

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (16. Ausschuss)**

**zu der Unterrichtung**

**– Drucksache 17/6985 Nr. A.63 –**

### **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen**

KOM(2011) 439 endg.; Ratsdok. 12806/11

#### **A. Problem**

Die Bundesregierung soll aufgefordert werden, bei den weiteren Verhandlungen zum Richtlinienvorschlag folgende Punkte zu beachten:

- Es sollen mittel- und langfristige Maßnahmen erarbeitet werden, um die Seeschifffahrt bei ihren Anstrengungen zur Einhaltung der strengeren Grenzwerte zu unterstützen.
- Der Grenzwert für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen in Schwefelemissions-Überwachungsgebieten soll auch in den Hoheitsgewässern und ausschließlichen Wirtschaftszonen der Mitgliedstaaten außerhalb der Schwefelemissions-Überwachungsgebiete gelten.
- Bei der Beratung der Richtlinie soll im Rahmen der Folgenabschätzung der Europäischen Kommission weiterhin eine ausführliche Betrachtung der wirtschaftlichen Auswirkungen der neuen Grenzwerte erfolgen.

#### **B. Lösung**

**In Kenntnis der Unterrichtung Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

#### **C. Alternativen**

Keine.

#### **D. Kosten**

Wurden im Ausschuss nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 17/6985 Nr. A.63 folgende EntschlieÙung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag begrüÙt den Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG, mit dem eine Angleichung des europäischen Rechts an die im Jahr 2008 auf Ebene der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) überarbeitete Anlage VI von MARPOL (MARPOL EntschlieÙung MEPC.176(58)) erfolgen soll. Durch die Senkung des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen, insbesondere in den Schwefelemissions-Überwachungsgebieten, wird ein nennenswerter Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität geleistet.

Allerdings gilt es, auch die Problematik drohender Verkehrsverlagerung von Fährverkehren und des Kurzstreckenseeverkehrs weiterhin im Auge zu behalten. Der Deutsche Bundestag hat bereits am 9. Juni 2011 (Drucksache 17/5770) die Bundesregierung aufgefordert, Initiativen auf EU-Ebene und nationaler Ebene zu ergreifen und zu unterstützen, die eine Verkehrsverlagerung vom Wasser auf die Straße verhindern. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs, bedarf es eines einheitlichen europäischen Rahmens für die Einführung etwaiger Förderinstrumente.

Außerdem erneuert der Deutsche Bundestag seine Forderung nach Ausweitung der Schwefelemissions-Überwachungsgebiete auf alle europäischen Seegebiete. Der Deutsche Bundestag teilt die Auffassung des Bundesrates, dass eine Möglichkeit zum Ausschluss von Wettbewerbsverzerrungen auch ohne Ausweitung der Schwefelemissions-Überwachungsgebiete darin besteht, dass die Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen in Schwefelemissions-Überwachungsgebieten auch in den Hoheitsgewässern und ausschließlichen Wirtschaftszonen der Mitgliedstaaten der EU außerhalb der Schwefelemissions-Überwachungsgebiete gelten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, bei den weiteren Verhandlungen zum Richtlinienvorschlag folgende Punkte zu beachten:

Bei der Beratung der Richtlinie muss im Rahmen der Folgenabschätzung der Europäischen Kommission weiterhin auch eine ausführliche Betrachtung der wirtschaftlichen Auswirkungen der neuen Grenzwerte erfolgen.

Zusätzlich zur Richtlinie sollen neben kurzfristig verfügbaren Maßnahmen mittel- und langfristige Maßnahmen erarbeitet werden, um die Seeschiffahrt bei ihren Anstrengungen zur Einhaltung der strengeren Grenzwerte zu unterstützen. Der Deutsche Bundestag bekräftigt seinen Beschluss vom 9. Juni 2011, in dem die Bundesregierung aufgefordert wurde, Initiativen zu ergreifen und zu unterstützen, die eine Verkehrsverlagerung vom Wasser auf die Straße verhindern, zum Beispiel durch flexiblere Grenzwerte, die die besondere Situation älterer Schiffe berücksichtigen oder durch haushaltsneutrale Anreizsysteme zur Unterstützung von Umrüstmaßnahmen.

Der Grenzwert für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen in Schwefelemissions-Überwachungsgebieten soll aus Gründen des Umweltschutzes und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen auch in den Hoheitsge-

wässern und ausschließlichen Wirtschaftszonen der Mitgliedsstaaten außerhalb der Schwefelemissions-Überwachungsgebiete gelten.“

Berlin, den 30. November 2011

**Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit**

**Eva Bulling-Schröter**  
Vorsitzende

**Christian Hirte**  
Berichtersteller

**Ute Vogt**  
Berichterstellerin

**Torsten Staffeldt**  
Berichtersteller

**Ralph Lenkert**  
Berichtersteller

**Dr. Valerie Wilms**  
Berichterstellerin

## Bericht der Abgeordneten Christian Hirte, Ute Vogt, Torsten Staffeldt, Ralph Lenkert und Dr. Valerie Wilms

### I. Überweisung

Das **Ratsdokument 12806/11** wurde auf Drucksache 17/6985 Nr. A.63 gemäß § 93 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und zur Mitberatung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Bundesregierung soll aufgefordert werden, bei den weiteren Verhandlungen zum Richtlinienvorschlag folgende Punkte zu beachten:

- Es sollen mittel- und langfristige Maßnahmen erarbeitet werden, um die Seeschifffahrt bei ihren Anstrengungen zur Einhaltung der strengeren Grenzwerte zu unterstützen.
- Der Grenzwert für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen in Schwefelemissions-Überwachungsgebieten soll auch in den Hoheitsgewässern und ausschließlichen Wirtschaftszonen der Mitgliedstaaten außerhalb der Schwefelemissions-Überwachungsgebiete gelten.
- Bei der Beratung der Richtlinie soll im Rahmen der Folgenabschätzung der Europäischen Kommission weiterhin eine ausführliche Betrachtung der wirtschaftlichen Auswirkungen der neuen Grenzwerte erfolgen.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat das Ratsdokument 12806/11 in seiner Sitzung am 30. November 2011 beraten. Er hat das Dokument zur Kenntnis genommen und den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)298 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat das Ratsdokument 12806/11 in seiner Sitzung am 9. November 2011 ohne Aussprache einstimmig zur Kenntnis genommen.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat das Ratsdokument 12806/11 in seiner 59. Sitzung am 30. November 2011 beraten. Es wurde ein Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(16)472 eingebracht.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, das Ziel des Richtlinienvorschlages, den Schwefelgehalt innerhalb der Schiffskraftstoffe zu senken, sei ausdrücklich zu begrüßen. Bedauerlich sei allerdings, dass es auch nach diesem Richtlinienvorschlag keine gemeinsamen Schwefelgrenzwerte für alle

Mitgliedstaaten geben werde. Für die Anrainerstaaten der Nord- und Ostsee würden weiterhin strengere Regeln gelten. Andere Häfen innerhalb der Europäischen Union hätten weniger strenge Regeln. Dies könne zu Wettbewerbsnachteilen für die Häfen in Nord- und Ostsee führen. Begrüßenswert wäre eine Angleichung der Standards aller Häfen innerhalb der EU-Zone auf das für die SECA (Sulphur Emission Control Area) geltende Niveau. Die Wirksamkeit von Schwefelbegrenzungen in den Kraft- und Brennstoffen sollte durch die in der EU einheitlich vorgegebenen Überwachungsregelungen verbessert werden. Auch der Bundesrat habe in seiner Sitzung am 23. September 2011 die Bundesregierung gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass die Mitgliedstaaten ein Mitspracherecht bei der Erarbeitung der konkretisierten Regelungen erhielten.

Wenn innerhalb der SECA zum 1. Januar 2015 der Grenzwert für Schwefel auf 0,1 Prozent sinke, sei davon auszugehen, dass die Kosten um ca. 80 bis 100 Prozent anstiegen und damit erheblich über den Preisen von normalem Schweröl lägen. Diese Kosten würden am Ende an die Verbraucher weitergegeben werden. Es sei mit bis zu 40 Prozent Mehrkosten zu rechnen. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik gehe in einer Studie davon aus, dass dies zu einer Verlagerung von bis zu 800 000 Standardcontainereinheiten vom Schiff auf die Straße führen könnte. Dies stehe im Widerspruch zu der Absicht, wettbewerbsorientierte und ressourcenschonende Verkehrssysteme zu erlangen. Auch der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss des EU-Parlaments habe in seiner Sitzung am 17. November 2011 festgestellt, die IMO (International Maritime Organization) hätte bezüglich der Verkehrsverlagerung keine gründliche Folgenabschätzung durchgeführt. Mit dem vorliegenden Entschließungsantrag werde die Bundesregierung aufgefordert, Maßnahmen zu ergreifen und Initiativen zu unterstützen, die eine Verkehrsverlagerung vom Wasser auf die Schienen verhinderten. Man müsse beobachten, wie die Folgenabschätzung der Europäischen Kommission künftig erfolgen solle. Der Grenzwert für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen in den Schwefelemissions-Überwachungsgebieten der Ost- und Nordsee solle aus Gründen des Umweltschutzes auch außerhalb der SECA-Zone gelten.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, die Richtlinie sei grundsätzlich zu begrüßen. Doch sei es bedauerlich, dass es keine einheitlichen Schwefelgrenzwerte gebe. Es sei daher ein richtiges Anliegen, den Geltungsbereich für die Grenzwerte entsprechend auszuweiten. Die übrigen Forderungen des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und FDP könne man aber nicht unterstützen. Hier stünde wieder einmal die Wirtschaftlichkeit zu Lasten der Ökologie im Vordergrund. Die Schiffseigner hätten ausreichend Zeit gehabt, sich vorzubereiten. Schließlich diskutiere man schon lange über die Richtlinie. Bis zum Inkrafttreten der neuen Vorschriften verbliebe ausreichend Zeit, um die notwendigen Veränderungen vorzunehmen. Flexiblere Grenzwerte seien insofern nicht erforderlich.

Im Übrigen solle die Bundesregierung auch innerhalb der EU darauf hinwirken, dass erneuerbare Energien beim An-

trieb von Schiffen zum Einsatz kämen. So gebe es zum Beispiel Elektroantriebe, Flettner-Rotoren und andere alternative Möglichkeiten, um den Vortrieb eines Schiffes durch alternative Energien zu verstärken.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, man unterstütze grundsätzlich die Zielsetzung, die durch den Schiffsverkehr in die Atmosphäre eingebrachten Emissionen zu reduzieren. Man müsse aber vermeiden, durch überzogene Emissionsschutzziele den guten Effekt, den man erzielen wolle, zu konterkarieren. Es gebe insgesamt sieben Gutachten aus unterschiedlichen europäischen Ländern, die übereinstimmend aussagten, dass die Schwefelemissionsziele mit 0,1 Prozent, insbesondere in den Randmeeren der Ost- und Nordsee zu Verkehrsverlagerungen führen könnten. Dies betreffe insbesondere die Ostsee. Dort könnten die Strecken auch durch Lkws realisiert werden. Im schlimmsten Fall könnten laut dem Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) 300 000 bis 400 000 Lkws auf den Straßen im Baltikum, in Polen, in Deutschland und in Mitteleuropa für eine zusätzliche Belastung sorgen. Man dürfe nicht vergessen, dass die See- und Binnenschifffahrt generell das energieeffizienteste und ökologischste Güterverkehrsmittel sei. Der spezifische Energieeinsatz pro Tonne und Kilometer sei im Vergleich zu allen anderen Verkehrsträgern am geringsten.

Im Bereich der baltischen Staaten gebe es Bestrebungen, den Grenzwert für Schwefelemissionen von 0,1 Prozent auf den allgemeinen Grenzwert von 0,5 Prozent anzuheben. Die Bundesregierung Deutschland unterstütze diese Bestrebungen nicht. Aber man müsse sich schon überlegen, ob es sinnvoll sei, wenn in der SECA andere Grenzwerte gelten würden als weltweit. Bis 2012 gelte auf Hoher See ein Grenzwert von 4,5 Prozent für Schwefelemissionen. Bis 2020 oder 2025 dürfe noch mit 3,5 Prozent Schwefelemissionen gefahren werden. Im Bereich der SECA fahre man bis 2012 mit 1 Prozent Schwefelemissionen. In diesem Kontext könnte eine Reduzierung auf 0,5 Prozent, wie sie von den baltischen Staaten vorgeschlagen werde, möglicherweise ein Ziel sein, das man unterstützen könne. Auch gebe es die Möglichkeit, ältere Schiffe im Rahmen eines Moratoriums für einen bestimmten Zeitraum von der Verschärfung des Grenzwertes in der SECA auszunehmen, um Verkehrsverlagerungen zu vermeiden.

Man könne die Schwefelemissionen auf zwei Arten vermindern. – Indem man den Einsatz schwefelarmer Treibstoffe vorschreibe. Dies führe zu großen Problemen bei älteren Motoren. – Oder indem man die Emissionen durch Rauchgaswäschanlagen verringere. Man sollte sich in dieser Hinsicht technologieoffen verhalten und keine Vorgaben machen bezüglich der Richtung der Entwicklungen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** erklärte, im Prinzip handele es sich bei dem, was in den Schiffsmotoren verbrannt werde, um eine günstige Sondermüllbeseitigung zu Lasten der Bevölkerung und der Umwelt. Die bisherigen Grenzwerte seien ein Geschenk an die Raffinerien, damit sie ihren Schwefelschlamm loswerden würden. Man begrüße ausdrücklich den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP. Er stelle einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung

dar, insbesondere weil die Außenwirtschaftszonen mit einbezogen werden würden. Es sei wichtig, die Maßnahmen so durchzuführen, dass keine Verlagerung des Verkehrs auf die Straße erfolge. Um dies zu erreichen, könne man die Kosten für den Lkw-Verkehr anheben. Auch sei es nicht einzusehen, dass im Bereich der Schiffsindustrie Treibstoffe ohne besondere Auflagen eingesetzt werden würden, gleichzeitig aber viele Bürger ihre Pkws verkaufen müssten, weil sie damit nicht mehr in die Innenstädte dürften. Die Feinstaubemissionen der Pkws seien im Vergleich zu den Emissionen der Schiffsmotoren relativ gering. Auch wäre es wünschenswert, wenn die Schiffe in den Häfen den Strom aus dem Netz bezögen und nicht ihre eigenen Generatoren nutzen würden. Eine entsprechende Förderung sei möglich, zumal das Stromangebot im Norden die Nachfrage übersteige.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, die aktuellen Bunkerpreise in Rotterdam lägen bei 965 Dollar für Marine Gas Oil (MGO), Schwefelgehalt 0,1 Prozent, und bei 652 Dollar für Schweröl. Mehrkosten von 80 bis 100 Prozent seien stark übertrieben. Bei entsprechender Nachfrage werde es eine Preisanpassung geben. Diese Diskussion erinnere an die Einführung der Rußpartikelfilter für Pkw. Dafür habe man auch schwefelfreien Kraftstoff benötigt. Anfangs sei das angeblich alles nicht machbar gewesen. Schließlich sei es dann doch relativ schnell gegangen.

Man solle die Regelungen der IMO und EU jetzt konsequent umsetzen. Die Reeder hätten ausreichend Zeit gehabt, entsprechende Maßnahmen zu treffen. Ob eine Abgasnachbehandlung die richtige Lösung sei, müsse man sicher nochmal überlegen. Auch der Verband für Schiffbau und Meerestechnik sage, es gebe genügend Möglichkeiten, die Vorgaben umzusetzen. Der Ansatz der EU, die Begrenzung der Schwefelwerte auf den gesamten EU-Bereich auszudehnen, sei richtig. Insofern stelle der Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP eine Verhinderungsstrategie dar, mit der man die Regelungen auf die lange Bank schieben wolle.

Hinsichtlich der sogenannten haushaltsneutralen Anreizsysteme zur Unterstützung von Umrüstmaßnahmen sei eine dauerhafte Subventionierung zu befürchten. In der Vergangenheit habe man die Erfahrung gemacht, dass man nur sehr schwer wieder aus den Fördermechanismen aussteigen könne. Hier sei die Bundesregierung aufgefordert, deutlich zu machen, wie sie sich eine ordnungsgemäße Abwicklung vorstelle und diese mit einem Enddatum befristeten wolle. Auch sei zu klären, ob Rauchgaswaschanlagen wirtschaftlich zu betreiben seien und welche Lösungsansätze es diesbezüglich gebe. Insgesamt sei es sinnvoll, die Richtlinie umzusetzen. Dem Entschließungsantrag könne man in dieser Form nicht zustimmen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** beschloss, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, das Ratsdokument 12806/11 zur Kenntnis zu nehmen und den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(16)472 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN anzunehmen.

Berlin, den 30. November 2011

**Christian Hirte**  
Berichterstatter

**Ute Vogt**  
Berichterstatterin

**Torsten Staffeldt**  
Berichterstatter

**Ralph Lenkert**  
Berichterstatter

**Dr. Valerie Wilms**  
Berichterstatterin





**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 15. Juli 2011 (18.07)  
(OR. en)**

**12806/11**

**Interinstitutionelles Dossier:  
2011/0190 (COD)**

**ENV 612  
MAR 100  
MI 360  
CODEC 1197**

**VORSCHLAG**

---

|                |   |
|----------------|---|
| der            | Europäischen Kommission   |
| vom:           | 15. Juli 2011   |
| Nr. Komm.dok.: | KOM(2011) 439 endgültig   |
| Betr.:         | Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen |

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herrn Uwe CORSEPIUS, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

---

Anl.: KOM(2011) 439 endgültig



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 15.7.2011  
KOM(2011) 439 endgültig

2011/0190 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von  
Schiffskraftstoffen**

{SEK(2011) 918 endgültig}

{SEK(2011) 919 endgültig}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### Allgemeiner Kontext

Die Förderung einer ressourcenschonenderen, umweltverträglicheren und wettbewerbsfähigeren Wirtschaft steht im Mittelpunkt der Strategie Europa 2020<sup>1</sup>. In diesem Zusammenhang ist die Verringerung der Luftverunreinigung für die Verbesserung der menschlichen Gesundheit und der Umwelt von Bedeutung und trägt zu mehr Nachhaltigkeit in Europa bei. Die Maßnahmen der EU in den vergangenen Jahrzehnten haben bei den meisten Luftschadstoffen, einschließlich Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>), Stickoxide (NO<sub>x</sub>), flüchtige organische Verbindungen, Ammoniak und Partikel (PM), zu einer erheblichen Verringerung der Emissionen geführt. Der größte Anteil dieser Verringerungen wurde bei landgestützten Emissionsquellen (z. B. Industrieanlagen oder Straßenverkehr) erzielt. Es gibt klare Belege dafür, dass eine weitere Verringerung dieser Schadstoffe erhebliche Vorteile für die Gesundheit der Bevölkerung in der EU, die Umwelt und die Wirtschaft insgesamt bringen wird.

Traditionell wurde den vom Seeverkehr ausgehenden Emissionen weniger Aufmerksamkeit gewidmet als den landgestützten Quellen. Luftschadstoffemissionen aus dem Seeverkehr können sich aber über große Entfernungen ausbreiten und Auswirkungen zu Lande haben. Im Jahr 2005 vorgenommene Projektionen haben ergeben, dass die SO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr ohne zusätzliche regulierende Maßnahmen weiter ansteigen und im Jahr 2020 über den Gesamtemissionen dieser Schadstoffe aus allen landgestützten Quellen liegen werden.<sup>2</sup>

#### Gründe und Ziele des Vorschlags

Der Schwefelgehalt eines flüssigen Brenn- oder Kraftstoffs ist ausschlaggebend für die bei der Verbrennung dieses Stoffs entstehenden SO<sub>2</sub>-Emissionen sowie die Bildung von Sekundärpartikeln. Mit der Richtlinie 1999/32/EG in der geänderten Fassung wurde der Schwefelgehalt von im Seeverkehr verwendeten Kraftstoffen geregelt, und es wurden bestimmte im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) vereinbarte Regeln in das EU-Recht aufgenommen. Insbesondere enthält die Richtlinie striktere Vorschriften für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen, die in Gebieten mit besonderen Umweltschutzerfordernissen – den SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten (*Sulphur Emission Control Areas - SECA*)<sup>3</sup> - verwendet werden.

Seit der Änderung der Richtlinie im Jahr 2005 wurden die IMO-Regeln (u. a. diejenigen in Bezug auf SO<sub>2</sub>) im Oktober 2008 mit tatkräftiger Unterstützung der EU überarbeitet. Diese

---

<sup>1</sup> Mitteilung der Kommission „Europa 2020 - Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“, KOM(2010) 2020 endgültig.

<sup>2</sup> SEK(2005) 1133: Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zur Mitteilung über die Thematische Strategische zur Luftreinhaltung (KOM(2005) 446 endgültig) und zum Vorschlag für eine Richtlinie über die Luftqualität und saubere Luft für Europa (KOM(2005)447 endgültig) sowie die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über die Durchführung der EU-Politik für Luftqualität und die Vorbereitung von deren umfassenden Überprüfung - SEK(2011) 342 endgültig.

<sup>3</sup> In der EU umfassen die SECA die Ost- und die Nordsee sowie den Ärmelkanal.

Regeln sind in Anlage VI zum Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung 73/78 (revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen) enthalten<sup>4</sup>. Bereits beim Erlass der Richtlinienänderung von 2005 forderten die EU-Mitgesetzgeber, die mit der Notwendigkeit einer weiteren Verringerung der Emissionen aus dem Seeverkehr rechneten, die Kommission auf, die rechtlichen Anforderungen an den Schwefelgehalt von flüssigen Brenn- und Kraftstoffen zu überprüfen.

### **Vereinbarkeit mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Dieser Vorschlag ist mit Artikel 191 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) vereinbar und zielt darauf ab, ein hohes Schutzniveau für die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu gewährleisten. Außerdem steht er mit der Strategie Europa 2020 und den mit dieser Strategie verbundenen Leitinitiativen, insbesondere mit denjenigen, die die Fahrpläne für eine CO<sub>2</sub>-arme Gesellschaft und die Innovationsunion betreffen, sowie mit den bestehenden Maßnahmen der EU zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrs in Einklang.

## **2. ERGEBNISSE DER ANHÖRUNGEN VON INTERESSIERTEN KREISEN UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

### **Öffentliche Anhörung**

Zur Vorbereitung dieser Änderung führte die Kommission vom 29. Oktober 2010 bis 5. Januar 2011 eine Online-Konsultation aller interessierten Kreise (einschließlich Organisationen, Mitgliedstaaten, Nichtregierungsorganisationen, breite Öffentlichkeit) durch. Die Interessenträger waren aufgefordert, ihre Standpunkte zur etwaigen Aufnahme der jüngsten relevanten IMO-Regeln in das EU-Recht kund zu tun. Ergänzend zu der öffentlichen Anhörung konsultierte die Kommission zudem regelmäßig Vertreter der Mitgliedstaaten und andere Interessenträger.

Bei der öffentlichen Anhörung gingen 244 Antworten verschiedener Organisationen ein. Alle Interessenträger erkannten den wichtigen Beitrag an, den die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen zur Verbesserung der Luftqualität in der EU leistet. Nach Auffassung der meisten Befragten sollten die EU-Vorschriften für die emissionsmindernden Technologien an die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen angeglichen werden. Die breite Palette von emissionsmindernden Technologien sollte zulässig sein, wobei zugleich ein angemessener Schutz der Umwelt gewährleistet werden müsse. Die Befragten waren sich zudem weitgehend darüber einig, dass eine verschärfte und harmonisierte Überwachung und Durchsetzung der Normwerte für den Schwefelhöchstgehalt ein wichtiges Instrument ist, mit dem die gewünschten Umweltverbesserungen herbeigeführt werden könnten. Einige Interessenträger äußerten Bedenken hinsichtlich der mit den neuen Anforderungen verbundenen Kosten und des potenziellen Risikos von Verkehrsverlagerungen (vom Kurzstreckenseeverkehr auf Lkw) insbesondere in Gebieten, in denen striktere Normwerte für den Schwefelhöchstgehalt gelten (SECA). Andere betonten, die EU müsse unverzüglich tätig werden, um die Industrie zum Handeln zu veranlassen und die Umweltvorteile der revidierten Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen zu sichern.

---

<sup>4</sup> Entschließung MEPC.176(58) vom 10. Oktober 2008 (revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen).

Nähere Informationen zu den Ergebnissen der öffentlichen Anhörung sind der diesem Vorschlag beigelegten Folgenabschätzung zu entnehmen<sup>5</sup>.

### **Externes Expertenwissen und Information der Öffentlichkeit**

Zur Unterstützung der Arbeiten, die im vorliegenden Vorschlag resultierten, wurden mehrere Studien durchgeführt. Diese Studien wurden nach Fertigstellung auf der Kommissionswebsite veröffentlicht, die der EU-Politik im Bereich der Emissionen aus dem Seeverkehr gewidmet ist: [http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships\\_directive.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm).

### **Ergebnisse der Folgenabschätzung**

Die neuen internationalen Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen dürften die Schwefeldioxidemissionen aus dem Seeverkehr erheblich verringern. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zu den allgemeinen Umweltzielen der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung von 2005 sowie zu den spezifischen Zielen der Richtlinie geleistet. Außerdem ergeben sich bedeutende positive Nebeneffekte in Form einer Verringerung der Emissionen von Partikeln und NO<sub>x</sub> (einem wichtigen Vorläufer von bodennahem Ozon). Es gilt, dafür zu sorgen, dass diese projizierten Vorteile tatsächlich zustande kommen, nicht zuletzt, um die Einhaltung der bestehenden Grenzwerte für die Luftqualität zu fördern.

Die Folgenabschätzung bestätigt die Kosteneffizienz einer vollständigen Angleichung der Richtlinie an die strikteren IMO-Kraftstoffnormwerte und die Regeln für die emissionsmindernden Verfahren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die 2008 erfolgte Revision der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen der EU Vorteile in Form von verbesserter Gesundheit und niedrigerer Mortalität bietet, die sich mit 15 bis 34 Mrd. EUR beziffern lassen. Die Kosten der Durchführung der Revision liegen bei 2,6 bis 11 Mrd. EUR. Somit betragen die Vorteile der Revision das Drei- bis Dreizehnfache der Kosten.

Ergänzend zur Angleichung der Richtlinie an die IMO-Regeln wird in der Folgenabschätzung auch empfohlen, die Verknüpfung zwischen den strikteren Kraftstoffnormwerten in den SECA und den Normwerten für Fahrgastschiffe, die im Linienverkehr außerhalb der SECA eingesetzt werden, aufrecht zu erhalten. Allerdings würde die Einführung eines neuen SECA-Normwerts für Fahrgastschiffe fünf Jahre später erfolgen, um etwaige Probleme bei der Kraftstoffverfügbarkeit zu vermeiden. Die Kosten-Nutzen-Verhältnisse bei dieser Option liegen zwischen 1,5 und 6 (Einführung des Normwerts von 0,1 % im Jahr 2020) und zwischen 0,8 und 10 (Einführung des Normwerts von 0,1 % im Jahr 2025).

Darüber hinaus wurden in der Folgenabschätzung die Themen untersucht, die sich bei der Überprüfung der Richtlinie herauskristallisiert hatten. Dabei wurde insbesondere deutlich, dass die Richtlinienbestimmungen zur Durchsetzung (insbesondere zu Probenahmen und Berichterstattung) Mängel aufweisen. In der Folgenabschätzung wird vorgeschlagen, zunächst Leitfäden für die Überwachung und für die Durchführung der Richtlinie auszuarbeiten und - sollte dieser Ansatz nicht zum Erfolg führen – den Erlass von verbindlichen Vorschriften ins Auge zu fassen.

Abschließend wird in der Folgenabschätzung empfohlen, dass die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten die vorhandenen Instrumente einsetzen und erforderlichenfalls anpassen, um die Industrie beim Übergang zu den neuen besten verfügbaren Technologie-

---

<sup>5</sup> SEK [Verweis]

standards, einschließlich derjenigen, die im Rahmen der IMO oder mit anderen einschlägigen Organisationen vereinbart wurden (insbesondere für NO<sub>x</sub>, Partikel und Treibhausgase), zu unterstützen.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

#### **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Zweck dieses Vorschlags ist eine Überarbeitung der Richtlinie 1999/32/EG über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe mit folgenden Zielen:

- (1) Angleichung der Richtlinie an die IMO-Regeln für Kraftstoffnormwerte, einschließlich der außerhalb der SECA geltenden Normwerte;
- (2) Angleichung der Richtlinie an die IMO-Regeln für die emissionsmindernden Verfahren;
- (3) Aufrechterhaltung der Verknüpfung zwischen den strikteren Kraftstoffnormwerten in den SECA (die zurzeit für Schiffskraftstoffe einen Schwefelhöchstgehalt von 1,5 % und ab 2015 von 0,1 % vorschreiben) und den Normwerten für Fahrgastschiffe, die im Linienverkehr außerhalb der SECA eingesetzt werden (derzeit 1,5 %);
- (4) Verschärfung der EU-Regelung für die Überwachung und Durchsetzung.

Die Übernahme der internationalen Kraftstoffnormwerte in EU-Recht würde deren Wirksamkeit erhöhen, da sie im Rahmen der EU-Regelung überwacht und durchgesetzt würden, die wirkungsvoller ist als das internationale Durchsetzungssystem. Der Vorschlag, als äquivalente Einhaltungsoption den Zugang zu innovativen emissionsmindernden Verfahren zu erweitern und den Einsatz dieser Verfahren zu fördern, trägt Bedenken hinsichtlich der Kosten Rechnung, die sich für bestimmte Branchen aus den neuen IMO-Regeln ergeben. Die Kosten der Einhaltung der IMO-Regeln würden erheblich gesenkt (um 50 % bis 88 %) und im Einklang mit den Prioritäten der Strategie Europa 2020 und Artikel 3 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) würden innovative industrielle Lösungen gefördert. Striktere Kraftstoffnormwerte für Fahrgastschiffe, die im Linienverkehr überwiegend in Häfen oder nahe der Küste eingesetzt werden, würden außerdem zur Verbesserung der Luftqualität in den Küstengebieten beitragen. Die Einführung des strikteren Kraftstoffnormwerts für Fahrgastschiffe würde fünf Jahre später erfolgen als in den SECA, um etwaige Probleme bei der Kraftstoffverfügbarkeit zu vermeiden. Eine Verschärfung der Überwachungs- und Durchsetzungsregelung der EU ist schließlich insofern besonders wichtig, als die erheblich strikteren Kraftstoffnormwerte und die damit verbundenen Befolgungskosten verstärkt Anlass zu einer Umgehung der Bestimmungen geben könnten.

Diese Maßnahmen werden die Durchführung und Durchsetzung der Richtlinie durch die nationalen Behörden verbessern und die Einhaltung durch die Industrie erleichtern und dürften zu einem hohen Umweltschutzniveau führen.

#### **Rechtsgrundlage**

Hauptziel der Richtlinie ist der Schutz der Umwelt. Der Vorschlag stützt sich daher auf Artikel 192 des AEUV.

#### **Subsidiaritätsprinzip**

Das Recht der EU zur Regulierung des Schwefelgehalts von flüssigen Brenn- und Kraftstoffen, die erhebliche Auswirkungen auf den Binnenmarkt und die Umwelt haben, ist im AEUV begründet. Artikel 3 EUV lautet: „Die Union errichtet einen Binnenmarkt. Sie wirkt auf die nachhaltige Entwicklung Europas auf der Grundlage eines ausgewogenen Wirtschaftswachstums und von Preisstabilität, eine in hohem Maße wettbewerbsfähige soziale Marktwirtschaft, die auf Vollbeschäftigung und sozialen Fortschritt abzielt, sowie ein hohes Maß an Umweltschutz und Verbesserung der Umweltqualität hin.“ Darüber hinaus trägt die Umweltpolitik der Union gemäß Artikel 191 AEUV „zur Verfolgung der nachstehenden Ziele bei: Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Verbesserung ihrer Qualität; Schutz der menschlichen Gesundheit; umsichtige und rationelle Verwendung der natürlichen Ressourcen; Förderung von Maßnahmen auf internationaler Ebene zur Bewältigung regionaler oder globaler Umweltprobleme [...]“.

Die globale Dimension der Schifffahrt und die grenzüberschreitenden Auswirkungen der Luftverunreinigung aufgrund der Verbrennung von schwefelhaltigen Kraftstoffen machen die Festlegung gemeinsamer Regeln für alle Mitgliedstaaten erforderlich. Ohne solche Regeln würden für in den EU-Gewässern operierende Schiffe unterschiedliche einzelstaatliche Normwerte gelten. Ein solches Flickwerk von Rechtsvorschriften würde den Betrieb einer Schifffahrtindustrie in der EU sehr kompliziert und kostspielig machen und damit zu Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt führen.

Nur ein harmonisiertes Vorgehen auf EU-Ebene mit einer verschärften Überwachungs- und Durchsetzungsregelung würde eine wirksame Durchführung und Anwendung der internationalen Kraftstoffnormwerte in allen Mitgliedstaaten gewährleisten.<sup>6</sup>

### **Ausführliche Erläuterung des Vorschlags**

#### **Artikel 1**

Dieser Artikel enthält die vorgeschlagenen Änderungen der Richtlinie 1999/32/EG.

- (1) Artikel 2 der Richtlinie 1999/32/EG wird geändert, um die Begriffsbestimmungen von „Schiffsdiesel“ und „Gasöl für den Seeverkehr“ an die neueste ISO-Norm anzupassen und um die Begriffsbestimmung von „emissionsmindernde Technologie“ zu erweitern und an die Begriffsbestimmung von „gleichwertiger Ersatz“ in Regel 4 der revidierten Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen anzugleichen.
- (2) Artikel 3 wird geändert, um die Bestimmungen zum maximalen Schwefelgehalt von Schwerölen aufgrund der Verabschiedung der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung)<sup>7</sup>, mit der die europäischen Rechtsvorschriften über Industrieemissionen neu gefasst wurden, zu überarbeiten.
- (3) Artikel 3a wird hinzugefügt, um sicherzustellen, dass in den Mitgliedstaaten keine Schiffskraftstoffe verwendet oder in Verkehr gebracht werden, deren Schwefelgehalt

<sup>6</sup> Detailliertere Erläuterungen zum Subsidiaritätsprinzip sind der diesem Vorschlag beigefügten Folgenabschätzung zu entnehmen.

<sup>7</sup> ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17.

den allgemeinen Normwert von 3,5 Massenhundertteilen überschreitet. Insbesondere wird mit dieser Bestimmung dem Risiko begegnet, dass die Möglichkeit, statt schwefelarmer destillierter Kraftstoffe Schweröl in Kombination mit emissionsmindernden Verfahren zu verwenden, zur Verwendung und zum Inverkehrbringen von minderwertigen Kraftstoffen führen könnte. Emissionsmindernde Verfahren würden die Entschwefelung von Kraftstoffen mit hohem Schwefelgehalt und die Verringerung von Schwefeldioxidemissionen in die Luft ermöglichen. Wird die Emissionsminderung jedoch an minderwertigen Kraftstoffen mit hohem Schwefelgehalt vorgenommen, so könnte dies zur Ableitung von hochkonzentrierten Abwässern führen und sich nachteilig auf die Meeresumwelt auswirken. Durch die Gewährleistung einer Kraftstoffmindestqualität soll auch das Risiko eines Versagens des Schiffsmotors verhindert werden.

- (4) Artikel 4 (maximaler Schwefelgehalt von Gasöl) wird geändert, um die Verweise auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens von mittlerweile überholten Schwefelgrenzwerten zu streichen.
- (5) Artikel 4a wird geändert, um
  - eine neue Vorschrift einzuführen, die den außerhalb der SECA geltenden Normwert für den Schwefelgehalt von Kraftstoffen betrifft („allgemeiner Normwert“);
  - die in den SECA geltenden Normwerte für den Schwefelgehalt von Kraftstoffen an die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen anzugleichen;
  - im Jahr 2020 einen Schwefelgrenzwert von 0,1 % für außerhalb der SECA eingesetzte Fahrgastschiffe einzuführen, wodurch die Verknüpfung zwischen den Anforderungen für außerhalb der SECA eingesetzte Fahrgastschiffe und den in den SECA geltenden Anforderungen wiederhergestellt wird;
  - zu präzisieren, dass das von den Mitgliedstaaten zu führende Register der lokalen Lieferanten von Schiffskraftstoffen der Öffentlichkeit zugänglich sein muss;
  - überholte Verweise zu streichen;
  - die Kommission zu ermächtigen, auf der Grundlage des IMO-Beschlusses neue SECA auszuweisen.
- (6) Artikel 4b wird geändert, um die Freistellung von der Verpflichtung nach Artikel 4b Absatz 1 für bestimmte in der Hellenischen Republik betriebene Schiffe zu streichen, da der Zeitraum, für den die Freistellung gewährt wurde, abgelaufen ist, und um den Verweis auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens von mittlerweile überholten Schwefelgrenzwerten zu streichen.
- (7) Artikel 4c wird geändert, und die Artikel 4d und 4e werden hinzugefügt, um die Richtlinie an die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen anzugleichen und sie an den technischen Fortschritt anzupassen. Insbesondere müssen die Mitgliedstaaten gemäß der vorgeschlagenen Richtlinie zulassen, dass Schiffe als Alternative zur Verwendung von schwefelarmen Schiffskraftstoffen emissionsmindernde Verfahren anwenden, sofern damit kontinuierlich Verringerungen der Schwefeldioxidemissionen erreicht werden, die denen entsprechen, die bei Verwendung von schwefelarmen Kraftstoffen erzielt worden wären. Die Anwendung von emissions-

mindernden Verfahren unterliegt zudem bestimmten Kriterien, damit sichergestellt ist, dass diese Verfahren keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt haben und diese nicht gefährden. Die Kriterien werden entweder von der IMO – vorbehaltlich ihrer Ergänzung oder Änderung durch einen Beschluss der Kommission – oder in Ermangelung von IMO-Instrumenten von der Europäischen Kommission festgelegt. Die emissionsmindernden Verfahren, die von Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats anzuwenden sind, werden entweder auf der Grundlage der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung<sup>8</sup> oder auf der Grundlage der vorliegenden Richtlinie von dem mit der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe festgelegt. Das Verfahren und die Bedingungen für die Erprobung neuer emissionsmindernder Verfahren bleiben unverändert.

- (8) Artikel 6 wird geändert, um die Kommission zu ermächtigen, die Häufigkeit der Probenahmen, die Probenahmeverfahren und die Definition einer für den geprüften Kraftstoff repräsentativen Probe zu spezifizieren und die Methode für die Bestimmung des Schwefelgehalts sowie das Brennstoffüberprüfungsverfahren an die neuesten internationalen Normen anzupassen.
- (9) Artikel 7 wird geändert, um den Umfang des Berichts über den Schwefelgehalt von unter die Richtlinie fallenden Kraftstoffen, der der Kommission von den Mitgliedstaaten vorzulegen ist, zu präzisieren und um die Kommission zu ermächtigen, Format und Inhalt des Berichts zu spezifizieren. Mit der Änderung wird zudem Artikel 7 Absatz 4, der Änderungen der einschlägigen Richtlinienbestimmungen an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt betrifft, an die neuen Komitologie-regeln gemäß dem Vertrag von Lissabon angeglichen.
- (10) Artikel 8 wird gestrichen, da er auf eine mittlerweile aufgehobene Richtlinie verweist.
- (11) Artikel 9 wird gestrichen, da die Richtlinie keine Durchführungsrechtsakte vorsieht.
- (12) Artikel 9a wird hinzugefügt, um Bedingungen für die Ausübung der Befugnis zum Erlass von delegierten Rechtsakten durch die Europäische Kommission vorzusehen.

#### **Artikel 2**

Dieser Artikel verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Umsetzung der vorgeschlagenen Richtlinie.

#### **Artikel 3**

Dieser Artikel betrifft das Inkrafttreten der vorgeschlagenen Richtlinie.

#### **Artikel 4**

Gemäß diesem Artikel ist die vorgeschlagene Richtlinie an die Mitgliedstaaten gerichtet.

---

<sup>8</sup> ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

#### **5. WEITERE BEMERKUNGEN**

Dem Vorschlag der Kommission liegt eine Mitteilung bei, in der unter Abschnitt 4 Vorschläge für Strategien zur Einhaltung der Bestimmungen gemacht und vorhandene Instrumente sowie etwaige künftige Maßnahmen dargestellt werden, die der Industrie bei der Bewältigung der Umweltherausforderungen helfen könnten, mit denen sie konfrontiert ist.

Darüber hinaus plant die Kommission eine Kodifizierung der Richtlinie 1999/32/EG mit den nachfolgenden Änderungen einschließlich des vorliegenden Änderungsvorschlags, sobald dieser vom Europäischen Parlament und dem Rat erlassen wurde. Dies wird die Lesbarkeit und rechtliche Klarheit der Richtlinie 1999/32/EG verbessern und zur Verwirklichung der Ziele der EU-Strategie für bessere Rechtsetzung beitragen.

2011/0190 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**  
**zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von**  
**Schiffskraftstoffen**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission<sup>9</sup>,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>10</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>11</sup>,

nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Eines der Ziele der Umweltpolitik der Union, die in den Umweltaktionsprogrammen und insbesondere dem mit Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> angenommenen sechsten Umweltaktionsprogramm beschrieben sind, besteht in der Erreichung einer Luftqualität, die keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt hat und keine entsprechenden Gefahren verursacht.
- (2) In der Richtlinie 1999/32/EG des Rates vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG<sup>13</sup> ist der höchstzulässige Schwefelgehalt von in der Union verwendetem Schweröl, Gasöl und Gasöl für den Seeverkehr festgesetzt.
- (3) Die durch die Verbrennung von Schiffskraftstoffen mit hohem Schwefelgehalt verursachten Emissionen der Schifffahrt tragen zur Luftverunreinigung durch

---

<sup>9</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>10</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>11</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>12</sup> ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1.

<sup>13</sup> ABl. L 121 vom 11.5.1999, S. 13.

Schwefeldioxid und Partikel bei, die der menschlichen Gesundheit schaden und zur Versauerung beitragen.

- (4) Gemäß der Richtlinie 1999/32/EG legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung der Richtlinie und gegebenenfalls Änderungsvorschläge vor, insbesondere im Hinblick auf die Absenkung der Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe, die in SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten verwendet werden, wobei die Arbeiten im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zu berücksichtigen sind.
- (5) Im Jahr 2008 wurde eine Entschließung zur Änderung von Anlage VI (Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Seeschiffe) zum Protokoll von 1997 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (nachstehend „MARPOL-Übereinkommen“) angenommen. Die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen ist am 1. Juli 2010 in Kraft getreten.
- (6) Die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sieht u. a. strikere Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe in SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten (1,00 % ab 1. Juli 2010 und 0,10 % ab 1. Januar 2015) sowie in Seegebieten außerhalb der SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete (3,5 % ab 1. Januar 2012 und – im Prinzip – 0,50 % ab 1. Januar 2020) vor. Die meisten Mitgliedstaaten müssen aufgrund ihrer internationalen Verpflichtungen Schiffen in SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten ab 1. Juli 2010 die Verwendung von Kraftstoffen mit einem maximalen Schwefelgehalt von 1,00 % vorschreiben. Um die Übereinstimmung mit internationalem Recht zu gewährleisten und in der Union eine ordnungsgemäße Durchsetzung der neuen global festgesetzten Normwerte für den Schwefelgehalt sicherzustellen, sollten die Bestimmungen der Richtlinie 1999/32/EG an die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen angeglichen werden. Um eine Mindestqualität von Kraftstoffen zu gewährleisten, die von den Schiffen zur Einhaltung der Kraftstoff- oder der Technologieauflagen verwendet werden, sollten Schiffskraftstoffe, deren Schwefelgehalt den allgemeinen Normwert von 3,5 Massenhundertteilen überschreitet, in der Union nicht verwendet oder in Verkehr gebracht werden dürfen.
- (7) Fahrgastschiffe werden größtenteils in Häfen oder nahe der Küste eingesetzt und haben erhebliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt. Diese Schiffe müssen Schiffskraftstoffe mit demselben maximalen Schwefelgehalt verwenden, wie er in den SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten vorgeschrieben ist (1,5 %). Da die Normwerte für den Schwefelgehalt in den SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten verschärft werden, sollten zur Verbesserung der Luftqualität in Hafen- und Küstennähe in den Gebieten, die keine SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete sind, für Fahrgastschiffe dieselben Normwerte gelten. Die Einführung eines neuen, dem Normwert für SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete entsprechenden Normwerts für Fahrgastschiffe würde jedoch fünf Jahre später erfolgen, um etwaige Probleme bei der Kraftstoffverfügbarkeit zu vermeiden.
- (8) Damit die Ziele der Richtlinie 1999/32/EG erreicht werden, müssen die Verpflichtungen bezüglich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen korrekt durchgesetzt werden. Die Erfahrungen bei der Durchführung der Richtlinie zeigen, dass eine strikere Überwachungs- und Durchsetzungsregelung erforderlich ist, um

eine ordnungsgemäße Durchführung der Richtlinie zu gewährleisten. Zu diesem Zweck müssen die Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen, dass mit ausreichender Häufigkeit und Genauigkeit Proben von in Verkehr gebrachten oder an Bord von Schiffen verwendeten Schiffskraftstoffen genommen und die Logbücher und Tanklieferscheine der Schiffe regelmäßig überprüft werden. Außerdem müssen sie eine Regelung für wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen bei Verstößen gegen die Bestimmungen der Richtlinie 1999/32/EG einführen. Um die Transparenz der Informationen zu verbessern, sollte außerdem vorgesehen werden, dass das Register der lokalen Lieferanten von Schiffskraftstoffen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.

- (9) Es hat sich gezeigt, dass die Berichterstattung der Mitgliedstaaten im Rahmen der Richtlinie 1999/32/EG aufgrund des Fehlens von harmonisierten und hinreichend genauen Bestimmungen zu Inhalt und Format der Berichte der Mitgliedstaaten nicht ausreicht, um die Einhaltung der Richtlinienbestimmungen überprüfen zu können. Es müssen daher detailliertere Vorgaben für den Inhalt und das Format des Berichts festgelegt werden, um eine stärker harmonisierte Berichterstattung sicherzustellen.
- (10) Aufgrund der Verabschiedung der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung)<sup>14</sup>, mit der die europäischen Rechtsvorschriften über Industrieemissionen neu gefasst wurden, müssen die den maximalen Schwefelgehalt von Schwerölen betreffenden Bestimmungen der Richtlinie 1999/32/EG entsprechend angepasst werden.
- (11) Die Einhaltung der niedrigen Schwefelgrenzwerte insbesondere in den SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten kann zumindest kurzfristig zu einem erheblichen Anstieg der Preise für Schiffskraftstoffe führen und sich nachteilig auf die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie auf die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in den an SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete angrenzenden Ländern auswirken. Es müssen geeignete Lösungen gefunden werden, um die Befolgungskosten für die betroffenen Branchen zu senken, indem beispielsweise alternative Verfahren zur Einhaltung der Bedingungen gestattet werden, die kostenwirksamer sind als die Einhaltung der Kraftstoffauflagen, und erforderlichenfalls Unterstützung bereitgestellt wird. Die Kommission wird – u. a. anhand der Berichte der Mitgliedstaaten – genau beobachten, wie sich die Einhaltung der neuen Kraftstoffqualitätsnormen durch die Schifffahrt auf diesen Sektor auswirkt, insbesondere in Bezug auf eine etwaige Rückverlagerung vom Seeverkehr auf landgestützte Verkehrsträger.
- (12) Der Zugang zu emissionsmindernden Verfahren sollte erleichtert werden. Diese Verfahren können Emissionsminderungen bewirken, die zumindest gleich groß oder sogar größer sind als diejenigen, die sich durch den Einsatz von schwefelarmen Kraftstoffen erzielen lassen, sofern diese Verfahren keine signifikanten negativen Auswirkungen auf die Umwelt wie z. B. die Meeresökosysteme haben und ihre Ausarbeitung geeigneten Genehmigungs- und Kontrollmechanismen unterliegt. Die Kriterien für die Anwendung von emissionsmindernden Verfahren sollten entweder von der IMO – vorbehaltlich ihrer Ergänzung oder Änderung durch einen Beschluss

---

<sup>14</sup> ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17.

der Kommission – oder in Ermangelung von IMO-Instrumenten von der Europäischen Kommission festgelegt werden. Die bereits bekannten alternativen Verfahren wie beispielsweise der Einsatz von Abgaswäschern an Bord oder die Mischung von Kraftstoff und verflüssigtem Erdgas (LNG) sollten in der EU anerkannt werden. Außerdem müssen die Erprobung und Entwicklung neuer emissionsmindernder Verfahren gefördert werden.

- (13) Zur Festsetzung des Geltungsbeginns des Schwefelgrenzwerts von 0,50 %, zur Ausweisung neuer SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete, zur Genehmigung neuer alternativer emissionsmindernder Verfahren und zur Festlegung von geeigneten Bedingungen für deren Anwendung, zur Gewährleistung einer angemessenen Überwachung des Schwefelgehalts von Kraftstoffen, zur Harmonisierung von Inhalt und Format der Berichte der Mitgliedstaaten sowie zur Anpassung der Bestimmungen der Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte zu erlassen, mit denen der Zeitpunkt festgesetzt wird, ab dem der für Kraftstoffe geltende maximale Schwefelgehalt von 0,50 Massenhundertteilen in der Union Anwendung findet, neue SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete auf der Grundlage des IMO-Beschlusses ausgewiesen werden, neue, nicht von der Richtlinie 96/98/EG des Rates<sup>15</sup> erfasste emissionsmindernde Verfahren genehmigt und die Bedingungen für ihre Anwendung festgelegt, ergänzt oder geändert werden, die Art und Weise der Probenahmen und der Emissionsüberwachung sowie Inhalt und Format des Berichts spezifiziert werden und Artikel 2 Nummern 1, 2, 3, 3a, 3b und 4 bzw. Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 2 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt sowie gegebenenfalls die Instrumente der IMO angeglichen werden. Besonders wichtig dabei ist, dass die Kommission im Vorfeld angemessene Konsultationen, auch auf Expertenebene, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte sollte die Kommission eine gleichzeitige, zügige und angemessene Weiterleitung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat gewährleisten.
- (14) Der bestehende Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe, der mit der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) sowie zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe<sup>16</sup> eingesetzt wurde, sollte die Kommission bei der Genehmigung von emissionsmindernden Technologien unterstützen, die nicht von der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung<sup>17</sup> erfasst sind. Die Richtlinie 1999/32/EG ist daher entsprechend zu ändern -

---

<sup>15</sup> ABl. L 241 vom 29.8.1998, S. 27.

<sup>16</sup> ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

<sup>17</sup> ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 25.

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Richtlinie 1999/32/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe h erhält folgende Fassung:

„h) Kraft- oder Brennstoffe zur Verwendung an Bord von Schiffen, auf denen genehmigte emissionsmindernde Verfahren nach den Artikeln 4c und 4e eingesetzt werden.“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 3a und 3b erhalten folgende Fassung:

„3a. „*Schiffsdiesel*“ jeden Schiffskraftstoff gemäß der Definition für die Güteklasse DMB nach Tabelle I der ISO-Norm 8217, ausgenommen die Bezugnahme auf den Schwefelgehalt;

3b. „*Gasöl für den Seeverkehr*“ jeden Schiffskraftstoff gemäß der Definition für die Güteklassen DMX, DMA und DMZ nach Tabelle I der ISO-Norm 8217, ausgenommen die Bezugnahme auf den Schwefelgehalt;“

b) Nummer 3m erhält folgende Fassung:

„3m. „*emissionsminderndes Verfahren*“ alle zum Einbau in ein Schiff bestimmten Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder anderen Verfahren, alternativen Kraftstoffe oder Einhaltungsverfahren, die alternativ zu die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllenden schwefelarmen Schiffskraftstoffen eingesetzt werden, verifizierbar und quantifizierbar sind und durchgesetzt werden können;“

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Schweröle, deren Schwefelgehalt 1 Massenhundertteil überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verwendet werden.

(2) Bis 31. Dezember 2015 gilt die Anforderung gemäß Absatz 1 vorbehaltlich einer geeigneten Überwachung der Emissionen durch die zuständigen Behörden nicht für Schweröle, die

a) in den von der Richtlinie 2001/80/EG des Europäischen Parlaments und des Rates\* erfassten Feuerungsanlagen verwendet werden, die unter Artikel 4 Absatz 1 oder 2 oder Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a jener Richtlinie fallen und die in jener Richtlinie

---

\* ABl. L 309 vom 27.11.2001, S.1.

- genannten Schwefeldioxidemissionsgrenzwerte für derartige Anlagen einhalten;
- b) in den von der Richtlinie 2001/80/EG erfassten Feuerungsanlagen verwendet werden, die unter Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe b und Artikel 4 Absatz 6 jener Richtlinie fallen, wenn die gemittelten monatlichen Schwefeldioxidemissionen aus der Anlage  $1700 \text{ mg/Nm}^3$  bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumen Hundertteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;
  - c) in nicht unter Buchstabe a oder b fallenden Feuerungsanlagen verwendet werden, wenn die gemittelten monatlichen Schwefeldioxidemissionen aus der Anlage  $1700 \text{ mg/Nm}^3$  bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumen Hundertteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;
  - d) für die Verfeuerung in Raffinerien bestimmt sind, wenn die über alle Feuerungsanlagen der Raffinerie – ausgenommen Feuerungsanlagen gemäß den Buchstaben a und b sowie Gasturbinen und Gasmotoren - gemittelten monatlichen Schwefeldioxidemissionen unabhängig vom Brennstoff oder von der Brennstoffkombination  $1700 \text{ Nm}^3$  bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumen Hundertteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten.

Ab 1. Januar 2016 gilt die Anforderung gemäß Absatz 1 vorbehaltlich einer geeigneten Überwachung der Emissionen durch die zuständigen Behörden nicht für Schweröle, die

- a) in den von Kapitel III der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates\*\* erfassten Feuerungsanlagen verwendet werden, wenn diese Anlagen die in Anhang V jener Richtlinie genannten Schwefeldioxidemissionsgrenzwerte für derartige Anlagen einhalten oder – falls diese Emissionsgrenzwerte im Einklang mit jener Richtlinie keine Anwendung finden - wenn die gemittelten monatlichen Schwefeldioxidemissionen aus der Anlage  $1700 \text{ mg/Nm}^3$  bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumen Hundertteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;
- b) in nicht unter Buchstabe a fallenden Feuerungsanlagen verwendet werden, wenn die gemittelten monatlichen Schwefeldioxidemissionen aus der Anlage  $1700 \text{ mg/Nm}^3$  bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumen Hundertteilen im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten;

---

\*\* ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17.

- c) für die Verfeuerung in Raffinerien bestimmt sind, wenn die über alle Feuerungsanlagen der Raffinerie – ausgenommen Feuerungsanlagen gemäß Buchstabe a sowie Gasturbinen und Gasmotoren – gemittelten monatlichen Schwefeldioxidemissionen unabhängig vom Brennstoff oder von der Brennstoffkombination 1700 Nm<sup>3</sup> bei einem Sauerstoffgehalt des Rauchgases von 3 Volumenhunderten im trockenen Bezugszustand nicht überschreiten.

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Feuerungsanlagen, in denen Schweröle mit einem höheren als dem in Absatz 1 genannten Schwefelgehalt verwendet werden, nicht ohne eine von einer zuständigen Behörde ausgestellte Genehmigung betrieben werden, in der die Emissionsgrenzwerte festgelegt sind.“

- b) Absatz 3 wird gestrichen.

4. Folgender Artikel 3a wird eingefügt:

*„Artikel 3a*

**Maximaler Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Schiffskraftstoffe, deren Schwefelgehalt 3,5 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verwendet oder in Verkehr gebracht werden.“

5. Artikel 4 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Gasöl, dessen Schwefelgehalt 0,10 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verwendet wird.“

6. Artikel 4a wird wie folgt geändert:

- a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Maximaler Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen zur Verwendung in den Hoheitsgewässern, in ausschließlichen Wirtschaftszonen und in Schadstoffkontrollgebieten der Mitgliedstaaten, einschließlich SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten, sowie in Fahrgastschiffen im Linienverkehr von oder nach einem Hafen der Union“

- b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in den Teilen ihrer Hoheitsgewässer, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebiete, die in einem SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiet liegen, keine Schiffskraftstoffe verwendet werden, deren Schwefelgehalt folgende Werte überschreitet:

- (a) 1,00 Massenhundertteile bis 31. Dezember 2014;

- (b) 0,10 Massenhundertteile ab 1. Januar 2015.

Dieser Absatz gilt für Schiffe aller Flaggen einschließlich Schiffe, die ihre Fahrt außerhalb der Union angetreten haben.“

- c) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„(1a) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten keine Schiffskraftstoffe verwendet werden, deren Schwefelgehalt folgende Werte überschreitet:

- (a) 3,50 Massenhundertteile ab 1. Januar 2012;

- (b) 0,50 Massenhundertteile ab 1. Januar 2020.

Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 9a dieser Richtlinie delegierte Rechtsakte zu erlassen, die den Zeitpunkt betreffen, ab dem der unter Buchstabe b dieses Absatzes festgesetzte Normwert für den Schwefelgehalt Anwendung findet. Auf der Grundlage der in Regel 14 Nummer 8 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen vorgesehenen Überprüfung durch die IMO, mit der festgestellt werden soll, ob genügend Schiffskraftstoffe verfügbar sind, damit der maximale Schwefelgehalt von 0,50 Massenhundertteilen eingehalten werden kann, wird dieser Zeitpunkt auf den 1. Januar 2020 oder auf den 1. Januar 2025 festgesetzt.

Dieser Absatz gilt unbeschadet der Absätze 1 und 4 sowie des Artikels 4b für Schiffe aller Flaggen einschließlich Schiffe, die ihre Fahrt außerhalb der Union angetreten haben.“

- d) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 9a dieser Richtlinie delegierte Rechtsakte zu erlassen, die die Ausweisung von Seegebieten als SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete auf der Grundlage des Beschlusses der IMO gemäß Regel 14 Nummer 3 Absatz 2 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen betreffen.“

- e) Die Absätze 4, 5 und 6 erhalten folgende Fassung:

„(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass im Linienverkehr von oder nach einem Hafen der Union betriebene Fahrgastschiffe in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten außerhalb von SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten keine Schiffskraftstoffe verwenden, deren Schwefelgehalt folgende Werte überschreitet:

- (c) 1,5 Massenhundertteile;

- (d) 0,10 Massenhundertteile ab 1. Januar 2020.

- (5) Die Mitgliedstaaten machen das ordnungsgemäße Führen von Logbüchern mit Angaben zur Brennstoffumstellung zur Auflage dafür, dass Schiffe in Häfen der Union einlaufen dürfen.
- (6) Die Mitgliedstaaten ergreifen in Übereinstimmung mit der Regel 18 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen folgende Maßnahmen:
- (a) sie führen ein öffentlich zugängliches Register der lokalen Lieferanten von Schiffskraftstoffen;
  - (b) sie stellen sicher, dass der Schwefelgehalt aller in ihrem Hoheitsgebiet verkauften Schiffskraftstoffe vom Lieferanten auf einem Tanklieferschein vermerkt wird, der von einer versiegelten, vom Vertreter des empfangenden Schiffs gezeichneten Probe begleitet wird;
  - (c) sie leiten geeignete Schritte gegen Lieferanten von Schiffskraftstoffen ein, die Kraftstoff geliefert haben, der nicht den Angaben auf dem Tanklieferschein entspricht;
  - (d) sie stellen sicher, dass geeignete Abhilfemaßnahmen ergriffen werden, damit etwaige den Vorschriften nicht entsprechende Schiffskraftstoffe den Vorschriften angepasst werden.“
  - (e) Absatz 8 wird gestrichen.
7. Die Artikel 4b und 4c erhalten folgende Fassung:

*„Artikel 4b*

**Schwefelhöchstgehalt von Schiffskraftstoffen für Schiffe an Liegeplätzen in Häfen der Union**

- (1) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass folgende Schiffe keine Schiffskraftstoffe verwenden, deren Schwefelgehalt 0,10 Massenhundertteile überschreitet:
- b) Schiffe am Liegeplatz in Häfen der Union, wobei der Besatzung ausreichend Zeit eingeräumt wird, so bald wie möglich nach der Ankunft am Liegeplatz und so spät wie möglich vor der Abfahrt die notwendige Kraftstoffumstellung vorzunehmen.

Die Mitgliedstaaten verlangen, dass der Zeitpunkt der Kraftstoffumstellung in den Logbüchern festgehalten wird.

- (2) Absatz 1 gilt nicht
- a) für Schiffe, die sich nach den veröffentlichten Fahrplänen voraussichtlich weniger als zwei Stunden am Liegeplatz befinden;
  - d) für Schiffe, die am Liegeplatz in den Häfen alle Motoren abschalten und landseitige Elektrizität nutzen.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Gasöl für den Seeverkehr, dessen Schwefelgehalt 0,10 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht in Verkehr gebracht wird.

*Artikel 4c*

**Emissionsmindernde Verfahren**

(1) Die Mitgliedstaaten gestatten vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 die Anwendung von emissionsmindernden Verfahren durch Schiffe aller Flaggen in ihren Häfen, Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten als Alternative zum Einsatz von Schiffskraftstoffen, die die Anforderungen der Artikel 4a und 4b erfüllen.

(2) Schiffe, die emissionsmindernde Verfahren gemäß Absatz 1 anwenden, erreichen kontinuierlich Verringerungen der Schwefeldioxidemissionen, die mindestens denjenigen entsprechen, die durch den Einsatz von Schiffskraftstoffen erzielt worden wären, die die Anforderungen der Artikel 4a und 4b erfüllen. Die aus der Anwendung emissionsmindernder Verfahren resultierenden Schwefeldioxidemissionen überschreiten nicht die Grenzwerte gemäß Anhang 1.

(3) Die emissionsmindernden Verfahren gemäß Absatz 1 erfüllen die Kriterien, die in den Instrumenten gemäß Anhang 2 Nummer 1 festgelegt wurden, es sei denn diese Kriterien wurden durch die Kriterien gemäß Anhang 2 Nummer 2 überholt oder ergänzt.

(4) Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 9a dieser Richtlinie delegierte Rechtsakte zu erlassen, die Folgendes betreffen:

- Änderung oder Ergänzung der Werte gemäß Anhang 1;
- Änderung oder Ergänzung des Verzeichnisses von Instrumenten gemäß Anhang 2 Nummer 1;
- Aufstellung, Änderung oder Ergänzung der Kriterien gemäß Anhang 2 Nummer 2 und
- gegebenenfalls detaillierte Anforderungen an die Emissionsüberwachung.

Die Kommission berücksichtigt unter anderem den wissenschaftlichen und technologischen Fortschritt sowie die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation angenommenen einschlägigen Instrumente und Normen.“

8. Die folgenden Artikel 4d und 4e werden eingefügt:

*„Artikel 4d***Genehmigung von emissionsmindernden Verfahren zur Anwendung an Bord von Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats**

(1) Emissionsmindernde Verfahren, die in den Geltungsbereich der Richtlinie 96/98/EG des Rates\* fallen, werden gemäß den Bestimmungen der genannten Richtlinie genehmigt.

(2) Nicht unter Absatz 1 fallende emissionsmindernde Verfahren werden nach dem Verfahren gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS)\*\* genehmigt, wobei Folgendes berücksichtigt wird:

- (a) von der IMO ausgearbeitete Leitlinien;
- (b) die Ergebnisse etwaiger gemäß Artikel 4e durchgeführter Versuche;
- (c) die Auswirkungen auf die Umwelt, einschließlich erreichbarer Emissionsminderungen, und die Auswirkungen auf die Ökosysteme in geschlossenen Häfen und Flussmündungen;
- (d) Durchführbarkeit der Überwachung und Überprüfung.

*Artikel 4e***Erprobung neuer emissionsmindernder Verfahren**

Die Mitgliedstaaten können — gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten — Versuche mit emissionsmindernden Verfahren für Schiffe unter ihrer Flagge oder in Seegebieten ihres Hoheitsbereichs genehmigen. Bei diesen Versuchen ist die Verwendung von Schiffskraftstoffen, die die Anforderungen der Artikel 4a und 4b erfüllen, nicht obligatorisch, sofern

- 1) die Kommission und jeder betroffene Hafenstaat mindestens sechs Monate vor Beginn der Versuche schriftlich unterrichtet wird;
- 2) die Versuchsgenehmigungen nicht länger als 18 Monate gelten;
- 3) auf allen beteiligten Schiffen manipulationssichere Geräte zur ununterbrochenen Überwachung der Schornsteinemissionen angebracht und während des gesamten Versuchszeitraums verwendet werden;
- 4) auf allen beteiligten Schiffen Emissionsminderungen erzielt werden, die den Emissionsminderungen, die durch die in dieser Richtlinie festgelegten

---

\* ABl. L.241 vom 29.8.1998, S. 27.

\*\* ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

Grenzwerte für den Schwefelgehalt im Kraftstoff erzielt würden, zumindest gleichwertig sind;

- 5) geeignete Abfallentsorgungssysteme für die Abfälle vorhanden sind, die aufgrund der emissionsmindernden Verfahren während des Versuchszeitraums anfallen;
- 6) während des Versuchszeitraums die Auswirkungen auf die Meeresumwelt, insbesondere die Ökosysteme in geschlossenen Häfen und Flussmündungen, untersucht werden;
- 7) innerhalb von sechs Monaten nach Beendigung der Versuche die vollständigen Ergebnisse der Kommission übermittelt und öffentlich zugänglich gemacht werden.“

9. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um durch Probenahmen zu kontrollieren, ob der Schwefelgehalt der verwendeten Kraft- und Brennstoffe den Artikeln 3, 3a, 4, 4a und 4b entspricht. Die Probenahmen beginnen zu dem Zeitpunkt, zu dem der Grenzwert für den maximalen Schwefelgehalt des Kraft- oder Brennstoffs in Kraft tritt. Die Probenahmen müssen mit ausreichender Häufigkeit vorgenommen werden und für den geprüften Kraft- oder Brennstoff sowie – im Fall von Schiffskraftstoffen – für den von Schiffen während ihres Aufenthalts in den betreffenden Seegebieten und Häfen verwendeten Kraftstoff repräsentativ sein.

Es werden alle der nachstehenden Mittel zur Probenahme, Analyse und Überprüfung von Schiffskraftstoffen eingesetzt:

- a) Probenahme während der Lieferung von Schiffskraftstoff zur Verfeuerung an Bord von Schiffen gemäß den Leitlinien für die Entnahme von Kraftstoffproben zur Überprüfung der Einhaltung der revidierten Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen<sup>\*</sup> und Analyse des Schwefelgehalts;
- b) Probenahme und Analyse des Schwefelgehalts von zur Verfeuerung an Bord bestimmtem Schiffskraftstoff in Tanks und in verschlossenen Behältern an Bord von Schiffen;
- c) Überprüfung von Logbüchern und Tanklieferscheinen.

Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 9a dieser Richtlinie delegierte Rechtsakte zu erlassen, die Folgendes betreffen:

- i) die Häufigkeit der Probenahmen;

---

\* Entschließung MEPC.182(59) vom 17.7.2009.

- ii) die Probenahmeverfahren;
  - iii) die Definition einer für den geprüften Brenn- oder Kraftstoff repräsentativen Probenahme;
  - iv) die Informationen, die in den Logbüchern und Tanklieferscheinen der Schiffe enthalten sein müssen.“
- b) Absatz 1a wird gestrichen.
  - c) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Referenzmethode für die Bestimmung des Schwefelgehalts ist die ISO-Methode 8754 (2003).

Zur Feststellung, ob ein an Schiffe gelieferter und an Bord von Schiffen verwendeter Schiffskraftstoff die in den Artikeln 3, 3a, 4, 4a und 4b vorgeschriebenen Schwefelgrenzwerte einhält, wird das Verfahren zur Kraftstoffüberprüfung für das MARPOL-Übereinkommen, Anlage VI Entnahme von Kraftstoffproben\*\* angewendet.“
10. Artikel 7 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission auf der Grundlage der Ergebnisse der Probenahmen, Analysen und Überprüfungen gemäß Artikel 6 jährlich bis zum 30. Juni einen Bericht über die Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten Normwerte für den Schwefelgehalt für das vorangegangene Jahr vor.“
  - b) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„(1a) Die Kommission wird ermächtigt, im Einklang mit Artikel 9a delegierte Rechtsakte über die in den Bericht aufzunehmenden Angaben und das Berichtsformat zu erlassen.“
  - c) Die Abätze 2 und 3 werden gestrichen.
  - d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Kommission wird ermächtigt, im Einklang mit Artikel 9a delegierte Rechtsakte zur Anpassung von Artikel 2 Nummern 1, 2, 3, 3a, 3b und 4 sowie von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 6 Absatz 2 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt zu erlassen.“
11. Artikel 8 wird gestrichen.
12. Artikel 9 wird gestrichen.

---

\*\* Anhang VI zur Entschließung MEPC.176(58) vom 10. Oktober 2008 (revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen).

13. Folgender Artikel 9a wird eingefügt:

*„Artikel 9a*

**Ausübung der Delegation**

- (1) Der Kommission wird die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte zu den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
  - (2) Die in Artikel 4a Absätze 1a und 2, Artikel 4c Absatz 4, Artikel 6 Absatz 1 und Artikel 7 Absätze 1a und 4 festgelegte Befugnisübertragung wird der Kommission ab dem *[Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie]* für einen unbefristeten Zeitraum gewährt.
  - (3) Die in Artikel 4a Absätze 1a und 2, Artikel 4c Absatz 4, Artikel 6 Absatz 1 und Artikel 7 Absätze 1a und 4 festgelegte Befugnisübertragung kann zu jedem Zeitpunkt vom Europäischen Parlament oder dem Rat widerrufen werden. Die Befugnisübertragung wird per Beschluss widerrufen, in dem die Befugnis näher bezeichnet wird. Der Beschluss tritt am Tag nach Veröffentlichung des Beschlusses im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem späteren, in dem Beschluss festgelegten Zeitpunkt in Kraft. Er berührt nicht die Gültigkeit etwaiger bereits in Kraft getretener delegierter Rechtsakte.
  - (4) Sobald sie einen delegierten Rechtsakt erlassen hat, unterrichtet die Kommission gleichzeitig das Europäische Parlament und den Rat hierüber.
  - (5) Ein gemäß Artikel 4a Absätze 1a und 2, Artikel 4c Absatz 4, Artikel 6 Absatz 1 und Artikel 7 Absätze 1a und 4 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur dann in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb von zwei Monaten, nachdem das Europäische Parlament und der Rat hiervon unterrichtet wurden, Einwände erheben oder wenn das Europäische Parlament und der Rat vor Ablauf dieser Frist beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben. Dieser Zeitraum wird auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rats um zwei Monate verlängert.“
14. Der Anhang der Richtlinie 1999/32/EG erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Richtlinie.

*Artikel 2*

**Umsetzung**

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie bis *[12 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie]* nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen der Richtlinie und diesen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bei.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

#### *Artikel 3*

#### **Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

#### *Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

[...], den

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

**ANHANG***„ANHANG 1***Für emissionsmindernde Verfahren geltende Emissionshöchstwerte gemäß Artikel 4c Absatz 2**

Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe gemäß den Artikeln 4a und 4b sowie Regel 14 Nummern 1 und 4 von Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sowie entsprechende Emissionsgrenzwerte gemäß Artikel 4c Absatz 2

| Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen (% m/m) | Verhältnis SO <sub>2</sub> -Emissionen (ppm)/CO <sub>2</sub> -Emissionen (% v/v) |
|--|--|
| 4,50   | 195,0  |
| 3,50   | 151,7  |
| 1,50   | 65,0   |
| 1,00   | 43,3   |
| 0,50   | 21,7   |
| 0,10   | 4,3  |

Anmerkung: - Die Grenzwerte für das Verhältnis der Emissionen können nur bei Verwendung von Destillat- oder Rückstandskraftstoffen auf Erdölbasis angewendet werden.  
 - Bei Abgaswäschern, die während der Abgaswäsche CO<sub>2</sub> absorbieren, muss das CO<sub>2</sub> vor dem Reinigungsprozess gemessen und die CO<sub>2</sub>-Konzentration vor der Reinigung mit der SO<sub>2</sub>-Konzentration nach der Reinigung verwendet werden.“

## „ANHANG 2

**Für die Anwendung emissionsmindernder Verfahren geltende Kriterien gemäß Artikel 4c Absatz 3**

1. Die emissionsmindernden Verfahren gemäß Artikel 4c müssen mindestens den in den nachstehenden Instrumenten gegebenenfalls spezifizierten Kriterien entsprechen:

| <i>Emissionsminderndes Verfahren</i>       | <i>Relevanter Beschluss der Kommission</i>   |
|--|--|
| Mischung von Schiffskraftstoff und Abdampf | Beschluss 2010/769/EU der Kommission vom 13. Dezember 2010 über die Festlegung von Kriterien für den Einsatz von Technologien, die bei Flüssiggastankern eine Alternative zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe darstellen, die den Anforderungen des Artikels 4b der Richtlinie 1999/32/EG des Rates über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe in der durch die Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen geänderten Fassung entsprechen (ABl. L 328 vom 12.2010, S. 15). |
| Abgasreinigungssysteme                     | IMO-ENTSCHLIESSUNG MEPC.184(59) vom 17. Juli 2009  |

2. Schiffe, auf denen emissionsmindernde Verfahren gemäß Artikel 4c angewendet werden, müssen

- die Schwefeldioxidemissionen kontinuierlich überwachen und aufzeichnen sowie
- ausführlich dokumentieren, dass etwaige in das Meer, einschließlich in geschlossene Häfen und in Flussmündungen, abgeleitete Abfallströme keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt haben und keine entsprechenden Gefahren verursachen.“





