

EUROPÄISCHES PARLAMENT

1999



2004

Plenarsitzungsdokument

ENDGÜLTIG
A5-0151/2003

5. Mai 2003

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen
(KOM(2002) 595 – C5-0558/2002 – 2002/0259(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik

Berichterstatter: Alexander de Roo

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts
Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Legislativtext

In den Änderungsanträgen werden Hervorhebungen in Fett- und Kursivdruck vorgenommen. Wenn Textteile mager und kursiv gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrekturempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE.....	4
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS.....	5
BEGRÜNDUNG.....	29
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, AUSSENHANDEL, FORSCHUNG UND ENERGIE.....	35
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALPOLITIK, VERKEHR UND FREMDENVERKEHR	51

GESCHÄFTSORDNUNGSSEITE

Mit Schreiben vom 20. November 2002 unterbreitete die Kommission dem Europäischen Parlament gemäß Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 175 Absatz 1 des EG-Vertrags den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (KOM(2002) 595 – 2002/0259 (COD)).

In der Sitzung vom 4. Dezember 2002 gab der Präsident des Europäischen Parlaments bekannt, dass er diesen Vorschlag an den Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik als federführenden Ausschuss sowie an den Ausschuss für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie und den Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr als mitberatende Ausschüsse überwiesen hat (C5-0558/2002).

Der Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik benannte in seiner Sitzung vom 9. Dezember 2002 Heidi Anneli Hautala als Berichterstatterin. Da Heidi Anneli Hautala das Parlament mit Wirkung vom 25. März 2003 verlassen hat, wurde Alexander de Roo als Berichterstatter benannt.

Der Ausschuss prüfte den Vorschlag der Kommission und den Berichtsentwurf in seinen Sitzungen vom 19. Februar 2003 und 29. April 2003.

In der letztgenannten Sitzung nahm der Ausschuss den Entwurf einer legislativen Entschließung mit 28 Stimmen bei 11 Gegenstimmen und 1 Enthaltung an.

Bei der Abstimmung waren anwesend: Caroline F. Jackson, Vorsitzende; Mauro Nobilia und Guido Sacconi, stellvertretende Vorsitzende; Alexander de Roo, Berichterstatter; Bent Hindrup Andersen (in Vertretung von Hans Blokland), María del Pilar Ayuso González, Jean-Louis Bernié, John Bowis, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Marialiese Flemming, Karl-Heinz Florenz, Cristina García-Orcoyen Tormo, Cristina Gutiérrez Cortines, Mary Honeyball (in Vertretung von David Robert Bowe), Timothy Kirkhope (in Vertretung von Françoise Grossetête gemäß Artikel 153 Absatz 2 der Geschäftsordnung), Eija-Riitta Anneli Korhola, Bernd Lange, Paul A.A.J.G. Lannoye (in Vertretung von Hiltrud Breyer), Peter Liese, Caroline Lucas (in Vertretung von Marie Anne Isler Béguin), Torben Lund, Jules Maaten, Patricia McKenna, Minerva Melpomeni Malliori, Jorge Moreira da Silva, Riitta Myller, Neil Parish (in Vertretung von Robert Goodwill), Dagmar Roth-Behrendt, Karin Scheele, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, María Sornosa Martínez, Astrid Thors, Antonios Trakatellis, Elena Valenciano Martínez-Orozco, Kathleen Van Brempt und Phillip Whitehead.

Die Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie und des Ausschusses für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr sind diesem Bericht beigelegt.

Der Bericht wurde am 5. Mai 2003 eingereicht.

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (KOM(2002) 595 – C5-0558/2002 – 2002/0259(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat und der Änderungen an dem Vorschlag (KOM(2002) 595)¹,
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 175 Absatz 1 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C5-0558/2002),
 - gestützt auf Artikel 67 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie und des Ausschusses für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr (A5-0151/2003),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. verlangt, erneut befasst zu werden, falls die Kommission beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1 Erwägung 4

(4) Die von Schiffen bei der Verfeuerung schwefelreicher Schiffskraftstoffe ausgehenden Schwefeldioxid- und Partikelemissionen tragen zur Luftverschmutzung bei; sie schädigen damit die menschliche Gesundheit und tragen zur Versauerung bei.

(4) Die von Schiffen bei der Verfeuerung schwefelreicher Schiffskraftstoffe ausgehenden Schwefeldioxid- und Partikelemissionen tragen zur Luftverschmutzung bei; sie schädigen damit die menschliche Gesundheit, **die Umwelt, öffentliches und privates Eigentum und das kulturelle Erbe** und tragen zur Versauerung

¹ ABl. C 45 E vom 25.2.2003, S. 277-296

bei.

Begründung

Zusätzlich zur Schädigung von Gesundheit und Umwelt haben SO_x-Emissionen negative Auswirkungen auf die bebaute Umwelt und das kulturelle Erbe in jedem Mitgliedstaat. Gebäude und Denkmäler aus Kalkstein und bestimmten Arten von Sandstein sind besonders anfällig für säurehaltige Stoffe. Diese Überlegungen gewinnen noch größere Bedeutung vor dem Hintergrund der Erweiterung, die der Union und ihren Mitgliedstaaten eine gewisse Verantwortung für den Schutz des reichen kulturellen Erbes der Länder auferlegt, die der Union beitreten werden.

Änderungsantrag 2
Erwägung 4 a (neu)

(4 a) Von Schiffen ausgehende Emissionen tragen außerdem zur Erderwärmung, zur Ozonbildung und zur Eutrophierung bei.

Begründung

Die nachteiligen Umweltfolgen von Schiffsemissionen reichen weit. Die Kommission sollte, wie in Änderungsantrag 22 empfohlen, eine vollständige Qualitätsnorm für Bunkerkraftstoffe nach Maßgabe der Richtlinie 98/70/EG in Erwägung ziehen und einen entsprechenden Vorschlag vorlegen.

Änderungsantrag 3
Erwägung 4 b (neu)

(4 b) Von Schiffen ausgehende Emissionen sollten in den Geltungsbereich der Richtlinie 2001/81/EG über nationale Emissionshöchstmengen für Luftschadstoffe* einbezogen werden.

** ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 22-30*

Begründung

Gegenwärtig werden in der Richtlinie über nationale Emissionshöchstmengen nur die Emissionen von Schiffen in Territorialgewässern (innerhalb der 12-Meilen-Zone) und auf

Binnenwasserstraßen zu den nationalen Emissionen gerechnet. Angesichts des im Vergleich mit landseitigen Quellen großen Umfangs der Schiffsemissionen sollte die Kommission untersuchen, wie die übrigen von Schiffen ausgehenden Emissionen am besten in die Richtlinie 2001/81/EG einbezogen werden können.

Änderungsantrag 4
Erwägung 4 c (neu)

(4c) Menschen und Natur in Küsten- und Hafennähe sind von den Belastungen durch Schiffe mit stark schwefelhaltigen Brennstoffen besonders betroffen. Daher sind hier besondere Maßnahmen erforderlich.

Begründung

Vor allem in Hafen- und Küstengebieten ist eine sehr hohe Konzentration von Partikelmissionen nachzuweisen. Grund dafür ist, dass sich die Schiffe die meiste Zeit in unmittelbarer Küstennähe aufhalten. Ca. 25% sind innerhalb einer 200-Meilen-Zone anzutreffen und zwischen 40 und 60 % der Schiffe befinden sich in Häfen. Der Seeschiffahrt sind 5% bis 30% der ermittelten Emissionen in Küstenregionen zuzurechnen. An der schwedischen Südküste werden sogar bis zu 80% der gesamten NO_x- und SO_x-Emissionen durch Abgase der Fähren verursacht. Eine Prognose für das Jahr 2010 ergibt, dass die Summe der Schwefeldioxidemissionen, die durch den Seeverkehr erzeugt werden, 75% der auf dem Land verursachten Emissionen erreichen wird.

Änderungsantrag 5
Erwägung 4 d (neu)

(4d) Schiffe, die mit schwefelarmen Brennstoffen betrieben werden, haben Vorteile im Betrieb und bei den Wartungskosten.

Begründung

In Schweden werden bis zu 80% der Schiffe mit schwefelarmen Kraftstoffen betrieben, davon verwenden viele Katalysatoren, die 90-95% der NO_x-Emissionen reduzieren. Schwefelarme Brennstoffe kosten zwar circa 30-40 Euro je Tonne mehr als normale Bunkerkraftstoffe, aber diese höheren Kosten werden vor allem durch den besseren Wirkungsgrad und die geringeren Wartungskosten wieder ausgeglichen.

Änderungsantrag 6
Erwägung 4 e (neu)

(4e) Neue Technologien, insbesondere auch im Abgasbereich (z.B. SCR-Katalysatoren), erfordern schwefelarme Brennstoffe.

Begründung

Die Einführung eines Schwefelgrenzwertes für Schiffskraftstoffe ist nicht nur aus Umweltgründen absolut erforderlich, sondern es entstehen dadurch auch neue Forschungsvorhaben. Z.B. sind im Bereich der Motorentechnologie und auch im Abgasbereich schwefelarme Brennstoffe erforderlich. Ein Katalysator, z.B. SCR, der schwefelarmen Kraftstoff erfordert, kann über 90% Stickoxide herausfiltern.

Änderungsantrag 7
Erwägung 4 f (neu)

(4f) Artikel 299 des EG-Vertrags beinhaltet die Berücksichtigung der besonderen Merkmale der Gemeinschaftsgebiete in äußerster Randlage. Diese Gebiete in äußerster Randlage sind die französischen überseeischen Departements, die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln.

Begründung

Bedarf keiner Erläuterung. Dieselben Anmerkungen wurden auch in anderen ähnlichen Richtlinien, wie in der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen, gemacht.

Änderungsantrag 8
Erwägung 7

(7) Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt hat Leitlinien für die Entnahme von Kraftstoffproben verabschiedet, anhand derer die Einhaltung der Bestimmungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen überprüft wird.

(7) Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt hat Leitlinien für die Entnahme von Kraftstoffproben verabschiedet, anhand derer die Einhaltung der Bestimmungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen überprüft wird. ***Für eine glaubwürdige Umsetzung der Richtlinie bedarf es einheitlicher Probenahmeverfahren und abschreckender Strafen in der gesamten***

Europäischen Union.

Begründung

In Bunkerkraftstoffen sind bereits mehrfach Abfallstoffe wie Altöl festgestellt worden. Außerdem gibt es Behauptungen, wonach Bunkerkraftstoffe mitunter weitere gefährliche Stoffe enthalten. Diese Verunreinigung von Bunkerkraftstoffen ist eine zusätzliche Quelle von Luftbelastung durch Seeschiffe. Die Überwachung von Schiffskraftstoffen und die Entnahme von Proben sind somit entscheidende Faktoren für die Eindämmung der Luftbelastung.

Änderungsantrag 9
Erwägung 8 a (neu)

(8a) Angesichts der Globalität des Seeverkehrs sollten internationale Lösungen auf jeden Fall mit Nachdruck angestrebt werden. Die Übernahme der Bestimmungen dieser Richtlinie in den Rahmen der IMO muss von der Kommission und den Mitgliedstaaten stärker vorangetrieben und gefördert werden. In den weiteren Verhandlungen sollten sie insbesondere versuchen, bis zum 01. Juli 2008 auf Ebene der IMO eine weltweite Reduzierung des maximal zulässigen Schwefelgehalts im Schiffskraftstoff durchzusetzen. Außerdem ist von der Kommission zu prüfen, ob zusätzliche Meeresgebiete innerhalb der Gemeinschaft in der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen als SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete ausgewiesen werden sollten.

Begründung

Gerade in der Seeschifffahrt ist es notwendig, auf weltweit gültige Normen hinzuwirken. Insofern sollten die in der Richtlinie vorgeschlagenen Bestimmungen auch als Verhandlungsmandat für Kommission und die Mitgliedstaaten dienen, sich auf Ebene der IMO für die Übernahme der gleichen Normen in den IMO-Rahmen einzusetzen.

Änderungsantrag 10
ARTIKEL 1 NUMMER 4 BUCHSTABE b
Artikel 4 (Richtlinie 1999/32/EG)

(b) **Absatz 2 wird** gestrichen.

(b) **Die Absätze 2, 3 und 4 werden**
gestrichen.

Begründung

Die in den Absätzen 3 und 4 vorgesehene Ausnahme betrifft an Land verwendetes Gasöl, das hauptsächlich zu Heizzwecken eingesetzt wird. In Anbetracht der Folgen der auf dieser Ausnahme beruhenden verstärkten Emissionen für Umwelt und Gesundheit ist diese Vorschrift eindeutig überholt. Zudem ist es schwieriger, die Einhaltung der Vorschriften zu überwachen, wenn verschiedene Arten Gasöl auf dem Markt vorkommen.

Änderungsantrag 11
ARTIKEL 1 NUMMER 5
Artikel 4 a Titel (Richtlinie 1999/32/EG)

Maximaler Schwefelgehalt von
Schiffskraftstoffen zur Verwendung **in SO_x-
Emissions-Überwachungsgebieten und in
Fahrgastschiffen im Linienverkehr von
oder nach einem Hafen** in der
Gemeinschaft

Maximaler Schwefelgehalt von
Schiffskraftstoffen zur Verwendung in der
Gemeinschaft (**1. Phase**)

Begründung

Die Luftverschmutzung kennt keine Grenzen, und Luftschadstoffe wie SO₂ und NO_x können sich über große Abstände verbreiten. Auf Emissionen aus der Schifffahrt entfallen in den meisten Küstengebieten in der EU 20-30% der Konzentrationen an anorganischen Sekundärpartikeln in der Luft, die genau wie SO₂ und NO_x Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Aus der Tabelle in der Begründung der Kommission geht hervor, dass keine Unterschiede bei den verlorenen Lebensjahren durch eine langfristige Exposition gegenüber Emissionen aus der Schifffahrt zwischen beispielsweise der Nordsee und dem nördlichen Teil des Mittelmeeres bestehen. Es gibt keinen einzigen Grund, unter dem Aspekt der Gesundheit ausschließlich für die SO_x-Emissionsüberwachungsgebiete strengere Emissionsnormen festzulegen, umso mehr, als die Küstengebiete im Süden die am dichtesten bevölkerten Gebiete sind und eine sehr große Zahl von Touristen beherbergen. Maßnahmen zur Emissionssenkung werden deshalb am besten für ganz Europa ergriffen. Die Versauerung ist ein Problem, das vor allem die nördlichen Mitgliedstaaten betrifft, das Ozonproblem, das ebenfalls mit diesen Emissionen aus der Schifffahrt in Zusammenhang steht, ist ein Problem, das sich sehr viel stärker in den südlichen Mitgliedstaaten stellt. Außerdem ist es auch unter Wirtschafts- und Wettbewerbsgründen logisch, Emissionsnormen für die internationale Schifffahrt in einem für Europa möglichst großen Maßstab zu ergreifen und nicht begrenzt

auf einzelne Länder.

Es gibt keinen einzigen Grund, die Einführung des Grenzwerts von 1,5% noch lange aufzuschieben und auch keinen Grund, unterschiedliche Termine anzuwenden. Eine Frist von sechs Monaten nach Inkrafttreten ist ausreichend, da keine technischen Kriterien oder Anpassungen der Schiffe notwendig sind: dieser Kraftstoff steht zur Verfügung und kann vermarktet werden, aber durch ausbleibende oder aufgeschobene gesetzgeberische Initiative besteht natürlich nur für den billigeren und umweltschädlicheren Kraftstoff eine Nachfrage auf dem Markt.

Änderungsantrag 12
ARTIKEL 1 NUMMER 5
Artikel 4 a Absatz 1 (Richtlinie 1999/32/EG)

1. Die **an SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete angrenzenden** Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe, deren Schwefelgehalt **1,5** Massenhundertteile überschreitet, in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten, **die Teil der SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete sind**, nicht verwendet werden. Diese Bestimmung gilt für Schiffe aller Flaggen einschließlich jener Schiffe, die ihre Fahrt außerhalb der Gemeinschaft angetreten haben, und wird **12** Monate nach Inkrafttreten **der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen oder spätestens am [...]*** wirksam.

*** 12 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie**

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe, deren Schwefelgehalt **0,5** Massenhundertteile überschreitet, in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten nicht verwendet werden. Diese Bestimmung gilt für Schiffe aller Flaggen einschließlich jener Schiffe, die ihre Fahrt außerhalb der Gemeinschaft angetreten haben, und wird **6** Monate nach Inkrafttreten **dieser Richtlinie** wirksam.

Begründung

Die Luftschadstoffe SO₂, NO_x, VOC, NH₃, Ozon und Partikel bzw. ihre Sekundärprodukte sind grenzüberschreitend wirksam, d.h. sie können sich über Hunderte oder sogar Tausende von Kilometern verbreiten. Deshalb sollten Maßnahmen zur Senkung der Emissionen vorzugsweise geografisch so weit wie möglich gefasst werden, zumindest EU-weit. Auch wenn einige bekannte Probleme in Verbindung mit der Schwefelbelastung (z.B. Versauerung) in Nordeuropa gravierender sind, tragen auch SO₂- und Partikelemissionen zu vielen schweren Gesundheits- und Umweltproblemen bei, die praktisch in ganz Europa mehr oder weniger akut auftreten. Im Vergleich zu den Emissionsgrenzwerten aus dem Jahr 2000 wird der Vorschlag der Kommission die SO₂-Emissionen von Schiffen lediglich um etwa 10%

verringern. Durch Festlegung des höchstzulässigen Schwefelgehalts auf 0,5% und durch die Anwendung dieses Wertes in allen Seegebieten der Gemeinschaft lässt sich eine Emissionssenkung um etwa 80% erreichen.

Änderungsantrag 13
ARTIKEL 1 NUMMER 5
Artikel 4 a Absatz 2 (Richtlinie 1999/32/EG)

2. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen betriebene Fahrgastschiffe **ab 1. Juli 2007** keine Schiffskraftstoffe mehr verwenden, deren Schwefelgehalt **1,5** Massenhundertteile überschreitet. Dies gilt für Schiffe aller Flaggen.

2. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen betriebene Fahrgastschiffe **6 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie** keine Schiffskraftstoffe mehr verwenden, deren Schwefelgehalt **0,5** Massenhundertteile überschreitet. Dies gilt für Schiffe aller Flaggen.

Begründung

Es gibt keinen Grund, ein anderes Datum für das Inkrafttreten für Fahren festzulegen (beispielsweise verwenden Fahren in Schweden bereits seit vielen Jahren Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von 0,5%).

Änderungsantrag 14
ARTIKEL 1 NUMMER 5
Artikel 4 a Absatz 3 (Richtlinie 1999/32/EG)

3. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass **12 Monate nach Inkrafttreten der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen oder spätestens ab [...]*** Schiffskraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von höchstens **1,5** Massenhundertteilen in allen Häfen der Gemeinschaft in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.

3. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass **6 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie** Schiffskraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von höchstens **0,5** Massenhundertteilen in allen Häfen der Gemeinschaft in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.

*** 12 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie**

Begründung

Kraftstoffe, die die Anforderungen der Richtlinie erfüllen, müssen auf breiter Basis spätestens zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verpflichtungen aus dieser Richtlinie verfügbar sein.

Änderungsantrag 15
ARTIKEL 1 NUMMER 5
Artikel 4 a Absatz 4 (Richtlinie 1999/32/EG)

4. Die Mitgliedstaaten machen **12 Monate nach Inkrafttreten der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen** das ordnungsgemäße Führen von Logbüchern mit Angaben zur Brennstoffumstellung zur Auflage dafür, dass Schiffe in Gemeinschaftshäfen einlaufen dürfen.

4. Die Mitgliedstaaten machen **6 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie** das ordnungsgemäße Führen von Logbüchern mit Angaben zur Brennstoffumstellung zur Auflage dafür, dass Schiffe in Gemeinschaftshäfen einlaufen dürfen.

Begründung

Die im IMO-Rahmen vereinbarten Anforderungen sind im Seeverkehr durchaus bekannt, und es besteht kein Anlass, ihr Inkrafttreten für Seegebiete der Gemeinschaft zu verschieben, selbst wenn sich das Inkrafttreten von Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens verzögert.

Änderungsantrag 16
ARTIKEL 1 NUMMER 5
Artikel 4 a Absatz 5 (Richtlinie 1999/32/EG)

5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass **12 Monate nach Inkrafttreten der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen oder spätestens ab [...]*** der Schwefelgehalt aller in ihrem Hoheitsgebiet verkauften Schiffskraftstoffe vom Lieferanten auf einem von einer versiegelten Probe begleiteten Tanklieferschein vermerkt wird.

5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass **6 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie** der Schwefelgehalt aller in ihrem Hoheitsgebiet verkauften Schiffskraftstoffe vom Lieferanten auf einem von einer versiegelten Probe begleiteten Tanklieferschein, **der von einer für das empfangende Schiff zuständigen Person unterschrieben ist**, vermerkt wird.

*** 12 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie**

Begründung

Eine wirksame Überwachung wird für die Durchführung dieser Richtlinie von entscheidender Bedeutung sein. Der schwache Punkt bei der Probenahme ist die Glaubwürdigkeit der Probe. Um sicherzustellen, dass die vom Lieferanten bereitgestellte Probe tatsächlich den gleichen Brennstoff enthält wie den an das Schiff gelieferten ist es von entscheidender Bedeutung, dass ein Vertreter des empfangenden Schiffes die Probenahme prüft.

Änderungsantrag 17
ARTIKEL 1 NUMMER 5
Artikel 4 a Absatz 6 (Richtlinie 1999/32/EG)

6. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass **ab** [...] * Schiffsdiesel, dessen Schwefelgehalt 1,5 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verkauft wird.“

6. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass **6 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie** Schiffsdiesel, dessen Schwefelgehalt 1,5 Massenhundertteile überschreitet, in ihrem Hoheitsgebiet nicht verkauft wird.

*** 12 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie.**

Begründung

Die Luftverschmutzung kennt keine Grenzen, und Luftschadstoffe wie SO₂ und NO_x können sich über große Abstände verbreiten. Auf Emissionen aus der Schifffahrt entfallen in den meisten Küstengebieten in der EU 20-30% der Konzentrationen an anorganischen Sekundärpartikeln in der Luft, die genau wie SO₂ und NO_x Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Aus der Tabelle in der Begründung der Kommission geht hervor, dass keine Unterschiede bei den verlorenen Lebensjahren durch eine langfristige Exposition gegenüber Emissionen aus der Schifffahrt zwischen beispielsweise der Nordsee und dem nördlichen Teil des Mittelmeeres bestehen. Es gibt keinen einzigen Grund, unter dem Aspekt der Gesundheit ausschließlich für die SO_x-Emissionsüberwachungsgebiete strengere Emissionsnormen festzulegen, umso mehr, als die Küstengebiete im Süden die am dichtesten bevölkerten Gebiete sind und eine sehr große Zahl von Touristen beherbergen. Maßnahmen zur Emissionssenkung werden deshalb am besten für ganz Europa ergriffen. Die Versauerung ist ein Problem, das vor allem die nördlichen Mitgliedstaaten betrifft, das Ozonproblem, das ebenfalls mit diesen Emissionen aus der Schifffahrt in Zusammenhang steht, ist ein Problem, das sich sehr viel stärker in den südlichen Mitgliedstaaten stellt. Außerdem ist es auch unter Wirtschafts- und Wettbewerbsgründen logisch, Emissionsnormen für die internationale Schifffahrt in einem für Europa möglichst großen Maßstab zu ergreifen und nicht begrenzt auf einzelne Länder.

Es gibt keinen einzigen Grund, die Einführung des Grenzwerts von 1,5% noch lange aufzuschieben und auch keinen Grund, unterschiedliche Termine anzuwenden. Eine Frist von sechs Monaten nach Inkrafttreten ist ausreichend, da keine technischen Kriterien oder Anpassungen der Schiffe notwendig sind: dieser Kraftstoff steht zur Verfügung und kann vermarktet werden, aber durch ausbleibende oder aufgeschobene gesetzgeberische Initiative besteht natürlich nur für den billigeren und umweltschädlicheren Kraftstoff eine Nachfrage auf dem Markt.

Änderungsantrag 18
ARTIKEL 1 NUMMER 5
Artikel 4a Absatz 6a (Richtlinie 1999/32/EG)

6a. Abweichend von Absatz 6 kann die Vermarktung von Schiffskraftstoff mit

***einem Schwefelanteil von über 1,5
Massenhundertteilen in den Gebieten der
Gemeinschaft in äußerster Randlage
gemäß der Definition in Artikel 299 EGV
genehmigt werden, sofern die
Mitgliedstaaten gewährleisten, dass in
diesen Gebieten die Luftqualitätsnormen
eingehalten werden.***

Begründung

In Gebieten in äußerster Randlage besteht ein Absatzmarkt für Kraftstoffe mit einem höheren Schwefelgehalt, der nicht von der Richtlinie berührt werden darf. Eine Sache ist zu verbieten, dass bestimmte Kraftstoffe in den Zonen mit SO_x-Emissionskontrollen eingesetzt werden, und eine ganz andere, die Vermarktung in entfernten Gebieten zu verbieten. Die Merkmale des Schiffverkehrs in den Gebieten in äußerster Randlage sind anders, weshalb das Verbot der Vermarktung bestimmter Schiffkraftstoffe eine schwerwiegende Beeinträchtigung der örtlichen wirtschaftlichen Einkommen darstellen könnte. Es geht vor allem um die Fischereiflotten von Drittländern, die in diesen Häfen tanken, ohne später einen Hafen auf dem europäischen Kontinent anzusteuern.

Änderungsantrag 19
ARTIKEL 1 NUMMER 5 A (neu)
Artikel 4 aa (neu) (Richtlinie 1999/32/EG)

***(5a) Folgender Artikel 4 a a wird
eingefügt:***

Artikel 4 a a

***Maximaler Schwefelgehalt von
Schiffskraftstoffen zur Verwendung in
der Europäischen Gemeinschaft
(2. Phase)***

***1. Die an SO_x-Emissions-
Überwachungsgebiete angrenzenden
Mitgliedstaaten ergreifen die
erforderlichen Maßnahmen, um
sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe,
deren Schwefelgehalt 0,5
Massenhundertteile überschreitet, ab
1. Juli 2008 in ihren Hoheitsgewässern,
ausschließlichen Wirtschaftszonen und
Schadstoffkontrollgebieten, die Teil der
SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete
sind, nicht verwendet werden. Diese
Bestimmung gilt für Schiffe aller Flaggen
einschließlich der Schiffe, die ihre Fahrt
außerhalb der Gemeinschaft angetreten***

haben.

2. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen betriebene Fahrgastschiffe ab 1. Juli 2008 keine Schiffskraftstoffe mehr verwenden, deren Schwefelgehalt 0,5 Massenhunderterteile überschreitet. Dies gilt für Schiffe aller Flaggen.

3. Die Kommission prüft unter Berücksichtigung von Leitlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu Abgasreinigungsverfahren und sonstigen Technologien zur Reduzierung von SO_x-Emissionen sowie der Auswirkungen dieser Technologien auf die Umwelt einschließlich der Meeresumwelt, ob und welche Reduzierungsmaßnahmen als Alternativen zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von 0,5% in Frage kommen, vorausgesetzt, dass Überwachungssysteme bestehen, die Emissionssenkungen im gleichen Umfang sicherstellen. Die Kommission unterbreitet gegebenenfalls Vorschläge gemäß Artikel 9a. Zu diesem Zweck lässt die Kommission Pilotversuche und/oder vollständige Versuche auf See der sich in Entwicklung befindlichen Reduzierungstechnologien zu, um Daten über ihre Wirksamkeit zu gewinnen. Diese Zulassungen sollten in jedem Einzelfall nicht länger als 18 Monate gültig sein. Während dieser Versuche ist die Verwendung von Schiffskraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt, wie er durch die Artikel 4a und 4b vorgeschrieben ist, in den an den Versuchen beteiligten Schiffen nicht verbindlich. Die Kommission hat das Recht, diese Zulassungen jederzeit zurückzunehmen, wenn der Regelungsausschuss dies empfiehlt.

4. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe, deren Schwefelgehalt 1,5 Massenhundertteile oder ab dem 1. Juli 2010 0,5 Massenhundertteile überschreitet, ab 1. Juli 2008 in ihren Hoheitsgewässern und ausschließlichen Wirtschaftszonen in Gebieten außerhalb der SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete nicht verwendet werden. Diese Bestimmung gilt für Schiffe aller Flaggen einschließlich der Schiffe, die ihre Fahrt außerhalb der Gemeinschaft angetreten haben.

5. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von höchstens 0,5 Massenhundertteilen ab 1. Juli 2008 in allen Häfen der Gemeinschaft in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.

Begründung

Die Luftschadstoffe NO_x, SO₂, VOC, NH₃, Ozon und Partikel bzw. ihre Sekundärprodukte wirken über Grenzen hinweg, d.h. sie können sich im Umkreis von Hunderten oder sogar Tausenden von Kilometern verbreiten. Deshalb sollten Maßnahmen zur Senkung der Emissionen von SO₂ eher in einem möglichst großen Raum zum Tragen kommen, mindestens in der gesamten EU. Dass für Nordeuropa und die Überwachungsgebiete strengere Grenzwerte vorgeschlagen werden, liegt daran, dass bestimmte Probleme der Schwefelbelastung (z.B. Versauerung) in Nordeuropa gravierender sind. Allerdings tragen SO₂-Emissionen zu mehreren weiteren Gesundheits- und Umweltproblemen bei, und zwar im Norden wie im Süden gleichermaßen. Deshalb ist es sinnvoll, schrittweise einheitliche Grenzwerte in der gesamten Union einzuführen. Da bereits die Vorbereitungen dafür getroffen wurden, das Ziel von 0,5% in den Überwachungsgebieten ab dem Jahr 2008 zu erreichen, sollte es möglich sein, innerhalb eines relativ kurzen Zeitraums eine Erweiterung auf die gesamte Union vorzunehmen, d.h. ab dem 1. Juli 2010

Es ist möglich, dass einige Abgasreinigungssysteme in der Lage sind, bis zu 95% des SO₂ zu beseitigen, und Vorteile erbringen, die sehr viel größer sind als die Vorteile, die sich durch die Begrenzung des Schwefelgehalts des Kraftstoffs ergeben.

Änderungsantrag 20
ARTIKEL 1 NUMMER 6
Artikel 4 b Absatz 1 Einleitung (Richtlinie 1999/32/EG)

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe auf Binnenwasserstraßen und an Liegeplätzen in Häfen der Gemeinschaft ab den folgenden Zeitpunkten nicht mehr verwendet werden:

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe auf Binnenwasserstraßen, **in Territorialgewässern der Gemeinschaft** und an Liegeplätzen in Häfen der Gemeinschaft ab den folgenden Zeitpunkten nicht mehr verwendet werden:

Begründung

Diese Bestimmung entspricht denen der Richtlinie 99/32/EG, die die Einschränkung der Verwendung von Gasöl für den Seeverkehr im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, d.h. einschließlich der Territorialgewässer (12-Meilen-Zonen) betreffen. In Anbetracht der örtlich auftretenden Gesundheitsfolgen von Schiffsemissionen (besonders Partikel) und der Konzentration der Bevölkerung in Küstengebieten sind Maßnahmen zur Senkung der örtlichen Luftbelastung geboten. Nach Schätzungen entstehen rund 90% der gesamten SO₂- und NO_x-Emissionen von Schiffen in der Nordsee einschließlich des Ärmelkanals in einer Zone von rund 50 Seemeilen (ca. 90 km) ab der Küste.

Änderungsantrag 21
ARTIKEL 1 NUMMER 6
Artikel 4 b Absatz 1 Spiegelstrich 1 (Richtlinie 1999/32/EG)

- **ab [...]*** sofern ihr Schwefelgehalt 0.20 Massenhundertteile überschreitet;

- **6 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie**, sofern ihr Schwefelgehalt 0.20 Massenhundertteile überschreitet;

*** 12 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie**

Begründung

Diese Bestimmung entspricht denen der Richtlinie 99/32/EG, die die Einschränkung der Verwendung von Gasöl für den Seeverkehr im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, d.h. einschließlich der Territorialgewässer (12-Meilen-Zonen) betreffen. In Anbetracht der Konzentration der Bevölkerung in Küstengebieten sind zusätzliche Maßnahmen zur Senkung der Luftbelastung in Küstengebieten geboten. Nach Schätzungen entstehen rund 90% der gesamten SO₂- und NO_x-Emissionen von Schiffen in der Nordsee einschließlich des Ärmelkanals in einer Zone von rund 50 Seemeilen (ca. 90 km) vor der Küste. Nach Schätzungen entfallen auf Emissionen von Schiffen außerdem zwischen 20 und 30 Prozent des

Gehalts an anorganischen Sekundärpartikeln in den meisten EU-Küstengebieten.

Änderungsantrag 22
ARTIKEL 1 NUMMER 6
Artikel 4 b Absatz 1 a (neu) (Richtlinie 1999/32/EG)

1a. Seeschiffe in Territorialgewässern, die ihre Fahrt außerhalb der Gemeinschaft angetreten haben, können von dieser Vorschrift ausgenommen werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass der betreffende Kraftstoff im letzten Anlaufhafen des Schiffes nicht verfügbar war. Sie gilt für solche Schiffe jedoch nach Ankunft am Liegeplatz in Gemeinschaftshäfen.

Begründung

Da die verlangte Kraftstoffqualität möglicherweise nicht in allen Fällen außerhalb von Gemeinschaftshäfen verfügbar ist, wird hiermit eine Ausnahme für Schiffe geschaffen, die von außerhalb der Gemeinschaft kommen, wenn nachgewiesen werden kann, dass die verlangte Kraftstoffqualität im letzten Anlaufhafen des Schiffes nicht verfügbar war.

Änderungsantrag 23
ARTIKEL 1, PUNKT 6
Artikel 4b Absatz 2a (neu) (Richtlinie 1999/32/EG)

2a. Für Kraftstoffe, die in Boilern von Tankschiffen zur Erzeugung von Dampf für den Antrieb von Entladepumpen verwendet werden, gelten die Absätze 1 und 2 dieses Artikels ab 2010.

Begründung

Um den Sicherheitsbedenken bei der Nutzung von Kraftstoffen mit geringem Schwefelgehalt in Boilern, die normalerweise auf den Gebrauch von Heizöl ausgerichtet sind, Rechnung zu tragen, wird für diese spezielle Anwendung ein Übergangszeitraum bis 2010 vorgeschlagen, um genügend Zeit für eine entsprechende Umstellung zu gewähren.

Änderungsantrag 24
ARTIKEL 1 NUMMER 7 BUCHSTABE a
Artikel 6 Überschrift (neu) (Richtlinie 1999/32/EG)

Probenahme und Analyse

Überwachung und Strafen

Begründung

Die Überschrift muss entsprechend dem Inhalt des Artikels geändert werden.

Änderungsantrag 25
ARTIKEL 1 NUMMER 7 BUCHSTABE a
Artikel 6 Absatz 1 a Spiegelstrich 1 (Richtlinie 1999/32/EG)

– von Schiffen in ***SOx-Emissions-Überwachungsgebieten***, in Gemeinschaftshäfen und auf Binnenwasserstraßen sowie

– von Schiffen in ***Seegebieten der Gemeinschaft***, in Gemeinschaftshäfen und auf Binnenwasserstraßen sowie

Begründung

Die Überwachung einschließlich der Probenahmen und der Strafen soll in sämtlichen Seegebieten der Gemeinschaft wirksam sein.

Änderungsantrag 26
ARTIKEL 1 NUMMER 7 BUCHSTABE a
Artikel 6 Absatz 1 a Unterabsatz 2 (Richtlinie 1999/32/EG)

den Bestimmungen der Artikel 4a und 4b entspricht. ***Bei Schiffskraftstoffen, die in anderen Seegebieten der Gemeinschaft verwendet werden, sollten ebenfalls Probenahmen und eine Analyse des Schwefelgehalts stattfinden.*** Die Probenahmen, Analysen und Überprüfungen werden wie folgt vorgenommen:

den Bestimmungen der Artikel 4a, ***4 a a (neu)*** und 4b entspricht. Die Probenahmen, Analysen und Überprüfungen werden wie folgt vorgenommen:

Begründung

Die Überwachung einschließlich der Probenahmen und der Strafen soll in sämtlichen Seegebieten der Gemeinschaft wirksam sein.

Änderungsantrag 27

ARTIKEL 1 NUMMER 7 BUCHSTABE a

Artikel 6 Absatz 1 a (neu) Unterabsatz 2 Spiegelstrich 1 (Richtlinie 1999/32/EG)

– Probenahme und Analyse des Schwefelgehalts **von Kraft- und Brennstofflieferungen** zur Verwendung an Bord von Schiffen gemäß den Leitlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation;

– Probenahme und Analyse des Schwefelgehalts **bei Lieferungen von Kraft- und Brennstoff** zur Verwendung an Bord von Schiffen gemäß den Leitlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation;

Begründung

Der Ausdruck „bei Lieferungen von“ ist genauer; er deutet darauf hin, dass Technologie für fortlaufende Probenahme eingesetzt wird.

Änderungsantrag 28

ARTIKEL 1 NUMMER 7 (A)

Artikel 6 Absatz 1.a. letzter Unterabsatz (Richtlinie 1999/32/EG)

Die Probenahmen beginnen **innerhalb von sechs Monaten nach** dem Zeitpunkt, zu dem der Grenzwert für den Schwefelgehalt des Kraft- oder Brennstoffs in Kraft tritt. Die Probenahmen müssen mit ausreichender Häufigkeit und in ausreichender Menge vorgenommen werden und für den geprüften Kraft- oder Brennstoff sowie für den von Schiffen in Seegebieten der Gemeinschaft und auf Binnenwasserstraßen verwendeten Kraft- oder Brennstoff repräsentativ sein.“

Die Probenahmen beginnen **ab** dem Zeitpunkt, zu dem der Grenzwert für den Schwefelgehalt des Kraft- oder Brennstoffs in Kraft tritt. Die Probenahmen müssen mit ausreichender Häufigkeit und in ausreichender Menge vorgenommen werden und für den geprüften Kraft- oder Brennstoff sowie für den von Schiffen in Seegebieten der Gemeinschaft und auf Binnenwasserstraßen verwendeten Kraft- oder Brennstoff repräsentativ sein. **Mindestens 50% der Proben sollten überprüft werden.**

Begründung

Die wirkungsvolle Überwachung hat entscheidende Bedeutung für die Durchführung der Richtlinie. Die Glaubwürdigkeit der Probe hängt von genauer Überwachung und regelmäßigen Überprüfungen der Proben ab. Gegenwärtig werden 25-35% der Proben analysiert (MEPC 1998). Eine vollständige Einhaltung lässt sich nur sicherstellen, wenn 100% der Proben analysiert werden. Eine Rate von 50% jedoch würde dazu beitragen, das Risiko von Verstößen zu verringern, und zwar bedingt durch die größere Wahrscheinlichkeit, dass die genommenen Proben tatsächlich analysiert werden.

Änderungsantrag 29

ARTIKEL 1 NUMMER 7 (A)

Artikel 6 Absatz 1.a. letzter Unterabsatz a (neu) (Richtlinie 1999/32/EG)

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über wirkungsvolle Strafen, die bei Verstößen gegen die Überwachungs- und Probenahmeverordnungen verhängt werden, und ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, damit diese Strafen so angewandt werden, dass sie abschreckend wirken.

Begründung

Die Strafen müssen schwer genug sein, damit kein Anreiz zum Betrug bei der Probenahme gegeben ist.

Änderungsantrag 30

ARTIKEL 1 NUMMER 7 (A)

Artikel 6 Absatz 1.a. letzter Unterabsatz a (neu) (Richtlinie 1999/32/EG)

Das Europäische Amt für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) nimmt die Berichterstattung über Luftverunreinigung in seine Aufgaben zur Verhütung der Umweltbelastung durch Schiffe auf. Insbesondere wird das EMSA die Mitgliedstaaten und die Kommission dabei unterstützen, die wirksame Durchführung dieser Richtlinie zu überwachen.

Begründung

Verdeutlichung des ursprünglichen Änderungsantrags 20. Die Berichterstattung durch das Europäische Amt für die Sicherheit des Seeverkehrs ist notwendig, um internationale Normen im IMO-Rahmen durchzusetzen.

Änderungsantrag 31 ARTIKEL 1 NUMMER 8 Artikel 7 Absatz 1 (Richtlinie 1999/32/EG)

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 Kurzbericht über den Schwefelgehalt der flüssigen Kraft- und Brennstoffe vor, die unter den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen und während des vorangegangenen Kalenderjahres in ihrem Hoheitsgebiet verwendet wurden. Der Bericht schließt eine nach Kraft- bzw. Brennstoffart (**Schweröl**, Gasöl, Schweröl für den Seeverkehr, Schiffsdiesel, Gasöl für den Seeverkehr) unterteilte Aufstellung der insgesamt vorgenommenen Probenahmen ein und enthält Angaben zu den jeweils verbrauchten Mengen sowie eine Berechnung des durchschnittlichen Schwefelgehalts. Ferner berichten die Mitgliedstaaten über die Anzahl der an Bord von Schiffen vorgenommenen Überprüfungen und erfassen den mittleren Schwefelgehalt der in ihrem Hoheitsgebiet verwendeten Schiffskraftstoffe, die gegenwärtig nicht unter diese Richtlinie fallen.

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 Kurzbericht über den Schwefelgehalt der flüssigen Kraft- und Brennstoffe vor, die unter den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen und während des vorangegangenen Kalenderjahres in ihrem Hoheitsgebiet verwendet wurden. Der Bericht schließt eine nach Kraft- bzw. Brennstoffart (**schweres Heizöl**, Gasöl, Schweröl für den Seeverkehr, Schiffsdiesel, Gasöl für den Seeverkehr) unterteilte Aufstellung der insgesamt vorgenommenen Probenahmen ein und enthält Angaben zu den jeweils verbrauchten Mengen sowie eine Berechnung des durchschnittlichen Schwefelgehalts. Ferner berichten die Mitgliedstaaten über die Anzahl der an Bord von Schiffen vorgenommenen Überprüfungen und erfassen den mittleren Schwefelgehalt der in ihrem Hoheitsgebiet verwendeten Schiffskraftstoffe, die gegenwärtig nicht unter diese Richtlinie fallen.

Begründung

Bedarf keiner Erläuterung.

Änderungsantrag 32
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 7 Absatz 2 (Richtlinie 1999/32/EG)

2. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat unter anderem auf der Grundlage der **gemäß Absatz 1** erstellten Jahresberichte und der beobachteten Entwicklung der Luftqualität **und** der Versauerung bis zum 31. Dezember **2010** einen Bericht **vor**. **Die Kommission kann zusammen mit ihrem Bericht Änderungen sowohl dieser Richtlinie, insbesondere zur Änderung der Grenzwerte für die einzelnen Kraft- und Brennstoffarten, als auch hinsichtlich der Seegebiete der Gemeinschaft, in denen schwefelarme Schiffskraftstoffe zu verwenden sind, vorschlagen.**

2. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat unter anderem auf der Grundlage der erstellten Jahresberichte und der beobachteten Entwicklung **vor allem** der Luftqualität, **der Partikelemissionen**, der Versauerung **und der Schädigung von Gebäuden und dem kulturellem Erbe** bis zum 31. Dezember **2008** einen Bericht **mit Vorschlägen zur Überarbeitung** dieser Richtlinie **vor**. **Die Überarbeitung umfasst Vorschläge** zur Änderung der Grenzwerte für die einzelnen Kraft- und Brennstoffarten **sowie Vorschläge zur Senkung weiterer Luftschadstoffemissionen von Seeschiffen, unter Einschluss vollständiger Spezifikationen für Schiffsbrennstoffe im Einklang mit der Richtlinie 98/70/EG. Dabei sind insbesondere auch Kosteneinsparungen, die durch den verringerten Schwefelanteil in Schiffskraftstoffen beim Betrieb von Schiffen erreicht werden können, die Notwendigkeiten für neue Motorentchnologien und die Verringerung der Kosten von Umweltschäden zu berücksichtigen. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat außerdem einen Bericht zu den Aktivitäten zur Verankerung der Bestimmungen dieser Richtlinie im Rahmen des MARPOL-Übereinkommens vor.**

Begründung

In Anbetracht der vielfältigen Auswirkungen und der Wechselbeziehungen zwischen verschiedenen Brennstoff-Qualitätsparametern sollte die Kommission Forschungstätigkeiten durchführen und einen Vorschlag für eine vollständige Qualitätsnorm für Bunkerkraftstoffe vorlegen, der in Einklang mit der Richtlinie 98/70/EG steht.

Änderungsantrag 33
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 7 Absatz 3 (Richtlinie 1999/32/EG)

3. Die Kommission prüft unter *entfällt*
Berücksichtigung von Leitlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu Abgasreinigungsverfahren und sonstigen Technologien zur Reduzierung von SO_x-Emissionen sowie der Auswirkungen dieser Technologien auf die Umwelt einschließlich der Meeresumwelt, ob und welche Reduzierungsmaßnahmen als Alternativen zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe gemäß Artikel 4a und 4b in Frage kommen, und unterbreitet gegebenenfalls einen Vorschlag.

Begründung

Diese Vorschrift wurde in Artikel 4 a a Absatz 3 aufgenommen (siehe Änderungsantrag 11). Neue Technologien und Methoden der Emissionsbekämpfung wie Stoffreinigung und Emissionshandel sind zwar noch nicht erprobt, erscheinen aber vielversprechend. Angesichts der noch zu verabschiedenden IMO-Leitlinien sollte die Kommission untersuchen, ob sich solche Methoden als Alternativen zu den Kraftstoffen mit 0,5% Schwefelgehalt einsetzen lassen.

Änderungsantrag 34
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 7 Absatz 3 a (neu) (Richtlinie 1999/32/EG)

3a. Nach Abschluss der in Absatz 3 genannten Versuche prüft die Kommission, welche alternativen Reduzierungsmaßnahmen und Leistungskriterien als Alternative zur Verwendung von Schiffskraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt, wie er durch die Artikel 4a und 4b vorgeschrieben ist, zulässig sind, und unterbreitet Vorschläge gestützt auf die Vorschriften von Artikel 9a. Der Regelungsausschuss sollte eine

**entsprechende Empfehlung nur abgeben,
wenn ein Umweltnutzen eindeutig
nachgewiesen werden kann.**

Begründung

Es ist möglich, dass einige Abgasreinigungssysteme in der Lage sind, bis zu 95% des SO₂ zu beseitigen, und Vorteile erbringen, die sehr viel größer sind als die Vorteile, die sich durch die Begrenzung des Schwefelgehalts des Kraftstoffs ergeben.

Änderungsantrag 35
ARTIKEL 1 NUMMER 8
Artikel 7 Absatz 4 (Richtlinie 1999/32/EG)

4. Änderungen, die zur Anpassung dieser Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 9a beschlossen, **dürfen aber nicht zu einer direkten oder indirekten Änderung der für Kraft- und Brennstoffe geltenden Schwefelgrenzwerte führen.**“

4. Änderungen, die zur Anpassung dieser Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 9a beschlossen. **Eine direkte oder indirekte Änderung der für Kraft- und Brennstoffe geltenden Schwefelgrenzwerte wird nur in Verbindung mit der Reduzierungstechnologie und gemäß dem Verfahren von Artikel 7 Absatz 3a vorgenommen .**“

Begründung

Es ist möglich, dass einige Abgasreinigungssysteme in der Lage sind, bis zu 95% des SO₂ zu beseitigen, und Vorteile erbringen, die sehr viel größer sind als die Vorteile, die sich durch die Begrenzung des Schwefelgehalts des Kraftstoffs ergeben.

Änderungsantrag 36
ARTIKEL 1 NUMMER 8 A (neu)
Artikel 7 a (neu) (Richtlinie 1999/32/EG)

**Folgender Artikel 7a wird eingefügt:
Artikel 7a**

Ausgleichsregelung

1. Schifffahrtsunternehmen oder Gruppen von Schifffahrtsunternehmen, die Schiffe betreiben, die unter Artikel 4a fallen und technische Reduzierungsmaßnahmen gemäß den Vorschriften von Artikel 7 Absatz 3a (neu) einsetzen, können die SO₂-Emissionen veränderter Schiffe gegen die SO₂-Emissionen nicht veränderter Schiffe, die ebenfalls einen vergleichbaren Kraftstoff verwenden, aufrechnen. Dies ist nur zulässig, wenn nachgewiesen werden kann, dass diese Schiffe dabei insgesamt die Anforderungen der Richtlinie zunächst um 10% und zum 1. Januar 2007 um 25% übererfüllen.

2. Seeschiffe, die technische Reduzierungsmaßnahmen (Abgaswäsche) einsetzen, werden zusätzlich von den Anforderungen von Artikel 4b ausgenommen, wenn die Leistungsfähigkeit des Systems der von Schiffen, die diese Technologie nicht einsetzen, entspricht oder besser ist als die von Schiffen, die diese Technologie bei der Liegezeit im Hafen nicht verwenden. Ableitungen von flüssigen Stoffen aus diesen Systemen während der Liegezeit im Hafen sind nur zulässig, wenn nachgewiesen wird, dass solche Ableitungen keine nachteiligen Auswirkungen auf das Ökosystem solcher Häfen haben.

3. Der Regelungsausschuss berät die Kommission mit Blick auf die Durchführung dieses Artikels. Alle in eine solche Regelung eingebundenen Schiffe werden mit Geräten zur ständigen Überwachung der Rauchgasemissionen ausgerüstet.

Begründung

Dies wird eine stärkere Anwendung technischer Reduzierungsmaßnahmen mit Umweltvorteilen fördern.

Änderungsantrag 37
Artikel 2 Absatz 1

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens **bis zum [...]***nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens **6 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie** nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

*** 12 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie**

Begründung

Das gleiche Datum für das Inkrafttreten, wie es für andere Teile der Richtlinie vorgeschlagen wird.

BEGRÜNDUNG

Bei der Verbrennung schwefelhaltiger Kraft- und Brennstoffe werden Schwefeldioxid (SO₂ bzw. SO_x) sowie Feststoffpartikel (PM) einschließlich Ruß (Primärpartikel) und anorganischer Sulfate (Sekundärpartikel) freigesetzt, die durch Oxidation von Schwefeldioxid in der Atmosphäre entstehen. Außerdem führen unvollständige Verbrennungsvorgänge dazu, dass Stickstoffoxide (NO_x) sowie in geringerem Umfang der im Kraftstoff enthaltene Stickstoff freigesetzt werden.

SO_x und Partikelemissionen schädigen die menschliche Gesundheit. In den meisten Küstengewässern der EU tragen Schiffsemissionen zwischen 20 und 30% zur Konzentration anorganischer Sekundärpartikel (PM) bei. Sekundär- und Primärpartikel (SO₂ und NO_x) beeinträchtigen die menschliche Gesundheit in der gesamten EU. Expositionen gegenüber Luftschadstoffen führen zu gesundheitlichen Schäden und wirken sich auf die Sterblichkeit und die Morbiditätszahlen aus (Krankheiten, Verschlimmerung von Asthma, Auftreten von Bronchitis, Herzversagen). Die WHO hat die durch langfristige Exposition gegenüber Partikelemissionen in Europa verursachten vorzeitigen Sterblichkeitsfälle auf 95.000 bis 380.000 jährlich veranschlagt.

SO_x-Emissionen haben schädliche Auswirkungen auf die Umwelt und tragen zur Versauerung empfindlicher Ökosysteme bei. Außerdem reagieren Gebäude und Monumente aus Kalkstein und einigen Sandsteinarten besonders empfindlich auf Einwirkung säurehaltiger Substanzen. NO_x-Emissionen tragen zur Versauerung der Böden und zur Bildung bodennahen Ozons sowie zur Eutrophierung bei.

Zwischen 1990 und 2000 nahmen die Schwefeldioxidemissionen aus landseitigen Quellen in den 15 Mitgliedstaaten um rund 60% ab, und bis 2010 wird mit einem Rückgang der landseitigen Emissionen um 75 bis 80% gerechnet. Demgegenüber stiegen in den vergangenen 10 Jahren SO₂-Emissionen aus Seeschiffen in europäischen Gewässern um fast 30%. Es wird geschätzt, dass seeverkehrsbedingte SO₂-Emissionen bis 2010 eine Größenordnung erreichen werden, die 75% aller an Land verursachten Emissionen, unter Einschluss sämtlicher Verkehrsträger, Feuerungs- und Heizanlagen entspricht.

Tabelle 1. Emissionen von SO₂ und NO_x in 1990, 2000 und 2010 (kt)

	Schwefeldioxid (SO ₂)		Stickoxide (NO _x)	
	landseitig	Seeschiffe	landseitig	Seeschiffe
1990	16,363	2,001	13,389	2,808
2000	5,750	2,578	9,497	3,617
2010	3,850 ¹	2,845	6,519 ¹	4,015

¹ Quellen: Entec (2002) für Schiffe und UN ECE (2002) für landseitige Emissionen.

Ein Vergleich der Umweltauswirkungen der verschiedenen Verkehrsträger ist schwierig, doch wird ein Schiff pro Tonne/km 30 bis 50 mal mehr Schwefel als ein Lastwagen ausstoßen, wenn man die gegenwärtige durchschnittliche Fahrzeug- und Brennstoffqualität berücksichtigt. Dieser Unterschied wird auf das 150- bis 300-fache wachsen, wenn Dieselmotoren für den Kraftverkehr bis 2005 noch sauberer werden.

Gegenwärtig gibt es keine Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Schweröl für den Seeverkehr. Gegenwärtig liegt der Schwefelgehalt von Schweröl für den Seeverkehr im globalen Mittel bei 2,7% oder 27.000 ppm (parts per million) gegenüber einem Höchstwert von 2.000 ppm für Heizöl und künftig 50 bzw. 10 ppm für Otto- und Dieselmotorkraftstoff.

Um das im Weißbuch der Kommission zur Verkehrspolitik genannte Ziel zu erreichen, den Seeverkehr zum umweltfreundlichsten Verkehrsträger zu machen, müssen die Emissionen aus Schiffen in der EU daher beträchtlich reduziert werden.

Vorschlag der Kommission zur Begrenzung des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen

Die gemeinschaftliche Strategie zur Reduzierung der Emissionen luftverschmutzender Stoffe aus Seeschiffen umfasst eine lange Reihe von Zielen, vorgeschlagenen Maßnahmen und Empfehlungen im Hinblick auf solche Reduzierungen in den nächsten fünf bis zehn Jahren.

Als Teil ihrer Strategie zur Verringerung der Emissionen von Seeschiffen in die Luft hat die Kommission, wie in der Richtlinie 1999/32/EG vorgesehen, einen Vorschlag zur Änderung der Bestimmungen der Richtlinie im Hinblick auf den Schwefelgehalt von Schweröl für den Seeverkehr veröffentlicht. Das Ziel des Kommissionsvorschlags ist die Reduzierung der Schwefeldioxidemissionen und der Partikelemissionen, um so den Beitrag der Schiffe zur Luftverschlechterung und Versauerung zu reduzieren. Der Vorschlag zielt insbesondere auf:

- die Einführung eines Schwefelgrenzwertes von 1,5% für Schiffskraftstoffe, die von in der Ostsee, der Nordsee und im Ärmelkanal (SO_x-Emissionskontrollbereiche – SECA) verkehrenden Schiffen verwendet werden, entsprechend den Schwefelgrenzwerten der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens;
- die Einführung eines Schwefelgrenzwertes von 1,5% für Schiffskraftstoffe, die von Fahrgastschiffen im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen verwendet werden, und zwar ab 1. Juli 2007;
- die Änderung bestehender Vorschriften über den Schwefelgehalt von Gasöl für den Seeverkehr² und die Binnenschifffahrt zur Reduzierung der örtlichen SO₂- und Partikelemissionen und zur Verbesserung der örtlichen Luftqualität durch Einführung eines Schwefelgrenzwertes von 0,2% für Kraftstoffe, die von Schiffen benutzt werden, die an Liegeplätzen in gemeinschaftlichen Häfen liegen.

Nur einige der Vorteile verringerter Emissionen können in Geldeswert ausgedrückt werden. Die Untersuchungen der Kommission, die die Vorteile aus verringertem Beitrag zur Versauerung unberücksichtigt lassen, schätzen die Vorteile auf jährlich 2,7 Mrd. Euro, wohingegen die Unkosten mit 1,1 Mrd. jährlich veranschlagt werden.

² Gasöle für den Seeverkehr sind die einzigen im Seeverkehr verwendeten Kraftstoffe, die von der Richtlinie 1999/32/EG zur Zeit erfasst werden. Sie umfassen Schiffsdestillatöle der Güteklassen DMX und DMA (sogenannte Gasöle für den Seeverkehr) sowie DMB und DMC (Schiffsdiesel). Die Richtlinie gilt gegenwärtig nicht für den dritten im Seeverkehr (am meisten) verwendeten Kraftstoff. Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass die von Schiffen in den gemeinschaftlichen Territorialgewässern (12-Meilen-Zone und Binnenwasserstraßen) verwendeten Destillatöle maximal 0,2% Schwefel (bzw. 0,1% ab 1. Januar 2008) enthalten.

Vom Berichterstatter vorgeschlagener Ansatz

Ihr Berichterstatter für die Revision der Richtlinie 1999/32/EG, über die hier zum ersten Mal im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens beraten wird, begrüßt die erklärte Absicht der Kommission, Maßnahmen einzuführen, die zum Ziel haben Emissionen von Schwefeldioxid und anderen verschmutzenden Stoffen aus Seeschiffen zu bekämpfen. Die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen werden aber, verglichen mit den Emissionsniveaus im Jahre 2000, nur zu einer gesamten Reduzierung der SO₂-Emissionen aus Schiffen von weniger als 10% führen. Dies ist deutlich unzureichend.

Um die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu schützen und damit die Gemeinschaft ihre Umweltziele erreichen kann, die sie in der Richtlinie 2001/81/EG über bestimmte nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe gesetzt hat, sind beträchtliche weitere Verringerungen der SO₂-Emissionen in der Gemeinschaft erforderlich. Ferner sind diese Reduzierungen eine Voraussetzung dafür, dass die Gemeinschaft die langfristigen Ziele im Rahmen des Fünften und des Sechsten Umweltaktionsplans erreicht, kritische Belastungen und Niveaus nicht zu überschreiten und die gesamte Bevölkerung gegen die erkannten gesundheitlichen Gefahren der Luftverschmutzung zu schützen. Da SO₂-Emissionen direkt proportional zum Schwefelgehalt der Kraftstoffe sind, sind weitere Begrenzungen der Schwefelniveaus notwendig.

Insbesondere in empfindlichen Küstenregionen tragen Schiffsemissionen beträchtlich zur Überschreitung der kritischen Belastungen durch Versauerung und Eutrophierung bei.

Tabelle 2. Länder mit den deutlichsten Anteilen luftverschmutzender Niederschläge von Schwefel- und Stickoxidemissionen aus Schiffen

Schwefel		Stickoxide	
Malta	16%	Malta	38%
Dänemark	15%	Zypern	24%
Niederlande	13%	Dänemark	20%
Schweden	13%	Estland	17%
Zypern	10%	Schweden	16%
Norwegen	9%	Griechenland	15%
Belgien	9%	Portugal	14%
Estland	9%	Niederlande	13%
Portugal	9%	Finnland	13%
Frankreich	8%	Irland	12%

Quelle: Jonson, J.E. u.a. (2000)

Die wichtigsten in dem Berichtsentwurf vorgenommenen Änderungen am Kommissionsvorschlag sind die folgenden:

- *Erster Schritt:* Einführung eines sich an der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens orientierenden Schwefelgrenzwertes von 1,5% für Schiffskraftstoffe, die von in der Ostsee, der Nordsee und im Ärmelkanal verkehrenden Schiffen und von Fahrgastschiffen im Linienverkehr von und nach einem Gemeinschaftshafen verwendet werden;

- *zweiter Schritt:* Einführung eines Schwefelgrenzwerts von 0,5% für Schiffskraftstoffe, die von in der Ostsee, der Nordsee und im Ärmelkanal verkehrenden Schiffen und von Fahrgastschiffen im Linienverkehr von und nach einem Gemeinschaftshafen verwendet werden ab 1. Juli 2008. Die Kommission wird Vorschläge zu alternativen Reduzierungstechnologien zwecks Erreichung eines 0,5%igen Niveaus (z.B. Reinigung oder Emissionshandel) auf der Grundlage von Untersuchungen vorlegen. Für die übrige Gemeinschaft soll ein Schwefelgrenzwert von 1,5% für alle seegängigen Schiffe gelten;
- Wiedereinführung der Vorschrift betreffend Gasöl für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt in territorialen Gewässern und Ausdehnung des 0,2%-Schwefelgrenzwerts für Schiffe an Liegeplätzen in innergemeinschaftlichen Häfen auf die Territorialgewässer (mit Ausnahme von Schiffen, deren Ausgangshafen außerhalb der EU lag).

Berechnungen zufolge werden bei weiterer Verschärfung der von der Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte, wie sie oben angeführt sind, die jährlichen Emissionen um 1.455,8 kt/Jahr oder 56,5% im Vergleich zum Niveau des Jahres 2000 zurückgehen.

Wie sollen die Reduzierungen erreicht werden

Die einfachste und billigste Weise der Reduzierung der SO_x-Emissionen ist die Einführung von Kraftstoff mit einem niedrigen Schwefelgehalt durch Mischung. Gemäß einer Untersuchung der Kommission könnten mindestens 4,7 Mio. t Emissionsverringerung auf diese Weise erreicht werden. Eine zweite, aber teurere Möglichkeit ist die Verwendung größerer Mengen des schwefelärmeren und teureren Rohöls bei der Raffinierung. Keines dieser Verfahren wird eine Reduzierung der gesamten Schwefelbilanz zur Folge haben, sondern vielmehr zu einer geringfügigen Erhöhung des Schwefelgehalts der andernorts verwendeten Kraftstoffe führen.

Die dritte Option ist die Kraftstoffentschwefelung. Dieses Verfahren erfordert Investitionen in die Raffinerien und ist energieaufwendig, wird also zu erhöhten CO₂-Emissionen führen. Die Verbesserung der Kraftstoffqualität wird jedoch zu geringeren Emissionen von CO₂-, Partikel- und NO_x-Emissionen aus Schiffen führen, und die zusätzlichen Kosten werden in gewissem Umfang von den Einsparungen kompensiert. Beispielsweise hat schwefelärmer Kraftstoff wegen seiner höheren Qualität den Vorteil geringeren Maschinenverschleißes, weswegen weniger Öl und Wartung erforderlich sind, und die Motoren besser laufen, weniger Betriebsprobleme haben und eine bessere Kraftstoffausnutzung aufweisen.

Die Berater der Kommission haben den Preisunterschied zwischen schwefelarmen Bunkerkraftstoffen mit einem Schwefelgehalt von höchstens 1% und schwefelreichen Bunkerkraftstoffen (3,5%) berechnet. Diese Kosten beliefen sich im Durchschnitt auf rund 19\$ pro Tonne im Zeitraum 1990-2001. Bei schwefelarmem Kraftstoff durch Mischung rechnet man mit einem Preisaufschlag von rund 12 bis 14\$ pro Tonne (Beicip-Franlab, 2002). Der Preisunterschied für schwefelarmen Bunkerkraftstoff im Zuge neuer Investitionen in die Entschwefelung in den Raffinerien (zusammen mit Rückstandskonversion in leichtere Produkte) wird zwischen 50 und 90 Euro pro Tonne angesetzt. Laut Kommission dürfte der

durchschnittliche Preisaufschlag bei 11 Mio. Tonnen schwefelarmen Bunkerkraftstoffs in der EU rund 50 Euro pro Tonne betragen. Schwefelreiche Schiffsschweröle kosten rund 100 bis 130\$ pro Tonne, während Gasöle für den Seeverkehr rund 150 bis 190\$ pro Tonne kosten (Beicip-Franlab, 2002).

Exakte Kostenschätzungen für die erforderlichen Mengen mit 0,5% liegen nicht vor, doch ist deutlich, dass die Kosten einer Reduzierung der Emissionen aus Schiffen beträchtlich niedriger sind als die Kosten für die weitere Beseitigung an Land. Gemäß der Untersuchung der Kommission (Entec) dürfte der erwartete Preisaufschlag etwas höher als die 50 bis 90 Euro pro Tonne sein. Andere Untersuchungen sind jedoch zu viel geringeren Kosten gelangt. Eine Kosten-Effektivitäts-Analyse des IIASA beispielsweise geht von Einheitskosten von weniger als 500 Euro pro Tonne beseitigten Schwefeldioxid aus, während die Kostenangaben der Kommission 50 Euro pro Tonne Kraftstoff ansetzen, was bei einem Übergang von 2,9% auf 1,5% Schwefelkraftstoff rund 1.800 Euro pro Tonne beseitigten Schwefeldioxid entspricht.

Die örtlichen Verschmutzungsauswirkungen und die Bevölkerungsdichte in den Küstenregionen sind für den Berichterstatter ein Grund, die Vorschriften über eine Verwendung schwefelarmen Schiffskraftstoffs auf die territorialen Gewässern auszudehnen. Ca. 90% der gesamten SO₂- und NO_x-Emissionen aus Schiffen in der Nordsee und dem Ärmelkanal stammen, wie angenommen wird, aus einer Zone von etwa 50 Seemeilen (rund 90 km) vor den Küsten.

Die Luftschadstoffe NO_x, SO₂, VOC, NH₃, Ozon und Partikel oder deren Nebenprodukte sind grenzüberschreitender Art, d.h. sie können über Hunderte oder gar Tausende von Kilometern verbreitet werden. Daher müssen Maßnahmen zur Reduzierung der SO₂- (und NO_x-) Emissionen geografisch so umfassend wie möglich, und mindestens EU-weit, ergriffen werden. Der Grund dafür, dass der Berichterstatter strengere Grenzwerte für Nordeuropa und die SECA-Bereiche vorschlägt, ist der, dass bestimmte Probleme durch die Schwefelverschmutzung (beispielsweise Versauerung) in Nordeuropa viel ernster sind. Die SO₂- und NO_x-Emissionen tragen jedoch auch zu gesundheitlichen und Umweltproblemen bei, die mehr oder weniger in ganz Europa akut sind.

Ihr Berichterstatter ist der Auffassung, dass internationale Normen den Vorzug haben sollten, und dies ist einer der Hauptgründe für einen Zweistufen-Ansatz im Hinblick auf den Vorschlag; die erste Stufe ist die Einbeziehung des Anhangs VI des MARPOL-Übereinkommens. Da Anhang VI bislang jedoch noch nicht in Kraft getreten ist (obwohl er bereits vor fünf Jahren vereinbart wurde), wurden bislang Ergebnisse über einen vernünftigen Zeitraum noch nicht erzielt. Die zweite Stufe sähe für die Kommission und die Mitgliedstaaten ein Mandat vor, auf weitergehende Standards im Rahmen der IMO zu drängen.

Ihr Berichterstatter ist der Auffassung, dass die Kommission nicht nur einen Vorschlag über einen umfassenden Qualitätsstandard für Bunkerkraftstoff entsprechend der Richtlinie 98/70/EG vorlegen sollte, sondern dass auch gut strukturierte und durchsetzbare Überwachungs- und Kontrollbestimmungen entwickelt werden, um sicherzustellen, dass die Qualität des in den gemeinschaftlichen Gewässern verwendeten Schiffskraftstoffs tatsächlich verbessert wird und die gewünschten Ergebnisse im Hinblick auf die Luftqualität erreicht

werden.

23. April 2003

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, AUßENHANDEL, FORSCHUNG UND ENERGIE

für den Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (KOM(2002) 595 – C5-0558/2002 – 2002/0259(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Bernd Lange

VERFAHREN

In seiner Sitzung vom 23. Januar 2003 benannte der Ausschuss für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie Bernd Lange als Verfasser der Stellungnahme.

Der Ausschuss prüfte den Entwurf einer Stellungnahme in seinen Sitzungen vom 20. Februar, 20. März und 23. April 2003.

In der letztgenannten Sitzung nahm er die nachstehenden Änderungsanträge mit 30 Stimmen bei 3 Gegenstimmen an.

Bei der Abstimmung waren anwesend: Jaime Valdivielso de Cué, Vorsitzende; Bernd Lange, Verfasser der Stellungnahme; Gordon J. Adam (in Vertretung von Massimo Carraro), Per-Arne Arvidsson (in Vertretung von Sir Robert Atkins), Guido Bodrato, David Robert Bowe (in Vertretung von Olga Zrihen Zaari), Giles Bryan Chichester, Harlem Désir, Concepció Ferrer, Francesco Fiori (in Vertretung von Paolo Pastorelli), Colette Flesch, Norbert Glante, Alfred Gomolka (in Vertretung von Konrad K. Schwaiger), Bashir Khanbhai, Wilfried Kuckelkorn (in Vertretung von Mechtild Rothe gemäß Art.153 Abs. 2 der Geschäftsordnung), Rolf Linkohr, Caroline Lucas, Hans-Peter Martin (in Vertretung von Myrsini Zorba), Eryl Margaret McNally, Angelika Niebler, Giuseppe Nisticò (in Vertretung von Umberto Scapagnini), Seán Ó Neachtain, Reino Paasilinna, John Purvis, Bernhard Rapkay (in Vertretung von Erika Mann), Imelda Mary Read, Christian Foldberg Rovsing, Paul Rübig, Esko Olavi Seppänen, Ole Sørensen (in Vertretung von Willy C.E.H. De Clercq gemäß Art.153 Abs. 2 der Geschäftsordnung), Gary Titley, Roseline Vachetta und Alejo Vidal-Quadras Roca.

KURZE BEGRÜNDUNG

Der Vorschlag der Kommission, von Schiffen ausgehende Schwefeldioxid- und Partikelemissionen zu reduzieren, um der zunehmenden Luftverschlechterung und Versauerung entgegenzutreten, ist zu unterstützen. Im Hinblick auf die Zielsetzung, die mit dem Fünften und Sechsten Umweltaktionsprogramm aufgestellt worden ist und auch in der Strategie der Europäischen Union zur Reduzierung atmosphärischer Emissionen von Seeschiffen noch deutlicher wird, ist die Richtlinienänderung begrüßenswert. Im Vergleich zu Emissionsquellen an Land, wo schon ein Erfolg der Bemühungen europäischer Staaten hinsichtlich der Reduzierung sichtbar ist, setzen Schiffe in den Gewässern der EU Schadstoffe frei, die durch die Einführung eines Schwefelgrenzwertes gesenkt werden können. Der Schwefelanteil in Schiffskraftstoffen bei z.B. einer Barkasse im Hafen liegt zur Zeit bei 2,7% während der Schwefelanteil in Kraftstoffen für die Straße im Jahre 2005 bei 0,005% und 2009 sogar nur noch bei 0,001% liegen wird. Zusätzlich haben wir auf der Straße strenge Emissionsgrenzwerte, so dass von einem Bus, der die Euro IV-Norm einhält, im Hafen im Gegensatz zur Barkasse kaum noch Belastungen ausgehen.

Aufgrund des eingeführten Grenzwertes bei Dieselmotoren stößt ein Schiff bis zu 30-50 mal mehr Schwefel pro kt verbrauchten Kraftstoffs aus als ein Lastwagen. Ohne eine Richtlinienänderung wären es 2005 schon 150-300 mal mehr. Deutlicher wird es, wenn der Verbrauch von Schiffsdiesel näher betrachtet wird. In der EU verbrauchen Schiffe 3% aller Dieselmotoren, erzeugen dabei aber 16 % aller SO₂ und 13% aller NO_x Emissionen. Dieser Zunahme muss durch eine Richtlinienänderung schnellstens entgegengewirkt werden, um u.a. das im Weißbuch der Kommission genannte Ziel, den Seeverkehr zum umweltfreundlichsten Verkehrsträger zu machen, zu erreichen.

Der vorgeschlagene Schwefelgrenzwert für Schiffskraftstoffe geht allerdings nicht weit genug, wenn mit einbezogen wird, dass die Schadstoffe, wie z.B. NO_x, SO₂, VOC, NH₃, Ozon und Partikel über Grenzen hinweg wirken und sich sogar über Tausende von Kilometern verbreiten können. Seeschiffe haben einen erheblichen Einfluss auf die Verschmutzung von Böden, Flüssen und Seen durch Luft- und Schadstoffemissionen. Besonders in Häfen und Küstengebieten ist eine sehr hohe Konzentration dieser Partikelmissionen, hervorgerufen durch Anfahren, Manövrieren und Ruhen an Liegeplätzen, zu beobachten.

An Liegeplätzen in Häfen wird der Energiebedarf durch Hilfsmotoren gedeckt, die zum großen Teil mit schwefelreichen Brennstoffen betrieben werden. Dort sammeln sich die Partikelemissionen und stellen für Mensch und Natur eine erhöhte Gefahr dar. In vielen Hafenstädten der EU stammen inzwischen über 50% der die Luftqualität belastenden Emissionen von Schiffen. Die Belastung aus dem Straßenverkehr konnte aufgrund der erfolgreichen EU-Gesetzgebung erheblich reduziert werden.

Demnach ist ein Zwei-Stufen-Vorschlag begrüßenswert, wonach zunächst als erste Phase in Anlehnung an die Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens ein Schwefelgrenzwert von 1,5% für Schiffskraftstoffe eingeführt wird und in einer zweiten Phase ab 1. Juli 2008 dieser Grenzwert nochmals auf 0,5% gesenkt wird.

Eine weitere Änderung ist die Ausweitung des 0,2% - Schwefelgrenzwertes für Schiffskraftstoffe, die an Liegeplätzen in innergemeinschaftlichen Häfen und auf Binnenwasserstraßen verwendet werden, auf alle Schiffskraftstoffe, die in Gewässern innerhalb der 12-Meilen-Zone verwendet werden.

Aufgrund der höheren Qualität, die durch schwefelarme Kraftstoffe erreicht wird, ist die Motorleistung besser und Wartungskosten können reduziert werden. Außerdem werden auch die Arbeits- und Lebensbedingungen der Schiffsbesatzung, die den Schwefel- und Partikelemissionen ständig ausgesetzt sind, wesentlich verbessert.

Es gibt verschiedene Ansätze, wie diese Schwefelreduzierung in Schiffskraftstoffen erreicht werden kann. Zunächst besteht die Möglichkeit, sie in der Raffinerie durch Mischung zu erzeugen oder größere Mengen des schwefelärmeren, aber teureren Rohöls zu verwenden. Eine dritte und effizientere Lösung ist die Kraftstoffentschwefelung, die zunächst mit einem erhöhten CO₂-Ausstoß der Raffinerien verbunden ist. Gleichzeitig hat schwefelarmer Kraftstoff einen höheren Wirkungsgrad, so dass die CO₂-Emissionen der Schiffe sinken, bei außerdem niedrigeren SO₂-, Partikel- und NO_x-Emissionen. Die höheren Emissionen der Raffinerien werden so mehr als ausgeglichen.

Schwefelarme Kraftstoffe werden außerdem den Einsatz von Katalysatoren erlauben, die die Stickoxidemissionen um über 90% absenken können. Solche Katalysatoren werden heute beispielsweise in Zementwerken verwandt. In Schweden kommt diese Technik auch schon auf Schiffen zum Einsatz.

Dies sind nur einige Beispiele dafür, was demnächst im Bereich der schwefelarmen Schiffskraftstoffe zu erwarten ist. Gerade in diesen Forschungsbereichen entstehen zahlreiche neue Berufsfelder und eine Vielzahl neuer Arbeitsplätze, so dass diese Richtlinienänderung nicht nur positive Auswirkungen auf die Umwelt hat, sondern auch positive arbeitsmarktpolitische Signale setzt.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Vorschlag der Kommission ³	Abänderungen des Parlaments
Änderungsantrag 1 ERWÄGUNG 4	
(4) Die von Schiffen bei der Verfeuerung schwefelreicher Schiffskraftstoffe ausgehenden Schwefeldioxid- und Partikelemissionen	(4) Die von Schiffen bei der Verfeuerung schwefelreicher Schiffskraftstoffe ausgehenden Schwefeldioxid- und Partikelemissionen

³ ABl. C 45 vom 25.2.2003, S. 296..

tragen zur Luftverschmutzung bei; sie schädigen damit die menschliche Gesundheit und tragen zur Versauerung bei.

tragen zur Luftverschmutzung bei; sie schädigen damit die menschliche Gesundheit, **Gebäude und das kulturelle Erbe** und tragen zur Versauerung bei.

Begründung

Emissionen von SO_x beeinträchtigen die Gesundheit und die Ökosysteme und wirken sich außerdem auf die bebaute Umwelt und das kulturelle Erbe in Europa aus. Gebäude und Denkmäler aus Kalkstein und bestimmten Sandsteinen sind besonders anfällig gegenüber saurehaltigen Stoffen.

Änderungsantrag 2 ERWÄGUNG 4 a (neu)

(4a) Von Schiffen ausgehende Emissionen tragen außerdem zur Erderwärmung, zur Ozonbildung und zur Eutrophierung bei.

Begründung

Die nachteiligen Umweltfolgen von Schiffemissionen reichen weit. Die Kommission sollte, wie in Änderungsantrag 17 empfohlen, eine vollständige Qualitätsnorm für Bunkerkraftstoffe nach Maßgabe der Richtlinie 98/70/EG in Erwägung ziehen und einen entsprechenden Vorschlag vorlegen.

Änderungsantrag 3 ERWÄGUNG 4 b (NEU)

(4b) Artikel 299 des EG-Vertrags beinhaltet die Berücksichtigung der besonderen Merkmale der Gemeinschaftsgebiete in äußerster Randlage. Diese Gebiete in äußerster Randlage sind die französischen überseeischen Departements, die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln.

Begründung

Bedarf keiner Erläuterung. Dieselben Anmerkungen wurden auch in anderen ähnlichen Richtlinien, wie in der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen, gemacht.

Änderungsantrag 4

ERWÄGUNG 4 c (neu)

(4c) Von Schiffen ausgehende Emissionen sollten in den Geltungsbereich der Richtlinie 2001/81/EG über nationale Emissionshöchstmengen für Luftschadstoffe¹ einbezogen werden.
¹ ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 22-30

Begründung

Gegenwärtig werden in der Richtlinie über nationale Emissionshöchstmengen nur die Emissionen von Schiffen in Territorialgewässern (innerhalb der 12-Meilen-Zone) und auf Binnenwasserstraßen zu den nationalen Emissionen gerechnet. Angesichts des im Vergleich mit landseitigen Quellen großem Umfangs der Schiffsemissionen sollte die Kommission untersuchen, wie die übrigen von Schiffen ausgehenden Emissionen am besten in die Richtlinie 2001/81/EG einbezogen werden können.

Änderungsantrag 5
ERWÄGUNG 4 d (neu)

(4d) Menschen und Natur in Küsten- und Hafennähe sind von den Belastungen durch Schiffe mit stark schwefelhaltigen Brennstoffen besonders betroffen. Daher sind hier besondere Maßnahmen erforderlich.

Begründung

Vor allem in Hafen- und Küstengebieten ist eine sehr hohe Konzentration von Partikelmissionen nachzuweisen. Grund dafür ist, dass sich die Schiffe die meiste Zeit in unmittelbarer Küstennähe aufhalten. Ca. 25% sind innerhalb einer 200-Meilen-Zone anzutreffen und zwischen 40 und 60 % der Schiffe befinden sich in Häfen. Der Seeschiffahrt sind 5% bis 30% der ermittelten Emissionen in Küstenregionen zuzurechnen. An der schwedischen Südküste werden sogar bis zu 80% der gesamten NO_x und SO_x Emissionen durch Abgase der Fähren verursacht. Eine Prognose für das Jahr 2010 ergibt, dass die Summe der Schwefeldioxidemissionen, die durch den Seeverkehr erzeugt werden, 75% der auf dem Land verursachten Emissionen erreichen wird.

Änderungsantrag 6
ERWÄGUNG 4 e (neu)

(4e) Schiffe, die mit schwefelarmen Brennstoffen betrieben werden, haben Vorteile im Betrieb und bei den Wartungskosten.

Begründung

In Schweden werden bis zu 80% der Schiffe mit schwefelarmen Kraftstoffen betrieben, davon verwenden viele Katalysatoren, die 90-95% der NO_x-Emissionen reduzieren. Schwefelarme Brennstoffe kosten zwar circa 30-40 Euro je Tonne mehr als normale Bunkerkraftstoffe, aber diese höheren Kosten werden vor allem durch den besseren Wirkungsgrad und die geringeren Wartungskosten wieder ausgeglichen.

Änderungsantrag 7
ERWÄGUNG 4 f (neu)

(4f) Neue Technologien, insbesondere auch im Abgasbereich (z.B. SCR-Katalysatoren), erfordern schwefelarme Brennstoffe.

Begründung

Die Einführung eines Schwefelgrenzwertes für Schiffskraftstoffe ist nicht nur aus Umweltgründen absolut erforderlich, sondern es entstehen dadurch auch neue Forschungsvorhaben, z.B. sind im Bereich der Motorentechnologie und auch im Abgasbereich schwefelarme Brennstoffe erforderlich. Ein Katalysator, z.B. SCR, der schwefelarmen Kraftstoff erfordert, kann über 90% Stickoxide herausfiltern.

Änderungsantrag 8
ERWÄGUNG 7

(7) Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt hat Leitlinien für die Entnahme von Kraftstoffproben verabschiedet, anhand derer die Einhaltung der Bestimmungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen überprüft

(7) Der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt hat Leitlinien für die Entnahme von Kraftstoffproben verabschiedet, anhand derer die Einhaltung der Bestimmungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen überprüft wird. **Für die Umsetzung der Richtlinie**

wird.

**müssen EU-weit einheitliche
Probenahmeverfahren und Strafen bei
Nichteinhaltung eingeführt werden.**

Begründung

In Bunkerkraftstoffen sind bereits mehrfach Abfallstoffe wie Altöl nachgewiesen worden. (Außerdem gibt es Anzeichen dafür, dass Bunkerkraftstoffe mitunter weitere gefährlichere Stoffe enthalten.) Diese Verunreinigung von Bunkerkraftstoffen ist eine zusätzliche Quelle von Luftbelastung durch Seeschiffe. Die Überwachung von Schiffskraftstoffen und die Entnahme von Proben sind somit entscheidende Faktoren für die Eindämmung der Luftbelastung.

Änderungsantrag 9
ERWÄGUNG 8 a (neu)

(8 a) Internationale Lösungen sollten auf jeden Fall angesichts der Globalität des Seeverkehrs mit Nachdruck angestrebt werden. Die Übernahme der Bestimmungen dieser Richtlinie in den Rahmen der IMO muss von der Kommission und den Mitgliedstaaten stärker vorangetrieben und gefördert werden. Außerdem ist von der Kommission zu prüfen, ob zusätzliche Meeresgebiete innerhalb der Gemeinschaft in der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen als SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete ausgewiesen werden sollten.

Begründung

International geltende Normen sollten den Vorzug verdienen und die für den Richtlinienentwurf vorgeschlagenen Bestimmungen sollten deshalb auch als Mandat für die Kommission und die Mitgliedstaaten dienen, sich für die Übernahme der gleichen Normen in den IMO-Rahmen einzusetzen.

Änderungsantrag 10
ARTIKEL 1, PUNKT 5
Artikel 4a Überschrift (Richtlinie 1999/32/EG)

Maximaler Schwefelgehalt von

Maximaler Schwefelgehalt von

Schiffskraftstoffen zur Verwendung in SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten und in Fahrgastschiffen im Linienverkehr von oder nach einem Hafen in der Gemeinschaft

Schiffskraftstoffen zur Verwendung in SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten und in Fahrgastschiffen im Linienverkehr von oder nach einem Hafen in der Gemeinschaft (**1.Phase**)

Begründung

Die Festsetzung eines Schwefelgrenzwertes bei Schiffskraftstoffen soll in zwei Phasen erfolgen. In einer ersten Phase wird eine Orientierung an dem MARPOL-Übereinkommen stattfinden und der Schwefelgrenzwert für Schiffskraftstoffe wird auf 1,5% festgesetzt. In der zweiten Phase wird dieser Grenzwert ab Juli 2008 auf 0,5% abgesenkt. Mit dieser Überschriftänderung wird die Unterteilung deutlicher.

Änderungsantrag 11
ARTIKEL 1, PUNKT 5
Artikel 4a, Absatz 4 (Richtlinie 1999/32/EG)

4. Die Mitgliedstaaten machen 12 Monate nach Inkrafttreten der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen das ordnungsgemäße Führen von Logbüchern mit Angaben zur Brennstoffumstellung zur Auflage dafür, dass Schiffe in Gemeinschaftshäfen einlaufen dürfen.

4. Die Mitgliedstaaten machen 12 Monate nach Inkrafttreten der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen **oder spätestens ab [...]*** das ordnungsgemäße Führen von Logbüchern mit Angaben zur Brennstoffumstellung zur Auflage dafür, dass Schiffe in Gemeinschaftshäfen einlaufen dürfen.

*** 12 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie**

Begründung

Die im IMO-Rahmen vereinbarten Anforderungen sind im Seeverkehr durchaus bekannt, und es besteht kein Anlass, ihr Inkrafttreten für Gemeinschaftsgewässer zu verzögern, selbst wenn sich das Inkrafttreten von Anlage VI des MARPOL-Abkommens verzögert.

Änderungsantrag 12
ARTIKEL 1, PUNKT 5
Artikel 4a, Absatz 5 (Richtlinie 1999/32/EG)

5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass 12 Monate nach Inkrafttreten der Anlage VI zum MARPOL-

5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass 12 Monate nach Inkrafttreten der Anlage VI zum MARPOL-

Übereinkommen oder spätestens ab [...] *
der Schwefelgehalt aller in ihrem
Hoheitsgebiet verkauften Schiffskraftstoffe
vom Lieferanten auf einem von einer
versiegelten Probe begleiteten
Tanklieferschein vermerkt wird.

* 12 Monate nach Inkrafttreten der
Richtlinie

Übereinkommen oder spätestens ab [...] *
der Schwefelgehalt aller in ihrem
Hoheitsgebiet verkauften Schiffskraftstoffe
vom Lieferanten auf einem von einer
versiegelten Probe begleiteten
Tanklieferschein, **der von einer
zuständigen Person des belieferten
Schiffes unterschrieben ist**, vermerkt wird.

* 12 Monate nach Inkrafttreten der
Richtlinie

Begründung

Eine wirkungsvolle Überwachung hat entscheidende Bedeutung für die Durchführung der Richtlinie. Der Schwachpunkt bei der Probenahme ist die Glaubwürdigkeit der Probe. Um sicher zu gehen, dass die Probe des Lieferanten den gleichen Kraftstoff wie die Lieferung enthält, ist es entscheidend, dass eine für das belieferte Schiff zuständige Person beim Abfüllen der Probe anwesend ist und die Echtheit mit ihrer Unterschrift bestätigt.

Änderungsantrag 13

ARTIKEL 1, PUNKT 5

Artikel 4a Absatz 6a (Richtlinie 1999/32/EG)

6a. Abweichend von Absatz 6 kann die Vermarktung von Schiffskraftstoff mit einem Schwefelanteil von über 1,5 Massenhundertteilen in den Gebieten der Gemeinschaft in äußerster Randlage gemäß der Definition in Artikel 299 EGV genehmigt werden, sofern die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass in diesen Gebieten die Luftqualitätsnormen eingehalten werden.

Begründung

In Gebieten in äußerster Randlage besteht ein Absatzmarkt für Kraftstoffe mit einem höheren Schwefelgehalt, der nicht von der Richtlinie berührt werden darf. Eine Sache ist zu verbieten, dass bestimmte Kraftstoffe in den Zonen mit SO_x-Emissionskontrollen eingesetzt werden, und eine ganz andere, die Vermarktung in entfernten Gebieten zu verbieten. Die Merkmale des Schiffverkehrs in den Gebieten in äußerster Randlage sind anders, weshalb das Verbot der Vermarktung bestimmter Schiffskraftstoffe eine schwerwiegende Beeinträchtigung der örtlichen wirtschaftlichen Einkommen darstellen könnte. Es geht vor allem um die Fischereiflotten von Drittländern, die in diesen Häfen tanken, ohne später einen Hafen auf dem europäischen Kontinent anzusteuern.

Änderungsantrag 14

(5A) Folgender Artikel 4 a a wird eingefügt:

Artikel 4 a a

Maximaler Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen zur Verwendung in der europäischen Gemeinschaft (2. Phase)

1. Die an SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete angrenzenden Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe, deren Schwefelgehalt 0,5 Massenhundertteile überschreitet, ab 1. Juli 2008 in ihren Hoheitsgewässern, ausschließlichen Wirtschaftszonen und Schadstoffkontrollgebieten, die Teil der SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete sind, nicht verwendet werden. Diese Bestimmung gilt für Schiffe aller Flaggen einschließlich der Schiffe, die ihre Fahrt außerhalb der Gemeinschaft angetreten haben.

2. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen betriebene Fahrgastschiffe ab 1. Juli 2008 keine Schiffskraftstoffe mehr verwenden, deren Schwefelgehalt 0,5 Massenhundertteile überschreitet. Dies gilt für Schiffe aller Flaggen.

3. Die Kommission prüft unter Berücksichtigung von Leitlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu Abgasreinigungsverfahren und sonstigen Technologien zur Reduzierung von SO_x-Emissionen sowie der Auswirkungen dieser Technologien auf die Umwelt einschließlich der Meeresumwelt, ob und welche Reduzierungsmaßnahmen als Alternativen zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe mit

einem Schwefelgehalt von 0,5% in Frage kommen, vorausgesetzt, dass Überwachungssysteme bestehen, die Emissionsenkungen im gleichen Umfang sicherstellen, und unterbreitet gegebenenfalls Vorschläge gemäß Artikel 9a.

4. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe, deren Schwefelgehalt 1,5 Massenhundertteile überschreitet, ab 1. Juli 2008 in ihren Hoheitsgewässern und ausschließlichen Wirtschaftszonen in Gebieten außerhalb der SO_x-Emissions-Überwachungsgebiete nicht verwendet werden. Diese Bestimmung gilt für Schiffe aller Flaggen einschließlich der Schiffe, die ihre Fahrt außerhalb der Gemeinschaft angetreten haben.

5. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von höchstens 0,5 Massenhundertteilen ab 1. Juli 2008 in allen Häfen der Gemeinschaft in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.

Begründung

Die Luftschadstoffe NO_x, SO₂, VOC, NH₃, Ozon und Partikel bzw. ihre Sekundärprodukte wirken über Grenzen hinweg, d.h. sie können sich im Umkreis von Hunderten oder sogar Tausenden von Kilometern verbreiten. Deshalb sollten Maßnahmen zur Senkung der Emissionen von SO₂ eher in einem möglichst großen Raum zum Tragen kommen, mindestens in der gesamten EU. Dass für Nordeuropa und die Überwachungsgebiete strengere Grenzwerte vorgeschlagen werden, liegt daran, dass bestimmte Probleme der Schwefelbelastung (z.B. Versauerung) in Nordeuropa gravierender sind.

Allerdings tragen SO₂-Emissionen zu weiteren Gesundheits- und Umweltproblemen bei, die praktisch in ganz Europa mehr oder weniger akut auftreten.

Änderungsantrag 15
ARTIKEL 1, PUNKT 6
Artikel 4b, Absatz 1, Einleitung (Richtlinie 1999/32/EG)

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe auf Binnenwasserstraßen und an Liegeplätzen in Häfen der Gemeinschaft ab den folgenden Zeitpunkten nicht mehr verwendet werden:

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe auf Binnenwasserstraßen, **im Hoheitsgebiet der EU innerhalb der 12-Meilen-Zone** und an Liegeplätzen in Häfen der Gemeinschaft ab den folgenden Zeitpunkten nicht mehr verwendet werden:

Begründung

Der Anteil von Schwefeldioxid- und Partikelemissionen, die durch Schiffe verursacht werden, ist in Küstenregionen und in Häfen ist, besonders hoch. Um die Küsten wirksam zu schützen, sollten die vorgeschlagenen Schutzmaßnahmen auf die 12-Meilen-Zone ausgedehnt werden.

Änderungsantrag 16
ARTIKEL 1, PUNKT 6
Artikel 4b Absatz 2a (neu) (Richtlinie 1999/32/EG)

2a. Für Kraftstoffe, die in Boilern von Tankschiffen zur Erzeugung von Dampf für den Antrieb von Entladepumpen verwendet werden, gelten die Absätze 1 und 2 dieses Artikels ab 2010.

Begründung

Um den Sicherheitsbedenken bei der Nutzung von Kraftstoffen mit geringem Schwefelgehalt in Boilern, die normalerweise auf den Gebrauch von Heizöl ausgerichtet sind, Rechnung zu tragen, wird für diese spezielle Anwendung ein Übergangszeitraum bis 2010 vorgeschlagen, um genügend Zeit für eine entsprechende Umstellung zu gewähren.

Änderungsantrag 17
ARTIKEL 1, PUNKT 6A (NEU), Artikel 6, Überschrift (Richtlinie 1999/32/EG)

Probenahme und Analyse

***6a. Artikel 6. Überschrift, erhält folgenden Wortlaut:
Überwachung und Strafen***

Begründung

Entsprechend dem Inhalt des Artikels muss die Überschrift geändert werden.

Änderungsantrag 18
ARTIKEL 1, PUNKT 7, BUCHSTABE A
Artikel 6, Absatz 1a, Unterabsatz 3 (Richtlinie 1999/32/EG)

Die Probenahmen beginnen **innerhalb von sechs Monaten nach** dem Zeitpunkt, zu dem der Grenzwert für den Schwefelgehalt des Kraft- oder Brennstoffs in Kraft tritt. Die Probenahmen müssen mit ausreichender Häufigkeit und in ausreichender Menge vorgenommen werden und für den geprüften Kraft- oder Brennstoff sowie für den von Schiffen in Seegebieten der Gemeinschaft und auf Binnenwasserstraßen verwendeten Kraft- oder Brennstoff repräsentativ sein.“

Die Probenahmen beginnen **ab** dem Zeitpunkt, zu dem der Grenzwert für den Schwefelgehalt des Kraft- oder Brennstoffs in Kraft tritt. Die Probenahmen müssen mit ausreichender Häufigkeit und in ausreichender Menge vorgenommen werden und für den geprüften Kraft- oder Brennstoff sowie für den von Schiffen in Seegebieten der Gemeinschaft und auf Binnenwasserstraßen verwendeten Kraft- oder Brennstoff repräsentativ sein.“
Mindestens 50% der Proben sollten überprüft werden.

Begründung

Die wirkungsvolle Überwachung hat entscheidende Bedeutung für die Durchführung der Richtlinie. Die Glaubwürdigkeit der Probe hängt von regelmäßigen Überprüfungen ab. Die IMO-Leitlinien fordern eine Probenahmeintensität von 25 bis 35% (MEPC 1998). Allerdings würde eine höhere Analyserate von 50% das Risiko von Überschreitungen deutlich minimieren.

Änderungsantrag 19
ARTIKEL 1, PUNKT 7A, BUCHSTABE A
Artikel 6, Absatz 1a, Unterabsatz 3a (neu) (Richtlinie 1999/32/EG)

**7a. Artikel 6. Absatz 1a, Unterabsatz 3a (neu), erhält folgenden Wortlaut:
Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über wirkungsvolle Strafen, die bei Verstößen gegen die Überwachungs- und Probenahmeverordnungen verhängt werden, und ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, damit diese Strafen so angewandt werden, dass sie abschreckend wirken.**

Begründung

Strafmaßnahmen müssen abschreckend genug sein, damit kein Anreiz zum Betrug bei der Probenahme gegeben ist.

Änderungsantrag 20 ARTIKEL 1, PUNKT 8 Artikel 7, Absatz 2 (Richtlinie 1999/32/EG)

2. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat unter anderem auf der Grundlage der **gemäß Absatz 1** erstellten Jahresberichte und der beobachteten Entwicklung der Luftqualität **und** der Versauerung bis zum 31. Dezember 2010 einen Bericht vor. **Die Kommission kann zusammen mit ihrem Bericht Änderungen sowohl dieser Richtlinie, insbesondere zur Änderung der Grenzwerte für die einzelnen Kraft- und Brennstoffarten, als auch hinsichtlich der Seegebiete der Gemeinschaft, in denen schwefelarme Schiffskraftstoffe zu verwenden sind, vorschlagen.**

2. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat unter anderem auf der Grundlage der erstellten Jahresberichte und der beobachteten Entwicklung **vor allem** der Luftqualität, **der Partikelemissionen**, der Versauerung **und der Schädigung von Gebäuden und dem kulturellem Erbe** bis zum 31. Dezember 2010 einen Bericht **mit Vorschlägen zur Überarbeitung** dieser Richtlinie vor. **Die Überarbeitung umfasst Vorschläge** zur Änderung der Grenzwerte für die einzelnen Kraft- und Brennstoffarten **sowie Vorschläge zur Senkung weiterer Luftschadstoffemissionen von Seeschiffen, unter Einschluss vollständiger Spezifikationen für Schiffsbrennstoffe im Einklang mit der Richtlinie 98/70/EG. Dabei sind insbesondere auch Kosteneinsparungen, die durch den verringerten Schwefelanteil in Schiffskraftstoffen beim Betrieb von Schiffen erreicht werden können, die Notwendigkeiten für neue Motorentechnologien und die Verringerung der Kosten von Umweltschäden zu berücksichtigen. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat außerdem einen Bericht zu den Aktivitäten zur Verankerung der Bestimmungen dieser Richtlinie im Rahmen des MARPOL-Übereinkommens vor.**

Begründung

In Anbetracht der vielfältigen Auswirkungen und der Wechselbeziehungen zwischen verschiedenen Brennstoff-Qualitätsparametern sollte die Kommission Forschungstätigkeiten durchführen und einen Vorschlag für eine vollständige Qualitätsnorm für Bunkerkraftstoffe vorlegen, der in Einklang mit der Richtlinie 98/70/EG steht.

Änderungsantrag 21
ARTIKEL 1, PUNKT 8
Artikel 7, Absatz 3 (Richtlinie 1999/32/EG)

3. Die Kommission prüft unter Berücksichtigung von Leitlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu Abgasreinigungsverfahren und sonstigen Technologien zur Reduzierung von SO_x-Emissionen sowie der Auswirkungen dieser Technologien auf die Umwelt einschließlich der Meeresumwelt, ob und welche Reduzierungsmaßnahmen als Alternativen zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe gemäß Artikel 4a und 4b in Frage kommen, und unterbreitet gegebenenfalls einen Vorschlag. *entfällt*

Begründung

Diese Vorschrift wurde in Artikel 4 a a Absatz 3 aufgenommen (siehe Änderungsantrag 14). Angesichts der noch zu verabschiedenden IMO-Leitlinien sollte die Kommission untersuchen, ob sich solche Methoden als Alternative zu den Kraftstoffen mit 0,5% Schwefelgehalt einsetzen lassen.

19. März 2003

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALPOLITIK, VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

für den Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen (KOM(2002) 595 – C5-0558/2002 – 2002/0259(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Emmanouil Bakopoulos

VERFAHREN

In seiner Sitzung vom 21. Januar 2003 benannte der Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr Emmanouil Bakopoulos als Verfasser der Stellungnahme.

Der Ausschuss prüfte den Entwurf einer Stellungnahme in seinen Sitzungen vom 18. Februar und 19. März 2003.

In der letztgenannten Sitzung nahm er die nachstehenden Änderungsanträge mit 31 Stimmen bei 16 Gegenstimmen und 1 Enthaltung an.

Bei der Abstimmung waren anwesend: Luciano Caveri, Vorsitzender; Rijk van Dam, stellvertretender Vorsitzender; Gilles Savary, stellvertretender Vorsitzender; Emmanouil Bakopoulos, Verfasser der Stellungnahme; Rolf Berend, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Luigi Cocilovo, Christine de Veyrac, Jan Dhaene, Den Dover (in Vertretung von James Nicholson), Garrelt Duin, Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Markus Ferber (in Vertretung von Sérgio Marques), Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Roger Helmer (in Vertretung von José Javier Pomés Ruiz), Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Francesco Musotto, Camilo Nogueira Román, Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Giovanni Pittella (in Vertretung von Joaquim Vairinhos), Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Ingo Schmitt, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Ari Vatanen, Herman Vermeer, Mark Francis Watts und Brigitte Wenzel-Perillo (in Vertretung von Dana Rosemary Scallon).

KURZE BEGRÜNDUNG

Hintergrund

Mit diesem Richtlinienvorschlag wird die Richtlinie 1999/32/EWG geändert, in der unter anderem Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Gasöl und Dieselkraftstoffen im Binnenwasserstraßenverkehr und in den Hoheitsgewässern der EU festgelegt wurden. Auf internationaler Ebene ist das einschlägige Instrument Anlage VI des Marpol-Übereinkommens der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO). Darin werden Überwachungsgebiete ausgewiesen, in denen die Schwefeldioxid-Emissionen von Schiffen einen Schwefelgehalt von 1,5% nicht überschreiten dürfen (SECA). Als solche Gebiete sind derzeit die Ostsee, die Nordsee und der Ärmelkanal ausgewiesen. Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen wurde von einer diplomatischen Konferenz angenommen, jedoch noch nicht durch genügend IMO-Mitglieder ratifiziert, um in Kraft zu treten.

Zur Zeit gibt es keine Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Schweröl für den Seeverkehr.

Der Richtlinienvorschlag

Der Richtlinienvorschlag enthält fünf Hauptelemente.

Der Grenzwert für den Schwefelgehalt von Kraftstoffen im Seeverkehr wird für alle Schiffe, die die Ost- und die Nordsee sowie den Ärmelkanal befahren, auf 1,5 % festgelegt; damit wird die Annahme von Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen faktisch vorgezogen.

Der Grenzwert für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen für Fahrgastschiffe im Linienverkehr zwischen EU-Häfen wird ab Juli 2007 auf 1,5% festgelegt .

Der Grenzwert für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen für Schiffe auf Binnenwasserstraßen oder an Liegeplätzen in EU-Häfen wird auf 0,2% festgelegt.

Der Verkauf von Schiffsdieselmotorkraftstoffen mit einem Schwefelgehalt von mehr als 1,5% sowie der Verkauf von Gasöl für den Seeverkehr mit einem Schwefelgehalt von über 0,2% (0,1% ab 2008) werden verboten.

Die bestehenden Ausnahmeregelungen für Griechenland und die Überseegebiete in Bezug auf den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen werden abgeschafft.

Anmerkungen des Verfassers der Stellungnahme

Mit dieser Richtlinie werden bestehende Vorschriften in großem Umfang abgeändert, was zahlreiche unterschiedliche Auswirkungen hat. Der Vorschlag, Grenzwerte für die Schwefelemissionen in der Nordsee und in der Ostsee ebenso wie im Ärmelkanal festzulegen, ist angesichts der verspäteten Ratifizierung von Anlage VI zum Marpol-Übereinkommen nachvollziehbar. Dennoch sollten diese und weitere Bestimmungen nicht dazu führen, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten in ihren Bemühungen nachlassen, eine Ratifizierung von Marpol VI herbeizuführen und sich generell darum zu bemühen, dass Emissionsnormen und die Anforderungen an die Zusammensetzung von Schiffskraftstoffen global im Rahmen der IMO und ihrer geeigneten Instrumente harmonisiert werden. Immerhin werden beim Seeverkehr regionale Grenzen überschritten.

Unter bestimmten Vorbehalten ist die Bestimmung über den Schwefelgehalt von Kraftstoffen für Fahrgastschiffe im Linienverkehr zwischen europäischen Häfen akzeptabel, bedarf aber der Klärung. Es wird davon ausgegangen, dass dies nur für Fähren gilt.

Der Vorschlag, den Schwefelgehalt der auf Binnenwasserstraßen und an Liegeplätzen verwendeten Schiffskraftstoffe auf 0,2% zu begrenzen, ist problematisch. Es gibt Schwierigkeiten bei der Umstellung der Schiffe auf eine andere Treibstoffqualität, wie es gemäß dieser Bestimmung verlangt würde. Damit verbunden wären auch zeitliche Verzögerungen. Während dieser Umstellungsphase wird Schweröl oder Schweröl mit einem Schwefelgehalt von nahezu 3% verbrannt. Wenn diese Anforderung auf einen Schwefelgehalt von 1,5% herunterschraubt würde, würde der Ausstoß von Primärpartikeln verringert. Gleichzeitig wäre dies ein Anreiz für den Markt, größere Mengen Schweröl mit einem Gehalt von 1,5% anzubieten, was in den Überwachungsgebieten für die Schwefelemissionen vorgeschrieben ist. Möglicherweise wird zu diesem Bereich noch ein Änderungsantrag eingereicht, um die technischen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit dem Bunkern und den durch diese Bestimmung bedingten Verzögerungen zu beseitigen.

Das Verbot des Verkaufs von Dieseltreibstoff für den Seeverkehr mit einem Schwefelgehalt von über 1,5% und Gasöl für den Seeverkehr (mit einem Schwefelgehalt von über 0,2%) ergibt sich zwangsläufig aus den Bestimmungen der Änderungsrichtlinie. Der Verfasser der Stellungnahme ist sich darüber im klaren, dass diese Bestimmung implizit eine Marktanpassung umfasst, glaubt aber, dass der Richtlinienvorschlag diese Anpassung des Marktes fördern und dazu beitragen wird, dass die erforderlichen Schiffskraftstoffe auf dem europäischen Markt in ausreichender Menge vorhanden sind. Dies ist von wesentlicher Bedeutung, wenn die vorgeschlagene Maßnahme tatsächlich Wirkung zeigen soll.

Abschließende Bemerkungen

Im Anschluss an diese Bemerkungen werden jetzt einige wenige weitgehend technische Änderungen vorgeschlagen, mit denen der Kommissionsvorschlag nicht substantiell geändert wird. Allerdings behält sich der Verfasser nach Gesprächen mit Mitgliedern und der Kommission das Recht vor, eventuell weitere Änderungsanträge insbesondere in Bezug auf die schwefelbedingten Probleme von Schiffstreibstoffen am Liegeplatz einzureichen.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Regionalpolitik, Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Vorschlag der Kommission⁴

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1

ARTIKEL 1 NUMMER 2 BUCHSTABE c

Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe g a (neu) (Richtlinie 1999/32/EG)

3ga. „Binnenwasserstraßen“ schiffbare, tideunabhängige Wasserstraßen oder Flüsse, deren Bewegungen oder deren Umwelt in keiner Weise durch Meere oder Ozeane beeinflusst werden.

Begründung

Damit wird eindeutiger definiert, was der Ausdruck „Binnenwasserstraßen“ bedeutet.

Änderungsantrag 2

ARTIKEL 1 NUMMER 2 BUCHSTABE c

Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe h (Richtlinie 1999/32/EG)

3h. „Schiffe am Liegeplatz“ Schiffe, die in einem Hafen festgemacht haben, einschließlich für Zwecke des Be- und Entladens und der Beherbergung von Fahrgästen.“

3h. „Schiffe am Liegeplatz“ Schiffe, die am jeweils zugeteilten Lade- oder Löschplatz am Kai oder Pier sicher vertäut sind, unabhängig von etwaigen Lade- oder Löschvorgängen.

Begründung

Damit wird eindeutiger definiert, was der Ausdruck „am Liegeplatz“ bedeutet.

Änderungsantrag 3

ARTIKEL 1 NUMMER 5

Artikel 4a Absatz 2 (Richtlinie 1999/32/EG)

2. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen

2. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass im Linienverkehr von oder nach einem Gemeinschaftshafen

⁴ ABl. C 45 E vom 25.2.2003, S. 277.

betriebene Fahrgastschiffe ab 1. Juli 2007 keine Schiffskraftstoffe mehr verwenden, deren Schwefelgehalt 1,5 Massenhundertteile überschreitet. Dies gilt für Schiffe aller Flaggen

betriebene Fahrgastschiffe (**Fähren**) ab 1. Juli 2007 keine Schiffskraftstoffe mehr verwenden, deren Schwefelgehalt 1,5 Massenhundertteile überschreitet. Dies gilt für Schiffe aller Flaggen

Begründung

Damit wird deutlich, dass diese Bestimmung für Fährdienste gilt.

Änderungsantrag 4 ARTIKEL 3 NUMMER 6 Artikel 4b Absatz 1 (Richtlinie 1999/32/EG)

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe auf Binnenwasserstraßen und an Liegeplätzen in Häfen der Gemeinschaft ab den folgenden Zeitpunkten nicht mehr verwendet werden:

- ab [...] * sofern ihr Schwefelgehalt **0,20** Massenhundertteile überschreitet;

- ab 1. Januar 2008, sofern ihr Schwefelgehalt 0,10 Massenhundertteile überschreitet.

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffskraftstoffe auf Binnenwasserstraßen und an Liegeplätzen in Häfen der Gemeinschaft ab den folgenden Zeitpunkten nicht mehr verwendet werden:

- ab [...] * sofern ihr Schwefelgehalt **1,50** Massenhundertteile überschreitet.

Begründung

Wenn ein Prozentsatz von 1,5 als Norm akzeptiert wird, wird das für den Markt ein Anreiz sein, Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von 1,5 % anzubieten. Dieser Gehalt wird auch als Norm für Fahrgast- und Fährschiffe vorgeschlagen. Die Umweltauswirkungen einer Senkung des Schwefelgehalts auf 0,2 % wurden überbewertet, während die wirtschaftlichen Auswirkungen unterbewertet wurden.

Änderungsantrag 5 ARTIKEL 1 NUMMER 8 Artikel 7 Absatz 3 (Richtlinie 1999/32/EG)

3. Die Kommission prüft unter Berücksichtigung von Leitlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu Abgasreinigungsverfahren und sonstigen Technologien zur Reduzierung von SO_x-Emissionen sowie der Auswirkungen dieser Technologien auf die Umwelt einschließlich der Meeresumwelt,

3. Die Kommission prüft unter Berücksichtigung von Leitlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zu Abgasreinigungsverfahren und sonstigen Technologien zur Reduzierung von SO_x-Emissionen sowie der Auswirkungen dieser Technologien auf die Umwelt einschließlich der Meeresumwelt

ob und welche Reduzierungsmaßnahmen als Alternativen zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe gemäß Artikel 4a und 4b in Frage kommen, und unterbreitet gegebenenfalls einen Vorschlag.

Reduzierungsmaßnahmen ***wie Säubern und Emissionshandel, die*** als Alternativen zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe gemäß Artikel 4a und 4b in Frage kommen, und unterbreitet gegebenenfalls einen Vorschlag.

Begründung

Genauere Angabe einiger Alternativen.