

**12.09.11****Empfehlungen  
der Ausschüsse**EU - U - Vk - Wizu **Punkt ...** der 886. Sitzung des Bundesrates am 23. September 2011

---

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

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),

der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U),

der Verkehrsausschuss (Vk) und

der Wirtschaftsausschuss (Wi)

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

EU  
U  
Vk  
Wi

1. Der Bundesrat begrüßt die Ziele des Richtlinienvorschlags zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen, mit dem die Angleichung der EU-Regelungen an die IMO-Regeln erfolgt.

EU  
U  
Vk  
Wi

2. Der Bundesrat bedauert, dass es nach dem Richtlinienvorschlag aber keine gemeinsamen Schwefelgrenzwerte für alle Mitgliedstaaten geben wird. In den Hoheitsgewässern der Anrainerstaaten von Nord- und Ostsee werden strengere Grenzwerte gelten als in den übrigen Staaten. Das verschafft anderen Häfen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den Nord- und Ostseehäfen, da Schiffe in den dortigen Meeresgebieten Brennstoffe mit höherem Schwefelgehalt ein-

setzen dürfen, somit also geringere Betriebskosten haben als Schiffe, die die Nord- und Ostseehäfen anlaufen.

- EU  
U  
V  
k  
Wi
3. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der EU dafür einzusetzen, dass es durch unterschiedliche Umweltstandards in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Häfen kommt. Dies kann z. B. dadurch erreicht werden, dass in EU-Gewässern einheitlich die in den Schwefelemissions-Überwachungsgebieten geltenden Maximalwerte für Schwefelgehalt in Schiffsbrennstoffen (SECA-Standards) zur Anwendung kommen.

[EU  
U]

[Begründung zu Ziffern 1 bis 3 (nur gegenüber dem Plenum):

Die EU hat die Aufgabe, für gleiche Standards zu sorgen und Wettbewerbsverzerrungen u. a. durch unterschiedliche Umweltstandards in den Mitgliedstaaten zu vermeiden. Mit der beabsichtigten Richtlinie könnten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, in ihren jeweiligen Hoheitsgewässern einheitlich die SECA-Grenzwerte anzuwenden. Nach dem Richtlinienvorschlag wird es aber keine gemeinsamen Normwerte für alle Mitgliedstaaten geben. In den Hoheitsgewässern der Anrainerstaaten von Nord- und Ostsee werden strengere Grenzwerte gelten als in den übrigen Staaten. Das verschafft anderen Häfen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den Nord- und Ostseehäfen, da Schiffe in den dortigen Meeresgebieten Brennstoffe mit höherem Schwefelgehalt einsetzen dürfen, somit also geringere Betriebskosten haben als Schiffe, die die Nord- und Ostseehäfen anlaufen.

Gemäß dem Richtlinienvorschlag gelten folgende Schwefelgrenzwerte:

- für die Hoheitsgewässer der Staaten, die an die Nordsee und die Ostsee angrenzen
  - 1,00 Prozent bis 31. Dezember 2014
  - 0,10 Prozent ab 1. Januar 2015
- für die Hoheitsgewässer der übrigen Staaten
  - 3,5 Prozent ab 1. Januar 2012 (für Fahrgastschiffe im Linienverkehr 1,5 Prozent)
  - 0,5 Prozent ab 1. Januar 2020 (für Fahrgastschiffe im Linienverkehr 0,1 Prozent)

Die unterschiedlichen Grenzwerte beruhen zwar auf den Regelungen der MARPOL Anlage VI, die nur für die Nord- und Ostsee derartig strenge Grenzwerte vorsehen. Den souveränen Staaten bleibt es jedoch unbenommen, für Schiffe, welche die Hoheitsgewässer durchfahren, um dort einen Hafen anzulaufen, strengere Grenzwerte festzulegen.]

EU  
U

4. Der Bundesrat teilt die Auffassung, dass die Wirksamkeit von Schwefelbegrenzungen in Kraft- und Brennstoffen durch EU-einheitlich vorgegebene Überwachungsregelungen und diesbezügliche Berichterstattungen gewährleistet werden sollte.

EU  
U

5. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang dafür Sorge zu tragen, dass die Mitgliedstaaten ein Mitspracherecht bei der Erarbeitung der konkretisierten Regelungen erhalten, um Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Vollzug einbringen zu können. Insoweit wird auf die Stellungnahme des Bundesrates vom 18. März 2011 (BR-Drucksache 97/11 (Beschluss)) verwiesen.

Begründung zu Ziffern 4 und 5 (nur gegenüber dem Plenum):

Bezüglich der in dem Vorschlag vorgesehenen Änderungen zu Artikel 6 (Probenahmen und Analysen) und Artikel 7 (Berichterstattung und Überprüfung) soll die Kommission ermächtigt werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen. Zudem ist festzustellen, dass gemäß dem Änderungsvorschlag dabei auch auf die Artikel 3 (Maximaler Schwefelgehalt von Schwerölen) und Artikel 4 b (Maximaler Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen zur Verwendung durch Binnenschiffe und Schiffe an Liegeplätzen in Häfen der Gemeinschaft) Bezug genommen wird. Damit könnten in konkretisierte Regelungen zu Probenahmen und deren Häufigkeit sowie zur Berichterstattung alle Schiffskraftstoffe und zudem auch Schweröle aufgenommen werden. Wenn diesbezügliche Regelungen durch an die Kommission delegierte Rechtsakte festgelegt werden, besteht seitens der Mitgliedstaaten keine Möglichkeit, Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Vollzug einzubringen. Dem sollte entgegengewirkt werden.