

7.9.2012

A7-0038/ 001-056

## **ÄNDERUNGSANTRÄGE 001-056**

vom Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

### **Bericht**

**Satu Hassi**

**A7-0038/2012**

Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen

Vorschlag für eine Richtlinie (COM(2011)0439 – C7-0199/2011 – 2011/0190(COD))

---

### **Änderungsantrag 1**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Erwägung 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1a) Nach Artikel 191 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zielt die Umweltpolitik der Union auf ein hohes Schutzniveau unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gegebenheiten in den einzelnen Regionen der Union ab.***

### **Änderungsantrag 2**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Erwägung 1 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1b) Die Versauerung ist in Europa nach wie vor ein weit verbreitetes Problem. Noch immer sind weite Teile Europas besonders von dem Problem der Versauerung bedroht, und die Union hat in Bezug auf kritische Belastungen und***

*Niveaus ihre Ziele noch nicht erreicht.*

*Begründung*

*SOx-Emissionen sind die wichtigste Ursache für die Versauerung in Europa.*

**Änderungsantrag 3**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Erwägung 3**

*Vorschlag der Kommission*

(3) Die durch die Verbrennung von Schiffskraftstoffen mit hohem Schwefelgehalt verursachten Emissionen der Schifffahrt tragen zur Luftverunreinigung durch Schwefeldioxid und Partikel bei, die der menschlichen Gesundheit schaden und zur **Versauerung** beitragen.

*Geänderter Text*

(3) Die durch die Verbrennung von Schiffskraftstoffen mit hohem Schwefelgehalt verursachten Emissionen der Schifffahrt tragen zur Luftverunreinigung durch Schwefeldioxid und Partikel bei, die der menschlichen Gesundheit **und der Umwelt** schaden und zur **Bildung von sauren Niederschlägen** beitragen.

*Begründung*

*Schwefeldioxid an sich (nicht als Vorstufe des sauren Niederschlags) ist nicht nur für die menschliche Gesundheit schädlich, sondern wirkt auch stark korrodierend bei Metallen und Legierungen, Beton und historischen Bauwerken aus Kalkgesteinen und Verkleidungsmaterialien aus Stein. Der Klarstellung halber: Durch Bildung saurer Niederschläge versauern auch Oberflächenwasser und Boden.*

**Änderungsantrag 4**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Erwägung 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(3a) Die durch Schiffe, vor allem Kreuzfahrtschiffe, an Liegeplätzen verursachte Luftverschmutzung ist für Hafencities, die sich um die Einhaltung der Grenzwerte für die NO<sub>2</sub>-Konzentration in der Luft bemühen, ein großes Problem.**

## *Begründung*

*Schiffe am Liegeplatz werden von Hilfsmotoren mit Strom versorgt. Die mit dieser Form der Stromerzeugung für Schiffe verbundene Luftverschmutzung ist für Hafenstädte in Bezug auf die Luftqualität ein schwerwiegendes Problem. Besonders gravierend ist dieses Problem bei Kreuzfahrtschiffen, weil sie im Vergleich zu Frachtschiffen einen relativ hohen Strombedarf haben.*

### **Änderungsantrag 5**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3b) Die Mitgliedstaaten sollten den Ausbau der für die Landstromversorgung benötigten Infrastruktur fördern, weil die Stromversorgung von Schiffen derzeit in der Regel durch Hilfsmotoren erfolgt.***

### **Änderungsantrag 6**

#### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 3 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3c) Während die an Land verursachten Emissionen verringert wurden, wird die Luftverschmutzung durch Schiffe Prognosen zufolge dramatisch zunehmen. Wenn nichts dagegen unternommen wird, würde die Schifffahrt daher etwa bis 2020 mehr SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen verursachen als alle landseitigen Quellen zusammen.***

## *Begründung*

*Der Seeverkehr zählt zu den Hauptursachen für Luftverschmutzung in der EU. Wenn weiter wie gehabt verfahren wird, wird der Sektor bald mehr Emissionen verursachen als alle landseitigen Quellen zusammen. Die durch Schiffe verursachten SO<sub>x</sub>-Emissionen müssen also dringend reduziert werden, und auch mit den NO<sub>x</sub>-Emissionen wird man sich in nächster Zukunft befassen müssen.*

### **Änderungsantrag 7**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Erwägung 3 d (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3d) Um die gesundheitlichen Beeinträchtigungen für Menschen infolge der Luftverschmutzung in den Häfen und den Städten in ihrer näheren Umgebung abzustellen, sollten beim Ein- und Auslaufen der Schiffe nur Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von höchstens 0,10 Massenhundertteilen verwendet werden.***

**Änderungsantrag 8**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Erwägung 4**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(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.**

(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 *Senkung* der Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe, die in SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten verwendet werden, **im Einklang mit den Tätigkeiten** der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO).

*Begründung*

*Die Senkung der Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen erfolgt auf Beschluss der IMO und ist eine wichtige Aufgabe auf der internationalen Ebene, der wichtigsten Entscheidungsebene. In ihrem Vorschlag sollte die Kommission die Bedeutung der internationalen Ebene hervorheben und nicht etwa den Eindruck vermitteln, die Arbeiten der IMO seien nur nachrangig und ihre Beschlüsse könnten ohne vorherige Unterrichtung der anderen internationalen Interessenträger geändert werden.*

**Änderungsantrag 9**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Erwägung 4 a (neu)**

**(4a) Die Kommission muss anhand der Berichte der Mitgliedstaaten auch bewerten, wie sich die Einhaltung der Grenzwerte durch den Seeverkehrssektor auswirkt, damit sie vorab geeignete Begleitmaßnahmen planen kann, und muss dabei insbesondere Studien über die Verfügbarkeit von Kraftstoffen, deren Preise, die Risiken einer Rückverlagerung auf andere Verkehrsträger und die Auswirkungen der in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen auf sämtliche Wirtschaftsteilnehmer des Seeverkehrs durchführen. Anhand der entsprechenden Ergebnisse könnte eine Klarstellung der Vorschläge der Kommission herbeigeführt werden, sowohl in Bezug auf die praktische Anwendung des Instrumentariums, das in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen vom 16. September 2011 mit dem Titel „Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox“\* vorgestellt wird, als auch in Bezug auf die Umsetzung der Regelungen für einen nachhaltigen Transport auf See- und Wasserwegen.**

---

\* SEC(2011) 1052 endg.

#### *Begründung*

*Die Begleitmaßnahmen erscheinen wichtig im Hinblick darauf, dass der Seeverkehr besser reagiert; darum geht es in der Mitteilung der Kommission (COM(2011)441). Es ist wichtig, dass der Seeverkehr nicht abnimmt und auch vorab bewertet wird, wie sich die Einhaltung der Grenzwerte dieser Richtlinie durch den Sektor auswirkt, um mögliche und geeignete Maßnahmen in der logischen Folge des Vorschlags der Kommission zu den Begleitmaßnahmen für die Unternehmen des Sektors vorzusehen.*

#### **Änderungsantrag 10**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 4 b (neu)**

**(4b) Bei einigen Verfahren zur Minderung der SO<sub>x</sub>-Emissionen entstehen Abfallprodukte, vor allem Abwasser, das Quecksilber, Selen und andere Spurenelemente enthalten kann, sodass das Abwasser vor der Ableitung unter Umständen behandelt werden muss. Die Kommission sollte Leitlinien für den harmonisierten Aufbau von Auffangeinrichtungen in den Häfen der Union erlassen.**

*Begründung*

*Während mit SO<sub>x</sub>-Abgasreinigungssystemen durchaus eine Senkung der Emissionen erzielt werden kann, entstehen dabei Abfallprodukte, die nicht auf See abgelassen werden sollten. Die Kommission sollte in den Häfen der EU den Aufbau der Infrastruktur fördern, die zur Annahme und Behandlung des Abwassers von Abgasreinigungssystemen notwendig ist.*

**Änderungsantrag 11**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Erwägung 6**

(6) Die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sieht u. a. striktere 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

(6) Die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sieht u. a. striktere 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 **und weltweit gleiche Ausgangsbedingungen** zu gewährleisten und in der Union eine

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.

ordnungsgemäße Durchsetzung der neuen global festgesetzten Normwerte für den Schwefelgehalt sicherzustellen, sollten die Bestimmungen der Richtlinie 1999/32/EG **zumindest** an die revidierte Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen angeglichen werden. **Da sichergestellt werden muss, dass alle Mitgliedstaaten de facto und gleichwertig Zugang zum Binnenmarkt und zum Weltmarkt haben, muss den Hausforderungen Rechnung getragen werden, mit denen einige Wirtschaftszweige bei der Einführung unterschiedlicher Schwefelemissionsgrenzwerte in der EU konfrontiert sein werden. Darüber hinaus muss die Lage genau beobachtet werden, und es müssen Lösungen gefunden werden, mit denen ein Mindestmaß an Ausgewogenheit in Bezug auf gleiche Wettbewerbsbedingungen erreicht wird.** 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.

## Änderungsantrag 12

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7

#### *Vorschlag der Kommission*

(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-

#### *Geänderter Text*

(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.

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.  
***Soweit dies erhebliche nachteilige Folgen für Gemeinwesen auf Inseln in den Regionen der Union in äußerster Randlage sowie für das gesamte Hoheitsgebiet Griechenlands oder Teile davon hat, können die betroffenen Mitgliedstaaten die Anwendung des Normwerts in Bezug auf eine begrenzte Zahl von im Linienverkehr von oder nach einem Hafen der Union betriebenen Fahrgastschiffen während höchstens fünf weiteren Jahren aussetzen, vorausgesetzt, dass die einschlägigen Luftqualitätsnormen eingehalten werden.***

### Änderungsantrag 13

#### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(7a) Damit auch die Mitgliedstaaten, deren Küsten nicht an SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten liegen, von der besseren Luftqualität profitieren, sollte die Einführung weiterer Emissions-Überwachungsgebiete im Rahmen des Verfahrens der IMO gemäß Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens erfolgen und sich auf ein solides, von ökologischen und wirtschaftlichen Argumenten getragenes und auf wissenschaftlichen Daten basierendes Modell stützen.***

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(7b) Zur Verbesserung der Luftqualität in den Mitgliedstaaten, deren Küsten nicht an SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten liegen, und zur Schaffung unionsweit gleicher Mindestrahmenbedingungen für diesen Sektor sollten dieselben Anforderungen an die Kraftstoffqualität auf die Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten und die Schadstoffkontrollgebiete außerhalb von SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten ausgeweitet werden.***

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 7 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(7c) Im Interesse des Übergangs zu neuen Antriebstechnologien, mit denen die Emissionen im Seeverkehr weiter wesentlich reduziert werden können, sollte die Kommission unverzüglich eine umfassende Strategie zur Bereitstellung von verflüssigtem Erdgas (LNG) ausarbeiten, damit die Verbreitung gasbetriebener Schiffsmotoren ermöglicht und begünstigt wird.***

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(11a) Eine Rückverlagerung auf andere Verkehrsträger muss unbedingt***

*verhindert werden, weil ein Anwachsen des Anteils des Straßengüterverkehrs den klimapolitischen Zielen der Union zuwiderlaufen und zu vermehrter Staubildung führen würde.*

#### *Begründung*

*Die im Straßenfrachtverkehr durchschnittlich pro Tonne und Kilometer verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen betragen mehr als das Siebenfache der im Seefrachtverkehr verursachten Emissionen. Folglich sollte dafür gesorgt werden, dass sich der Seefrachtverkehr nicht als Folge dieser Richtlinie aufgrund höherer Schiffskraftstoffkosten auf die Straße verlagert. Ein steigendes Straßengüterverkehrsaufkommen würde zudem zu mehr Staus und Lärm führen – Probleme, unter denen die europäischen Bürger bereits jetzt zu leiden haben.*

#### **Änderungsantrag 17**

##### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 11 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(11b) Aufgrund der Kosten, die mit den neuen Vorschriften zur Reduzierung der Schwefelemissionen verbunden sind, besteht insbesondere in Gebieten und Wirtschaftszweigen, die stark vom Seeverkehr abhängig sind, die Gefahr einer Rückverlagerung auf andere Verkehrsträger. Die Kommission sollte bestehende Instrumente wie „Marco Polo“ und TEN-V, vor allem in an SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete grenzenden Mitgliedstaaten, umfassend zur gezielten Unterstützung nutzen, damit die Gefahr einer Rückverlagerung auf andere Verkehrsträger minimiert wird. Angesichts der derzeitigen Wirtschaftslage und der möglichen Auswirkungen der Richtlinie sollte die Kommission konkrete Maßnahmen vorschlagen, mit denen der Wirtschaftszweig wirtschaftlich und finanziell bei der Einführung umweltfreundlicher Schiffstechnologie vor Januar 2015 unterstützt wird, wobei der Verfügbarkeit von Kraftstoffen, deren Preisen, den Risiken einer Rückverlagerung auf andere Verkehrsträger und den Auswirkungen der in dieser Richtlinie vorgesehenen*

**Maßnahmen auf sämtliche  
Wirtschaftsteilnehmer des Seeverkehrs  
besonders Rechnung zu tragen ist.**

*Begründung*

*Höhere Schiffskraftstoffkosten sind beim Transport von Waren mit einem hohen Volumen-Wert-Verhältnis, wie Papier und Erz, besonders bedenklich. Für Projekte, mit denen der Einsatz von LNG- oder Abgasreinigungstechnologien unterstützt wird, können bereits Mittel aus dem Programm „Marco Polo“ oder dem TEN-V-Programm „Hochgeschwindigkeitsseewege“ in Anspruch genommen werden. Wenn die Rückverlagerung minimiert werden soll, müssen solche Finanzierungsquellen fortbestehen und ausgebaut werden.*

**Änderungsantrag 18**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 12**

*Vorschlag der Kommission*

(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 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.

*Geänderter Text*

(12) Der Zugang zu emissionsmindernden Verfahren sollte erleichtert **und durch entsprechende Anreize gefördert** werden. Diese Verfahren können Emissionsminderungen bewirken, die *mindestens* 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, **auf CO<sub>2</sub>-Emissionen oder auf die menschliche Gesundheit** 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 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, **finanziell erleichtert und in größerem Umfang kosteneffizient gemacht und zur Verfügung gestellt** werden, **damit unter anderem eine ökologisch kontraproduktive Rückverlagerung des Kurzstreckenseeverkehrs auf die Straße verhindert wird.**

## Änderungsantrag 19

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(12a) Bei Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) werden Schwefelemissionen fast vollständig unterbunden. Zusammen mit der nächsten überarbeiteten Fassung des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) wird 2014 voraussichtlich auch eine neue Regelung für Schiffe mit LNG-Antrieb eingeführt. Die Mitgliedstaaten sollten dem Umstand, dass die Sicherheit und die Verfügbarkeit sowie eine sichere Bebunkerung von Schiffen mit LNG-Antrieb sichergestellt werden muss, besonders wichtig nehmen und dabei dafür sorgen, dass bei der Überarbeitung des SOLAS-Übereinkommens keine unnötigen Hindernisse für den Einsatz von LNG geschaffen werden. Die Kommission sollte EU-Finanzquellen wie Marco Polo möglichst weitgehend dazu einsetzen, dass die Nutzung von schwefelarmem LNG als Kraftstoff im Seeverkehr gefördert wird. Die Mitgliedstaaten sollten zu dieser Entwicklung beitragen, indem sie für Reedereien, die in die Nutzung von LNG bzw. in Entwicklung und Einsatz von Abgasreinigungssystemen investieren, Steuervergünstigungen einführen.**

*Begründung*

*Bei der Überarbeitung von Anhang VI des Übereinkommens zur Verhütung der*

*Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) muss früheren Erfahrungen Rechnung getragen werden (das Übereinkommen wurde 2008 verabschiedet, aber der Vorschlag der Kommission liegt erst drei Jahre später vor, und einige Mitgliedstaaten stellen nun in Frage, was vereinbart wurde). Da die Mitgliedstaaten im Gegensatz zur Kommission Mitglieder der IMO sind, sollten sie dafür sorgen, dass der Einsatz des sauberen LNG-Kraftstoffs mit der neuen LNG-Regelung gefördert wird, ohne bei den Sicherheitsnormen Abstriche zu machen. Die Sicherheitsvorschriften für die Bebunkerung und die Verfügbarkeit von Bunkeranlagen sollten berücksichtigt werden.*

## **Änderungsantrag 20**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12b) Als alternative Maßnahme zur Verringerung der Emissionen können die Mitgliedstaaten die Versorgung im Hafen liegender Schiffe mit an Land erzeugtem Strom fördern, sodass keine bordseitigen Stromversorgungssysteme zum Einsatz kommen.***

## **Änderungsantrag 21**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12c) Damit zügig Emissionsminderungsverfahren eingesetzt werden, mit denen mindestens die gleichen Verringerungen von Schwefelemissionen erreicht werden, wie sie in dieser Richtlinie festgelegt sind, sollten die EU und die Mitgliedstaaten Alternativen, wie den Einsatz von bordseitigen Abgasreinigungssystemen und LNG-Technologien, mit angemessenen finanziellen Anreizen fördern.***

## Änderungsantrag 22

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 d (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12d) Die Mitgliedstaaten sollten bis zum Inkrafttreten der allgemeinen Vorschrift, die einen maximalen Schwefelgehalt von 0,50 Massenhundertteilen für Kraftstoffe vorsieht, auch Mechanismen wie gestaffelte Gebühren und vom Emissionsverhalten abhängige Kilometerabgaben nutzen.***

## Änderungsantrag 23

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 e (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12e) Die Mitgliedstaaten müssen verpflichtet werden, in Häfen keine Sondergebühren auf Flüssigkeiten aus Abgaswäschern anzuwenden, damit alle durch die Nutzung alternativer emissionsmindernder Verfahren bedingten Abfälle ordnungsgemäß behandelt werden.***

## Änderungsantrag 24

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 f (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12f) Bis zur Annahme zusätzlicher Kriterien durch die Kommission sollten bei finanziellen Anreizen der Mitgliedstaaten für emissionsmindernde Verfahren, mit denen Emissionssenkungen erreicht werden, die mindestens denjenigen entsprechen, die bei Verwendung von schwefelarmen Kraftstoffen erzielt würden, vor dem 5.***

*Juli 2011 getätigte Investitionen unter der Voraussetzung berücksichtigt werden, dass die Geräte den Kriterien der IMO genügen.*

## **Änderungsantrag 25**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 12 g (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(12g) Damit Investitionsentscheidungen fristgemäß getroffen werden können, sollte mit den Anreizen eine frühzeitige Anpassung gefördert werden. Um das potenzielle Risiko einer Rückverlagerung auf andere Verkehrsträger auszuschalten und einer Benachteiligung im Wettbewerb entgegenzuwirken, müssen die Mitgliedstaaten Programme auflegen, mit denen die Umsetzung der neuen Anforderungen im Zusammenhang mit dem Einsatz schwefelarmer Kraftstoffe finanziert wird.*

## **Änderungsantrag 26**

**Vorschlag für eine Richtlinie  
Erwägung 12 h (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(12h) Durch alternative Emissionsminderungsverfahren wie Abgasreinigungsanlagen könnten Abfallprodukte entstehen, die nicht ins Meer eingeleitet werden dürfen. Daher sollte die Kommission allgemeine Leitlinien erlassen, mit denen die ordnungsgemäße Behandlung solcher Abfallprodukte sichergestellt wird.*

## Änderungsantrag 27

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 i (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12i) Die Mitgliedstaaten sollten die Verfügbarkeit und die ausgewogene Verteilung von Kraftstoffen sicherstellen, die Regel 18 der revidierten Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen entsprechen.***

## Änderungsantrag 28

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 12 j (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(12j) Da die Mitgliedstaaten Schwierigkeiten haben, die in den Rechtsvorschriften der Union festgelegten Luftqualitätsziele zu erreichen, und zwischen diesen Zielen und den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation immer noch eine Kluft besteht, sollte die Kommission die Ausarbeitung einer Analyse unterstützen, die für einen Antrag auf Ausweisung zusätzlicher europäischer Seegebiete – im Mittelmeer, im Nordostatlantik (einschließlich der Irischen See) und im Schwarzen Meer – als SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete bei der IMO erforderlich ist. Die Kommission sollte auch die Vorzüge einer Ausweisung europäischer Seegebiete als NO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebiete prüfen.***

## Änderungsantrag 29

### Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 13

#### *Vorschlag der Kommission*

(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 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

#### *Geänderter Text*

(13) 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 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 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

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.

gewährleisten.

## **Änderungsantrag 30**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Erwägung 14 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(14a) Angesichts der internationalen Dimension der Umweltpolitik und der von Schiffen ausgehenden Emissionen werden die Union und die Mitgliedstaaten durch diese Richtlinie aufgefordert, sich in der IMO dafür einzusetzen, dass weltweit für alle Seegebiete einheitliche Emissionsnormen durchgesetzt werden.***

## **Änderungsantrag 31**

### **Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 1 – Nummer 2 – Buchstabe -a (neu) Richtlinie 1999/32/EG Artikel 2 – Nummer 3**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(-a) Nummer 3 erhält folgenden Wortlaut:  
„3. „Schiffskraftstoff“ jeden zur Verwendung auf einem Schiff bestimmten bzw. auf einem Schiff verwendeten aus Erdöl gewonnenen flüssigen Kraftstoff sowie Biokraftstoffe, einschließlich der ISO-Norm 8217 entsprechende Kraftstoffe; dazu gehören aus Erdöl gewonnene flüssige Kraft- oder Brennstoffe für auf See befindliche Binnenschiffe oder Sportboote gemäß der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der***

***Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte und gemäß der Richtlinie 94/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Juni 1994 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote;***

*Begründung*

*Der Einsatz von Biokraftstoffen ist heute bereits technisch möglich, und die Kraftstoffe gibt es auch für Schiffe. Daher sollte die Formulierung in der Richtlinie eindeutig sein und auch den Einsatz von Biokraftstoffen gestatten.*

**Änderungsantrag 32**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Nummer 4**

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 3 a

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Schiffskraftstoffe, deren Schwefelgehalt 3,5 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verwendet oder in Verkehr gebracht werden, ***ausgenommen Kraftstoffe, mit denen Schiffe betankt werden, die die in Artikel 4c vorgesehenen Methoden zur Verringerung der Emissionen anwenden.***

**Änderungsantrag 33**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Nummer 6 – Buchstabe b**

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 a – Absatz 1 – Unterabsatz 2

*Vorschlag der Kommission*

Dieser Absatz gilt für Schiffe aller Flaggen einschließlich Schiffe, die ihre Fahrt

*Geänderter Text*

Dieser Absatz gilt ***vorbehaltlich der in Anlage VI zum MARPOL-***

außerhalb der Union angetreten haben.

**Übereinkommen vorgesehener Ausnahmen** für Schiffe aller Flaggen einschließlich Schiffe, die ihre Fahrt außerhalb der Union angetreten haben.

### Änderungsantrag 34

#### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Nummer 6 – Buchstabe b

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 a – Absatz 1 – Unterabsatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Die Mitgliedstaaten dürfen diejenigen Sektoren oder Teilsektoren finanziell fördern, in denen nachweislich die Gefahr besteht, dass es durch die Umsetzung der Anforderungen gemäß Artikel 4a Absatz 1 Buchstabe b zu besonderen wirtschaftlichen Härten kommt, und ihnen einen Ausgleich für die Kosten der Umsetzung dieser Anforderungen gewähren.**

**Die Kommission erlässt spätestens bis Ende 2013 Leitlinien zu den geltenden Regeln für staatliche Beihilfen, die diesbezüglich einzuhalten sind.**

*Begründung*

*Die Einhaltung der niedrigeren Schwefelgrenzwerte für Schiffskraftstoffe kann zu einem erheblichen Anstieg der Seefrachtkosten führen. Das ist folgenswer für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftszweige, die von den Frachtdienstleistungen abhängig sind. Den Mitgliedstaaten, die an SOx-Emissions-Überwachungsgebieten liegen, muss es möglich sein, den Unternehmen, die im Weltmarkt unter Wettbewerbsdruck stehen und aufgrund der Bestimmungen über die Schwefelgrenzwerte hohe Kosten zu tragen haben, in Form staatlicher Beihilfen vorübergehend einen Kostenausgleich zu gewähren.*

### Änderungsantrag 35

#### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Nummer 6 – Buchstabe c

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 a – Absatz 1 a

*Vorschlag der Kommission*

(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.

*Geänderter Text*

(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 2015**;

***ba) 0,10 Massenhundertteile ab 1. Januar 2020.***

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.

## Änderungsantrag 36

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Nummer 6 – Buchstabe d

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 a – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

2. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 9a dieser Richtlinie delegierte Rechtsakte zu erlassen, die die Ausweisung von Seegebieten als SOx-Emissions-Überwachungsgebiete **entsprechend der Ausweisung durch die** IMO gemäß Regel 14 Nummer 3 Absatz 2 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen betreffen.

## Änderungsantrag 37

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Nummer 6 – Buchstabe e

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 a – Absatz 4 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***(4a) Bei Nichteinhaltung der Grenzwerte gemäß den Absätzen 1, 1a und 4 und nach Prüfung aller einschlägigen Belege sind die für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörden befugt, das Schiff so lange festzuhalten, bis der Verstoßtatbestand nicht mehr gegeben ist.***

***Schiffe, die die Vorschriften nicht einhalten, sind zu verpflichten, die Bunker zu leeren, und ihnen wird eine Geldstrafe pro Verstoß und Tag auferlegt.***

***Die Mitgliedstaaten können darüber hinaus zusätzliche Durchsetzungsmaßnahmen gemäß internationalem Seerecht ergreifen***

## Änderungsantrag 38

### Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6 – Buchstabe e

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 a – Absatz 4 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(4b) Soweit die Einhaltung der Grenzwerte des Absatzes 4 erhebliche nachteilige soziale Folgen für Gemeinwesen auf Inseln in den Regionen der Union in äußerster Randlage sowie für das gesamte Hoheitsgebiet Griechenlands oder Teile davon hat, können die betroffenen Mitgliedstaaten abweichend von den Absätzen 4 und 4a die Fristen des Absatzes 4 in Bezug auf eine begrenzte Zahl von im Linienverkehr von oder nach einem Hafen der Union betriebenen Fahrgastschiffen um höchstens fünf Jahre verlängern, vorausgesetzt, dass die einschlägigen Luftqualitätsnormen eingehalten werden.***

***Die Mitgliedstaaten, die von dieser Bestimmung Gebrauch zu machen beabsichtigen, erstellen eine Liste der Schiffe und der Linien, auf die diese Ausnahme angewandt werden kann, und legen sie der Kommission zur Genehmigung vor. Die genannten Mitgliedstaaten geben die genehmigte Liste öffentlich bekannt.***

## Änderungsantrag 39

### Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 1 – Nummer 6 – Buchstabe e

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 a – Absatz 4 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(4c) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass von oder nach einem Hafen der Union fahrende Schiffe in***

**ihren Hoheitsgewässern und  
Schadstoffkontrollgebieten außerhalb von  
SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebieten  
ab dem 1. Januar 2015 keine  
Schiffskraftstoffe mit einem  
Schwefelgehalt über 0,10  
Massenhundertteile verwenden.**

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

## **Änderungsantrag 40**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

#### **Artikel 1 – Nummer 7**

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 b – Absatz 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(3a) Ab 1. Januar 2015 treffen die  
Mitgliedstaaten alle notwendigen  
Maßnahmen, um den Schwefelgehalt von  
Schiffskraftstoffen, die von Schiffen auf  
Binnenwasserstraßen oder in den  
Hoheitsgewässern der Union oder von in  
Hessen der Union liegenden Schiffen  
verwendet werden, an die Werte  
anzupassen, die in Artikel 4 Absatz 2 der  
Richtlinie 98/70/EG vorgesehen sind**

### *Begründung*

*Nach der jetzigen Regelung gelten für Schiffe des Hochseeverkehrs und des  
Binnenschiffsverkehrs unterschiedliche Schwefelgrenzwerte, selbst wenn sie im selben  
Mündungsgebiet fahren. Dieses Schlupfloch geschlossen werden, und die Grenzwerte für den  
Seeverkehr sollten an die Vorschriften über den Binnenschiffsverkehr und mobile Maschinen  
und Geräte angepasst werden, die derzeit aufgrund der EU-Richtlinie über Kraftstoffqualität  
durchgesetzt werden. Da die Gesundheit durch Schiffsemissionen, besonders Partikel, örtlich  
beeinträchtigt wird, und angesichts der dichten Besiedlung der Küstengebiete müssen  
Maßnahmen zur Reduzierung der lokalen Luftbelastung getroffen werden. Ähnliche  
Schwefelgehaltsnormen für den Küsten- und den Binnenschiffsverkehr sind dadurch  
gerechtfertigt, dass die Luftqualität in der Umgebung von Häfen und in Küstengebieten  
verbessert werden muss.*

## **Änderungsantrag 41**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Nummer 7**

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 b a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Artikel 4ba**

##### **Verfügbarkeit von Schiffskraftstoffen**

**(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die Verfügbarkeit und die ausgewogene Verteilung von Schiffskraftstoffen sicherzustellen,**

**– deren Schwefelgehalt  
0,1 Massenhundertteile nicht übersteigt,  
und zwar ab dem 1. Januar 2015,**

**– deren Schwefelgehalt  
0,50 Massenhundertteile nicht übersteigt,  
und zwar ab dem 1. Januar 2015.**

**(2) Absatz 1 schließt die Einführung solcher Maßnahmen zu einem früheren Zeitpunkt nicht aus.**

## **Änderungsantrag 42**

### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Nummer 7**

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 b b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Artikel 4bb**

##### **Gleichwertiger Ersatz**

**Die Behörden eines Mitgliedstaats können alle zum Einbau in ein Schiff bestimmten Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder anderen Verfahren, alternativen Kraftstoffe oder Einhaltungsvorfahren genehmigen, die alternativ zu den in dieser Richtlinie entsprechend festgelegten zur Anwendung gelangen, wenn diese Einrichtungen,**

***Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder anderen Verfahren, alternativen Kraftstoffe oder Einhaltungsverfahren in Bezug auf die Verringerung der Emissionen mindestens so wirksam sind wie die in dieser Richtlinie vorgesehenen, einschließlich der Normen gemäß den Artikeln 4a und 4b.***

*Begründung*

*In den Festlegungen zu gleichwertigen Möglichkeiten in Regel 4 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen sind Verfahren vorgesehen, die nicht die Technik oder den laufenden Betrieb betreffen, mit denen alternative Verfahren zur Einhaltung der Bestimmungen angenommen werden können. Diese Bestimmungen sollten in die überarbeitete EU-Richtlinie übernommen werden, um die Entwicklung innovativer Technologien sowie entsprechende Investitionen zu fördern.*

**Änderungsantrag 43**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Nummer 7**

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 c – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

(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 I.***

*Geänderter Text*

(2) Schiffe, die emissionsmindernde Verfahren gemäß Absatz 1 anwenden, *müssen* Verringerungen der Schwefeldioxidemissionen *erreichen*, die mindestens denjenigen entsprechen, die durch den Einsatz von Schiffskraftstoffen erzielt worden wären, die die Anforderungen der Artikel 4a und 4b erfüllen.

*Begründung*

*The deletion of "continuously" would ensure that scrubbers which may temporarily fall out of compliance are still permitted under the Directive. The deletion would also allow for the use of other compliance methods such as averaging. Industry is actively exploring the feasibility of averaging in certain geographic areas where it makes most sense, such as the North American ECA. Not all alternative compliance methods will achieve "continuous" reductions, but their overall health and environmental impact will, by definition, be equivalent to, or even better*

than, using compliant fuel. The European Parliament should ensure that the EU does not inadvertently close the door to further exploration of innovative solutions. The last sentence needs to be removed from Article 4c as it is specific only to the use of exhaust gas cleaning systems and would therefore be better placed in the relevant section of the table in Annex 2.

#### **Änderungsantrag 44**

##### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Nummer 7**

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 c – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(2a) Als alternative Maßnahme zur Verringerung der Emissionen fördern die Mitgliedstaaten die Nutzung von landseitigen Versorgungssystemen durch im Hafen liegende Schiffe.***

#### **Änderungsantrag 45**

##### **Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 1 – Nummer 7**

Richtlinie 1999/32/EG

**Artikel 4 c – Absatz 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Hafenbehörden in die Hafengebühren oder andere Abgaben alle Kosten einbeziehen, die bei der Annahme, Behandlung und Entsorgung von Flüssigkeiten aus Abgasreinigungssystemen gemäß der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände<sup>1</sup> entstehen, und zwar unabhängig davon, ob Abfälle abgegeben werden.***

---

*ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81.*

## Änderungsantrag 46

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 c – Absatz 3 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3b) Beihilfen, mit denen die Mitgliedstaaten die Installation von bordseitigen Abgasreinigungssystemen fördern, die vor dem 31. Dezember 2013 bestellt werden, gelten als im Sinn des Artikels 107 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar.***

## Änderungsantrag 47

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Nummer 7

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 4 c – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 9a dieser Richtlinie ***und unter Beachtung der von der IMO angenommenen einschlägigen Normen und Instrumente*** delegierte Rechtsakte zu erlassen, die Folgendes betreffen:

#### *Begründung*

*Die jetzige Fassung legt die Interpretation nahe, die Kommission dürfe delegierte Rechtsakte in Bezug auf möglicherweise von den Beschlüssen der IMO abweichende Maßnahmen erlassen. Es ist allerdings von wesentlicher Bedeutung, eine vollständige Angleichung an Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen insoweit beizubehalten, als Unterschiede innerhalb der EU in Bezug auf emissionsmindernde Verfahren dazu führen könnten, dass Alternativen zur Verwendung von schwefelarmen Brennstoffen – ein besonders wichtiger Gesichtspunkt dieser Richtlinie – nicht gefördert werden.*

## Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 1 – Nummer 8 a (neu)  
Richtlinie 1999/32/EG  
Artikel 4 e a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**8a. Folgender Artikel wird eingefügt:**

**„Artikel 4ea**

**Verfügbarkeit von Kraftstoffen**

**Unbeschadet der Bestimmungen der Artikel 3 und 4 gilt:**

**(1) Wenn ein Mitgliedstaat feststellt, dass ein Schiff die gemäß der vorliegenden Richtlinie für Kraftstoffe geltenden Normen nicht erfüllt, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats das Schiff zur Vorlage der folgenden Nachweise auffordern:**

**a) Aufzeichnungen zu den Maßnahmen, die zur Einhaltung der Vorschriften getroffen wurden;**

**b) Nachweise, die belegen, dass gemäß dem Routenplan versucht wurde, Kraftstoff käuflich zu erwerben, und, wenn der Kraftstoff nicht planmäßig lieferbar war, Nachweise, die belegen, dass versucht wurde, Alternativen zur Versorgung mit dem Kraftstoff zu finden, und dass trotz größter Bemühungen um die Beschaffung vorschriftsmäßigen Kraftstoffs kein solcher Kraftstoff beschafft werden konnte.**

**(2) Das Schiff ist nicht dazu verpflichtet, im Interesse der Einhaltung der Vorschriften vom vorgesehenen Kurs abzuweichen oder die Weiterfahrt über Gebühr hinauszuzögern.**

**(3) Ein Mitgliedstaat kann von Kontrollmaßnahmen absehen, wenn das Schiff durch Vorlage der Nachweise nach Absatz 1 nachweisen kann, dass nach besten Kräften der Versuch unternommen wurde, vorschriftsmäßigen Kraftstoff zu**

*beschaffen.*

*(4) Wenn ein Schiff keinen den Normen entsprechenden Kraftstoff beschaffen kann, setzt es seine Behörden und die zuständige Behörde des betreffenden Bestimmungshafens darüber in Kenntnis.*

*(5) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission, wenn ein Schiff den Nachweis dafür erbracht hat, dass den Normen entsprechender Kraftstoff nicht verfügbar war.*

*(6) Diesen Nachweisen wird bei der Durchsetzung dieser Richtlinie Rechnung getragen.“*

## Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Richtlinie  
Artikel 1 – Nummer 9 – Buchstabe a  
Richtlinie 1999/32/EG  
Artikel 6 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

### *Vorschlag der Kommission*

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.

### *Geänderter Text*

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 **regelmäßig, mit ausreichender Häufigkeit und in ausreichenden Mengen** vorgenommen werden und für den geprüften Kraft- oder Brennstoff sowie – im Fall von Schiffskraftstoffen – für den **bereitgestellten und** während ihres Aufenthalts in den betreffenden Seegebieten und Häfen **von den Schiffen** verwendeten Kraftstoff repräsentativ sein.

## Änderungsantrag 50

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Nummer 9 – Buchstabe a**  
Richtlinie 1999/32/EG  
Artikel 6 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 – Buchstabe c a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*ca) Probenahme und Analyse von Schiffskraftstoff zwecks Überprüfung der Frage, ob der zur Verfeuerung an Bord bestimmte Kraftstoff den Leitlinien entspricht, die von der IMO noch auszuarbeiten sind;*

### **Änderungsantrag 51**

**Vorschlag für eine Richtlinie – Änderungsrechtsakt**  
**Artikel 1 – Nummer 10 – Buchstabe c und Buchstabe c a (neu)**  
Richtlinie 1999/32/EG  
Artikel 7 – Absätze 2 und 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

c) *Die Absätze 2 und 3 werden gestrichen.*

c) *Absatz 2 erhält folgende Fassung:*

*„(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2013 unter anderem auf der Grundlage*

*a) der gemäß den Absätzen 1 und 1a erstellten Jahresberichte,*

*b) der beobachteten Entwicklung der Luftqualität, der Versauerung, der Kraftstoffkosten und der Verlagerung auf andere Verkehrsträger,*

*c) der bei der Emissionsminderung von Schwefel- und Stickoxiden von Schiffen durch den IMO-Mechanismus aufgrund entsprechender Maßnahmen der Union erzielten Fortschritte*

*einen Bericht vor, dem gegebenenfalls Legislativvorschläge beizufügen sind. In ihrem Bericht untersucht die Kommission*

*- die möglichen Auswirkungen der Anwendung unterschiedlicher Emissionsnormen in der Union auf dem Binnenmarkt, insbesondere was die*

*Wettbewerbsfähigkeit betrifft;*  
*die Ausweisung zusätzlicher SOx- und NOx-Emissions-Überwachungsgebiete,*  
*- Qualitätsnormen für Schiffskraftstoffe gemäß den entsprechenden Festlegungen in der Richtlinie 98/70/EG,*  
*- zusätzliche oder alternative Ergänzungsmaßnahmen zur weiteren Verringerung von Schiffsemissionen.“*  
*ca) Absatz 3 wird gestrichen.*

## **Änderungsantrag 52**

**Vorschlag für eine Richtlinie**  
**Artikel 1 – Nummer 10 – Buchstabe c b (neu)**  
Richtlinie 1999/32/EG  
Artikel 7 – Absätze 2 a und 2 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*cb) Folgende Absätze 2a und 2b werden angefügt:*

*„(2a) Die Kommission führt eine Abschätzung der Auswirkungen dieser Richtlinie durch und schlägt bis Ende 2012 Ausgleichsmaßnahmen vor, mit denen die nachteiligen Auswirkungen auf die Schifffahrt in der gesamten EU gemildert werden.*

*(2b) Beschließt die Internationale Seeschifffahrtsorganisation vor dem 1. Januar 2015 eine Anpassung der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen, legt die Kommission automatisch einen neuen Vorschlag vor, durch den diese Anpassung in das Unionsrecht übernommen wird.“*

## Änderungsantrag 53

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Nummer 13

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 9 a – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(2) Die in **Artikel 4a Absatz 2**, Artikel 4c Absatz 4, Artikel 6 Absatz 1 und Artikel 7 Absätze 1a und 4 festgelegte **Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte** wird der Kommission ab dem [Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie] für einen unbefristeten Zeitraum gewährt.

## Änderungsantrag 54

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Nummer 13

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 9 a – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(3) Die in **Artikel 4a Absatz 2, Artikel 4b Absatz 3a** 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 *durch einen* 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.

#### *Begründung*

*Der Wortlaut ist an den restlichen Text anzupassen.*

## Änderungsantrag 55

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Artikel 1 – Nummer 13

Richtlinie 1999/32/EG

Artikel 9 a – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(5) Ein gemäß **Artikel 4a Absatz 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 **drei Monaten**, nachdem das Europäische Parlament und der Rat hiervon unterrichtet wurden, Einwände *erhebt* 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 *Rates* um **drei Monate** verlängert.

## Änderungsantrag 56

### Vorschlag für eine Richtlinie

#### Anhang

Richtlinie 1999/32/EG

Anhang 2 – Nummer 2 – Spiegelstrich 2

#### *Vorschlag der Kommission*

– 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.

#### *Geänderter Text*

– ausführlich dokumentieren, dass etwaige in das Meer, einschließlich *geschlossener* Häfen und Flussmündungen, abgeleitete Abfallströme, **auch Abwässer, die den Auflagen für Abgasreinigungssysteme nach der IMO-Entscheidung MEPC.184(59) genügen**, keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt haben und keine entsprechenden Gefahren verursachen.