Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens als auch die überarbeitete Richtlinie zu einem erheblichen Anstieg der Kraftstoffpreise und zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen SECA-Regionen und anderen Regionen führen werden. Die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs als umweltfreundliche Alternative zur Beförderung auf der Straße und eine mögliche Verlagerung auf andere Verkehrsträger geben für Polen Anlass für große Besorgnis.

Daher kommt der Ausarbeitung des Arbeitspapiers "Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox" (*Toolbox-Dokument* – Artikel 7 Absatz 3), finanziellen Maßnahmen wie in Artikel 4f sowie künftigen Legislativvorschlägen (wie in Artikel 7 Absatz 2) zugunsten der von dieser Richtlinie betroffenen Unternehmen/Betreiber sehr große Bedeutung zu.

Darüber hinaus ist Poland der Auffassung, dass der Begriff "Betreiber" sich sowohl auf Schiffsbetreiber als auch Hafenbetreiber erstreckt, da Häfen von den obengenannten Verzerrungen gleichermaßen betroffen sein werden und daher für eine Finanzhilfe in Frage kommen werden.

Erklärung Deutschlands

Deutschland begrüßt den Vorschlag, mit dem das europäische Recht in Einklang mit Anhang VI des MARPOL-Übereinkommens in der 2008 von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation überarbeiteten Fassung (MARPOL-EntschlieÙung MEPC.176 (58)) gebracht wird.

Im Interesse des Meeresschutzes und der Luftqualität hat Deutschland bei den Verhandlungen mit der IMO nachdrücklich die in Anhang VI des Marpol-Übereinkommens dargelegten Grenzwerte unterstützt. Dies gilt insbesondere für den maximalen Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen, die Schiffe innerhalb der SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete (Sulphur Emission Control Areas – SECA) verwenden können. Deshalb hat Deutschland die Anforderungen des überarbeiteten Anhangs VI im Jahr 2010 in nationales Recht umgesetzt.

Bei den Verhandlungen über den Kommissionsvorschlag hat sich Deutschland aus Gründen des Umweltschutzes und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen für eine einheitliche Anwendung der SECA-Grenzwerte auf die Hoheitsgewässer und ausschließlichen Wirtschaftszonen sämtlicher Mitgliedstaaten ausgesprochen.

Außerdem hat Deutschland im Hinblick auf die Luftqualität und auch im Hinblick auf die Einhaltung der verbindlichen europäischen Grenzwerte für Partikelkonzentrationen (PM 10) vorgeschlagen, den Grenzwert für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen, die von in Binnengewässern betriebenen Seeschiffen verwendet werden, an den Grenzwert für den Schwefelgehalt von Kraftstoffen für Binnenschiffe anzugleichen.

Deutschland begrüßt die Tatsache, dass der globale IMO-Normwert von 0,5 % in Europa ab 2020 – unbeschadet der IMO-Überprüfung von 2018 – gelten wird.

Striktere Kraftstoffnormwerte für Fahrgastschiffe, insbesondere für Fahrgastschiffe, die im Linienverkehr überwiegend in Häfen oder nahe der Küste eingesetzt werden, würden jedoch zur Verbesserung der Luftqualität in den Küstengebieten beitragen. Deutschland bedauert, dass die Anforderungen für Fahrgastschiffe im Kompromisstext nicht ehrgeizig genug sind.

Deutschland lehnt es ferner ab, dass die Möglichkeit der Gewährung staatlicher Beihilfen nicht mehr ausdrücklich an das Übertreffen der Anforderungen der Richtlinie geknüpft ist. Deutschland vertritt ferner die Auffassung, dass staatliche Beihilfen nur in Fällen gewährt werden dürfen, in denen die in der Richtlinie festgelegten Normwerte zu einem wesentlich früheren Zeitpunkt erfüllt werden, oder in denen der Schwefelgehalt wesentlich niedriger als der vorgeschriebene Höchstwert ist. Nach Ansicht Deutschlands kann die Tatsache, dass die Erfüllung der geforderten Grenzwerte für Schwefel zur Reduzierung anderer Emissionen führen kann, nicht als Rechtfertigung für die Gewährung staatlicher Beihilfen herangezogen werden.

Daher kann Deutschland den Vorschlag insgesamt nicht unterstützen.

Erklärung Finnlands

Finnland begrüßt die Richtlinie für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen und die Änderung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens im Interesse der Luftqualität, der Gesundheit und der Umwelt. Allerdings werden die neuen Vorschriften in Anbetracht der geschätzten Kosten für schwefelarme Kraftstoffe und für die Umrüstung der Schiffe auf emissionsmindernde Technologien erhebliche Auswirkungen auf die Schifffahrt und die vom Seeverkehr abhängigen Branchen haben.

Die geografische Lage Finnlands, das sich zwar im SECA-Gebiet befindet, aber sehr weit vom Hauptgebiet des europäischen Marktes entfernt ist, sowie der Zeitplan für die Umsetzung der neuen Vorschriften stellen eine enorme Herausforderung dar.

Finnland ist daher der Auffassung, dass es den Mitgliedstaaten unbedingt gestattet sein sollte, in einer Übergangszeit finanzielle Maßnahmen zu ergreifen, um die negativen Auswirkungen auf die betroffenen Wirtschaftsteilnehmer zu reduzieren und auf diese Weise zu verhindern, dass es durch die neuen Vorschriften zu Wettbewerbsverzerrungen kommt. Diese Maßnahmen sollten – wie in Artikel 4f der Richtlinie festgelegt – mit den auf diesem Gebiet geltenden und von der Kommission noch zu erlassenden Vorschriften über staatliche Beihilfen in Einklang stehen. Zudem kommt der Ausarbeitung des Arbeitspapiers "Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox" (*Toolbox-Dokument* – Artikel 7 Absatz 3) herausragende Bedeutung zu.

Gemeinsame Erklärung Bulgariens, Spaniens, Frankreichs, Griechenlands, Italiens, Maltas, Portugals und Rumäniens

Bulgarien, Spanien, Frankreich, Griechenland, Italien, Malta, Portugal und Rumänien können den Kompromiss mittragen. Allerdings möchten diese Mitgliedstaaten auf ihre Vorbehalte hinsichtlich der in Artikel 7 Absätze 2 und 3 der überarbeiteten Richtlinie für 2013 vorgesehenen Überprüfung der Richtlinie sowie hinsichtlich des neuen Erwägungsgrunds zu der für 2013 vorgesehenen Überprüfung der Politik zur Verbesserung der Luftqualität, die spezifisch die Frage der Luftverschmutzung in den Hoheitsgewässern der EU betrifft, zum Ausdruck bringen.

Nach Auffassung dieser Mitgliedstaaten sollte der Aufnahme jeglichen Überprüfungsprozesses unbedingt eine Bewertung der ersten Ergebnisse der Anwendung der neuen Normen vorausgehen, die in den SECA-Gebieten (Sulfur Emission Control Areas) erst ab 2015 in Kraft treten werden.

2013 ist viel zu früh terminiert, so dass die genannten Mitgliedstaaten ihre grundsätzliche Ablehnung einer neuen Rechtsetzungsinitiative hervorheben möchten, die weder mit der "Strategie für bessere Rechtsetzung" der Europäischen Kommission noch mit der angestrebten Rechtssicherheit und Verhältnismäßigkeit vereinbar wäre.

Diese verfrühte Maßnahme würde tatsächlich die Stabilität des rechtlichen Rahmens beeinträchtigen, den die Seeverkehrsunternehmen und die an der Lieferung von Schiffskraftstoffen interessierten Industrieunternehmen benötigen, um die erforderlichen Investitionen zu tätigen.

Diese Mitgliedstaaten betonen, dass die Europäische Union für den Fall, dass die IMO aus berechtigten Gründen die Klausel betreffend eine Überprüfung im Jahr 2018 anwendet – insbesondere aus technischen Gründen, beispielsweise die Nichtverfügbarkeit eines vorschriftsmäßigen Kraftstoffs, unter Berücksichtigung des Angebots und der Nachfrage auf dem weltweiten Kraftstoffmarkt zum gegebenen Zeitpunkt, der Markttendenzen oder jeglichen anderen relevanten Faktors –, dieser besonderen Situation Rechnung tragen muss, wenn sie die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrtsindustrie wahren will. In diesem Fall sollte die Kommission geeignete Vorschriften vorschlagen, einschließlich der erforderlichen Anpassung des rechtlichen Rahmen und des Zeitplans für dessen Umsetzung.

Gemeinsame Erklärung Frankreichs, Italiens und Maltas

In Anbetracht des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern muss nach Auffassung Frankreichs, Italiens und Maltas dafür gesorgt werden, dass der europäische Seeverkehrssektor nicht übermäßig geschwächt wird.

In diesem Sinne appellieren diese Mitgliedstaaten an die Kommission, weiter an der Toolbox zu arbeiten und in ihre Überlegungen insbesondere auch die europäischen Finanzinstrumente und den rechtlichen Rahmen für die Kontrolle staatlicher Beihilfen einzubeziehen.

Erklärung Lettlands und Schwedens

Lettland und Schweden erkennen an, wie wichtig es war, einen Kompromiss zu dem Richtlinienentwurf zu erzielen, mit dem das EU-Recht an Anhang VI des MARPOL-Übereinkommens in der von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation überarbeiteten Fassung von 2008 angeglichen werden soll.

Lettland und Schweden haben sich bei den Verhandlungen für eine einheitliche Anwendung der in den SECA-Gebieten (Sulfur Emission Control Areas) geltenden Anforderungen auf die Hoheitsgewässer und ausschließlichen Wirtschaftszonen aller Mitgliedstaaten ausgesprochen. Dieses Vorgehen wäre für Umwelt und menschliche Gesundheit sehr vorteilhaft gewesen und hätte außerdem dazu beigetragen, mögliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Lettland und Schweden sind ferner der Ansicht, dass aus Gründen des Umweltschutzes und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen weitere Arbeiten zur Unterstützung der Einrichtung neuer SECA-Gebiete im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation erforderlich sind.

Lettland und Schweden unterstützen die Annahme des Richtlinienentwurfs, da damit der Rahmen für die weitere Berücksichtigung der potenziellen wirtschaftlichen Auswirkungen der Anforderungen des Richtlinienentwurfs geboten wird, insbesondere in Bezug auf Wettbewerbsverzerrungen und das Risiko einer etwaigen Rückverlagerung vom Seeverkehr auf Verkehrsträger an Land, die zu einer stärkeren Belastung der Umwelt führen würde.

Zwecks Vermeidung der genannten Risiken möchten Lettland und Schweden die Europäische Kommission ersuchen, besonderes Augenmerk auf die Erarbeitung angemessener Maßnahmen zu legen, die die negativen Auswirkungen erheblich verringern würden, und diesbezüglich eng mit den Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten.
