



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 28.6.2013
COM(2013) 475 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN
RAT**

**Erster Fortschrittsbericht über die Umsetzung des Arbeitspapiers der
Kommissionsdienststellen „Pollutant emission reduction from maritime transport and
the Sustainable Waterborne Transport Toolbox“ (Verringerung der
Schadstoffemissionen aus dem Seeverkehr und Toolbox für nachhaltige Lösungen für
den Schiffsverkehr)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Erster Fortschrittsbericht über die Umsetzung des Arbeitspapiers der Kommissionsdienststellen „Pollutant emission reduction from maritime transport and the Sustainable Waterborne Transport Toolbox“ (Verringerung der Schadstoffemissionen aus dem Seeverkehr und Toolbox für nachhaltige Lösungen für den Schiffsverkehr)

(Text von Bedeutung für den EWR)

INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINFÜHRUNG.....	4
1.1.	Zweck des ersten Fortschrittsberichts und Berichtszeitraum.....	4
1.2.	Zusammenfassung und Struktur des ersten Fortschrittsberichts.....	4
2.	KURZFRISTIGE MASSNAHMEN – STAND DER UMSETZUNG UND NÄCHSTE SCHRITTE	5
2.1.	EU-Fördermittel im Verkehrsbereich	5
2.2.	Europäische Investitionsbank (EIB)	7
2.3.	Nationale Förderung.....	9
2.3.1.	Staatliche Beihilfen	9
2.3.2.	Andere nationale und regionale Förderpläne für nachhaltigen Schiffsverkehr	10
2.4.	Internationaler Austausch und technische Zusammenarbeit.....	10
3.	MITTEL- UND LANGFRISTIGE MASSNAHMEN – AKTUELLER STAND UND NÄCHSTE SCHRITTE.....	12
3.1.	Koordination mit Interessenvertretern und Mitgliedstaaten	12
3.1.1.	Umsetzungsleitlinien für die Richtlinie 2012/33/EU	12
3.2.	Regelungsmaßnahmen	13
3.2.1.	Rahmenbedingungen für den Einsatz von LNG als Schiffskraftstoff.....	13
3.2.1.1.	Im Rahmen der IMO durchgeführte Arbeiten.....	13
3.2.1.2.	In Rahmen der ISO durchgeführte Arbeiten	12
3.2.1.3.	Auf der EU-Ebene durchgeführte Arbeiten	14
3.2.2.	Scrubber-Technik.....	16

3.2.2.1. Genehmigung von Abgasentschwefelungsanlagen an Bord	16
3.2.2.2. Anforderung an die Abfälle der Scrubber	16
3.2.3. Landstromversorgung	17
3.3. Entwicklung einer Infrastruktur	18
3.4. Forschung, technische Entwicklung und Innovation	18
4. SCHLUSSBEMERKUNGEN.....	20
ANHANG 1.....	22
ANHANG 2.....	26

1. EINLEITUNG

Im September 2011 hat die Kommission das Arbeitspapier „Pollutant emission reduction from maritime transport and the Sustainable Waterborne Transport Toolbox¹“ (Verringerung der Schadstoffemissionen aus dem Seeverkehr und Toolbox für nachhaltige Lösungen für den Schiffsverkehr) vorgestellt. Dieses als „Toolbox“ bezeichnete Dokument begleitete den Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie 1999/32/EG vom 26. April 1999 zur Umsetzung der Vorgaben von 2008 der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) zu den Schwefelgrenzwerten der in der Schifffahrt eingesetzten Treibstoffe.

Die Toolbox enthielt eine Reihe von kurzfristigen Begleitmaßnahmen, die der gegenwärtigen Finanzsituation Rechnung tragen, um die Kosten für die Einhaltung der niedrigeren Schwefelgrenzwerte zu mindern. Auch wurde eine Reihe von mittel- und langfristigen Begleitmaßnahmen zu den ökologischen Herausforderungen vorgeschlagen, mit denen der Schifffahrtsbereich der EU aus einer erweiterten Perspektive und aus einer umfassenderen Sicht konfrontiert wird.

1.1. Zweck des ersten Fortschrittsberichts und Berichtszeitraum

Am 21. November 2012 haben das Europäische Parlament und der Rat die Richtlinie 2012/33/EU verabschiedet, mit der die Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen² überarbeitet wurde. Die Richtlinie fördert für die Einhaltung der Vorgaben den Einsatz alternativer Treibstofftechniken wie verflüssigtes Naturgas (LNG) und Landstromversorgung.

Gemäß Artikel 1 Absatz 10 Buchstabe c Nummer 2 der Richtlinie 2012/33/EU ist die Kommission aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den Interessenträgern Maßnahmen zur Förderung der Einhaltung der Umweltnormen und zur Minimierung der möglichen nachteiligen Auswirkungen, die in dem Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen von September 2011 vorgestellt werden, zu treffen.

Dieser erste Fortschrittsbericht deckt den Zeitraum von September 2011 bis Januar 2013 ab, stellt den Stand der Maßnahmen der Toolbox vor und enthält Vorschläge für eine engere Zusammenarbeit zwischen der Kommission, den Mitgliedstaaten und den Interessenträgern der Industrie bei der Umsetzung der Maßnahmen und für eventuell erforderliche Zusatzmaßnahmen.

1.2. Zusammenfassung und Struktur des ersten Fortschrittsberichts

Die für die Umsetzung der Richtlinie notwendige Technik erfordert Kapitalinvestitionen des Privatsektors und gegebenenfalls staatliche Fördermittel. Kapitel 2 fasst die mit kurzfristigen Begleitmaßnahmen bisher erzielten Fortschritte zusammen, die darauf abzielen, dass die vorhandenen EU-Finanzinstrumente und die nationalen Fördermittel eine spezifische Unterstützung von maritimen Projekten aufrechterhalten, die auf Lösungen zur Einhaltung der neuen Schwefelgrenzwerte abzielen. Es geht auf Ergebnisse, aber auch auf umsetzungshemmende Herausforderungen ein und schlägt dazu Lösungen vor.

¹ SEC (2011)1052 final.

² ABL. L 327 vom 27.11.2001, S. 1.

Die Arbeiten für mittel- und langfristige Begleitmaßnahmen sind bereits aufgenommen worden; ein Bündel von Maßnahmen konzentriert sich auf das Ermitteln von Regulierungslücken, die eine reibungslose Implementierung umweltfreundlicher Schiffstechnologien bzw. den Einsatz alternativer Treibstoffe hemmen. Dies gilt besonders für Schiffs-LNG sowie die Entwicklung der erforderlichen Normen und einer „grünen“ Infrastruktur. Kapitel 3 fasst den gegenwärtigen aktuellen Stand zusammen und weist den Weg, auf dem die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Interessenvertreter der Industrie bei der Umsetzung der Toolbox gemeinsame Fortschritte erzielen können. In diesem Zusammenhang schlägt die Kommission die Bildung einer speziellen Expertengruppe vor – das „European Sustainable Shipping Forum, ESSF“ (Europäisches Forum für nachhaltige Schifffahrt). Kapitel 4 stellt die Schlussfolgerungen vor und fasst die nächsten Schritte zusammen.

Anhang 1 dieses Berichts stellt einen Fahrplan für die Implementierung der „Sustainable Waterborne Transport Toolbox“ vor und Anhang 2 listet die von TEN-V mitfinanzierten Meeresautobahnen (Motorways of the Sea, MoS) bzw. Hafenprojekte auf, die die politische Priorität der Senkung der Schwefelemissionen unterstützen.

2. KURZFRISTIGE MASSNAHMEN – AKTUELLER STAND DER UMSETZUNG UND NÄCHSTE SCHRITTE

2.1. EU-Fördermittel im Verkehrsbereich

In den Jahren 2011 und 2012 haben das Programm des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V (Trans-European Transport Network, TEN-T) und das Programm „Marco Polo II“ spezifische finanzielle Unterstützungen für maritime Projekte gewährt, die auf Lösungen zur Einhaltung der niedrigeren Schwefelgrenzwerte abzielen und den Einsatz von Abgasentschwefelungsanlagen („Scrubber“) an Bord sowie von alternativen Treibstoffen wie LNG und Landstromversorgung erleichtern.

(a) TEN-V-Programm

Das TEN-V-Programm hat eine Reihe von Projekten mitfinanziert, die zur Erreichung des Ziels beigetragen haben, den Einsatz schwefelarmen Treibstoffs zu steigern; dazu gehören Machbarkeitsstudien, Projektstudien, Pilotaktionen und Arbeiten zur Entwicklung einer umweltfreundlichen Infrastruktur, darunter LNG als Schiffskraftstoff, Bunkerungsanlagen an Land, landgestützte Bunkerungsinfrastruktur, Landstromversorgung und Abgasentschwefelungstechnik. Der Gesamtwert dieser im Rahmen von TEN-V mitfinanzierten Meeresautobahnen (Motorways of the Sea, MoS) und Hafenprojekte beläuft sich auf 123,3 Millionen Euro, von denen insgesamt 56,9 Millionen Euro von der EU beigesteuert werden.

Die Infrastruktur für das LNG-Bunkern ist nicht nur im Schwefelemissionsüberwachungsgebiet (Sulphur Emission Control Area, SECA) aufgebaut worden, sondern auch im Mittelmeer und im Atlantischen Ozean. Dies hat im Wesentlichen auf freiwilliger Basis durch eine Initiative der südlichen EU-Länder stattgefunden und kann zur Ausbreitung von LNG-Bunkerungsmöglichkeiten auf die gesamte EU beitragen.

Bei den kommenden jährlichen oder mehrjährigen Aufforderungen zur Einreichung von TEN-V-Vorschlägen werden Unterstützungsmaßnahmen für eine umweltfreundlichere Schifffahrt und die entsprechende Infrastruktur wie LNG-Bunker-Schuten eine Priorität bleiben. Auch

muss auf andere Maßnahmen wie die Validierung und Erprobung innovativer sauberer Technologien, die Unterstützung alternativer Treibstoffe wie LNG und die Anpassung von Schiffen an die Anforderungen der Umweltnormen abgezielt werden. Ebenso müssen neue Maßnahmen in Kombination mit Aufrüstungen ergriffen werden, die im Hinblick auf vorhandene oder geplante Meeresautobahnen anfallen. Die Regeln für staatliche Beihilfen werden bei TEN-V-Projekten gegebenenfalls zur Anwendung kommen.

(b) Programm „Marco Polo II“

Im Jahr 2011 hat das Programm „Marco Polo“³ eine spezifische Prioritätspolitik eingeführt, die Projekte für den Kurzstreckenseeverkehr (Short Sea Shipping, SSS) unterstützt, welche innovative Emissionssenkungstechniken und effiziente Betriebsverfahren einsetzen.

Die Aufforderung von 2011 zur Einreichung von Vorschlägen ist indes nur auf geringe Resonanz gestoßen, was primär eine Folge der schlechten Wirtschaftslage und des entsprechenden Finanzklimas ist. Dies hat dazu geführt, dass kein der spezifischen Priorität entsprechendes SSS-Projekt ausgewählt werden konnte. Darüber hinaus werden im Rahmen der Begleitmaßnahme „Beitrag zum Europäischen Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs“ Fragen der Wettbewerbsfähigkeit und Umweltfreundlichkeit von SSS erörtert, darunter die möglichen Verzerrungen in der Logistikkette und die Verlagerung vom See- zum Landverkehr als Folge der 2015 stattfindenden Einführung strengerer Schwefelgrenzwerte im Europäischen Schwefelemissionsüberwachungsgebiet (European designated Sulphur Emission Control Area, SECA). Das Europäische Kurzstreckenseeverkehrsnetz (European Shortsea Network, ESN) setzt mit seinen Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr (Shortsea Promotion Centres, SPC) gegenwärtig diese Maßnahme um⁴. Als ersten Schritt muss das ESN bis Ende 2013 eine Methodik für die Datenerfassung und die Abschätzung der Auswirkungen auf den Kurzstreckenseeverkehr im SECA-Bereich entwickeln.

Der Marco-Polo-Angebotsaufruf von 2012 (mit einer Mittelausstattung von 64,6 Millionen Euro) hat seine Prioritäten für einen sauberen und umweltfreundlichen Kurzstreckenseeverkehr aufrechterhalten. Erste Anzeichen weisen darauf hin, dass die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen von 2012 wesentlich mehr SSS-Projekte angezogen hat als die von 2011; die Ergebnisse der Projektauswertungen werden in der ersten Hälfte von 2013 vorliegen.

Um die Kontinuität all dieser Initiativen im kommenden mehrjährigen Finanzrahmen 2014-20 aufrecht zu erhalten, wird es wichtig sein, dass bei der Verfolgung des Marco-Polo-Programms die Unterstützungsmaßnahmen für eine umweltfreundliche Schifffahrt fortgeführt werden, sei es im Rahmen des überarbeiteten Transeuropäisches Verkehrsnetzes TEN-V⁵ oder

³ C (2011) 7317 vom 19.10.2011.

⁴ Gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 2006 zur Aufstellung des zweiten Marco Polo-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems ("Marco Polo II"), ABl. L 328 vom 24.11.2006, S. 1, hat das Arbeitsprogramm 2011 vier zusätzliche Begleitmaßnahmen abgedeckt. „Beitrag zum Europäischen Programm zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs (SSS)“ wird durch eine Zuwendung im Sinne von Artikel 168 Absatz 1 Buchstabe f der Umsetzungsregeln für die Haushaltsordnung der EU durchgeführt. Der veranschlagte Mittelbetrag beläuft sich auf 350 000 Euro.

⁵ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, KOM(2011) 0650 endgültig.

im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF)⁶. Die Vorschläge der Kommission zu TEN-V und CEF werden derzeit, dem Gesetzgebungsverfahren entsprechend, zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat diskutiert.

Nächste Schritte

EK – Europäische Kommission, MS – Mitgliedstaaten, ESN – Europäisches Kurzstreckenseeverkehrsnetz,

<i>Aktion</i>	<i>Verantwortliche Akteure</i>	<i>Zeitplan</i>
1. Finanzierungsantrag im Rahmen der mehrjährigen und jährlichen TEN-V-Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen 2012 stellen.	MS/Industrie	Abgeschlossen 28.2.2013
2. Möglichkeiten des Marco-Polo-Aufrufs 2013 nutzen.	Industrie	1. Halbjahr 2013
3. Möglichkeiten der Anpassung der Kriterien des Programms „Marco Polo II“ analysieren, zur besseren Berücksichtigung der Marktbedingungen und zur Ermöglichung der Finanzierung von Projekten für eine umweltfreundliche Schifffahrt.	EK/MS	Anfang 2013
4. Die Koordinierung von EU-Fördermitteln im Verkehrsbereich mit anderen EU-Förderungen wie Strukturfonds, EIB-Darlehen usw. verbessern.	EK/MS/Industrie	Anfang 2013
5. Im SECA die Kontinuität von ESN-Vorhaben im Kurzstreckenbereich gegen Rückschläge absichern (z. B. gegen Verkehrsträggerrückverlagerungen).	EK/ ESN/SPC	2013-2014

SPC – Förderzentren für den Kurzstreckenseeverkehr

2.2. Europäische Investitionsbank (EIB)

Die EIB hat in Übereinstimmung mit der EU-Gesetzgebung ihre Kreditvergabe für Seeverkehrsprojekte fortgesetzt und dabei schwerpunktmäßig die Entwicklung einer umweltfreundlichen Schiffstechnik und einer wirksameren Kraftstoffnutzung unterstützt. So konnte beispielsweise bis zur Hälfte der Anschaffungskosten eines neuen Schiffs (insbesondere beim Einsatz innovativer Technik) oder der Optimierungskosten einer ganzen Flotte, z. B. mit Abgasentschwefelungsanlagen (Scrubber) und Umrüstungen auf LNG, vom EIB finanziert werden, vorausgesetzt, dass das Mindestkreditvolumen ca. 50 Millionen Euro beträgt. Bis dato sind jedoch beim EIB nur wenige Kreditanträge eingegangen.

Eine Möglichkeit, das Interesse des Schifffahrtsbereichs zu aktivieren, könnte darin bestehen, stärker auf die Kreditkonditionen aufmerksam zu machen, die die EIB dem Schifffahrtsbereich anbietet. Zusätzliche Möglichkeiten könnten aus sektorübergreifenden Kooperationen⁷ (mit verschiedenen Akteuren) entstehen, die bei der Entwicklung,

⁶ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, KOM(2011) 0665 endgültig..

⁷ Z. B. die Allianz zwischen im maritimen Bereich tätigen Organisationen aus zwei oder mehr Sektoren wie Wirtschaft, Regierung und zwischenstaatliche Organisationen.

Finanzierungseinholung und Realisierung von Seeverkehrsprojekten zusammenarbeiten könnten, um so unter anderem umweltfreundliche Schiffstechnologien zu erproben, zu validieren und einzusetzen. Das Bündeln von Umrüstungsprojekten, um das erforderliche kritische Kreditvolumen zu erreichen (die oben genannten 50 Millionen EUR), könnte für den Sektor eine andere Möglichkeit sein. Darüber hinaus können andere innovative Finanzierungsinstrumente der EIB genutzt werden, wie die Kreditbürgschaft (Loan Guarantee) für TEN-V (LGTT) oder die Pilotphase der Anleiheninitiative „Europe 2020 Project“⁸ zur Finanzierung großer europäischer maritimer Infrastrukturprojekte oder die Fazilität „Risk-Sharing Finance Facility“ zur Finanzierung von Pilot- und Demonstrationsaktivitäten. Auch sollte das kürzlich veröffentlichte Grünbuch⁹ über Langzeitfinanzierung der europäischen Wirtschaft berücksichtigt werden.

Nächste Schritte

<i>Aktion</i>	<i>Verantwortliche Akteure</i>	<i>Zeitplan</i>
6. Aufklärungsarbeit über den EIB-Finanzierungsrahmen für die Schifffahrt leisten.	EIB/EK/Industrie	2013-2014
7. Die Möglichkeiten sektorübergreifender Partnerschaften zur Sicherstellung von EIB-Finanzierungen für Seeverkehrsprojekte erkunden.	EK/ESSF	2013-2014
8. Den LGTT oder die Pilotphase der Europa -2020-Projektanleiheninitiative zur Langzeitfinanzierung maritimer Infrastrukturprojekte erkunden.	EK/MS/Industrie / ESSF	2013-2014
9. Die Bündelung der Finanzierungen von Umrüstungsprojekten zu EIB-fähigem Volumen erkunden.	ESSF	2013-2014

EIB – Europäische Investitionsbank, ESSF – Europäisches Forum für nachhaltige Schifffahrt

⁸ Verordnung (EU) Nr. 670/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2012 zu Änderung des Beschlusses Nr. 1639/2006/EG zur Einrichtung eines Rahmenprogramms für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (2007-2013) sowie der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze.

⁹ COM(2013) 150 final.

2.3. Nationale Förderung

2.3.1. Staatliche Beihilfen im Rahmen der Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen

Die Bedingungen für die Anwendung der Bestimmungen zu staatlichen Beihilfen zur Unterstützung rascher Anpassungen an die neuen Umweltnormen, die in den Abschnitten 3.1.1. und 3.1.2. der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen¹⁰ niedergelegt sind, wurden präzisiert. Demzufolge können Mitgliedstaaten, die Betreiber unterstützen möchten, die von den niedrigeren Schwefelgrenzwerten der Richtlinie 2012/33/EU betroffen sind, diesen folgende staatliche Förderung zukommen lassen:

- Beschaffung neuer Schiffe, die den neuen Schwefelgrenzwerten entsprechen, sofern die Beschaffung mindestens ein Jahr vor dem Inkrafttreten der neuen Grenzwerte stattfindet, d. h. bis zum 31. Dezember 2013. Die maximale Beihilfeintensität ist 10 %, 15 % bzw. 20 % für große, mittlere bzw. kleine Unternehmen;
- Umrüstung vorhandener Schiffe zur Einhaltung der neuen Schwefelgrenzwerte (z. B. durch Einbau von Scrubbern) bevor der neue Standard in Kraft tritt, d. h. bis zum 31. Dezember 2014. Die maximale Beihilfeintensität ist 50 %, 60 % bzw. 70 % für große, mittlere bzw. kleine Unternehmen.

Die aktuelle Wirtschaftskrise und die von den meisten EU-Mitgliedstaaten angewandten Sparmaßnahmen haben die Anwendungsmöglichkeit eingeschränkt. Bisher ist Finnland der einzige Mitgliedstaat, der derlei Beihilfen für eine schnelle Anpassung an die kürzlich erlassene Schwefelrichtlinie gewährt. Die Kommission hat den finnischen Förderplan am 7. Dezember 2011¹¹ genehmigt und am 23. Januar 2013 einige daran vorgenommene Anpassungen¹². Außerdem haben die finnischen Behörden von diesem Plan eine individuelle Beihilfe für eine neue LNG-angetriebene Fähre zwischen Turku und Stockholm¹³ abgeleitet.

2.3.2. Andere nationale und regionale Förderpläne für nachhaltigen Schiffsverkehr

Zusätzlich zu den Unterstützungsmaßnahmen für eine schnelle Anpassung an die neuen Umweltschutzzvorgaben muss die Zweckmäßigkeit gezielter staatlicher und/oder regionaler Beihilfen im Rahmen der Regeln für staatliche Beihilfen erwogen werden, um eine nachhaltige Schifffahrt zu ermöglichen. Diese könnten Anreize für das Anlaufen nationaler Häfen durch umweltfreundliche Schiffe sein, wie zum Beispiel „grüne“ Hafengebühren und Zollgebühren, Steuerbefreiungen oder andere nationale Bestimmungen, die jenen Anreize geben, die zügig in umweltfreundliche Schiffstechnik investieren oder die nachhaltige Schifffahrt fördern.

Nächste Schritte

¹⁰ ABl. C 82 vom 1.4.2008, S.1.

¹¹ SA. 32118 - Finnland – „The scheme on general guidelines on investment aid to vessels for the purpose of improving environmental protection“; ABl. C 22 vom 27.1.2012, S. 4.

¹² SA.35686 (2012/N) – Finnland - "Amendments to the Scheme on General Guidelines on Investment Aid to Vessels for the Purpose of Improving Environmental Protection"); veröffentlicht am 23. Januar 2013.

¹³ SA.33382 – Finnland – „State aid related to environmental protection for Viking Line Ltd.“, verabschiedet am 25.4.2012, ABl. C 160 vom 6.6.2012, S. 9.

2.4. Internationaler Austausch und technische Zusammenarbeit

Aktion	Verantwortliche Akteure	Zeitplan
10. Die Einrichtung nationaler Förderungspläne erwägen, die für nationale Schiffsbetreiber Anreize für eine schnelle Anpassung an die neue Schwefelvorgabe schaffen.	MS	2013-2014
11. Auf lokaler, nationaler oder regionaler Ebene anwendbare Anreize klären, speziell „grüne“ Hafengebühren und Zollgebühren für umweltfreundliche Schiffe (im Rahmen der Regeln für staatliche Beihilfen).	MS, Industrie	2013-2014

Die Kommission hat die Toolbox in seine Agenda für bilaterale und multilaterale Dialogtreffen zu Schiffsverkehrsfragen aufgenommen, die mit Schlüsselpartnern wie den Vereinigten Staaten von Amerika, China, Japan, Norwegen und Brasilien durchgeführt werden. Mit diesem Gedankenaustausch will man die wichtigsten Partner über die EU-Vorhaben informieren, etwas über deren diesbezüglichen Aktivitäten erfahren, die Möglichkeiten gemeinsamer Aktionen eruieren und eine weltweite Kompatibilität der technischen und betrieblichen Maßnahmen sicherstellen. Die Koordination der Initiativen im Rahmen der IMO, der ISO (Internationale Organisation für Normung) und anderer maßgeblicher Gremien wird unabdingbar sein, um die globale Interoperabilität der technischen und betrieblichen Normen herzustellen, die in der EU oder auf internationaler Ebene eingeführt werden.

Nächste Schritte

Aktion	Verantwortliche Akteure	Zeitplan
12. Fortsetzung des internationalen Dialogs über Seeverkehr mit den wichtigsten internationalen Partnern und Koordinierung mit IMO/ISO in Fragen der maritimen Nachhaltigkeit.	EK unterstützt durch EMSA	Laufend

3. MITTEL- UND LANGFRISTIGE MASSNAHMEN – AKTUELLER STAND UND NÄCHSTE SCHRITTE

Die Nachhaltigkeits-Toolbox hat mittel- und langfristige Begleitmaßnahmen mit folgenden Werkzeugen vorgeschlagen: EU-Regulierungsmaßnahmen, umweltfreundliche Schiffstechnik und Schiffskraftstoffe, umweltfreundliche Infrastruktur, Finanzierungsangebote, Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, Innovation und internationale Zusammenarbeit.

3.1. Koordination mit Interessenträgern und Mitgliedstaaten

Angesichts der Vielzahl möglicher Herangehensweisen und Lösungen und der von vielen Interessenvertretern der Industrie und von Mitgliedstaaten zum Ausdruck gebrachten Notwendigkeit eines strukturierteren Informationsaustauschs und einer stärkeren Koordination der Toolbox-Umsetzungsmaßnahmen wird die Kommission eine spezielle Expertengruppe bilden – das „European Sustainable Shipping Forum, ESSF“ (Europäisches Forum für nachhaltige Schifffahrt).

Das ESSF wird aus Vertretern der Mitgliedstaaten sowie privater und öffentlicher Organisationen bestehen, um zu gemeinsam definierten Fragen einen strukturierten Dialog, einen Austausch von optimalen Verfahren und technischem Wissen und eine Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen maßgebenden öffentlichen und privaten Interessenträgern der Schifffahrtsbranche und den zuständigen Dienststellen der Kommission zu ermöglichen. Das ESSF wird einen Diskussionsrahmen für praktische Fragen bieten, die im Verlauf des Umsetzungsprozesses auftreten werden, insbesondere während der Übergangsphase vor dem Inkrafttreten der neuen Normen. Das ESSF wird auch eine Diskussionsplattform für kurzfristige Maßnahmen gemäß dem obigen Kapitel 2 bieten. Außerdem wird es regionale Besonderheiten berücksichtigen, wann immer dies erforderlich sein wird.

Es ist vorgesehen, dass das ESSF mit der folgenden Infrastruktur operieren wird: eine Vollversammlung, ein Sekretariat und vorübergehende technische Arbeitsgruppen, um die Arbeit des ESSF zu spezifischen Fragen voranzutreiben. Den Vorsitz des ESSF wird die Kommission stellen, die auch für die Verabschiedung der Geschäftsordnung einen Vorschlag unterbreiten wird. Es ist geplant, dass das ESSF durch einen entsprechenden Kommissionsbeschluss etabliert wird.

3.1.1. Umsetzungsleitlinien für die Richtlinie 2012/33/EU

Die Richtlinie 2012/33/EU ist im Amtsblatt der Europäischen Union vom 27. November 2012 veröffentlicht worden. Die Mitgliedstaaten müssen die Richtlinie bis zum 18. Juni 2014 in nationales Recht umsetzen. Die Richtlinie sieht eine Reihe von Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten vor, die unter anderem den Zweck haben, die Mitgliedstaaten bei der Überwachung, Implementierung und Durchsetzung der Richtlinie zu unterstützen. Die Richtlinie sieht außerdem vor, dass die Kommission bei der Vorbereitung dieser Rechtsakte von einem Ausschuss und einer Gruppe von Experten aus den Mitgliedstaaten unterstützt wird.

Um diesen Prozess zu ermöglichen, ist vorgesehen, dass unter dem ESSF eine Expertengruppe gebildet wird, die die Umsetzung der Richtlinie 2012/33/EU diskutiert.

Nächste Schritte

<i>Aktion</i>	<i>Verantwortliche Akteure</i>	<i>Zeitplan</i>
<i>13. Einrichtung des Europäischen Forums für nachhaltige Schifffahrt (ESSF).</i>	<i>EK mit allen betroffenen Interessenträgern</i>	<i>1. Halbjahr 2013</i>
<i>14. Einberufen der ersten ESSF-Vollversammlung und Anstoßen der Arbeiten der technischen ESSF-Arbeitsgruppen.</i>	<i>EK, ESSF</i>	<i>2. Halbjahr 2013</i>
<i>15. Diskussion der Umsetzung der Richtlinie 2012/33/EU.</i>	<i>EK, MS, ESSF, Industrie</i>	<i>2. Halbjahr 2013 - 2015</i>

3.2. Regelungsmaßnahmen

3.2.1. Rahmenbedingungen für den Einsatz von LNG als Schiffskraftstoff

Um das Potenzial von Flüssigerdgas (LNG) als Schiffskraftstoff auszuschöpfen, muss jede Anstrengung unternommen werden, damit alle notwendigen Sicherheitsmaßnahmen rechtzeitig getroffen sind und zwar so rechtzeitig, dass jegliche Rechtsunsicherheit ausgeschlossen ist. Um dies sicherzustellen, wird daran sowohl auf internationaler Ebene, in der IMO und der ISO als auch auf EU-Ebene gearbeitet.

3.2.1.1. Im Rahmen der IMO durchgeführte Arbeiten

Derzeit arbeitet der IMO-Unterausschuss „Bulk Liquids and Gases (BLG)“ an einem „International Gas as Fuel Code“ (IGF), welcher die Übergangsleitlinien der IMO für Gas als Schiffskraftstoff (MSC. 285(86)) ersetzen wird. Die Prüfung wichtiger technischer Fragen ist noch im Gange, wie die Positionierung der LNG-Tanks, der Schutz gegen Kollisionen und Grundberührungen, die Verwendung transportierbarer Tanks, bis hin zu den Regeln für das Bunkern. Es handelt sich um technische Fragen von entscheidender Bedeutung, nicht zuletzt für Passagierschiffe. Auch müssen Fragen zur Schulung der Schiffsbesatzungen untersucht werden. Mit einer Fertigstellung des IGF-Codes wird noch 2014 gerechnet.

3.2.1.2. Im Rahmen der ISO durchgeführte Arbeiten

In der ISO arbeitet derzeit der zuständige Ausschuss (ISO TC 67 Working Group 10) an der Entwicklung von Richtlinien für Belieferungssysteme und -anlagen von LNG-Schiffskraftstoff, unter Einbeziehung der Anforderungen an die Sicherheit, Komponenten, Systeme und Schulung. Der erste Leitlinienentwurf wird noch in 2013 vorliegen. Diese werden das ISO-Regelwerk zu LNG als Schiffskraftstoff ersetzen.

3.2.1.3. Auf der EU-Ebene durchgeführte Arbeiten

(a) Verbindliche technische Normen für die Infrastruktur alternativer Treibstoffe

Am 24. Januar 2013 hat die Kommission das „Clean Power Transport Package“ vorgestellt, einschließlich des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates

über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe¹⁴. Die vorgeschlagene Richtlinie stellt an die Mitgliedstaaten die Forderung, sicherzustellen, dass alle Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2020 mit LNG-Tankstellen für Wasserfahrzeuge ausgestattet werden (Artikel 6 Absatz 2). Sie fordert außerdem, dass alle LNG-Tankstellen bis zum 31. Dezember 2015 bestimmten technischen Anforderungen genügen (Artikel 6 Absatz 4).

LNG-Tankstellen für Wasserfahrzeuge müssen die auf der Grundlage von ISO/TC67/WG10 noch auszuarbeitenden europäischen Normen erfüllen.

(b) Verfahren und Regeln für das Verteilen und Bunkern von Seeverkehrs-LNG

Dem auf der EU-Ebene bestehenden Mangel an gemeinsamen Verfahren und abgestimmten Regeln für das Verteilen und Bunkern von LNG als Schiffskraftstoff wird derzeit von der Kommission in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit im Schiffsverkehr (European Maritime Safety Agency, EMSA) abgeholfen. Dies wurde durch Treffen einer Ad-hoc-Expertengruppe zur Thematik des LNG-Schiffskraftstoffs unterstützt, die von der Kommission und der EMSA im April, Juni und Dezember 2012 organisiert worden sind.

Die Expertengruppe hat sich primär darum bemüht, auf den vorhandenen Regeln und Normen in Sachen LNG aufzubauen und Hürden ausfindig zu machen, die einen breiten Einsatz von LNG als Schiffskraftstoff in der EU hemmen.

Außerdem verfolgt die Kommission von der EMSA unterstützt die laufenden Regulierungstätigkeiten auf internationaler Ebene zum Bunkern von LNG-Schiffskraftstoff, und zwar in der IMO, der ISO, im internationalen Verband der Seehäfen (International Association of Ports and Harbours, IAPH) und im Verband der internationalen Betreiber von Gastankern und Terminals (Society of International Gas Tanker und Terminal Operators, SIGTTO) und koordiniert ihre Arbeiten damit.

Zudem hat die EMSA ein externes Gutachten in Auftrag gegeben, um die Lücken der Normen und Regeln für das Bunkern mit Gas betriebener Schiffe zu eruieren.

Die Europäische Kommission wird die Diskussion und die Arbeiten für EU-weite und international kompatible Rahmenbedingungen für das LNG-Bunkern fortführen. Das Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen über „Actions towards a comprehensive EU framework on LNG for shipping“, das die Mitteilung „Saubere Energie für den Verkehr: Eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe¹⁵“ begleitet, legt die bisher erzielten Ergebnisse wie auch die nächsten Schritte bis Ende 2014 dar, die zu einem umfassenden Satz von Regeln, Normen und Leitlinien führen werden.

(c) Unterstützende Aktionen

Das Europäische Parlament hat ebenfalls eine vorbereitende Maßnahme (mit einer Mittelausstattung von 1 Million Euro) zur Unterstützung der Einführung angemessener Rahmenbedingungen für eine LNG-angetriebene Schifffahrt vorgeschlagen, z. B. mittels gezielter Studien. Der Anwendungsbereich dieser Maßnahme ist noch nicht endgültig festgelegt und wird die Ergebnisse der Regulierungslückenanalyse einbeziehen, die im Laufe

¹⁴ COM(2013) 18 final.

¹⁵ COM (2013) 17 final vom 24.1.2013.

von 2012 von der Kommission, der EMSA und den relevanten Interessenvertretern durchgeführt wird. Im Zuge der Diskussionen des ESSF können auch künftige Aktionen unterstützt werden, die der Schaffung von Rahmenbedingungen für den Einsatz von LNG-Schiffskraftstoff gelten.

Nächste Schritte zum LNG-Schiffskraftstoff

Angesichts der Komplexität dieser Thematik besteht die Notwendigkeit, die Aufgabenstellung und den Teilnehmerkreis auf weitere Interessenvertreter der Belieferungskette von LNG-Schiffskraftstoff zu erweitern und zuständige Behörden der Mitgliedstaaten einzubeziehen. Es ist daher geplant, unter dem ESSF eine Arbeitsgruppe über LNG-Schiffskraftstoff zu bilden. Die Grundlagen dieser Arbeitsgruppe werden unter anderem die Ergebnisse der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für LNG sein, die Empfehlungen der Regulierungslückenanalyse der EMSA sowie vom TEN-V-Programm unterstützte Machbarkeitsstudien, z. B. zum „Northern EU LNG project“ usw.

Diese Arbeitsgruppe wird das ESSF zu technischen und rechtlichen Fragen (Normen, Leitlinien und/oder Vorschriften) bei der Entwicklung der Rahmenbedingungen beraten, die den EU-weiten Einsatz von LNG als Schiffskraftstoff fördern sollen. Dabei kommen folgende Aktionen in Frage:

3.2.2. Scrubber-Technik

Aktion	Verantwortliche Akteure	Zeitplan
16. Entwickeln gemeinsamer, abgestimmter Leitlinien/ Normen/Regeln für LNG als Schiffskraftstoff, unter Berücksichtigung der Aspekte Technik, Betrieb, Sicherheit und Schulung, und zwar für: (a) Anlieferung, Lagerung u. Verteilung, (b) Bunkerung, (c) Verwendung an Bord	EK/EMS A/ESSF	2013 - 2014
17. Analyse einiger potenzieller Markthürden, die den Einsatz von LNG hemmen, darunter organisatorische, betriebliche, Kosten- und Informationsdefizite.	EK/EMS A/ESSF	2013 - 2014
18. Kontakthalten und Koordinierung mit der internationalen Regulierung des Einsatzes von LNG-Schiffskraftstoffen, darunter mit IMO, ISO, IAPH, SIGTTO usw.	EK/EMS A/ESSF	2013 - 2014
19. Anleitung und Unterstützung für die Ausarbeitung und Bewertung realitätsnaher Business Cases (Ansatz der LNG-Versorgungskette).	EK/EMS A/ESSF	2013 - 2014
20. Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Vorteile der LNG-Schiffskraftstoffe.	EK/EMS A/ESSF	2013 - 2014

3.2.2.1. Genehmigung von Abgasentschwefelungsanlagen an Bord

In die Richtlinie der Kommission 2011/75/EU vom 2. September 2011¹⁶ zur Änderung der Richtlinie 96/98/EG des Rates über Schiffsausrüstung¹⁷ sind abgestimmte Anforderungen an die Genehmigung von Abgasentschwefelungsanlagen (sogenannte Scrubber) an Bord aufgenommen worden, die für Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedsstaates gelten. Demzufolge müssen Scrubber an Bord von EU-Schiffen ab dem 5. Oktober 2012 die Normen gemäß dem Anhang A.1¹⁸ der Richtlinie erfüllen.

3.2.2.2. Anforderung an die Abfälle der Scrubber

Einige Typen von Scrubber erzeugen einen Abfall, der nicht ins Meer abgelassen werden darf, sondern gebührend aufbereitet werden muss. Die Anforderungen an Scrubber-Abfälle werden von den Dienststellen der Kommission im Zuge der laufenden Überarbeitung der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände festgelegt werden.

Nächste Schritte zur Scrubber-Technik

¹⁶ ABl. L 239 vom 15.9.2011, S. 1

¹⁷ ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25.

¹⁸ Anhang A.1 – Ausrüstung, für die es bereits genaue Prüfnormen in internationalen Übereinkünften gibt.

Angesichts der mit der Installation, dem Betrieb und der Wartung von Abgasreinigungsanlagen (Scrubber) verbundenen technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Herausforderungen ist geplant, unter der ESSF eine Arbeitsgruppe über Scrubbing-Technik einzurichten. Die Arbeitsgruppe wird sich unter anderem mit folgenden Fragen befassen: die Eignung der Scrubber für alle Typen von Antriebsmaschinen und alle Kategorien und Größen von Schiffen, Anlaufkosten, Verfügbarkeit, Reife der Produkte, Amortisationszeit, Entsorgung des Abfalls (des Klärschlammes) und Schulung der Besatzung. Diese Arbeitsgruppe wird das ESSF in technischen, wirtschaftlichen und betrieblichen Fragen zum Einsatz von Scrubbern in der Schifffahrt beraten.

<i>Aktion</i>	<i>Verantwortliche Akteure</i>	<i>Zeitplan</i>
<i>21. Vorschlag der Aufnahme des Themas der Abfälle aus Abgasreinigungssystemen in die überarbeitete Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen.</i>	<i>EK</i>	<i>2. Quartal 2013</i>
<i>22. Aufzeigen des Bedarfs an Leitlinien und/oder Normen für Scrubber-Technik, die Aspekte der Technik, des Betriebs und der Sicherheit abdecken, einschließlich der Schulung der Besatzung und der Aspekte der Meeresverschmutzung.</i>	<i>EK/EMSA/ESSF/</i>	<i>2013-2014</i>
<i>23. Potenzielle Markthemmnisse ermitteln und analysieren, die den Aufschwung der Scrubber-Technik behindern könnten.</i>	<i>EK/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
<i>24. Die Koordinierung mit laufenden internationalen Regulierungen sicherstellen, z. B. mit den IMO-Arbeiten zu Waschwasserkriterien für Abgasreinigungssysteme.</i>	<i>EK mit Unterstützung von EMSA</i>	<i>2013-2014</i>
<i>25. Informationen über laufende oder geplante Projekte und Versuche austauschen, die sich mit dem Einbau von Scrubber-Technik auf Schiffen befassen.</i>	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>

3.2.3. Landstromversorgung

Die Standardisierungsarbeiten zur Förderung der Einführung dieser Technik, die zur Reduzierung der lokalen Umweltverschmutzung von Häfen wesentlich beitragen und in Zukunft aus „grünen“ Offshore-Windenergieanlagen gespeist werden kann, sind bereits im Gange. Der Vorschlag für eine Richtlinie über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe¹⁹ legt den Mitgliedstaaten die Verpflichtung auf, in Häfen eine Landstromversorgung für Wasserfahrzeuge einzurichten, sofern dies kostengünstig und umweltfreundlich ist. Gemäß der Richtlinie muss die Landstromversorgung zudem die einschlägige EN-Norm erfüllen sowie bis spätestens 31. Dezember 2015 die technischen Spezifikationen der kürzlich erlassenen internationalen Norm IEC/ISO/IEEE 80005-1.

¹⁹ COM(2013) 18 final.

Weitere Anreize werden in der gegenwärtig stattfindenden Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EG vom 27. Oktober 2003 vorgeschlagen, die den Besteuerungsrahmen von Energieprodukten und Strom in der Gemeinschaft umstrukturieren soll. Der Vorschlag der Kommission sieht eine verbindliche, vorübergehende Steuerbefreiung für Stromlieferungen aus Landstromversorgungen an in Häfen verweilende Schiffe vor. Dieser Anreiz soll für acht Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie gelten. Die diesbezüglichen Diskussionen sind aber noch im Gange.

Nächste Schritte

<i>Aktion</i>	<i>Verantwortliche Akteure</i>	<i>Zeitplan</i>
26. Bestmögliche Nutzung der Anreize für Landstromversorgung seitens der Mitgliedstaaten und der Industrie.	<i>MS/Industrie</i>	<i>31.12.2020</i>

3.3. Entwicklung einer Infrastruktur

Die vorgeschlagene neue TEN-V-Verordnung stellt Anforderungen an die Infrastruktur, die sichere, effiziente, intelligente, energieeffiziente und nachhaltige Verkehrsdienste gewährleisten soll. Die neuen Technologien und Innovationen werden dabei gebührend berücksichtigt, darunter insbesondere die Bereitstellung alternativer Tankanlagen, die für eine „grüne“ Schiffstechnologie erforderlich sind. Der TEN-V-Beitrag wird den Übergang zu einem umweltfreundlichen Schiffsverkehr auf den Hauptachsen entlang der EU-Küsten und deren Anbindungen an das Hinterland erleichtern.

3.4. Forschung, technische Entwicklung und Innovation

Das 7. EU-Forschungsrahmenprogramm (FP7) hat eine Reihe von Forschungsprojekten des Verkehrswesens unterstützt²⁰, mit besonderem Augenmerk für die Entwicklung innovativer Schifffahrtskonzepte, einschließlich der „grünen“ Schiffstechniken, der alternativen Kraftstoffe und der Betriebsstrategien für eine umweltfreundlichere Schifffahrt. Diese Tätigkeiten berücksichtigen auch die Prioritäten der strategischen maritimen Forschungsagenda des Branchenforums „WATERBORNE Technology Platform“, welches relevante Interessenvertreter der Forschung und Entwicklung des Wasserverkehrs zusammenführt²¹. Das Forum „WATERBORNE Technology Platform“ ist gegenwärtig dabei, seine strategische Forschungsagenda zu aktualisieren, um seine Ansichten zu den Prioritäten für das nächste Arbeitsprogramm beizusteuern, das unter „Horizont 2020“ - dem EU-Förderungsprogramm für Forschung und Innovation für 2014-2020 implementiert werden soll.

Um den Herausforderungen der Schifffahrtsbranche hinsichtlich Klima und Umwelt besser gerecht zu werden, sind weitere Investitionen in Forschung und Entwicklung erforderlich, bei gleichzeitig verbesserter Koordinierung und konsistenterer Vorgehensweise der Schifffahrtsgemeinschaft der EU. Das Weißbuch von 2011 „Fahrplan zu einem einheitlichen

²⁰ STREAMLINE (Strategic Research for Innovative Marine Propulsion Concepts), TEFLES (Technologies und Scenarios for Low Emissions Shipping), DEECON (Innovative After-treatment System for Marine Diesel Engine Emission Control) und HELIOS (High Pressure Electronically Controlled Gas Injection for Marine Two-stroke Diesel Engines) sind Beispiele solcher EU-geförderter Forschungsprojekte, zu denen weitere Details auf der Homepage von CORDIS (Community Research and Development Information Service) zu finden sind http://cordis.europa.eu/projects/home_en.html

²¹ <http://www.waterborne-tp.org/>

europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“²² hat ehrgeizige Ziele für die CO₂-Emissionsreduzierung in der Schifffahrt gesetzt. Aus Kontakten mit maßgeblichen Verantwortlichen ergibt sich, dass die Branche an innovativen Ansätzen mit dem Ziel emissionsfreier Schiffe arbeitet²³. Generell gesagt führt größere Energieeffizienz von Schiffen zu verringertem Kraftstoffverbrauch und damit zu geringerer Schadstoffemission und CO₂-Emission. Derartige innovative Herangehensweisen erfordern das Zusammenspiel mehrerer neuer Technologien, umfangreicherer Untersuchungen und Validierungsprojekte.

Optionen der Forschung und Entwicklung für die Implementierung der Toolbox für nachhaltige Lösungen für den Schiffsverkehr könnten unter „Intelligenter, umweltfreundlicher und integrierter Verkehr“ und „Gesellschaftliche Herausforderungen“ im Rahmen von Horizont 2020 zu finden sein. Um den Nutzeffekt aus dem Programm Horizont 2020 bestmöglich zu sichern, ist geplant, dass im Rahmen des ESSF eine Arbeitsgruppe für Forschung, Innovation und Technologie eingerichtet wird. Die Arbeitsgruppe wird für das ESSF an Orientierungen für Forschung und Entwicklung, Anforderungen und Entscheidungsfindungen arbeiten und dabei die Toolbox im Rahmen des spezifischen Programms „Horizont 2020“ unterstützen. Wann immer erforderlich, werden regionale Besonderheiten berücksichtigt werden.

Nächste Schritte

²² KOM(2011)144 endgültig..

²³ Der am 20. Februar 2013 veröffentlichte neueste LeaderSHIP-Bericht zieht für die Schaffung von Null-Emissions-/Null-Technikunfall-Schiffen auch die Möglichkeit einer privat-öffentlichen Partnerschaft (PPP) in Betracht (<http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/shipbuilding/leadership2015/>)

4. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Aktion	Verantwortliche Akteure	Zeitplan
27. Zur Definition des Arbeitsprogramms für den Aufruf zu Vorschlägen im Rahmen von HORIZONT 2020 beitragen. – Entsprechende Themen und Aktionen vorschlagen. – Die betroffenen Organisationen informieren und anleiten, um die Förderung aus „Horizont 2020“ bestmöglich für die Umsetzung der Toolbox einzusetzen.	EK/WTP/ESSF	2013 und darüber hinaus
28. Zur strategischen FuE-Agenda für den Schiffsverkehr im Rahmen von „Horizont 2020“ beitragen. – Fortschritte verfolgen und FuE-Anforderungen an die Toolbox aktualisieren. – Angleichung der EU-Forschungs- und -Innovationstätigkeiten an die Umsetzung der Maßnahmen unterstützen.	EK/WTP/ESSF	2013 und darüber hinaus

Die Kommission wird weiterhin eng mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern bei der Implementierung der im Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen vom 16. September 2011 angesprochenen Maßnahmen zusammenarbeiten, sowie bei der Entwicklung weiterer Maßnahmen, die zur Einhaltung der neuen Schwefelgrenzwerte beitragen und in der EU ein nachhaltiges und wettbewerbsfähiges Schifffahrtswesen fördern. Dies ist das Ziel, für welches das in den vorangegangenen Kapiteln dargelegte und im Anhang 1 des vorliegenden Berichts zusammengefasste Maßnahmenpaket umgesetzt werden wird.

Um diesen Prozess voranzutreiben und zu koordinieren, wird die Kommission ein Europäisches Forum für nachhaltige Schifffahrt mit einem erweiterten Kreis von Interessenvertretern einrichten – das „European Sustainable Shipping Forum“ (ESSF). Das ESSF wird für gemeinsam definierte Bereiche eine Plattform bieten, und zwar für einen strukturierten Dialog und den Austausch von bewährten Verfahren sowie von technischem Wissen, für Kooperation und Koordination unter maßgeblichen öffentlichen und privaten Akteuren der Schifffahrtsbranche, einschließlich der zuständigen Dienststellen der Kommission. Das ESSF wird von technischen Arbeitsgruppen unterstützt werden, die sich primär auf Scrubber-Techniken, den Einsatz von LNG-Schiffskraftstoff, die Koordinierung von FuE mit Innovation (auf der Basis der erweiterten FuE-Vorhaben der WATERBORNE Technologieplattform), Finanzierungsaspekte und den Best-Practice-Austausch für die Umsetzung der Richtlinie 2012/33/EU konzentrieren werden.

Die Kommission wird Mitte 2015 über die bei der Umsetzung dieser Ziele erzielten Fortschritte berichten.

ANHANG 1: Fahrplan zur Förderung der Umsetzung der Toolbox für nachhaltige Lösungen für den Schiffsverkehr

<i>Aktion</i>		<i>Verantwortliche Akteure</i>	<i>Zeitplan</i>
1	Finanzierungsantrag im Rahmen der mehrjährigen und jährlichen TEN-V-Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen 2012 stellen.	<i>MS/Industrie</i>	Abgeschlossen 28.2.2013
2	Möglichkeiten des Marco-Polo-Aufrufs 2013 nutzen.	<i>Industrie</i>	1. Semester 2013
3	Möglichkeiten der Anpassung der Kriterien des Programms „Marco Polo II“ analysieren, zur besseren Berücksichtigung der Marktbedingungen und zur Ermöglichung der Finanzierung von Projekten für eine umweltfreundliche Schifffahrt.	<i>EK/MS</i>	Anfang 2013
4	Die Koordinierung von EU-Verkehrsfonds mit anderen EU-Förderungen verbessern, wie Strukturfonds, EIB-Darlehen usw.	<i>EK/MS/Industrie</i>	Anfang 2013
5	Im SECA die Kontinuität von ESN-Vorhaben im Kurzstreckenbereich gegen Rückschläge absichern (z. B. gegen Verkehrsträgerrückverlagerungen).	<i>EK/ESN/SPC</i>	2013-2014
6	Aufklärungsarbeit über den EIB-Finanzierungsrahmen für die Schifffahrt leisten.	<i>EIB/EK</i>	2013-2014
7	Die Möglichkeiten sektorübergreifender Partnerschaften zur Sicherstellung von EIB-Finanzierungen für Seeverkehrsprojekte erkunden.	<i>EK/MS/Industrie/</i> <i>ESSF</i>	2013-2014
8	Den LGTT oder die Pilotphase der Initiative „Europa 2020 Projektanleihen“ zur Langzeitfinanzierung maritimer Infrastrukturprojekte erkunden.	<i>EK/MS/Industrie/</i> <i>ESSF</i>	2013-2014
9	Die Bündelung der Finanzierungen von Umrüstungsprojekten zu EIB-fähigem Volumen erkunden.	<i>MS/Industrie/ESSF</i>	2013-2014
10	Die Einrichtung nationaler	<i>MS</i>	2013-2014

Aktion	Verantwortliche Akteure	Zeitplan
Förderungspläne erwägen, die für nationale Schiffsbetreiber Anreize für eine schnelle Anpassung an die neue Schwefelvorgabe schaffen.		
11 Auf lokaler, nationaler oder regionaler Ebene anwendbare Anreize klären, speziell „grüne“ Hafengebühren und Zollgebühren für umweltfreundliche Schiffe (im Rahmen der Regeln für staatliche Beihilfen).	<i>MS/Industrie</i>	2013-2014
12 Fortsetzung des internationalen Dialogs über Seeverkehr mit den wichtigsten internationalen Partnern und Koordinierung mit IMO/ISO in Fragen der maritimen Nachhaltigkeit.	<i>EK mit Unterstützung von EMSA</i>	Laufend
13 Einrichtung des Europäischen Forums für nachhaltige Schifffahrt (ESSF).	<i>EK mit allen betroffenen Interessenträgern</i>	1. Hälfte 2013
14 Einberufen der ersten ESSF-Vollversammlung und Anstoßen der Arbeiten der technischen ESSF-Arbeitsgruppen.	<i>EK/ESSF</i>	2. Hälfte 2013
15 Diskussion der Umsetzung der Richtlinie 2012/33/EU.	<i>EK/ MS/ ESSF/Industrie</i>	2. Hälfte 2013 - 2015
16 Entwickeln gemeinsamer, abgestimmter Leitlinien/Normen/Regeln für LNG als Schiffskraftstoff, unter Berücksichtigung der Aspekte Technik, Betrieb, Sicherheit und Schulung, und zwar für: (a) Anlieferung, Lagerung und Verteilung; (b) Bunkern; (c) Verwendung an Bord.	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
17 Analyse einiger potenzieller Markthemmnisse, die den Einsatz von LNG beeinträchtigen, darunter organisatorische, betriebliche, Kosten und Informationsdefizite.	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
18 Kontakthalten und Koordinierung mit der internationalen Regulierung des Einsatzes	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014

<i>Aktion</i>		<i>Verantwortliche Akteure</i>	<i>Zeitplan</i>
von LNG-Schiffskraftstoffen, darunter mit IMO, ISO, IAPH, SIGTTO usw.			
19	Anleitung und Unterstützung für die Ausarbeitung und Bewertung realitätsnaher Business Cases (Ansatz der LNG-Versorgungskette).	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
20	Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Vorteile des LNG-Schiffskraftstoffs.	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
21	Vorschlag der Aufnahme des Themas der Abfälle aus Abgasreinigungssystemen in die überarbeitete Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen.	<i>EK</i>	2. Quartal 2013
22	Aufzeigen des Bedarfs an Leitlinien und/oder Normen für Scrubber-Technik, die Aspekte der Technik, des Betriebs und der Sicherheit abdecken, einschließlich der Schulung der Besatzung und der Aspekte der Meeresverschmutzung.	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
23	Potenzielle Marktschranken ermitteln und analysieren, die den Aufschwung der Scrubber-Technik hemmen könnten.	<i>EK/ESSF</i>	2013-2014
24	Die Koordinierung mit laufenden internationalen Regulierungen sicherstellen, z. B. mit den IMO-Arbeiten zu Washwaterkriterien für Abgasreinigungssysteme.	<i>EK/ESSF</i>	2013-2014
25	Informationen über laufende oder geplante Projekte und Versuche austauschen, die sich auf den Einbau von Scrubber-Technik auf Schiffen befassen.	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
26	Bestmögliche Nutzung der Anreize für Landstromversorgung seitens der Mitgliedstaaten und der Industrie.	<i>MS/Industrie</i>	31/12/2020
27	Zur Definition des Arbeitsprogramms für den Aufruf zu Vorschlägen im Rahmen von HORIZONT 2020 beitragen. Entsprechende Themen und Aktionen vorschlagen. Die betroffenen Organisationen informieren und anleiten,	<i>EK/WTP/ESSF</i>	2013 und darüber hinaus

<i>Aktion</i>	<i>Verantwortliche Akteure</i>	<i>Zeitplan</i>
um die Förderung „Horizont 2020“ bestmöglich für die Umsetzung der Toolbox einzusetzen.		
28 Zur strategischen FuE-Agenda für den Schiffsverkehr im Rahmen von „Horizont 2020“ beitragen. Fortschritte verfolgen und FuE-Anforderungen an die Toolbox aktualisieren. Die Ausrichtung der EU-Forschungs- und -Innovationstätigkeiten mit der Umsetzung in Maßnahmen unterstützen.	<i>EK/WTP/ESSF</i>	2013 und darüber hinaus

ANHANG 2: TEN-V-geförderte Meeresautobahn- und Hafenprojekte mit spezieller Umweltrelevanz

Veröffentlicht unter: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_transport_mode/water.htm

Zusätzliche Informationen über TEN-V geförderte Projekte veröffentlicht die TEN-V-Exekutivagentur auf ihrer Website

(<http://tentea.ec.europa.eu/en/home/>)

Laufende MoS-Projekte:

Projektcode	Titel	Aktion	Geplante Dauer (Jahre)	Ursprünglicher Abschlusstermin	Voraussichtlicher Abschlusstermin	Urspr. Gesamtkosten (Mio. EUR)	TEN-V Beihilfe (Mio. EUR)
2010-EU-21112-S	LNG-Infrastruktur für Tankstationen und Einsatz auf Schiffen	Studien	3,2	31.3.2013	31.12.2013	26,8	9,6
2009-EU-21010-P	Baltische Verbindung Gdynia-Karlskrona (Teil des Projekts zur Landstromversorgung in einem Hafen und zwei Schiffen)	Arbeiten	4,8	31.10.2013	31.10.2013	85,5	17,1
2011-EU-21002-P	On Shore Power Supply – ein integriertes Nordseenetz	Arbeiten	3,3	31.12.2014	31.12.2014	5,0	1,0
2011-EU-21005-S	LNG in Baltischen Seehäfen	Studien	3,0	31.12.2014	31.12.2014	4,8	2,4
2011-EU-21007-S	COSTA	Studien	2,8	31.12.2013	31.12.2013	3,0	1,5
2011-EU-21010-M	Green Bridge on Nordic Corridor (Teil des Projekts zur Ausrüstung von zwei Schiffen mit Scrubbern sowie Landstromversorgung in zwei Häfen)	Gemischt (Studien & Arbeiten)	4,0	31.12.2014	31.12.2014	84,6	19,8
Gesamt						111,4	51,4

Laufende Hafenprojekte:

Projektcode	Titel	Aktion	Geplante Dauer (Jahre)	Ursprünglicher Abschlusstermin	Voraussichtlicher Abschlusstermin	Urspr. Gesamtkosten (Mio. EUR)	TEN-V Beihilfe (Mio. EUR)
2011-ES-92138-S	Blue Corridors enHance mit dem Einsatz von Erdgasenergie	Studie	1,3	31.12.2013	31.12.2013	2,2	1,1
2011-EU-92151-S	Grüne Technologien und ökoefiziente Alternativen für Kräne und Umschlag in Containerhäfen (GREENCRANES)	Studie	1,9	31.5.2014	31.5.2014	3,6	1,8
2011-EU-92079-S	Make a Difference	Studie	1,2	31.12.2014	31.12.2014	2,5	1,2
2011-FR-92026-S	Technik- und Projektstudien zur Einrichtung einer LNG-Bebunkerungsstation im Hafen von Dunkerque	Studie	2,4	31.12.2014	31.12.2014	2,3	1,1
2011-SE-92148-P	Fjalir-Projekt	Arbeiten	1,2	31.12.2013	31.12.2013	1,3	0,3
Gesamt						11,9	5,5