



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 10.12.2004
KOM(2004) 801 endgültig

2002/0259 COD

**MITTEILUNG DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**gemäß Artikel 251 Absatz 2 zweiter Unterabsatz EG-Vertrag
zum**

**Gemeinsamen Standpunkt des Rates zum Erlass einer Richtlinie des Europäischen
Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des
Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen**

**MITTEILUNG DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**gemäß Artikel 251 Absatz 2 zweiter Unterabsatz EG-Vertrag
zum**

Gemeinsamen Standpunkt des Rates zum Erlass einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen

(Text von Bedeutung für den EWR)

1- HINTERGRUND

Datum der Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat(KOM(2002) 595 endg. 2002/0259 COD): 20. November 2002

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 14. Mai 2003

Datum der Stellungnahme des Europäischen Parlaments, erste Lesung: 04. Juni 2003

Übermittlung des geänderten Vorschlags: 1. August 2003

Verabschiedung des Gemeinsamen Standpunkts (qualifizierte Mehrheit): 09.12.2004

2- GEGENSTAND DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Der Vorschlag dient der Verringerung der Auswirkungen seeverkehrsbedingter Emissionen von Schwefeldioxid (SO₂ oder SO_x) und Feststoffpartikeln (PM) auf die Versauerung der Umwelt und auf die menschliche Gesundheit. Die von Schiffen ausgehenden SO_x- und PM-Emissionen stehen im direkten Zusammenhang mit dem Schwefelgehalt der Kraftstoffe. Gegenwärtig liegt der Schwefelgehalt von Schweröl für den Seeverkehr bei durchschnittlich 2,7 % oder 27 000 ppm (parts per million), gegenüber einem neuen Schwefelhöchstwert von 10 ppm für Kraftstoffe im Straßenverkehr. Der Vorschlag enthielt folgende neue Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe:

- einen Schwefelgrenzwert von 1,5 % für alle Schiffe in der Nordsee, im Ärmelkanal und in der Ostsee entsprechend den von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation festgelegten SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten, als Beitrag zur Minderung der Versauerung und zur Verbesserung der Luftqualität;

- einen Schwefelgrenzwert von 1,5 % für Fahrgastschiffe im Linienverkehr von oder nach einem EU-Hafen entsprechend der EU-Politik für strenge Fahrgastschiffnormen, damit die Luftqualität in Küstengebieten verbessert und eine EU-weite Versorgung mit schwefelarmen Schiffskraftstoffen gewährleistet wird;
- einen Schwefelgrenzwert von 0,2 % für Schiffe an Liegeplätzen in den EU-Häfen und für alle Binnenschiffe, um die lokalen SO_x- und PM-Emissionen zu reduzieren und die lokale Luftqualität zu verbessern.

3 BEMERKUNGEN ZUM GEMEINSAMEN STANDPUNKT

3.1 Allgemeines

In ihrem geänderten Vorschlag hat die Kommission 30 der 36 vom Europäischen Parlament in Erster Lesung vorgeschlagenen Abänderungen vollständig, teilweise oder im Grundsatz akzeptiert. 21 Abänderungen wurden wörtlich oder sinngemäß in den Gemeinsamen Standpunkt aufgenommen.

Die Kommission hat alle die Abänderungen akzeptiert, durch die der Geltungsbereich des Vorschlags und seine Umweltvorteile präzisiert bzw. klarere Vereinbarungen für die Erprobung von alternativen Abgasminderungstechnologien eingeführt werden sowie die meisten Abänderungen, durch die die Fristen für die Umsetzung vorverlegt wurden. Die Kommission hat die Abänderungen nicht akzeptiert, durch die eine zweite Stufe niedrigerer Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe für Schiffe in allen Gemeinschaftsgewässern eingeführt wurde, da sie dies derzeit für verfrüht hält.

Der Rat hat nun der Übernahme der meisten Abänderungen des Parlaments zugestimmt, die eine Präzisierung mit sich bringen bzw. in denen die Erprobung von Abgasreinigungsverfahren vorgeschlagen werden. Bezüglich der Fristen für die Umsetzung hat sich seit der Ersten Lesung des Parlaments eine wichtige Entwicklung ergeben: das Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zur Verhütung der Luftverunreinigung (Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen) wurde von genügend Parteien ratifiziert, um in Kraft treten zu können. Die Fristen für die Umsetzung im Gemeinsamen Standpunkt wurden daher geändert, damit sie mit den Fristen für die Umsetzung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens übereinstimmen. Was die zweite Stufe für Grenzwerte betrifft, so hat der Rat einem spezifischeren Wortlaut zugestimmt, der in die Überprüfungsklausel (Artikel 7) eingefügt wird; darin wird vorgeschlagen, im Rahmen der Überarbeitung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens durch die IMO mit Nachdruck strengere Grenzwerte zu fordern und den Bericht der Kommission über wirtschaftliche Instrumente als mögliche ergänzende Maßnahme vorzuziehen.

Die Kommission vertritt die Auffassung, dass durch den mit qualifizierter Mehrheit am 09.12.2004 angenommen Gemeinsamen Standpunkt Ansatz oder Ziele des Vorschlags nicht verändert werden und kann ihn daher unterstützen.

3.2 Ausführliche Stellungnahme

3.2.1 Änderungsanträge des Parlaments, die von der Kommission befürwortet und ganz, teilweise oder im Grundsatz in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Die Abänderungen 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 18, 23, 27, 29, 30, 31, 33, 38, 39, 40, 43 und 44

wurden in unterschiedlichem Umfang übernommen. Darin sind Klarstellungen enthalten bzw. werden Ausnahmeregelungen geändert sowie Regeln für Erprobung und Einsatz von Abgasreinigungsverfahren festgelegt.

3.2.2 Änderungsanträge des Parlaments, die von der Kommission abgelehnt, aber ganz, teilweise oder im Grundsatz in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Abänderung 13 wurde von der Kommission abgelehnt, aber teilweise in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen. In dieser Abänderung wurde vorgeschlagen, dass Datum des Inkrafttretens der Vorschrift für Fahrgastschiffe vorzuverlegen. Der Rat entschied, dass eine frühere Umsetzung logisch sei, da sie in Einklang mit dem Inkrafttreten der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens stehen würde.

3.2.3 Von der Kommission und vom Rat abgelehnte Abänderungen des Parlaments, die nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Die Abänderungen 22, 25, 26, 32 und 42 wurden von beiden Organen abgelehnt und nicht übernommen. In diesen Abänderungen wurden Grenzwerte für die zweite Stufe und andere als überflüssig erachtete Zusätze vorgeschlagen.

3.2.4 Änderungsanträge des Parlaments, die von der Kommission befürwortet, aber nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen wurden

Die Abänderungen 2, 14, 15, 16, 17, 21, 24, 28, 37 und 41 wurden von der Kommission teilweise oder im Grundsatz akzeptiert, aber nicht in den Gemeinsamen Standpunkt übernommen. In den meisten dieser Abänderungen wurden knappere Fristen vorgeschlagen, die nicht mit dem in Einklang mit Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens erstellten Zeitplan für die Umsetzung übereinstimmen.

3.2.5 Weitere Änderungen, die der Rat an dem Vorschlag vornahm

In Artikel 1 Absatz 1 wurden vier neue Ausnahmen eingeführt für Kraft- oder Brennstoffe, die auf zu militärischen Zwecken eingesetzten Schiffen verwendet werden, die für die Sicherheit eines Schiffs oder die Lebensrettung auf See erforderlich sind, deren Verwendung durch einen Schaden am Schiff erforderlich wird oder an Bord von Schiffen, auf denen emissionsmindernde Technologien eingesetzt werden.

In Artikel 1 Absatz 2 wird eine Reihe neuer Begriffsbestimmungen für Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens angefügt: „Kriegsschiff“, „Inverkehrbringen“, „Gebiete in äußerster Randlage“ und „emissionsmindernde Technologien“.

In Artikel 1 Absatz 4 wird die Streichung der bestehenden Vorschriften für Gasöl für den Seeverkehr auf 2010 verschoben (einschließlich der Ausnahme für Griechenland und die Gebiete in äußerster Randlage, die bis dahin bestehen bleibt).

In Artikel 1 Absatz 5 zu SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten und Fahrgastschiffen wird die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Durchsetzung klargestellt: die Vorschrift, nach der die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass den Anforderungen entsprechende Kraftstoffe verfügbar sind, wird gestrichen und die Daten für den Beginn der Anwendung werden geändert (gleichzeitig mit Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens bzw. 12 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie, wobei der spätere Zeitpunkt maßgeblich ist).

In Artikel 1 Absatz 6 wird der Termin, ab dem durch Schiffe am Liegeplatz und Binnenschiffe Kraftstoffe mit geringem Schwefelgehalt verwendet werden müssen, auf den 1. Januar 2010 verschoben. Für Schiffe am Liegeplatz wird eine gewisse Flexibilität eingeführt, indem für die Kraftstoffumstellung „ausreichend Zeit eingeräumt“ wird; Schiffe, die sich nur kurz am Liegeplatz befinden, sind hiervon ausgenommen und für 16 griechische Fahrgastschiffe gilt eine zweijährige Ausnahmeregelung. Binnenschiffe sind von der Regelung ausgenommen, solange sie sich auf See befinden.

In Artikel 1 Absatz 7 wurde ein vollständigerer Text zu Erprobung und Einsatz neuer emissionsmindernder Technologien eingefügt, einschließlich geänderter Ausschussverfahren für ihre Genehmigung.

Artikel 1 Absatz 8 betreffend die Probenahme und Analyse wird leicht gekürzt und klarer formuliert.

In Artikel 1 Absatz 9 wird der Bericht der Kommission auf 2008 vorgezogen und seine Grundlage geändert: sie umfasst nun Tendenzen der Kraftstoffkosten, die Verlagerung auf andere Verkehrsträger, die Fortschritte auf Ebene der IMO und eine neue Kosten-Nutzen-Analyse der Maßnahmen für Fahrgastschiffe. Dem Bericht können Vorschläge für eine zweite Stufe der Schwefelgrenzwerte beigelegt sein. Ein gesonderter Bericht zu wirtschaftlichen Instrumenten ist bis 2005 vorzulegen. Der Umfang des Ausschussverfahrens ist begrenzt.

Artikel 1 Absatz 10 zur Einsetzung des Regelungsausschusses wird leicht umformuliert.

4- SCHLUSSFOLGERUNG

Durch die vom Rat eingefügten Änderungen wird der Vorschlag präzisiert und seine Umsetzung mit Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens der IMO in Einklang gebracht. Außerdem werden die Entwicklung von alternativen Technologien und wirtschaftlichen Instrumenten sowie die Überlegungen von IMO und EU zu strengeren Grenzwerten in einer zweiten Stufe gefördert. Die Kommission unterstützt daher den mit qualifizierter Mehrheit am 09.12.2004 angenommenen Gemeinsamen Standpunkt.