

21.03.22

Unterrichtung

durch die Europäische Kommission

Stellungnahme der Europäischen Kommission zu dem Beschluss des Bundesrates zum 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

C(2022) 1730 final



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 16.3.2022
C(2022) 1730 final

Sehr geehrter Herr Präsident des Bundesrates,

die Kommission dankt dem Bundesrat für seine Stellungnahme zu dem 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).

Der Vorschlag ist Teil des Pakets „Fit für 55“, eines umfassenderen Pakets ehrgeiziger Maßnahmen, mit denen unter anderem sichergestellt werden soll, dass die Schifffahrt einen fairen Beitrag zu den Klimaschutzbemühungen der Europäischen Union leistet.

Im Vorschlag der Kommission geht es insbesondere darum, eine steigende Mindestnachfrage nach erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen im Seeverkehrssektor sicherzustellen. Mit ehrgeizigen, aber erreichbaren Zielen kann die Europäische Union den Bemühungen um die Verwirklichung ihrer Selbstverpflichtung, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % zu senken, neuen Schwung verleihen und ihre Bereitschaft demonstrieren, in diesem Bereich eine führende Rolle zu übernehmen.

Die Kommission begrüßt es, dass es im Bundesrat eine breite Unterstützung für die Ziele des Vorschlags gibt, und nimmt seine Bedenken und Anregungen in Bezug auf verschiedene Aspekte des Vorschlags zur Kenntnis. Die Kommission freut sich, in diesem Schreiben näher darauf eingehen zu können.

In Bezug auf Nummer 2 der Stellungnahme des Bundesrates schlägt die Kommission vor, zur Verbesserung der Luftqualität in Hafengebieten Anreize für die Nutzung von Strom zu schaffen, wann immer dies möglich ist, und zwar unabhängig von der Stromquelle. Zudem muss vermieden werden, dass die Verpflichtung zur Nutzung von Landstrom vom jeweiligen Energiemix des Hafens abhängt, da dies zu Wettbewerbsverzerrungen und Routenänderungen führen könnte. Es ließe sich hinzufügen, dass erneuerbare Energien wie Wind- und Solarenergie jederzeit in das Stromangebot eingespeist werden können

*Herrn Ministerpräsidenten Bodo Ramelow
Präsident des Bundesrates
Leipziger Straße 3-4
10117 Berlin
ALLEMAGNE/DUITSLAND*

und dessen allmähliche Ökologisierung aufgrund anderer gesetzlicher Anforderungen bereits als gegeben angesehen werden kann.

Artikel 5 Absatz 6 des Kommissionsvorschlags soll für Flexibilität und für Kohärenz mit der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sorgen, in der spezifische Ziele und Verpflichtungen für Häfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2030 vorgesehen sind. Zwischen dem Inkrafttreten dieser Verpflichtungen und dem Auslaufen der Ausnahmen für Schiffe gemäß der Initiative „FuelEU Maritime“ liegen fünf Jahre, womit den Betreibern ein gewisses Maß an Flexibilität eingeräumt wird. Diese Flexibilität ist in bestimmten Fällen erforderlich, wenn etwa der Landstromanschluss an einem bestimmten Hafenliegeplatz, der ansonsten ordnungsgemäß ausgerüstet ist, nicht zur Verfügung steht.

In Bezug auf den Vorschlag unter den Nummern 4 und 6 der Stellungnahme, die Verpflichtung ab 2030 auf alle Klassen und Größen von Schiffen auszudehnen, ist die Kommission der Auffassung, dass dies ein Maß an Investitionen in die Landstromkapazitäten von Häfen erfordern würde, das äußerst schwierig zu erreichen sein dürfte. Der Vorschlag enthält jedoch eine Überprüfungsklausel, die zur Ausdehnung des Anwendungsbereichs herangezogen werden kann, falls dies zu einem späteren Zeitpunkt als durchführbar erscheint.

In Bezug auf Nummer 5 der Stellungnahme des Bundesrates stellt die Kommission fest, dass Alternativen zum Landstrom auf emissionsfreien Technologien beruhen müssten und daher die Einhaltung anderer Umweltvorschriften nicht gefährdet würde.

Die Nummern 7, 9, 11 und 13 der Stellungnahme betreffen den Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Die Kommission wird ihnen daher im Zusammenhang mit dieser Verordnung Rechnung tragen.

Was Nummer 8 der Stellungnahme angeht, so folgt der Vorschlag der Kommission diesem Ansatz unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Organisation der Häfen in den einzelnen Mitgliedstaaten. Die Feststellung der Fälle, in denen die Ausnahmen nach Artikel 5 Absatz 3 angewendet werden können, obliegt dem Leitungsorgan des Hafens. Das Leitungsorgan des Hafens wäre die Stelle, die die Zertifizierung des Anschlusses verwaltet oder delegiert. Es dürfte am besten in der Lage sein, bei spezifischen Anfragen in Bezug auf Landstrom die Verfügbarkeit und die Kompatibilität des Anschlusses zu bestätigen.

In Bezug auf Nummer 12 der Stellungnahme ist festzustellen, dass bei dem vorgeschlagenen Ansatz der Kohärenz mit anderen Vorschlägen und der Entwicklung der Kraftstoffnachfrage in anderen Sektoren sowie der Kraftstoffproduktion insgesamt Rechnung getragen wurde. Mit dem vorgeschlagenen Maß an Ambition würde ein allmählicher Einstieg in den Übergang ermöglicht, zugleich aber ein deutliches Signal im Hinblick auf die künftigen Verpflichtungen gesendet.

Was Nummer 14 der Stellungnahme (Verweis in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b auf Artikel 27 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2018/2001) angeht, teilt die Kommission die Bedenken des Bundesrates und zieht in Betracht, den Vorschlag entsprechend zu ändern.

In Bezug auf Nummer 15 der Stellungnahme ist festzustellen, dass das Pooling der Konformitätsbilanzen den Schiffen ermöglicht, die Anforderungen in Artikel 4 Absatz 2 zu erfüllen, d. h. die Grenzwerte für die jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord verbrauchten Energie nicht zu überschreiten. In der Praxis kann mit der „Überkonformität“, d. h. der positiven Konformitätsbilanz eines Schiffs die „Unterkonformität“ eines anderen Schiffs im Pool, das die Zielvorgabe nicht erreicht hat, ausgeglichen werden.

Nur der Pool als ganzer muss eine ausreichende Konformität aufweisen, sodass nach der Aufteilung der Gesamtkonformitätsbilanz auf die einzelnen Schiffe letztlich jedes Schiff eine Konformitätsbescheinigung erhalten kann. Zugleich ist es nahezu unmöglich, dass alle Schiffe im Pool nach der Aufteilung der Gesamtkonformitätsbilanz die gleiche – genau den Grenzwerten entsprechende – Konformitätsbilanz aufweisen, weshalb auf Schiffe mit Überkonformität Artikel 17 Absatz 1 anwendbar wäre.

Was Artikel 13 Absatz 1 angeht, so sollten die Prüfstellen – zur Sicherstellung ihrer Unparteilichkeit – unabhängige und fachlich kompetente Rechtsträger sein und von den gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 errichteten nationalen Akkreditierungsstellen akkreditiert werden. Mit diesem üblichen, auch in anderen meerespolitischen Bereichen verfolgten Ansatz wird den Mitgliedstaaten eine aktive Rolle im Verfahren eingeräumt, da ihnen die Aufsicht und eine mögliche Verhängung von Sanktionen obliegt. Das Konzept einer zentralen Prüfstelle auf europäischer Ebene könnte als zusätzliche Aufsichtsinstanz in Betracht gezogen werden.

Die vorstehenden Erläuterungen betreffen den ursprünglichen Vorschlag der Kommission, der derzeit im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens dem Europäischen Parlament und dem Rat zur Erörterung vorliegt.

Die Kommission hofft, dass die in der Stellungnahme des Bundesrates aufgeworfenen Fragen mit diesen Ausführungen geklärt werden konnten, und sieht der Fortsetzung des politischen Dialogs erwartungsvoll entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

Maroš Šefčovič
Vize-Präsident

Adina Vălean
Mitglied der Kommission

