



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 22.9.2016
COM(2016) 617 final

2016/0296 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 70. und 71. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation im Hinblick auf die Billigung und Verabschiedung der Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens zur Ausweisung der Ostsee und der Nordsee als Emissionsüberwachungsgebiete für Stickstoffoxid (NECA) und deren Wirksamwerdung zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Der von der Kommission vorgelegte Vorschlag bezieht sich auf die Festlegung des auf der 70. und 71. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zu vertretenden Standpunkts der Union im Hinblick auf die Billigung und Verabschiedung der Änderungen der Anlage VI des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) zur Ausweisung der Ostsee und der Nordsee als Emissionsüberwachungsgebiete für Stickstoffdioxid (NECA) und deren Wirksamwerdung.

Zur Verhütung, Verringerung und Bekämpfung von Stickstoffdioxidemissionen (NO_x-Emissionen) von Schiffen ist in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens die Möglichkeit vorgesehen, auf Antrag der Parteien, die ein gemeinsames Interesse an einem bestimmten Seegebiet haben, ein NECA auszuweisen. Ein Antrag auf Ausweisung ist der IMO vorzulegen, die die erforderlichen Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens prüfen, billigen und verabschieden muss, sodass die vorgeschlagene Ausweisung eines bestimmten Seegebiets als NECA in Kraft treten und wirksam werden kann. Alle EU-Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Österreich und Ungarn haben die Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens ratifiziert.

Die ersten NECA, die im nordamerikanischen Gebiet und dem karibischen Seegebiet der Vereinigten Staaten ausgewiesen wurden, wurden am 1. Januar 2016 wirksam. In diesen Seegebieten müssen beim Betrieb eines Motors, der auf einem Schiff installiert ist, das nach diesem Datum gebaut wurde, die sogenannten Tier-III-Anforderungen gemäß Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens eingehalten werden.

Die gebräuchlichsten verfügbaren Technologien zur Emissionsminderung, mit denen die Einhaltung der Tier-III-Anforderungen gewährleistet würde, sind Systeme zur Abgasrückführung (AGR) und zur selektiven katalytischen Reduktion (SCR) sowie (teilweise) mit Flüssigerdgas (LNG) betriebene Motoren.

Im Vorgriff auf die beträchtlichen Umwelt- und Gesundheitsvorteile folgen die Nord- und Ostseeanrainerstaaten dem nordamerikanischen Beispiel und haben alle gemeinsam beschlossen, der IMO die Ausweisung der beiden Meere als NECA vorzuschlagen, damit die Gesamtmenge der NO_x-Emissionen von Schiffen mit der Zeit deutlich gesenkt wird.

NO_x-Emissionen von Schiffen in der Nord- und Ostsee tragen durch die Bildung von Feinstaub (PM) und bodennahem Ozon sowie durch den Ausstoß von Stickstoffdioxid (NO₂) erheblich zur Luftverschmutzung bei, vor allem in den großen Küstenstädten; all diese Stoffe wirken sich schädlich auf die menschliche Gesundheit aus. Ferner trägt der Stickstoffeintrag in die Umwelt auf See und an Land durch atmosphärische Deposition zur Eutrophierung der Meere und des Bodens bei.

Die Eutrophierung ist ein großes Problem in der Ostsee. NO_x-Emissionen von Schiffen steuern durch atmosphärische Deposition zum Gesamtstickstoffeintrag in die Meeresumwelt bei, wodurch das Problem der Eutrophierung in der Ostsee verschärft wird. Die Anwendung der Tier-III-Regelungen, die sich aus der Ausweisung der Ostsee als NECA ergeben, könnte die Eutrophierung in mehreren Gebieten der Ostsee um bis zu 20-30 % reduzieren.

Ohne Bekämpfungsmaßnahmen werden die NO_x-Emissionen der Schifffahrt in der Nordsee im Jahr 2030 einen Anteil von 7 % bis 24 % an den durchschnittlichen jährlichen NO_x-Konzentrationen in der Luft in den Nordsee-Anrainerstaaten haben. Der Beitrag der Schifffahrt zum Stickstoffeintrag in die Nordsee liegt zwischen 2 % und 5 %. Durch die

Ausweisung der Nordsee als NECA wird der Anteil der Schifffahrt in der Nordsee an diesen Emissionen voraussichtlich um etwa ein Drittel sinken.

2. BISHERIGE ENTWICKLUNGEN

Nachdem die Anrainerstaaten der Nord- und Ostsee ihrem Wunsch nach einem parallelen, zeitgleichen Verfahren zur NECA-Ausweisung der Nordsee und der Ostsee Ausdruck verliehen hatten, wurde ein „Fahrplan“ entwickelt, in dem die Schritte festgelegt sind, um die beiden Gebiete gleichzeitig als NECA auszuweisen und diese Ausweisung wirksam werden zu lassen.

In dem Fahrplan¹ ist vorgesehen, dass beide Anträge auf NECA-Ausweisung der IMO im Juli 2016 mit dem Ziel vorgelegt werden, dass der MEPC sie auf seiner 70. Tagung (Oktober 2016) billigt und auf seiner 71. Tagung (Frühjahr 2017) verabschiedet. Es wird vorgeschlagen, dass die Ausweisung der beiden NECA am 1. Januar 2021 wirksam wird, damit den Wirtschaftsbeteiligten genügend Zeit zur Vorbereitung und Anpassung bleibt.

Nach umfassenden vorbereitenden Arbeiten zu Auswirkungen und Vorteilen der beiden NECA-Ausweisungen wurde der Entwurf der Ausweisungsanträge im Mai 2016 im Rahmen von technischen Workshops in Russland und Dänemark erörtert. Der endgültige Entwurf der Ausweisungsanträge wurde außerdem am 19. Mai 2016 und am 29. Juni 2016 der Gruppe „Seeverkehr“ des Rates vorgelegt.

Im Einklang mit dem Fahrplan befürworteten die HELCOM-Delegationsleiter auf ihrer 50. Sitzung, die am 15. und 16. Juni 2016 in Estland stattfand, dass die jeweiligen Anrainerstaaten der IMO am 1. Juli 2016 die Anträge auf NECA-Ausweisung vorlegten. Im Anschluss an die Zustimmung der HELCOM konnten die Nordseestaaten ihren Antrag auf NECA-Ausweisung parallel einreichen, um den in dem gemeinsamen Fahrplan festgelegten Zeitplan für die zeitgleiche Billigung und Verabschiedung durch die IMO einzuhalten.

3. ÄNDERUNGEN DER ANLAGE VI DES MARPOL-ÜBEREINKOMMENS

Im Einklang mit den Kriterien und Verfahren nach Regel 13.6 und Anhang III der MARPOL-Anlage VI über den Vorschlag zur Ausweisung eines bestimmten Seegebiets als NECA werden mit der Antragseinreichung durch die Anrainerstaaten von Nord- und Ostsee die notwendigen Änderungen der Regel 13 Absätze 5.1, 5.2 und 5.3 unterbreitet, mit denen die Nord- und Ostsee den bereits ausgewiesenen NECA im nordamerikanischen Gebiet und dem karibischen Seegebiet der Vereinigten Staaten gehörenden karibischen Meeres hinzugefügt würde, und gleichzeitig wird präzisiert, dass die Ausweisung der Nord- und Ostsee als NECA am 1. Januar 2021 wirksam wird.

Nachdem die Nord- und Ostseestaaten der IMO am 1. Juli 2016 ihre Änderungsvorschläge vorgelegt haben, werden sie voraussichtlich auf der 70. Tagung des MEPC (anberaumt vom 24. bis 28. Oktober 2016) geprüft und gebilligt und anschließend die Änderungen aller Voraussicht nach auf der 71. Tagung des MEPC (anberaumt im Frühjahr 2017) zur Verabschiedung vorgelegt.

Hat sie der Ausschuss gebilligt und verabschiedet, werden die vorgenannten Änderungen der Regel 13 der MARPOL-Anlage VI zur Annahme an die Vertragsparteien der MARPOL-Anlage VI übermittelt.

¹ Siehe auch: https://portal.helcom.fi/meetings/HOD_49-2015-247/MeetingDocuments/4-29_Roadmap_for_designating_a_NECA_in_the_Baltic_Sea_in_parallel_with_the_North_Sea.pdf

4. EINSCHLÄGIGES UNIONSRECHT UND ZUSTÄNDIGKEIT DER EU

Die Ausweisung von NECA in EU-Gewässern würde in erheblichem Maße zur Verwirklichung der unionspolitischen Ziele beitragen, die Qualität der Meeresumwelt zu erhalten, zu schützen und zu verbessern sowie die menschliche Gesundheit durch eine Erhöhung der Luftqualität besser zu schützen. In ihrer Folgenabschätzung zum Maßnahmenpaket für saubere Luft² aus dem Jahr 2013 stellte die Kommission fest, dass in der Schifffahrt eindeutig Potenzial besteht, NO_x-Emissionen kosteneffizient zu senken und somit einen Beitrag zur Verbesserung der Qualität der Meeresumwelt und der Luft zu leisten, auch wenn Entscheidungen über spezifische Maßnahmen der Union zur Regelung von NO_x-Emissionen aus der Schifffahrt einer gesonderten, genaueren Analyse bedürften.

Gemäß der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie³ müssen die Mitgliedstaaten die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um bis zum Jahr 2020 einen „guten Zustand der Meeresumwelt“ zu erreichen oder zu erhalten. „Guter Umweltzustand“ ist der Umweltzustand, den Meeresgewässer aufweisen, bei denen es sich um ökologisch vielfältige und dynamische Ozeane und Meere handelt, die im Rahmen ihrer jeweiligen Besonderheiten sauber, gesund und produktiv sind und deren Meeresumwelt auf nachhaltigem Niveau genutzt wird, sodass die Nutzungs- und Betätigungsmöglichkeiten der gegenwärtigen und der zukünftigen Generationen erhalten bleiben“ (Artikel 3 Absatz 5 der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie). Zur Erreichung des guten Umweltzustands muss unter anderem die vom Menschen verursachte Eutrophierung auf ein Minimum reduziert werden; das betrifft insbesondere deren negative Auswirkungen wie Verlust der biologischen Vielfalt, Verschlechterung des Zustands der Ökosysteme, schädliche Algenblüten sowie Sauerstoffmangel in den Wasserschichten nahe dem Meeresgrund (all dies ist vor allem in der Ostsee weit verbreitet). Die Verringerung der Stickstoffeinträge aus der Seeschifffahrt durch die Anwendung der Tier-III-Anforderungen, die sich aus der Ausweisung der Nord- und Ostsee als NECA ergibt, wird die an diese Meere angrenzenden EU-Mitgliedstaaten dabei unterstützen, einen „guten Umweltzustand“ im Sinne der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie zu erreichen.

In der Luftqualitätsrichtlinie⁴ sind unter anderem Grenzwerte für NO₂ festgelegt, mit denen schädliche Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt vermieden, verhütet oder verringert werden sollen. Der Grenzwert für die NO₂-Konzentration im Jahresmittel ist auf 40 mg/m³ festgesetzt. Vor allem in den Nordseeanrainerstaaten wird diese Maximalkonzentration in verschiedenen Regionen und Gebieten überschritten. Emissionen aus der Schifffahrt können erheblich zu örtlichen Problemen mit der Luftqualität in Europa beitragen, vor allem, wenn man bedenkt, dass Schiffe in der Nordsee 89 % ihrer Emissionen innerhalb von 50 Seemeilen von der Küste ausstoßen⁵.

In der Luftqualitätsrichtlinie wird gewürdigt, dass es zur Verwirklichung der Ziele dieser Richtlinie von besonderer Bedeutung ist, den Ausstoß von Schadstoffen an der Quelle zu bekämpfen, insbesondere durch Maßnahmen zur Bekämpfung der Abgase verschiedener mobiler und ortsfester Quellen mithilfe von Motoren- oder Kraftstoffqualitätsnormen.

² Siehe: http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air_policy.htm

³ Richtlinie 2008/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) (ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19).

⁴ Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).

⁵ Europäische Umweltagentur (EUA), technischer Bericht Nr. 4/2013, „The impact of international shipping on European air quality and climate forcing“ – 14.3.2013, S. 38.

Die Union hat eine Reihe von Rechtsvorschriften zur Regelung der Emissionen durch Motorennormen für unterschiedliche Straßenverkehrsträger (Pkw, Lkw und Lieferwagen – Euro-Normen⁶) und für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (Binnenschiffe und Lokomotiven – Richtlinie über nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte⁷) festgelegt. Schwefelemissionen aus dem Seeverkehr in europäischen Gewässern wurden durch eine Richtlinie geregelt, in der Anforderungen an den Schwefelgehalt in Schiffskraftstoffen festgelegt wurden⁸. Mit dieser Richtlinie wird auch die Ausweisung von Nord- und Ostsee als Überwachungsgebiete für Schwefelemissionen (SECA) gemäß der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens in EU-Recht umgesetzt. Das Inkrafttreten der Anforderungen in Bezug auf schwefelarme Kraftstoffe in den beiden SECA am 1. Januar 2015 hat zu einer geringeren Schwefelkonzentration in den Küstenregionen geführt.

Obwohl NO_x-Emissionen der internationalen Seeschifffahrt bisher nicht an der Quelle durch Rechtsvorschriften der Union geregelt sind, wird anerkannt, dass der Seeverkehr erheblich zu den gesamten Emissionen sowie zu den Konzentrationen und Einträgen in der Union beiträgt und dass diese Emissionen verringert werden sollten⁹. Da die Ausweisung der Nord- und Ostsee als NECA zu einer Verringerung von Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr – wie in den Rechtsvorschriften der Union festgeschrieben – führen wird, sollten die vorgeschlagenen Ausweisungsanträge an die IMO unterstützt werden.

Angesichts der Zusammenhänge zwischen den vorgeschlagenen Änderungen der MARPOL-Anlage VI zur Ausweisung der Nord- und Ostsee als NECA und den Zielen und Anforderungen der verschiedenen EU-Rechtsinstrumente, die durch bessere Luftqualität zur Erhaltung, zum Schutz und zur Verbesserung der Qualität der Meeresumwelt sowie zum Schutz der menschlichen Gesundheit beitragen sollen, könnten die Billigung und Verabschiedung der Änderungen der MARPOL-Anlage VI den Rahmen für die künftige Entwicklung der EU-Rechtsvorschriften in diesem Bereich bilden.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Bestimmungen des Artikels 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gelten auch für die Verabschiedung der Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens durch die IMO; daher ist ein Beschluss des Rates über den Standpunkt erforderlich, der im Namen der Europäischen Union im Hinblick auf die Änderungen der MARPOL-Anlage VI zur Ausweisung der Nord- und Ostsee als NECA, die

⁶ Siehe Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1) oder Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen.

⁷ Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1).

⁸ Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).

⁹ Richtlinie 2001/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe, ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 22.

auf der 70. Tagung des MEPC gebilligt und auf seiner 71. Tagung verabschiedet werden sollen, zu vertreten ist.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union auf der 70. und 71. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation im Hinblick auf die Billigung und Verabschiedung der Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens zur Ausweisung der Ostsee und der Nordsee als Emissionsüberwachungsgebiete für Stickstoffoxid (NECA) und deren Wirksamwerdung zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Verhütung, Verringerung und Bekämpfung von Stickstoffoxidemissionen (NO_x-Emissionen) von Schiffen ist in Anlage VI des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) die Möglichkeit vorgesehen, auf Antrag der Parteien, die ein gemeinsames Interesse an einem bestimmten Seegebiet haben, ein NO_x-Emissionsüberwachungsgebiet (NECA) auszuweisen.
- (2) Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) muss die erforderlichen Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens prüfen, billigen und verabschieden muss, sodass die vorgeschlagene Ausweisung eines bestimmten Seegebiets als NECA in Kraft treten und wirksam werden kann.
- (3) Die Vertragsparteien der MARPOL-Anlage VI, die an die Nord- und die Ostsee angrenzen, haben gemeinsam beschlossen, zwei Vorschläge für die Ausweisung der betreffenden Meere als NECA vorzulegen, die ab 1. Januar 2021 wirksam werden soll.
- (4) Die Kommission zum Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Kommission, kurz HELCOM) hat im Rahmen des Übereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (HELCOM) vorbereitende Arbeiten für den Antrag, die Ostsee als NECA auszuweisen, ausgeführt. Die HELCOM-Delegationsleiter kamen auf ihrer Sitzung am 16. Juni 2016 überein, dem Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der IMO auf seiner 70. Tagung den Vorschlag für die Ausweisung der Ostsee als NECA zur Prüfung vorzulegen.
- (5) Vorbereitende Arbeiten für den Antrag, die Nordsee als NECA auszuweisen, wurden von den Nordseeanrainerstaaten auf Ministerebene ausgeführt.
- (6) Die Gruppe „Seeverkehr“ des Rates wurde am 19. Mai 2016 und am 29. Juni 2016 über die endgültigen Entwürfe in Kenntnis gesetzt, mit denen die Ausweisung der Nord- und der Ostsee als NECA beantragt werden soll und die der IMO auf der 70. Tagung des MEPC zur Prüfung vorgelegt werden sollen.

- (7) Die Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens zur Ausweisung der Nord- und der Ostsee als NECA werden voraussichtlich auf der 70. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) gebilligt und anschließend aller Voraussicht nach auf der 71. Tagung im Mai 2017 verabschiedet.
- (8) Werden die vorgeschlagenen Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens zur Ausweisung der Nord- und der Ostsee als NECA durch den MEPC der IMO gebilligt und verabschiedet, so hätte dies Rechtswirkung im Sinne des Artikels 218 Absatz 9 AEUV.
- (9) Im Siebten Umwelt-Aktionsprogramm¹⁰ wird das langfristige Ziel der EU-Luftqualitätspolitik, ein Luftqualitätsniveau zu erreichen, das nicht mit erheblichen Schädwirkungen und Risiken für die Umwelt und die menschliche Gesundheit einhergeht, bestätigt und gefordert, dass die derzeitigen Luftqualitätsvorschriften der EU umfassend eingehalten, strategische Ziele und Aktionen für die Zeit nach 2020 festgesetzt und die Bemühungen in Gebieten verstärkt werden, in denen die Bevölkerung und die Ökosysteme einem hohen Luftverschmutzungsniveau ausgesetzt sind; zudem sollten die Konzentration und die Einträge von für Versauerung und Eutrophierung verantwortlichen Luftschadstoffen sowie die Luftverschmutzung durch bodennahes Ozon auf Werte unterhalb der kritischen Eintrags- und Konzentrationswerte reduziert werden.
- (10) Im Jahr 2013 verzeichneten insgesamt 19 der 28 Mitgliedstaaten an einer oder mehreren Überwachungsstellen Überschreitungen des in der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ festgelegten Jahresgrenzwerts für Stickstoffdioxid (NO₂). 9 % der Stadtbevölkerung der EU-28 leben in Gebieten, in denen der Jahresgrenzwert der EU und die Luftqualitätsrichtlinien der WHO für NO₂ im Jahr 2013 nicht eingehalten wurden.¹²
- (11) Schiffsemissionen wirken sich aufgrund der Art der ausgestoßenen Abgase wie Stickoxid (NO_x), Schwefeloxid (SO_x), Methan (CH₄), Feinstaub (PM) und Ruß (BC) bekanntlich negativ auf die menschliche Gesundheit, die Ökosysteme und die Luftqualität in der Union aus.
- (12) Laut der Folgenabschätzung zum Maßnahmenpaket für saubere Luft vom Dezember 2013¹³ werden die Schwefelemissionen aus dem Seeverkehr im Anschluss an die Überarbeitung der Richtlinie über den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen¹⁴

¹⁰ Beschluss Nr. 1386/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über ein allgemeines Umweltaktionsprogramm der Union für die Zeit bis 2020 „Gut leben innerhalb der Belastbarkeitsgrenzen unseres Planeten“ (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 171).

¹¹ Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).

¹² Europäische Umweltagentur (EUA), Bericht Nr. 5/2015, „Air quality in Europe – 2015 report“ – 30.11.2015, S. 30, S. 40.

¹³ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen Nr. 531/2013, „Impact Assessment accompanying the document – Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions – a Clean Air Programme for Europe, Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the limitation of emissions of certain pollutants into the air from medium combustion plants, Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the reduction of national emissions of certain atmospheric pollutants and amending Directive 2003/35/EC, Proposal for a Council Decision on the acceptance of the Amendment to the 1999 Protocol to the 1979 Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution to Abate Acidification, Eutrophication and Ground-level Ozone“.

¹⁴ Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).

erheblich zurückgehen, während motorbedingte PM- und NO_x-Emissionen die Luftqualität in der Union weiterhin beeinträchtigen werden. Die NO_x-Emissionen des internationalen Seeverkehrs in europäischen Gewässern könnten sich ab 2020 auf gleicher Höhe mit denen aus landbasierten Quellen in der Union bewegen.¹⁵

- (13) Die schrittweise Reduzierung der Luftverschmutzung in der Union baut auf den Verringerungen auf, die durch stoffspezifische, quellbezogene Rechtsvorschriften zur Festlegung von (NO_x-)Emissionsgrenzwerten für verschiedene ortsfeste und mobile Emissionsquellen unter anderem mittels Kraftstoff- und Motorennormen erzielt werden.
- (14) Während die Union Normen für Schiffskraftstoffe sowie Verpflichtungen zur Emissionsüberwachung, -berichterstattung und -überprüfung eingerichtet hat, um die Qualität der Umwelt und die menschliche Gesundheit zu verbessern und sie vor SO_x- und CO₂-Emissionen aus dem Seeverkehr in die Luft zu schützen, bestehen derzeit keine quellspezifischen EU-Rechtsvorschriften für NO_x-Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr.
- (15) In der Mitteilung zum Programm „Saubere Luft für Europa“¹⁶ aus dem Jahr 2013 wird betont, dass Emissionen aus dem Schiffsverkehr die Luftqualität an Land auch weiterhin beeinflussen werden und dass Reduktionen der Emissionen aus dem Sektor kostenwirksam sein könnten. Ferner wird darin angemerkt, dass angesichts des internationalen Charakters des Schiffsverkehrs politischen Maßnahmen auf internationaler Ebene stets der Vorzug gegeben werden muss, z. B. Ausweisung von NO_x-Emissionsüberwachungsgebieten und Durchsetzung der von der IMO bereits festgelegten NO_x-Emissionsnormen. Laut der Folgenabschätzung hat die Schifffahrt eindeutig das Potenzial, auf kosteneffiziente Weise NO_x-Emissionsreduktionen zu erzielen. Die Ausweisung der Seegebiete der EU als NECA hätte beträchtliche Vorteile für die Umwelt und Gesundheit.
- (16) In der Richtlinie 2001/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ ist vorgesehen, dass die Kommission und gegebenenfalls die Mitgliedstaaten unbeschadet des Artikels 218 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit mit Drittländern und den zuständigen Organisationen, wie der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), im Hinblick auf eine Verbesserung der Grundlagen für Emissionsvermindierungen fortsetzen.
- (17) Aus den vorstehenden Erläuterungen geht klar hervor, dass die Billigung und Verabschiedung der Änderungen der MARPOL-Anlage VI den Rahmen für die künftige Entwicklung der EU-Rechtsvorschriften in diesem Bereich bilden könnten.
- (18) Ein Beschluss des Rates sollte auf Grundlage des Artikels 218 Absatz 9 AEUV gefasst werden, um den Standpunkt der Union im Hinblick auf die Verabschiedung dieser Änderungen festzulegen.
- (19) Die Mitgliedstaaten sollten der Billigung der vorgeschlagenen Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens zur Ausweisung der Nord- und der Ostsee

¹⁵ Europäische Umweltagentur (EUA), technischer Bericht Nr. 4/2013, „The impact of international shipping on European air quality and climate forcing“ – 14.3.2013.

¹⁶ COM(2013) 0918 final.

¹⁷ Richtlinie 2001/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2011 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe (ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 22).

als NECA auf der 70. Tagung des MEPC (Oktober 2016) sowie ihrer späteren Verabschiedung auf seiner 71. Tagung (Frühjahr 2017) zustimmen.

- (20) Die Union ist weder Mitglied der IMO noch Vertragspartei des MARPOL-Übereinkommens. Daher muss der Rat die Mitgliedstaaten ermächtigen, den Standpunkt der Union zu vertreten und ihre Zustimmung zu erklären, durch die genannten Änderungen gebunden zu sein –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

1. Der auf der 70. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu vertretende Standpunkt der Union lautet, dass der Billigung der Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens zur Ausweisung der Nord- und der Ostsee als Stickstoffoxid-Emissionsüberwachungsgebiete zugestimmt wird.
2. Dieser Standpunkt gilt auch auf allen anderen Tagungen des MEPC der IMO, falls die Änderungen auf der 70. Tagung des Ausschusses nicht gebilligt werden.

Artikel 2

1. Der auf der 71. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu vertretende Standpunkt der Union lautet, dass der Verabschiedung der Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens zur Ausweisung der Nord- und der Ostsee als Stickstoffoxid-Emissionsüberwachungsgebiete zugestimmt wird.
2. Dieser Standpunkt gilt auch auf allen anderen Tagungen des MEPC der IMO, falls die Änderungen auf der 71. Tagung des Ausschusses nicht verabschiedet werden.

Artikel 3

1. Der in den Artikeln 1 und 2 festgelegte Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten vertreten, die Mitglieder der IMO sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln.
2. Geringfügige Abweichungen von den in den Artikeln 1 und 2 genannten Änderungen können ohne weiteren Beschluss des Rates von den Vertretern der Union vereinbart werden.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten werden ermächtigt, ihre Zustimmung zu erklären, im Interesse der Union durch die in den Artikeln 1 und 2 genannten Änderungen gebunden zu sein.

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*