

06.12.21**Empfehlungen**
der Ausschüsse

EU - U - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 1014. Sitzung des Bundesrates am 17. Dezember 2021

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG**COM(2021) 562 final; Ratsdok. 10327/21****A**Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)**,der **Verkehrsausschuss (Vk)** undder **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

U
Vk
Wi

1. Der Bundesrat begrüßt die Vorschriften zur Verringerung der Treibhausgasintensität von bordseitig verbrauchter Energie und zur Nutzungspflicht von emissionsfreier Energie während der Liegezeit in Häfen. Dies ist ein wichtiger Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr und zur Reduktion der Luftschadstoffemissionen in Häfen.

U
Vk
Wi

2. Um den mit dem Verordnungsvorschlag gewünschten Beitrag von Landstromanlagen zum Klimaschutz zu gewährleisten, hält es der Bundesrat für erforderlich, dass die Landstromanlagen die Schiffe ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Quellen versorgen.

U
Vk
Wi

3. Der Bundesrat hält die Einführung einer mit Sanktionen belegten Nutzungspflicht für Landstrom in 2035 für nicht ausreichend ambitioniert. Eine mit Sanktionen belegte Landstrompflicht sollte bereits ab 2030 in Kraft treten. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, auf eine entsprechende Änderung von Artikel 5 Absatz 6 der vorgeschlagenen Verordnung hinzuwirken.

U
Vk
Wi

4. Neben der Verpflichtung von Seeschiffen gemäß Artikel 2 in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 1 zu einem emissionsfreien Energieverbrauch am Liegeplatz sollten auch alle anderen Schiffsklassen technologieoffen bis 2030 einen Beitrag zur Emissionsreduzierung während der Liegezeit, im Sinne des Ziels von „zero emission at berth“ in europäischen Seehäfen, leisten, also zum Beispiel Tankschiffe und Bulkcarrier. Artikel 2c Satz 2 bleibt unberührt.

Notwendig ist dafür eine Öffnung des Katalogs der zulässigen emissionsfreien Technologien in Anhang III der vorgeschlagenen Verordnung für Treibstoffe, die den Standards einer landseitigen Landstromversorgung aus erneuerbaren Quellen möglichst nahekommen. Dies umfasst insbesondere, dass auch die Nutzung alternativer klimaneutraler Treibstoffe zulässig sein muss. Der Einsatz von synthetischen Treibstoffen ist zumindest für den Betrieb der Boiler am Liegeplatz unerlässlich. Gleichzeitig darf die in Anhang III vorgesehene unabhängig von der Energiequelle zulässige Nutzung von Stromspeichern an Bord nicht dazu führen, dass die Nutzungspflicht umgangen wird, beispielsweise indem der Stromspeicher im Hafen unter Einsatz fossiler Energiequellen geladen wird.

U
Vk
Wi

5. Lokale Erfordernisse in den Häfen sollten Berücksichtigung finden. Wenn zum Beispiel die Nutzung alternativer Kraftstoffe als Alternative zum Landstrom in Anhang III entsprechend Ziffer 4 dieser Stellungnahme grundsätzlich zugelassen wird, müssen lokalen Behörden Einschränkungen erlaubt sein, wenn anders weitere gesetzliche Erfordernisse, wie zum Beispiel die europarechtlich vorgeschriebene Einhaltung von Immissionsgrenzwerten über Luftreinhaltepläne, nicht erfüllt werden können.

U
Vk
Wi

6. Der Bundesrat befürwortet eine Erweiterung von Artikel 2 in Verbindung mit Artikel 5 Absatz 1 auf alle Schiffsgrößen, analog zur Richtlinie 2012/33/EU vom 21. November 2012 hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen. Da nur die Energieversorgung am Liegeplatz betrachtet wird, ist keine Harmonisierung mit anderen EU-Regularien erforderlich.

U
Vk
Wi

7. Hinsichtlich der Vorschriften für den emissionsfreien Energieverbrauch am Liegeplatz sollte erwogen werden, die Terminals und Häfen neben der in dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) enthaltenen Verpflichtung zur Installation der Landstrominfrastruktur auch zu verpflichten, Landstrom oder eine andere geeignete, gleichwertige Technologie auch tatsächlich bereitzustellen. Wenn eine Landstromversorgung oder alternative, gleichwertige Technologie aufgrund von Versäumnissen des Hafens oder des Terminals nicht erfolgen konnte, könnten Häfen und Terminals zu Zahlungen verpflichtet werden, die sich in ihrer Höhe an den Zahlungen der Schifffahrtsunternehmen bei Nicht-Einhaltung der Vorschriften orientieren. Der Bundesrat hält es für sinnvoll, eine entsprechende Ergänzung von Artikel 5 zu prüfen.

U
Vk
Wi

8. Der Bundesrat gibt zu bedenken, dass die Häfen selbst eine aktive Rolle bei der Bereitstellung des Landstromangebots haben. Es erscheint daher sinnvoll, dass die Entscheidung über die Anwendung der in Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe d genannten Ausnahme nicht vom Leitungsorgan des Anlaufhafens selbst, sondern von den zuständigen Behörden getroffen wird. Der Bundesrat bittet daher um eine entsprechende Änderung von Artikel 5 Absatz 5.

U
Vk
Wi

9. Es sollte auch eine Versorgung mit Landstrom aus mobilen Anlagen (land- oder wasserseitig) oder anderen technischen Alternativen möglich sein, um die ausschließliche Errichtung von festen Anlagen zu vermeiden. Artikel 3 Buchstabe r sollte entsprechend angepasst werden. Dies ist vor dem Hintergrund teilweise nur niedriger oder punktueller Nachfrage nach Stromversorgung an den Terminals aus technischer und wirtschaftlicher Sicht unabdingbar. Wichtig ist, dass Häfen mit einer zugelassenen Technologie ihrer Wahl 90 Prozent der Anläufe mit emissionsfreier Energie versorgen können. Der Bereich der alternativen Energieversorgung von Schiffen ist durch eine hohe Innovationsdynamik gekennzeichnet. Daher ist es wichtig, dass diese nicht durch eine zu restriktive Regelung der Rahmenbedingungen unnötig eingeschränkt wird.

U
Vk
Wi

10. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher darauf hinzuwirken, dass alternative Technologien zentral und mit niedrigem bürokratischen und zeitlichen Aufwand durch eine europäische Behörde, wie zum Beispiel die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), zugelassen werden. Artikel 5 Absatz 3 beziehungsweise 4 sollte entsprechend angepasst werden.

- U
Vk
Wi
11. Es sind Regelungen bezüglich der Normierungen der Landstromanlagen aufzunehmen, um Inkompatibilitäten zu verhindern. Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe e kann aufgrund des erreichten Stands der Technik und der internationalen Normen entfallen. Darüber hinaus ist bei der Festlegung der technischen Spezifikationen in Anhang II sicherzustellen, dass zum Zeitpunkt des Baus der Anlagen die jeweils neuesten Standards berücksichtigt werden. Hierzu sollte jeweils auf die einschlägigen Normen in der neuesten Fassung verwiesen werden.
- U
Vk
Wi
12. Die in Artikel 4 Absatz 2 genannten Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie erscheinen, insbesondere bis zum Jahr 2030, nicht ambitioniert. Es erscheint fraglich, ob diese Vorgaben nicht schon allein durch die Nutzung von Landstrom (über-)erfüllt werden können. Somit entfielen der Anreiz für Reedereien, ihre Schiffe vor 2030 auf alternative Antriebe umzurüsten. Der Bundesrat bittet daher um eine entsprechende Überprüfung der in Artikel 4 Absatz 2 genannten Grenzwerte.
- U
Vk
Wi
13. Der Klimaschutz ist eine der zentralen Herausforderungen der Gesellschaft und steht sehr stark im öffentlichen Interesse. Es erscheint daher sinnvoll, durch geeignete Maßnahmen die Transparenz über die seitens der Schifffahrtsunternehmen getroffenen Maßnahmen zur Dekarbonisierung zu erhöhen. Hierzu gehören auch die Maßnahmen zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen während der Liegezeit in Häfen, zum Beispiel durch eine Landstromnutzung. Dies könnte für Reedereien, insbesondere in den Anlaufjahren ab 2025 bis zur vollen Landstrompflicht, einen zusätzlichen Anreiz darstellen, um Landstrom in Häfen zu nutzen. Der Bundesrat bittet daher, die Publikationsmöglichkeiten zu prüfen.
- Wi
14. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die Vorgaben für Biokraftstoffe und Biogas, die den Anforderungen des Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a des Verordnungsvorschlags nicht entsprechen oder die aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellt werden, den Emissionsfaktoren und Vorgaben der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II, Richtlinie (EU) 2018/2001) angepasst werden sollten. Fortschrittliche Biokraftstoffe aus Rest- und Abfallstoffen sind aktuell weltweit noch nicht in großen Mengen vorhanden. Das Potenzial an herkömmlichen Biokraftstoffen, das aktuell überwiegend zur Senkung der Treibhausgasemissionen beiträgt, sollte auch weiter genutzt werden können. Eine Anpassung des Verordnungsvorschlags mit einer anteiligen Nutzung von her-

kömmlichen Biokraftstoffen an die Vorgaben des Artikel 26 Absatz 1 der RED II-Richtlinie wäre daher sinnvoll und würde mittelfristig die Treibhausgasminderung unterstützen.

U
V
k
Wi

15. Der Bundesrat bittet um Überprüfung des Verweises in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b auf Artikel 27 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2018/2001. In Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b und d ist geregelt, dass erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs und wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe die in der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgestellten Mindestschwellenwerte bezüglich der Minderung von Treibhausgasemissionen einhalten müssen. Für die angesprochenen Grenzwerte wird dabei auf Artikel 27 Absatz 3 verwiesen. Dieser Artikel 27 hat allerdings die Berechnungsregeln in Hinblick auf Mindestanteile von erneuerbarer Energie im Verkehrssektor zum Gegenstand. Genauer wird in Artikel 27 Absatz 3 die Berechnung des Anteils erneuerbarer Elektrizität an der für Straßen- und Schienenfahrzeuge bereitgestellten Elektrizität geregelt. Grenzwerte zur Minderung von Treibhausgasemissionen sind in Artikel 27 Absatz 3 nicht ersichtlich. Möglicherweise handelt es sich also hier um einen fehlerhaften Verweis. Inhaltlich passen würde hingegen der Artikel 25 Absatz 2 der genannten Richtlinie, in der der Mindestschwellenwert für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs auf 70 Prozent festgelegt wird.

U
V
k
Wi

16. Der Bundesrat bittet um Überprüfung von Artikel 18 Absatz 5. Hiernach ist der Anrechnungsmechanismus aus Artikel 17 Absatz 1 anwendbar, wenn die durchschnittliche Konformität im Pool dazu führt, dass ein Schiff den Emissionsgrenzwert über die Vorgaben aus Artikel 4 Absatz 2 hinaus unterschreitet (Überkonformität). Da die Emissionswerte innerhalb des Pools beliebig aufgeteilt werden können, ist nicht erkennbar, wie der Durchschnittswert im Pool zu einer solchen Überkonformität führen soll. Der Ausleih-Mechanismus aus Artikel 17 Absatz 2 findet nach Artikel 18 Absatz 6 für Schiffe innerhalb eines Pools explizit keine Anwendung.

U
V
k
Wi

17. Der Verordnungsvorschlag sieht gemäß Artikel 13 Absatz 1 vor, dass die Prüfstellen von einer nationalen Akkreditierungsstelle akkreditiert werden. Der Bundesrat gibt zu bedenken, dass nationale Prüfstellen auf der Ebene jedes Mitgliedstaats zu einem hohen administrativen Aufwand führen. Der Bundesrat spricht sich daher für die Einrichtung einer zentralen Prüfstelle auf europäischer Ebene aus. Dadurch hätte man zudem Regelungsklarheit in Bezug auf die Zu-

ständigkeit der Prüfstelle für die Schiffe. Eine zentrale Prüfstelle sichert die einheitliche Ausgestaltung möglicher Sanktionierungen und schafft dadurch ein „Level-Playing-Field“.

Wi 18. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme direkt an die Kommission.

B

19. Der **federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union**

empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.