



**A9-0029/2021**

2.3.2021

# **BERICHT**

über technische und operative Maßnahmen für einen effizienteren und  
saubereren Seeverkehr  
(2019/2193(INI))

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Berichterstatlerin: Karima Delli

**INHALT**

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	3
BEGRÜNDUNG.....	15
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, ÖFFENTLICHE GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT .....	17
ANGABEN ZUR ANNAHME IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS.....	27
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS....	28

# ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

## zu technischen und operativen Maßnahmen für einen effizienteren und saubereren Seeverkehr (2019/2193(INI))

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Januar 2020 zum europäischen Grünen Deal<sup>1</sup>,
  - unter Hinweis auf seinen am 16. September 2020 in erster Lesung angenommenen Standpunkt zum globalen Datenerfassungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen<sup>2</sup>,
  - unter Hinweis auf den Dritten Bericht der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation über Treibhausgasemissionen<sup>3</sup>,
  - unter Hinweis auf den Vierten Bericht der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation über Treibhausgasemissionen<sup>4</sup>,
  - unter Hinweis auf die Ministererklärung, die im Dezember 2019 von den Vertragsparteien des Übereinkommens zum Schutz der Meeresumwelt und der Küstengebiete des Mittelmeers (Übereinkommen von Barcelona) angenommen wurde,
  - unter Hinweis auf den Jahresbericht 2019 der Kommission über die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Seeverkehrs,
  - unter Hinweis auf die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe<sup>5</sup>,
  - gestützt auf Artikel 54 seiner Geschäftsordnung,
  - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit,
  - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0029/2021),
- A. in der Erwägung, dass der Seeverkehr und die Häfen eine wesentliche Rolle in der Wirtschaft der Union spielen, da 90 % des Außenhandels der EU mit Gütern auf dem Seeweg<sup>6</sup> abgewickelt werden, und der Seeverkehr und die Häfen auch für den Tourismus

---

<sup>1</sup> Angenommene Texte, P9\_TA(2020)0005.

<sup>2</sup> Angenommene Texte, P9\_TA(2020)0219.

<sup>3</sup> [https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report\\_web.pdf](https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf)

<sup>4</sup> <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/08/MEPC-75-7-15-Fourth-IMO-GHG-Study-2020-Final-report-Secretariat.pdf>

<sup>5</sup> ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1.

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime\\_de](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_de)

eine wichtige Rolle spielen; in der Erwägung, dass sie für die Sicherstellung ununterbrochener Lieferketten entscheidend sind, wie sich während der COVID-19-Pandemie gezeigt hat; in der Erwägung, dass die Seeverkehrsbranche der EU – unter wirtschaftlichen Aspekten betrachtet – im Jahr 2018 insgesamt 149 Mrd. EUR zum BIP der EU beigetragen hat und dass mehr als zwei Millionen Arbeitsplätze von ihr abhängen<sup>7</sup>; in der Erwägung, dass – was die direkte wirtschaftliche Wirkung anbelangt – im Jahr 2018 in der Seeverkehrsbranche 685 000 Arbeitsplätze auf See und an Land in der EU zu verzeichnen waren; in der Erwägung, dass 40 % der weltweiten Flotte, gemessen an der Bruttoreaumzahl, von der EU kontrolliert werden;

- B. in der Erwägung, dass der Güter- und Personenseeverkehr ein wesentlicher Faktor für den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der EU ist, insbesondere im Hinblick auf die Anbindung und Zugänglichkeit von Randgebieten, Inseln und Gebieten in äußerster Randlage; in der Erwägung, dass die EU in diesem Zusammenhang in die Wettbewerbsfähigkeit der Seeverkehrsbranche und ihre Fähigkeit investieren sollte, den nachhaltigen Wandel zu bewerkstelligen;
- C. in der Erwägung, dass die Seeverkehrsbranche der EU auch einen Beitrag zur Bekämpfung des Verlusts der biologischen Vielfalt und der Umweltschädigung leisten und zu den Zielen des europäischen Grünen Deals und der Strategie zur Erhaltung der biologischen Vielfalt bis 2030 beitragen sollte;
- D. in der Erwägung, dass gesunde Ozeane sowie der Schutz und die Wiederherstellung von Ökosystemen für die Menschheit von wesentlicher Bedeutung sind, da sie das Klima regulieren, mindestens die Hälfte des Sauerstoffs der Erdatmosphäre erzeugen, Orte der biologischen Vielfalt sind, zur globalen Ernährungssicherheit und menschlichen Gesundheit beitragen sowie wirtschaftliche Tätigkeiten unter anderem in den Bereichen Fischerei, Verkehr, Handel, Tourismus, Energie aus erneuerbaren Quellen und Gesundheitsprodukte ermöglichen, die auf dem Grundsatz der Nachhaltigkeit beruhen sollten;
- E. in der Erwägung, dass die Seeverkehrsbranche ein sowohl auf EU- als auch auf internationaler Ebene regulierter Sektor ist, der nach wie vor stark von fossilen Brennstoffen abhängig ist; in der Erwägung, dass derzeit ein System zur Überwachung, Meldung und Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Seeverkehrs überarbeitet wird, das darauf abzielt, die Treibhausgasemissionen der Schifffahrt in EU-Gewässern zu verringern;
- F. in der Erwägung, dass in dem Sektor kontinuierlich Anstrengungen unternommen werden, um die Ziele hinsichtlich der Verringerung der THG zu erreichen, indem man sich an den bestehenden Regelungsrahmen hält und die bisherigen technologischen Entwicklungen umgesetzt werden;
- G. in der Erwägung, dass in diesem Zusammenhang eine angemessene Finanzierung dieses notwendigen Übergangs unerlässlich ist; in der Erwägung, dass zusätzliche Forschung und Innovation von entscheidender Bedeutung sind, um eine Dekarbonisierung des Seeverkehrs zu ermöglichen;

---

<sup>7</sup> Oxford Economics (2020): „The Economic Value of the EU Shipping Industry“

- H. in der Erwägung, dass der internationale Seeverkehr jährlich etwa 940 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> ausstößt und für etwa 2,5 % der weltweiten THG-Emissionen verantwortlich ist<sup>8</sup>; in der Erwägung, dass der Seeverkehr auch dadurch zu einer Beeinträchtigung der Umwelt führt, dass er zum Klimawandel beiträgt und sich durch verschiedene Verschmutzungsquellen auf die Umwelt auswirkt, insbesondere durch die Entgasung, das Laufenlassen der Maschinen im Hafen, das Ablassen von Ballastwasser, Kohlenwasserstoffe, Schwermetalle und Chemikalien und auf See verlorene Container, was sich wiederum auf die biologische Vielfalt und die Ökosysteme auswirkt; in der Erwägung, dass die Vorschriften der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zur Verringerung der SO<sub>x</sub>-Emissionen von Schiffen erstmals im Jahr 2005 im Rahmen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) in Kraft traten und dass die Grenzwerte für SO<sub>x</sub>-Emissionen seither schrittweise gesenkt wurden, wobei der maximal zulässige Schwefelgehalt derzeit bei 0,5 % bzw. in Emissions-Überwachungsgebieten bei 0,1 % liegt; in der Erwägung, dass diese Entscheidung dazu beitragen sollte, die Emissionen zu reduzieren; in der Erwägung, dass die Internationale Seeschiffahrtsorganisation im Jahr 2021 eine globale Regelung zur Begrenzung von „Rußemissionen“ beschließen wird; in der Erwägung, dass der Seeverkehr der energieeffizienteste Verkehrsträger ist, wenn man die Menge des transportierten Frachtguts und die jeweiligen Emissionen pro Tonne an transportierten Gütern und pro zurückgelegtem Kilometer zugrunde legt;
- I. in der Erwägung, dass die Emissionen des internationalen Seeverkehrs von 90 % der Emissionen des Jahres 2008 im Jahr 2018 auf 90-130 % der Emissionen des Jahres 2008 bis 2050<sup>9</sup> ansteigen könnten, wenn nicht rasch Abhilfemaßnahmen ergriffen werden, und damit die Ziele des Pariser Abkommens gefährden könnten;
- J. in der Erwägung, dass alle Emissionen aus dem Seeverkehrssektor, die der Luftqualität und der Gesundheit der Bürger schaden, begrenzt werden sollten, und dass man sich mit ihnen nach einer Folgenabschätzung der entsprechenden Rechtsvorschriften befassen sollte;
- K. in der Erwägung, dass die EU bei der Emissionsreduzierung im Seeverkehr sowohl auf internationaler als auch auf EU-Ebene ein hohes Maß an Ehrgeiz bewahren sollte;
- L. in der Erwägung, dass je nach Schiffstyp und Flottensegment unterschiedliche saubere Technologien und Lösungen zum Einsatz kommen sollten; in der Erwägung, dass Forschung und Investitionen sowie eine angemessene Unterstützung von grundlegender Bedeutung sind, um innovative Lösungen und einen nachhaltigen Wandel der Seeverkehrsbranche zu gewährleisten;
- M. in der Erwägung, dass öffentliche und private Investitionen im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung der Seeverkehrsbranche der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und den Schlüsselprinzipien des gerechten Übergangs, einschließlich der Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze, Umschulungs- und Umsetzungsgarantien und struktureller Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen für alle Arbeitnehmer, entsprechen müssen, wobei ein besonderer

---

<sup>8</sup> Dritte IMO-THG-Studie.

<sup>9</sup> Vierte IMO-THG-Studie.

Schwerpunkt auf Möglichkeiten für Frauen und junge Arbeitnehmer liegen muss, um die Belegschaft der Seeverkehrsbranche zu diversifizieren; in der Erwägung, dass eine angemessene Ausbildung und menschenwürdige Arbeitsbedingungen des Seeverkehrspersonals von grundlegender Bedeutung sind, unter anderem um Zwischenfälle, einschließlich Umweltvorfälle, zu verhindern;

- N. in der Erwägung, dass die Kommission derzeit an einer Folgenabschätzung zur Integration des Seeverkehrs in das Emissionshandelssystem (EHS) der EU arbeitet;
- O. in der Erwägung, dass ein Übergang der Seeverkehrsbranche in die Klimaneutralität bis 2050 erforderlich ist, um die Ziele des Grünen Deals zu erreichen;

### ***Anreizmechanismen für saubere Energie***

1. bedauert die Verzerrung des Wettbewerbs auf dem europäischen Markt zwischen fossilen Kraftstoffen, die von einer günstigeren steuerlichen Behandlung profitieren, und sauberen alternativen Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen; fordert die Kommission auf, hier Abhilfe zu schaffen, indem sie vorschlägt, faire und gerechte Wettbewerbsregeln wiederherzustellen, das Verursacherprinzip auf den Seeverkehr anzuwenden und die Verwendung von Alternativen zu Schwerölen, die die Auswirkungen auf das Klima und die Umwelt deutlich verringern, zu fördern und weitere Anreize dafür zu schaffen, u. a. durch Steuerbefreiungen;
2. erkennt die Auswirkungen der Verwendung von Schweröl an; betont die Notwendigkeit, die Kraftstoffemissionen von Schiffen wirksam zu regeln und von der Verwendung von Schweröl in der Schifffahrt schrittweise abzugehen, und zwar nicht nur als Treibstoff an sich, sondern auch als Mischsubstanz für Schiffskraftstoffe; weist auf die Notwendigkeit der Technologieneutralität hin, solange sie im Einklang mit den Umweltzielen der EU steht; stellt fest, dass das Fehlen angemessener, einheitlicher europäischer Kriterien für das Ende der Abfalleigenschaft für den Seeverkehr Probleme mit sich bringt; unterstreicht die Notwendigkeit, die Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verhindern und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Seeverkehrsbranche zu erhalten;
3. erinnert daran, dass die Seeverkehrsbranche zu den Bemühungen der Union um eine Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen sollte, wobei gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Branche sichergestellt werden muss; betont die Notwendigkeit, alle leicht umsetzbaren Optionen zur Reduzierung der Emissionen im Seeverkehr zu nutzen und in diese zu investieren, einschließlich der Übergangstechnologien als Alternativen zum Schweröl, und gleichzeitig langfristige emissionsfreie Alternativen zu suchen und zu finanzieren; erkennt die Bedeutung von Übergangstechnologien, wie z. B. verflüssigtes Erdgas und LNG-Infrastruktur, für einen schrittweisen Übergang zu emissionsfreien Alternativen in der Seeverkehrsbranche an;
4. erinnert an die Verpflichtung der EU, bis 2050 in Übereinstimmung mit dem Pariser Übereinkommen Klimaneutralität zu erreichen; betont angesichts der internationalen und wettbewerbsorientierten Dimension der Seeverkehrsbranche die führende Rolle der EU und die Notwendigkeit, über die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Seeverkehrsbranche auch auf internationaler Ebene im Rahmen der IMO zu verhandeln; erinnert an die früheren Standpunkte des Parlaments zur Einbeziehung des Seeverkehrs in das Emissionshandelssystem der EU; betont in diesem Zusammenhang, dass die

Einbeziehung der europäischen Seeverkehrsbranche in das Emissionshandelssystem der EU<sup>10</sup> auf einer umfassenden Folgenabschätzung beruhen sollte, die unter anderem die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Betreiber und -Unternehmen, die Beschäftigung im Seeverkehrssektor und das Risiko der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen angemessen berücksichtigt; schlägt vor, einen Großteil der Einnahmen aus dem maritimen Emissionshandelssystem für die Finanzierung eines Programms zur Flottenerneuerung und -umrüstung zu verwenden, um die Energieeffizienz von Schiffen zu verbessern und Investitionen in innovative und energieschonende Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung des europäischen Seeverkehrssektors, einschließlich des Kurzstreckenseeverkehrs und der Häfen, und in die Einführung sauberer alternativer Kraftstoffe und Investitionen in die Wasserwege zu unterstützen;

5. fordert die Kommission auf, ihr Gewicht in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zu nutzen, um ein CO<sub>2</sub>-Kompensationssystem in der internationalen Schifffahrt zu erreichen und einen realistischen Weg zur Emissionsreduktion zu gewährleisten;
6. fordert die Kommission auf, sich im Rahmen der Initiative FuelEU Maritime nicht nur mit der Kohlendioxidintensität von Kraftstoffen zu befassen, sondern auch mit den technischen und betrieblichen Maßnahmen, die die Effizienz der Schiffe und ihres Betriebs verbessern würden; erinnert daran, dass das Parlament im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Verordnung (EU) 2015/757 die Schifffahrtsgesellschaften aufgefordert hat, die Emissionen aller Schiffe in ihrem Zuständigkeitsbereich bis 2030 im Durchschnitt um 40 % zu senken, verglichen mit der durchschnittlichen Leistung pro Kategorie von Schiffen derselben Größe und desselben Typs; fügt hinzu, dass die Initiative auch einen Lebenszyklusansatz umfassen sollte, bei dem alle Treibhausgasemissionen einbezogen werden; betont, dass alternative Kraftstoffe, die den Grenzwert von 70 % auf der Grundlage des Lebenszyklus gemäß der Richtlinie Erneuerbare Energien II nicht erfüllen, nicht zugelassen werden sollten;

### ***Häfen und Ladung***

7. erinnert an die Notwendigkeit, die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten und den Austausch bewährter Verfahren zwischen Häfen, der Schifffahrtsbranche und den Kraftstoff- und Energieversorgern zu fördern, um einen Rahmen für eine umfassende Politik zur Dekarbonisierung von Häfen und Küstengebieten auszuarbeiten; fordert die Hafenbehörden nachdrücklich auf, Verfahren der nachhaltigen Bewirtschaftung einzuführen und sie mithilfe von Methoden wie etwa der Umweltproduktdeklaration zu zertifizieren, die eine Lebenszyklusanalyse der Hafendienstleistungen umfassen;
8. betont, dass die überseeischen Hoheitsgebiete, einschließlich der Regionen in äußerster Randlage und der überseeischen Länder und Hoheitsgebiete, sowie die dort gelegenen Häfen aufgrund ihrer strategischen Lage von größter Bedeutung für die europäische Souveränität und den europäischen und internationalen Seehandel sind; hebt hervor, dass die Investitionsanreize für diese Häfen sehr vielfältig sind und von der Unterstützung ihrer klassischen Rolle für die Aufnahme von Schiffen (Be- und Entladen, Lagerung und Transport von Gütern) über die Sicherstellung multimodaler Verbindungen, den Bau energiebezogener Infrastrukturen, den Aufbau von Widerstandsfähigkeit gegenüber dem

---

<sup>10</sup> Richtlinie 2003/87/EG

Klimawandel bis hin zur allgemeinen Ökologisierung und Digitalisierung von Schiffen reichen; fordert weitere Investitionen in Häfen in überseeischen Hoheitsgebieten, um sie in strategische Cluster für multimodalen Transport, Energieerzeugung, -speicherung und -verteilung sowie Tourismus zu verwandeln;

9. weist auf die grenzüberschreitende Dimension der Seehäfen hin; betont die Rolle der Häfen als Cluster aller Verkehrsträger, der Energie, Industrie und der blauen Wirtschaft; nimmt die verstärkte Entwicklung von Hafenkooperation und Clusterbildung zur Kenntnis;
10. nimmt die positive Rolle des europäischen maritimen Clusters und die positiven Entwicklungen auf internationaler Ebene zur Kenntnis, die darauf ausgerichtet sind, Innovationen zu fördern und die Emissionen der Schifffahrt zu reduzieren, und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, Initiativen zu unterstützen, die zu diesen positiven Entwicklungen beitragen;
11. fordert die Kommission auf, das Ziel der Emissionsfreiheit (Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffe) am Liegeplatz durch Rechtsvorschriften zu unterstützen und die Entwicklung und den Einsatz sauberer, multimodaler Lösungen in Häfen mit Hilfe eines Korridorverfahrens zu fördern; fordert die Kommission insbesondere auf, rasch Maßnahmen zu ergreifen, um den Zugang der umweltschädlichsten Schiffe zu den EU-Häfen auf der Grundlage des Rahmens der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle zu regeln, und Anreize für die Nutzung der Stromversorgung an Land mit sauberem Strom oder anderen energiesparenden Technologien zu schaffen und zu unterstützen, die einen erheblichen Einfluss auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffe haben; bedauert, dass die Überarbeitung der Richtlinie 2014/94/EU verschoben wurde; fordert die Kommission nachdrücklich auf, so bald wie möglich eine Überarbeitung der Richtlinie 2014/94/EU vorzuschlagen, um Anreize für die Mitgliedstaaten und Häfen zu schaffen, die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur auszuweiten; ruft die Kommission dazu auf, auch eine Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EG vorzuschlagen;
12. fordert die Kommission auf, eine Strategie für emissionsfreie Häfen auszuarbeiten und Bottom-up-Initiativen zu unterstützen, einschließlich Maßnahmen zur Förderung der Entwicklung von Hafenindustrien, die auf die Kreislaufwirtschaft spezialisiert sind, mit der insbesondere eine bessere Verwertung der in den Häfen gesammelten und behandelten Schiffsabfälle ermöglicht wird;
13. fordert die Kommission auf, im Rahmen des Grünen Deals eine Verkehrsverlagerung auf den Kurzstreckenseeverkehr gleichberechtigt neben dem Schienen- und dem Binnenschiffsverkehr als nachhaltige Alternative zum Güter- und Personenverkehr auf der Straße und in der Luft zu fördern; unterstreicht die wichtige Rolle des Kurzstreckenseeverkehrs bei der Verwirklichung der Ziele der Verlagerung auf alternative Verkehrsträger, um verkehrsbedingte Engpässe und Emissionen zu reduzieren, und als Trittstein hin zu einem emissionsfreien Verkehrsträger zu fungieren; unterstreicht, wie wichtig es ist, zu diesem Zweck eine EU-Strategie zur Erneuerung und Umrüstung der Flotte einzuleiten, um ihren grünen und digitalen Übergang zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Seeverkehrstechnologiesektors zu stärken; ruft in diesem Zusammenhang in Erinnerung, dass es eines Infrastrukturnetzes



bedarf, das in der Lage ist, diese intermodale Kapazität zu erbringen, was die Erfüllung der Investitionszusagen für das transeuropäische Verkehrsnetz im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ bedeutet;

14. betont, dass die Förderung nahtloser multimodaler Verkehrsverbindungen zwischen Häfen und dem transeuropäischen Verkehrsnetz sowie die Verbesserung der Interoperabilität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern Engpässe beseitigen und die Verkehrsüberlastung verringern würde; unterstreicht, wie wichtig See- und Binnenhäfen als strategische und multimodale Knotenpunkte des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind;
15. fordert auch eine klare Strategie zur Förderung des Roll-On-Roll-Off (Ro-Ro)-Seeverkehrs, um so die Präsenz von Schwerlastfahrzeugen auf der Straße zu reduzieren; bestärkt die Kommission darin, konkretere Schritte zu unternehmen, um ihre Meerespolitik mit dem Ziel zu verbinden, lange und umweltschädliche Verteilertransporte auf der Straße quer durch den Kontinent zu vermeiden, indem Lieferungen näher an den Endmärkten über kleinere Häfen gefördert werden;
16. fordert die Kommission auf, das Konzept der Meeresautobahnen als integriertem Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes wiederzubeleben, da es entscheidend dazu beiträgt, Kurzstreckenseeverbindungen und -dienste als nachhaltige Alternativen zum Landverkehr ebenso zu erleichtern wie die Zusammenarbeit der Seehäfen sowie die Anbindung an ihr Hinterland, indem die Zugangskriterien, insbesondere für Verbindungen zwischen Häfen außerhalb des Kernnetzes, vereinfacht und Seeverbindungen als Alternative zum Landverkehr erheblich finanziell unterstützt werden und indem ihre Anbindung an die Eisenbahnnetze sichergestellt wird;
17. ist der Ansicht, dass ein nachhaltiger europäische Seeverkehrsbranche und eine zukunftsfähige Infrastruktur, einschließlich des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und seiner künftigen Erweiterung, für die Verwirklichung einer klimaneutralen Wirtschaft von entscheidender Bedeutung sind; betont, dass die prozentuale Zunahme des Seefrachtverkehrs in der EU, wie sie im europäischen Grünen Deal vorgesehen ist, einen konkreten EU-Investitionsplan und konkrete Maßnahmen auf EU-Ebene erfordert;

### ***Emissions-Überwachungsgebiete und IMO***

18. betont die gesundheits- und umweltpolitische Dringlichkeit der Einrichtung eines SO<sub>x</sub>-Emissions-Überwachungsgebietes (SECA), das alle Mittelmeerländer umfasst; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Vorlage eines solchen Gebiets bei der IMO vor 2022 aktiv zu unterstützen; fordert die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, auch den Grundsatz der raschen Annahme eines NECA-Gebiets zu unterstützen, wodurch eine Verringerung der Stickstoffemissionen im Mittelmeer erreicht werden soll;
19. fordert die Kommission auf, die Ausdehnung dieser Emissions-Überwachungsgebiete auf alle EU-Meere vorzusehen, um den zulässigen Grenzwert für den NO<sub>x</sub>- und SO<sub>x</sub>-Gehalt von Schiffen auf einheitliche Weise zu senken; betont, dass die kumulative Verringerung der SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen einen direkten Einfluss auf die Verringerung der Emissionen von Feinstaub (PM 10 und PM 2,5) hat;
20. betont, dass die EU mit gutem Beispiel vorangehen sollte, indem ambitionierte rechtliche

Anforderungen in Bezug auf einen umweltfreundlichen Seeverkehr festgelegt und gleichzeitig in internationalen Foren wie der IMO Maßnahmen unterstützt und vorgebracht werden, die mindestens ebenso ambitioniert sind, damit die Seeverkehrsbranche ihre Treibhausgasemissionen weltweit und im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris schrittweise verringern kann;

### ***Schiffe und Antrieb***

21. fordert die Kommission, die Schiffseigentümer und die Schiffsbetreiber auf, die Umsetzung aller verfügbaren betrieblichen und technischen Maßnahmen zur Erzielung von Energieeffizienz zu gewährleisten, insbesondere Geschwindigkeitsoptimierung, einschließlich bedarfsweise des Langsamfahrens, Innovation im Bereich der Hydrodynamik, Optimierung der schiffbaren Routen, Einführung neuer Antriebsmethoden wie z. B. Windantriebstechnologien, Schiffsoptimierung und eine bessere Optimierung innerhalb der Logistikkette im Seeverkehr;
22. weist darauf hin, dass im Seeverkehr der Schiffseigner nicht immer mit der natürlichen oder juristischen Person identisch ist, von der das Schiff gewerblich betrieben wird; ist daher der Ansicht, dass das Verursacherprinzip für die Partei gelten sollte, die für den kommerziellen Betrieb des Schiffes verantwortlich ist, d. h. das Unternehmen, das für den vom Schiff verbrauchten Treibstoff bezahlt, wie z. B. der Schiffseigner, der Manager, der Zeitcharterer oder der Bareboatcharterer;
23. nimmt zur Kenntnis, dass die Digitalisierung und Automatisierung der Seeverkehrsbranche, der Häfen und der Schiffe ein deutliches Potenzial haben, zu einer Verringerung der Emissionen des Sektors beizutragen, und eine Schlüsselrolle bei der Dekarbonisierung der Branche im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals spielen, insbesondere durch einen verstärkten Austausch von aktuellen und geprüften Daten, die für die Durchführung technischer Operationen und Wartungsarbeiten verwendet werden können, z. B. zur Vorhersage des treibstoffeffizientesten Betriebs eines Schiffes auf einer bestimmten Route, und für die Optimierung von Hafenanläufen, was dazu beiträgt, die Wartezeiten von Schiffen in Häfen und damit die Emissionen zu verringern; betont die Notwendigkeit, die Digitalisierung als Mittel zu nutzen, um die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren des Sektors zu verbessern und dadurch Schiffe energieeffizienter zu machen, so dass sie die Emissionskontrollnormen erfüllen können, und um das Management von Umweltrisiken zu erleichtern; fordert Maßnahmen zur und Investitionen in Digitalisierung, Forschung und Innovation, insbesondere für die Entwicklung und den harmonisierten grenzüberschreitenden Einsatz von Überwachungs- und Informationssystemen für den Schiffsverkehr (VTMIS); nimmt zur Kenntnis, dass sich mit der fortschreitenden Digitalisierung und Automatisierung in der Schifffahrtsbranche die für einen bestimmten Arbeitsplatz notwendigen Anforderungen und Kompetenzen ändern werden; betont, dass die Seeleute über diese veränderten Kompetenzen und Kenntnisse, insbesondere im Bereich der Informationstechnologie, verfügen müssen, weil dies für die Sicherheit der Schiffe und die Effizienz der Tätigkeiten notwendig ist;
24. begrüßt den neuen IMO-Grenzwert von 0,5 % Schwefel in Kraftstoffen seit dem 1. Januar 2020 und betont, dass dies nicht zu einer Verlagerung der Verschmutzung von der Luft auf das Wasser führen sollte; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten daher auf,

im Einklang mit der Richtlinie 2019/883/EU und auf IMO-Ebene auf eine umfassende Betrachtung der Umweltauswirkungen auf die Einleitung von Abwässern aus offenen Nass-Scrubbern und anderen Ladungsrückständen ins Meer hinzuwirken und sicherzustellen, dass diese in Hafenauffanganlagen ordnungsgemäß gesammelt und behandelt werden; bestärkt in diesem Zusammenhang die Mitgliedstaaten nachdrücklich darin, gemäß der Richtlinie 2000/60/EG Verbote der Einleitung von Abwässern aus offenen Nass-Scrubbern und bestimmten Ladungsrückständen in ihren Hoheitsgewässern zu erlassen; betont, dass nachhaltigen Lösungen auf der Grundlage einer Lebenszyklusanalyse von Beginn an Vorrang eingeräumt werden sollte; weist darauf hin, dass der Zweck von offenen Nass-Scrubbern darin besteht, die Luftverschmutzung zu bekämpfen, und dass bereits Investitionen in solche Anlagen getätigt wurden; weist darauf hin, dass die Verwendung von offenen Nass-Scrubbern Auswirkungen auf die Umwelt hat, und begrüßt, dass die IMO deren langfristige Auswirkungen untersucht; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, auf der Grundlage einer Folgeabschätzung einen schrittweisen Ausstieg aus der Verwendung von offenen Nass-Scrubbern zu vollziehen, um die Emissionsgrenzwerte im Einklang mit den IMO-Rahmen und dem MARPOL-Übereinkommen einzuhalten;

25. fordert der Kommission auf, alternative Antriebssysteme, einschließlich Wind- und solar-elektrischem Antrieb, in die Initiative „FuelEU Maritime“ aufzunehmen; fordert die Kommission auf, die laufenden Initiativen und Projekte in Bezug auf einen Güterverkehr mit Segelschiffen zu bewerten und sicherzustellen, dass Transportantriebssysteme für eine europäische Finanzierung infrage kommen;
26. fordert die Kommission auf, Maßnahmen einzuleiten, die mit den erforderlichen Finanzmitteln einhergehen, damit die europäischen Schiffsbauwerften zusätzliche Investitionen in den nachhaltigen, sozialen und digitalisierten Schiffbau und die Schiffsreparaturindustrie tätigen können, die von strategischer Bedeutung für die Schaffung von Arbeitsplätzen sind, und damit den Übergang zu einem Kreislaufwirtschaftsmodell unterstützen, das den gesamten Lebenszyklus der Schiffe berücksichtigt; betont, wie wichtig es ist, nachhaltige Lösungen für den Bau und die Abwrackung von Schiffen in der EU im Einklang mit dem neuen Aktionsplan der EU für die Kreislaufwirtschaft zu unterstützen und zu entwickeln; betont in diesem Zusammenhang, dass die Werften in ihren Wertschöpfungsketten innerhalb und außerhalb der EU im Einklang mit den Normen der OECD und der Vereinten Nationen die gebührende Sorgfalt walten lassen sollten, damit negative Umweltauswirkungen beim Abwracken von Schiffen vermieden werden können;

### ***EU-Förderung***

27. fordert die Kommission auf, im Rahmen ihrer europäischen Finanzierungsprogramme, insbesondere der Programme „Horizont Europa“ und „InvestEU“, die Erforschung und den Einsatz sauberer Technologien und Kraftstoffe zu unterstützen; unterstreicht das Potenzial von Strom aus zusätzlichen erneuerbaren Quellen, einschließlich grünem Wasserstoff, Ammoniak und Windantrieb; betont in diesem Zusammenhang die finanziellen Auswirkungen des Übergangs zu sauberen alternativen Kraftstoffen, sowohl für die Schifffahrtsindustrie als auch für die landgestützte Kraftstoffversorgungskette und die Häfen; betrachtet Häfen als natürliche Zentren für die Produktion, die Lagerung, den Vertrieb und den Transport von sauberen alternativen Kraftstoffen; fordert, dass das

Programm „Horizont Europa“ die Aufrufe zur Einreichung von Vorschlägen für Projekte im Rahmen des „Grünen Deals“ erneuert, die von der Kommission im Rahmen von „Horizont 2020“ gestartet wurden, um insbesondere den Seeverkehrssektor umweltfreundlicher zu gestalten und Forschung und Innovation sowie den Einsatz von Alternativen zu schweren Kraftstoffen zu unterstützen, die die Auswirkungen auf Klima und Umwelt im Seeverkehrssektor erheblich verringern;

28. fordert die Kommission auf, Projekte zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs und zur Verringerung der Schadstoffemissionen, einschließlich der erforderlichen Hafinfrastruktur und -anlagen, im Rahmen der Kohäsionspolitik und über die europäischen Struktur- und Investitionsfonds, die Fazilität „Connecting Europe“ und den Grünen Deal förderfähig zu machen und Mittel und Anreize zur Unterstützung der Seeverkehrsbranche beim Übergang zu einer kohlenstofffreien Wirtschaft bereitzustellen, wobei die soziale Dimension des Wandels berücksichtigt werden sollte; betont, wie wichtig es ist, Synergien und Komplementaritäten zwischen verschiedenen Finanzierungslösungen der EU zu schaffen, ohne einen unnötigen Verwaltungsaufwand zu verursachen, der private Investitionen abschrecken und dadurch den technologischen Fortschritt und damit die Verbesserung der Kosteneffizienz bremsen würde; fordert die Kommission auf, im Rahmen ihres europäischen Programms zur Neubelebung der Industrie eine umweltfreundliche europäische maritime Industrie auf dem Gebiet der EU zu fördern und in sie zu investieren sowie bei der Entwicklung neuer Schiffe mit ökologischem Design, der Instandsetzung und Modernisierung bestehender Schiffe und der Abwrackung eine Führungsrolle übernimmt;
29. ist der Ansicht, dass jeglicher Prozess eines realistischen Übergangs hin zur Verwirklichung des Ziels der Emissionsfreiheit auf der Einbindung und Beteiligung der Akteure der Branche und auf einer Unterstützung durch die EU beruhen muss, die sich in einer angemessenen Finanzausstattung und einem Dialog sowie in Flexibilität und Sorgfalt widerspiegelt, wenn es gilt, die erforderlichen Reformen des Regelungsrahmens voranzubringen; vertritt die Auffassung, dass diese Voraussetzungen unabdingbar sind, wenn es gilt, mithilfe von Instrumenten wie etwa der gemeinsam geplanten Partnerschaft „Emissionsfreiheit im Seeverkehr“ eine strategische Zusammenarbeit zu fördern, die auf Nachhaltigkeit ausgerichtet ist;
30. erinnert daran, dass die Ziele der Dekarbonisierung und der Verkehrsverlagerung durch die Fazilität „Connecting Europe“, die mit mehr Haushaltsmitteln auszustatten ist, unterstützt werden müssen;
31. bedauert diesbezüglich den Beschluss des Rates, die Zuweisung von Haushaltsmitteln für zukunftsorientierte Programme, wie die Fazilität „Connecting Europe“, InvestEU und Horizont Europa, zu kürzen; stellt fest, dass die ambitionierte Dekarbonisierungsagenda der EU durch entsprechende Förder- und Finanzierungsinstrumente unterstützt werden muss;
32. erinnert daran, dass die Europäische Investitionsbank (EIB) Unterstützung für attraktive Kapitaldarlehen bietet; ist jedoch der Ansicht, dass die Schwelle für die Finanzierung von Kleinprojekten gesenkt werden sollte; weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das Programm „Green Shipping Guarantee“ (GSG), das darauf abzielt, die Umsetzung von Investitionen in umweltfreundlichere Technologien durch europäische

Schiffahrtsunternehmen zu beschleunigen, auch Unterstützung für kleinere Transaktionen einschließlich flexiblerer Darlehensbedingungen bieten sollte; ist darüber hinaus der Ansicht, dass die EIB den Schiffsbauern sowohl vor als auch nach der Lieferung Finanzmittel zur Verfügung stellen sollte, was die Durchführung und Tragfähigkeit der Projekte erheblich verbessern würde;

33. betont, dass die Bestrebungen zur Dekarbonisierung und der Impuls von Anreizsystemen für saubere Energie im Seeverkehrssektor die Umschulung und Ausbildung von Arbeitnehmern erfordern würden; erinnert daran, dass die Finanzierung hierfür durch die EU und die Mitgliedstaaten vorgesehen werden müsste; ermutigt die Kommission, ein EU-Netz zum Austausch über bewährte Verfahren für die Anpassung der Arbeitskräfte an die neuen Bedürfnisse des Sektors einzurichten;
34. unterstützt die Überprüfung der Leitlinien für staatliche Beihilfen durch die Kommission in allen relevanten Sektoren, einschließlich des Verkehrs und insbesondere des Seeverkehrs, um die Ziele des europäischen Grünen Deals zu erreichen, indem der Grundsatz des „gerechten Übergangs“ angewandt wird und die nationalen Regierungen Investitionen in die Dekarbonisierung und saubere Energie direkt unterstützen können; fordert die Kommission auf zu prüfen, ob es die derzeitigen Steuerbefreiungen ermöglichen, dass es unfaire branchenübergreifende Wettbewerbsbedingungen gibt; fordert die Kommission nachdrücklich auf, bezüglich der staatlichen Unterstützung für nachhaltige Schiffahrtsprojekte Klarheit zu schaffen;
35. weist auf die wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie für den Schiffsektor, insbesondere den öffentlichen Personenverkehr, hin; fordert die Mitgliedstaaten auf, den Seeverkehrssektor als eine Priorität in ihre nationalen Konjunkturprogrammen aufzunehmen, um sicherzustellen, dass er umfassenden Zugang zu den im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität zugewiesenen Ressourcen hat; fordert die Kommission darüber hinaus auf, intelligente Investitionsinitiativen für eine nachhaltige und widerstandsfähige Erholung des Sektors zu entwerfen;

### ***Kontrolle und Durchsetzung der Vorschriften***

36. fordert die Kommission auf, die Transparenz und Verfügbarkeit von Informationen über die Umwelt- und Energieleistung von Schiffen sicherzustellen und die Einführung eines europäischen Kennzeichnungssystems in Übereinstimmung mit den auf IMO-Ebene getroffenen Maßnahmen zu prüfen, das darauf abzielen sollte, die Emissionen wirksam zu verringern und den Sektor zu unterstützen, indem der Zugang zu Finanzmitteln, Darlehen und Bürgschaften auf der Grundlage seiner Emissionsleistung verbessert wird, die Emissionsüberwachung gestärkt wird, Vorteile durch das Setzen von Anreizen zur Differenzierung der Hafeninfrastrukturgebühren der Hafenbehörden erlangt werden, und die Attraktivität des Sektors erhöht wird; betont darüber hinaus die Notwendigkeit, das System des „grünen Schiffs“ weiter zu fördern, weiterzuentwickeln und umzusetzen, wobei die Emissionsreduzierung, die Abfallbehandlung und die Umweltauswirkungen berücksichtigt werden sollten, insbesondere durch den Austausch von Erfahrungen und Know-how;
37. fordert die Kommission auf, bis spätestens Ende 2021 eine Überarbeitung der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle – wie im Arbeitsprogramm der Kommission für 2021

vorgesehen – vorzuschlagen, um eine wirksamere und umfassendere Schiffskontrolle zu ermöglichen, die Anreize für die Einhaltung von Umwelt-, Sozial-, Gesundheits- und Arbeitsrechtsnormen, die Sicherheit an Bord von Schiffen, die EU-Häfen anlaufen, sowohl für Seeleute als auch für Hafentarbeiter und die Möglichkeiten für wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen unter Berücksichtigung des Umwelt-, Gesundheits-, Steuer- und Sozialrechts beinhalten;

38. fordert die Kommission auf, in Abstimmung mit der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) den Aufbau von Kapazitäten für Drittländer im Bereich der Inspektionen und der Durchsetzung zu verstärken und gemeinsam mit den Sozialpartnern Kampagnen zu starten, um das Bewusstsein für die Rechte und Pflichten im Rahmen des Seearbeitsübereinkommens zu schärfen; fordert die Kommission auf, die Einrichtung einer Datenbank mit Inspektionsergebnissen und Beschwerden von Seeleuten durch die IAO zu fördern, um Seeleuten und Reedern dabei zu helfen, sich mit den angesehensten seearbeitsübereinkommenskonformen Rekrutierungs- und Vermittlungsdiensten in Verbindung zu setzen;
39. betont das Potenzial der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) mit ihrem Satellitensystem SafeSeaNet bei der Überwachung von Ölverschmutzung und illegalen Einleitungen von Treibstoffrückständen auf See und der Anwendung der Verordnung (EU) 2015/757; hebt hervor, dass die regionale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet, auch mit Drittstaaten, von wesentlicher Bedeutung ist, insbesondere im Mittelmeerraum; fordert daher die Kommission auf, den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den Ländern zu verstärken;
40. betont, dass die Partnerschaft, die im Zusammenhang mit dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU ins Auge gefasst wird, für angemessene gleiche Wettbewerbsbedingungen in den Bereichen Umwelt und Soziales sorgen sollte, ohne dass es zu Störungen der Verkehrs- und Handelsverbindungen kommt, einschließlich effizienter Zollkontrollen, die die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Flotte nicht beeinträchtigen und die reibungslose Aus- und Einfuhr zwischen den Häfen des Vereinigten Königreichs und der EU sicherstellen sollten;
  - 
  - ◦
41. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

## BEGRÜNDUNG

Obwohl der Seeverkehr eine wesentliche Rolle in der europäischen Wirtschaft spielt, da 90 % der Güter auf dem Seeweg und über Häfen in die EU gelangen, wurde der Sektor bei den Pariser Klimaübereinkommen und den EU-Rechtsvorschriften zur Reduzierung von Treibhausgasen völlig außer Acht gelassen. Außerdem wird in der Schifffahrt Schweröl verwendet, das zu den umweltschädlichsten Kraftstoffen auf dem Markt gehört.

Mit 940 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr und 2,5 % der weltweiten Treibhausgasemissionen steht aber viel auf dem Spiel. Dies gilt umso mehr, als nach den Prognosen die künftigen Emissionen dieses Sektors bis 2050 um zwischen +50 % und +250 % explosionsartig anwachsen werden, wenn man keine drastischen Maßnahmen ergreift.

Auch die Auswirkungen der Branche auf die Luftverschmutzung sollten nicht vergessen werden, da ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Schiffsabgasen und einer Reihe von Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen festgestellt wurde. Jedes Jahr verursachen die Emissionen des Schiffsverkehrs in Europa fast 60 000 Todesfälle und kosten die Gesundheitsdienste 58 Mrd. EUR.

Es ist daher notwendig, die Emissionen des Seeverkehrs zu begrenzen und zu regulieren, und zwar nicht nur die CO<sub>2</sub>-Emissionen, sondern auch Schwefel, Methan, Stickstoffoxid und Feinstaub.

Investitionen im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung des Seeverkehrssektors müssen auch den Schlüsselprinzipien eines gerechten Übergangs folgen, wie z. B. Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze sowie strenge Gesundheits- und Sicherheitsmaßnahmen für alle Arbeitnehmer.

Der Zweck dieses Initiativberichts ist es, einen Fahrplan auf EU-Ebene mit konkreten Maßnahmen zur Begrenzung der Emissionen aus dem Seeverkehrssektor vorzuschlagen. Meiner Ansicht nach war es wichtig, durch diesen Bericht zu zeigen, dass die europäische Ebene ein wesentlicher Hebel für Maßnahmen zur Ökologisierung dieses Sektors ist, der allzu oft als rein international betrachtet wird.

Die Berichterstatterin schlägt vor, mehrere wichtige thematische Fragen anzusprechen, die wesentlich sind, um den Seeverkehr zu einem echten Teil des Grünen Deal zu machen.

Energie ist ein Thema, an dem man nicht vorbeikommt. Der Einsatz von Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen muss verbindlich vorgeschrieben und attraktiv gemacht werden. Sie begrüßt daher den vom Europäischen Parlament auf der Plenartagung im September 2020 angenommenen Standpunkt zur MRV-Verordnung, in der die Einbeziehung des Seeverkehrs in seiner Gesamtheit in das Europäische Emissionshandelssystem (EHS) bis spätestens 1. Januar 2022 befürwortet wird.

Obwohl wesentlich, müssen Treibstoffvorschriften doch mit Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen von Schiffen einhergehen. In dieser Hinsicht hält es die Berichterstatterin für sehr wichtig, dass der bevorstehende Vorschlag der Kommission zu FuelEU Maritime ein doppeltes Ziel der Emissionsreduzierung enthält, wobei sowohl der Kraftstoff als auch die Effizienz der Schiffe berücksichtigt werden sollten.

Es ist der gesamte Lebenszyklus von Schiffen, den wir von ihrem Entwurf bis zu ihrer Abwrackung überprüfen müssen. Zu diesem Thema fordert sie die Kommission auf, eine europäische Schiffsabwrackungsindustrie zu schaffen und diese extrem umweltschädliche Tätigkeit nicht mehr in Drittländer zu exportieren.

Die Auswirkungen des Seeverkehrssektors auf die Luftqualität und die Gesundheit der Bürger zu verringern, bedeutet auch, die Emissionen in Häfen und Küstengebieten zu reduzieren. Deshalb fordere ich die Kommission auf, den Anschluss von Schiffen am Liegeplatz oder die Nutzung anderer Formen erneuerbarer Energie verbindlich vorzuschreiben, um das Ziel der Null-Emissionen am Liegeplatz zu erreichen, und eine Strategie für Null-Emissionen-Häfen zu konzipieren.

Die Kommission hat mehrfach zugesagt, eine Initiative zu ergreifen, um den Zugang der am stärksten umweltverschmutzenden Schiffe zu den Häfen zu beschränken; die Berichterstatterin kann sie in dieser Hinsicht nur ermutigen, rasch zu handeln, insbesondere in Bezug auf große Kreuzfahrtschiffe.

Die Einrichtung eines Emissions-Überwachungsgebiets im Mittelmeer, aber auch in allen anderen europäischen Meeren, ist eine zentrale Maßnahme, um die Auswirkungen dieses Sektors auf die Gesundheit der Bürger sowie auf die biologische Vielfalt der Meere der Union zu verringern und die Grenzwerte für NO<sub>x</sub>- und SO<sub>x</sub>-Emissionen in allen europäischen Meeren zu vereinheitlichen.

Schließlich müssen diese Veränderungen durch umfangreiche europäische Mittel flankiert und unterstützt werden, die auf die Dekarbonisierung des Sektors und eine bessere Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren des Sektors abzielen.



11.11.2020

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR UMWELTFRAGEN, ÖFFENTLICHE GESUNDHEIT UND LEBENSMITTELSICHERHEIT**

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

zu den technischen und operativen Maßnahmen für einen effizienteren und saubereren  
Seeverkehr  
(2019/2193(INI))

Berichterstatter: Javi López

### **VORSCHLÄGE**

Der Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

- A. in der Erwägung, dass gesunde Ozeane sowie der Schutz und die Wiederherstellung von Ökosystemen für die Menschheit von wesentlicher Bedeutung sind, da sie das Klima regulieren, mindestens die Hälfte des Sauerstoffs der Erdatmosphäre erzeugen, biologische Vielfalt beherbergen, zur globalen Ernährungssicherheit und menschlichen Gesundheit beitragen sowie wirtschaftliche Tätigkeiten unter anderem in den Bereichen Fischerei, Verkehr, Handel, Tourismus, Energie aus erneuerbaren Quellen und Gesundheitsprodukte ermöglichen, die auf dem Grundsatz der Nachhaltigkeit beruhen sollten; in der Erwägung, dass die Seeverkehrsbranche der EU – unter wirtschaftlichen Aspekten betrachtet – im Jahr 2018 insgesamt 149 Mrd. EUR zum BIP der EU beigetragen hat und dass mehr als zwei Millionen Arbeitsplätze von ihr abhängen<sup>1</sup>;
- B. in der Erwägung, dass – was die direkte wirtschaftliche Wirkung anbelangt – im Jahr 2018 in der Seeverkehrsbranche der EU 685 000 Arbeitsplätze auf See und an Land in der EU zu verzeichnen waren<sup>2</sup>;
- C. in der Erwägung, dass im Jahr 2018 die Seeverkehrsbranche der EU 54 Mrd. EUR zum BIP der EU beigetragen hat<sup>3</sup>;
- D. in der Erwägung, dass für jede 1 Mio. EUR des BIP, die die Seeverkehrsbranche

---

<sup>1</sup> Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry (Der wirtschaftliche Wert der EU-Schifffahrtsindustrie)

<sup>2</sup> Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry (Der wirtschaftliche Wert der EU-Schifffahrtsindustrie)

<sup>3</sup> Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry (Der wirtschaftliche Wert der EU-Schifffahrtsindustrie)

erwirtschaftet, weitere 1,6 Mio. EUR in der EU erwirtschaftet werden<sup>4</sup>;

- E. in der Erwägung, dass der Seeverkehr von strategischer Bedeutung ist, zumal 90 % der Waren weltweit auf dem Seeweg befördert werden und 70 % dieser Beförderungen auf dem Seeweg in europäischen Gewässern stattfinden;
- F. in der Erwägung, dass 40 % der weltweiten Flotte, gemessen an der Bruttoreaumzahl, von der EU kontrolliert werden<sup>5</sup>;
- G. in der Erwägung, dass die weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Seeverkehr bis 2050 voraussichtlich um 90 % bis 130 % gegenüber dem Stand von 2008 ansteigen werden, wenn sich die Rahmenbedingungen nicht ändern<sup>6</sup>; in der Erwägung, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Seeverkehrs auf europäischer Ebene bis 2050 um 86 % gegenüber dem Stand von 1990 ansteigen dürften, wenn keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden; in der Erwägung, dass die Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs schätzungsweise 2 bis 3 % der gesamten weltweiten Treibhausgasemissionen ausmachen; in der Erwägung, dass die Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr zwischen 2012 und 2018 bereits um 9,6 % zugenommen haben, einschließlich eines starken Anstiegs der Methanemissionen um 150 % aufgrund der Zunahme von Schiffen, die Flüssigerdgas (LNG) verwenden<sup>7</sup>; in der Erwägung, dass nach dem Sonderbericht der Zwischenstaatlichen Sachverständigengruppe für Klimafragen (Weltklimarat) über die Folgen einer globalen Erwärmung um 1,5 °C eine 66 %ige Chance besteht, unter 1,5 °C zu bleiben, wenn die CO<sub>2</sub>-Emissionen ab Anfang 2018 auf 420 bis 570 Gt CO<sub>2</sub> begrenzt werden, und eine 50 %ige Chance besteht, unter 1,5 °C zu bleiben, wenn die Emissionen ab 2018 auf 580 bis 770 Gt CO<sub>2</sub> begrenzt werden – dies in Abhängigkeit von der verwendeten Referenztemperatur (durchschnittliche globale Oberflächentemperatur oder durchschnittliche globale Lufttemperatur in Bodennähe) und ohne Berücksichtigung der Rückkopplungen des Erdsystems und verschiedener Unsicherheiten<sup>8</sup>; in der Erwägung, dass die Beschlüsse, die heute im Bereich des Seeverkehrs getroffen werden, von entscheidender Bedeutung für das Emissionsniveau im Jahr 2050 sein werden, da die durchschnittliche Lebensdauer eines Schiffes 25 bis 30 Jahre betragen kann; in der Erwägung, dass die Branche bislang nicht in die Verpflichtung der Union zur Verringerung der Treibhausgasemissionen einbezogen wurde; in der Erwägung, dass sich die CO<sub>2</sub>-Gesamtintensität im Durchschnitt des internationalen Seeverkehrs gegenüber 2008 um 21 bzw. 29 % verringert hat, je nachdem ob der Wert als jährliches Effizienzverhältnis oder Energie-Effizienz-Betriebs-Indikator (EEOI) angegeben wird<sup>9</sup>;
- H. in der Erwägung, dass der Seeverkehr erhebliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, die marine Biodiversität und die Umwelt hat, und zwar auch durch die Emission von Luftschadstoffen wie Schwefeloxiden (SO<sub>x</sub>), Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) Feinstaub; in der Erwägung, dass der Seeverkehr auch dadurch zu einer

<sup>4</sup> Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry (Der wirtschaftliche Wert der EU-Schifffahrtsindustrie)

<sup>5</sup> Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry (Der wirtschaftliche Wert der EU-Schifffahrtsindustrie)

<sup>6</sup> Vierte Treibhausgas-Studie der IMO, 2020.

<sup>7</sup> Vierte Treibhausgas-Studie der IMO, 2020.

<sup>8</sup> Sonderbericht des Weltklimarats über die Folgen einer globalen Erwärmung um 1,5 °C, 2018.

<sup>9</sup> Vierte Treibhausgas-Studie der IMO, 2020.

Beeinträchtigung der Umwelt führt, dass er zum Klimawandel beiträgt und sich durch verschiedene Verschmutzungsquellen auf die Umwelt auswirkt, insbesondere durch die Entgasung, das Laufenlassen der Maschinen im Hafen, das Ablassen von Ballastwasser, Kohlenwasserstoffe, Schwermetalle und Chemikalien, auf See verlorene Container und Kollisionen mit Walen, was sich wiederum auf die biologische Vielfalt und die Ökosysteme auswirkt; in der Erwägung, dass die Vorschriften der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zur Verringerung der SO<sub>x</sub>-Emissionen von Schiffen erstmals im Jahr 2005 im Rahmen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) in Kraft traten und dass die Grenzwerte für SO<sub>x</sub>-Emissionen seither schrittweise verschärft wurden, wobei der maximal zulässige Schwefelgehalt derzeit bei 0,5 % bzw. in Emissions-Überwachungsgebieten bei 0,1 % liegt; in der Erwägung, dass die Luftverschmutzung durch den Seeverkehr für jährlich über 50 000 Todesfälle in der EU<sup>10</sup> verantwortlich ist und daher weiter verringert werden muss;

- I. in der Erwägung, dass die europäische Seeverkehrsbranche auch dazu beitragen sollte, dem Verlust an biologischer Vielfalt und der Schädigung der Umwelt entgegenzuwirken, sowie einen Beitrag zu den Zielen der neuen EU-Biodiversitätsstrategie für 2030 leisten sollte;
- J. in der Erwägung, dass die Seeverkehrsbranche als einzige Verkehrsbranche nicht auf Unionsebene reguliert ist;
- K. in der Erwägung, dass Schiffskraftstoffe nicht besteuert werden; in der Erwägung, dass der Strombedarf an Bord durch die Kraftstoffverbrennung gedeckt wird, auch wenn die Schiffe am Kai liegen; in der Erwägung, dass dieser Kraftstoff im Gegensatz zum Strom aus der Landstromversorgung von der Steuer befreit ist;
- 1. weist nachdrücklich darauf hin, dass alle Branchen, einschließlich des Seeverkehrs, uneingeschränkt dazu beitragen müssen, das EU-Klimaziel für 2030 und das Ziel der Klimaneutralität in der EU bis spätestens 2050 zu erreichen, und zwar im Einklang mit den Bemühungen im Rahmen des Übereinkommens von Paris, den Temperaturanstieg auf 1,5 °C zu begrenzen; weist darauf hin, dass ein ambitioniertes Ziel im Hinblick auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2050 erforderlich ist, das weit über die von der IMO vorgesehenen 50 % im Vergleich zu 2008 hinausgeht; betont, wie wichtig es ist, verbindliche Ziele für eine lineare Verringerung der jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Transportleistung festzulegen und den Sektor rasch in das EU-Emissionshandelssystem (ETS) einzubeziehen, und zwar im Einklang mit den vom Parlament am 16. September 2020 angenommenen Änderungen am Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zwecks angemessener Berücksichtigung des globalen Datenerhebungssystems für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen<sup>11</sup>; betont, dass es wichtig ist, dass die EU so bald wie möglich geeignete und wirksame Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs beschließt, und hebt gleichzeitig hervor, dass die Kommission auf ein ambitioniertes Vorgehen drängen sollte, auch auf IMO-Ebene, um globale Lösungen zu finden; weist darauf hin, dass Vereinbarungen auf globaler Ebene

---

<sup>10</sup> Brandt, J., Silver, J. D. und Frohn, L. M., „Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National Level using the EVA Model System“. Wissenschaftlicher Bericht des CEEH Nr. 3, 2011.

<sup>11</sup> Angenommene Texte, P9\_TA(2020)0219.

angestrebt werden sollten, wobei die EU jedoch weiterhin in der Lage sein sollte, auf ihrem Gebiet strengere Maßnahmen zu ergreifen;

2. fordert alle Schiffseigner und -betreiber auf, alle verfügbaren operativen und technischen Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Verringerung der Emissionen aus dem Seeverkehr zeitnah umzusetzen; drängt insbesondere auf die rasche Einführung von Maßnahmen wie Drosselung der Fahrgeschwindigkeit und Geschwindigkeitsoptimierung, Windantrieb, Bewuchsschutzbeschichtungen, Elektrifizierung mit Strom aus erneuerbaren Quellen und Energiespeicherung, aber auch Digitalisierung und Optimierung der Logistik, und zwar unter konsequenter Befolgung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ sowie des Grundsatzes, dass mit Energie sorgsam umzugehen ist; fordert eine stärkere Nutzung des Energieeffizienz-Managementplans für Schiffe (SEEMP) und des Energieeffizienzindex (EEDI); hebt hervor, dass alle derzeitigen und verfügbaren operativen und technischen Maßnahmen auf kurze und mittlere Sicht erforderlich sind, dass aber auf lange Sicht nachhaltige alternative Brennstoffe für die Seeverkehrsbranche gebraucht werden, um die Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen; weist darauf hin, dass die Kommission die Mitgliedstaaten bei der Modernisierung der Branche unterstützen muss; fordert die Kommission auf, im Einklang mit den vom Parlament am 16. September 2020 angenommenen Änderungen ein umfassendes Kennzeichnungssystem der EU für die Umweltleistung von Schiffen einzurichten und einschlägige technische Normen festzulegen, um Anreize für Emissionsminderungen zu schaffen und die Transparenz der Informationen zu erhöhen; fordert die Kommission auf, in Zusammenarbeit mit den Schiffseignern, sonstigen Interessenträgern und unabhängigen Sachverständigen ein europäisches Schifffahrtslabel für Produkte zu entwickeln, um die Verbraucher über die Umweltauswirkungen des Seeverkehrs im Zusammenhang mit den von ihnen erworbenen Produkten zu informieren; ist der Auffassung, dass ein solches Label die Umwelt- und Energiewende in der Schifffahrtsbranche unterstützen würde, da es eine zuverlässige und transparente Möglichkeit bietet, die Kunden über freiwillige Initiativen zu informieren, und die Verbraucher dazu anhalten würde, Produkte zu kaufen, die von Schiffseignern transportiert werden, die auf der Grundlage von Lebenszyklusanalysen ihre Umweltauswirkungen verringert haben und einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft leisten, beispielsweise in Bezug auf Treibhausgase und Schadstoffemissionen, Lärmbelastung oder Abfall- und Wasserbewirtschaftung;
3. betont, dass digitale Technologien, wie modernere Navigationssysteme und automatische Identifizierungssysteme, dazu eingesetzt werden können, technische Vorgänge und Wartungsarbeiten auszuführen, beispielsweise zu berechnen, wie ein Schiff auf einer bestimmten Route am kraftstoffeffizientesten betrieben werden kann, und so Schiffe energieeffizienter zu machen, damit sie Emissionsnormen erfüllen können, und das Management von Umweltrisiken zu erleichtern; hebt ferner hervor, dass die Digitalisierung ein großes Potenzial in Gestalt neuer Technologien zur Optimierung des Hafenaufenthalts birgt, die dazu beitragen, die Wartezeiten von Schiffen in Häfen zu verringern und somit die Emissionen zu senken;
4. stellt fest, dass sich mit der fortschreitenden Digitalisierung und Automatisierung in der Schifffahrtsbranche die für einen bestimmten Arbeitsplatz notwendigen Anforderungen und Kompetenzen ändern werden; betont, dass die Seeleute über diese veränderten Kompetenzen und Kenntnisse, insbesondere im Bereich der Informationstechnologie,

verfügen müssen, weil dies für die Sicherheit der Schiffe und die Effizienz der Tätigkeiten notwendig ist;

5. fordert die Kommission auf, ein zuverlässiges Instrument, wie beispielsweise eine Datenbank, zu schaffen, um die Auswirkungen von Schiffen auf die Umwelt während ihres gesamten Lebenszyklus – vom Bau über die Nutzung bis hin zur Abwrackung und Wiederverwertung – zu bewerten; vertritt die Auffassung, dass eine solche Datenbank der Schifffahrtsbranche relevante Informationen über Materialien, Produktion, Energieverbrauch, Wartung und Nutzung sowie deren Auswirkungen im Hinblick auf den Treibhauseffekt, den Wasserverbrauch, die Versauerung, die Eutrophierung von Gewässern usw. liefern und es der Branche dadurch ermöglichen sollte, auf Schiffe mit ökologischem Design und umweltfreundliche Schiffe umzustellen und gleichzeitig Innovationen zu fördern; ist der Ansicht, dass dieses Instrument auch zu einer Kreislaufwirtschaft für Schiffe und Häfen sowie zu einer besseren Kommunikation über von der Branche entwickelte Nachhaltigkeitsinitiativen beitragen sollte, und zwar im Einklang mit einem europäischen Schifffahrtslabel für Produkte;
6. fordert die Kommission auf, die Relevanz und Durchführbarkeit der Einführung einer europäischen Flagge mit gemeinsamen Normen zu prüfen, um gegen Billigflaggen vorzugehen und die Entwicklung sozial- und umweltverträglicherer internationaler Normen zu unterstützen;
7. weist darauf hin, dass der Seeverkehr im Hinblick auf Verbindungen und den Zugang zu wesentlichen Waren und Dienstleistungen im Mittelpunkt des Lebens und der Entwicklung der Gebiete in äußerster Randlage steht; betont, dass diese Gebiete Hotspots der biologischen Vielfalt sind, die bewahrt werden muss; fordert daher die Kommission auf, bei der Entwicklung umweltfreundlicherer Schiffe und der relevanten Infrastruktur die Gebiete in äußerster Randlage gebührend zu berücksichtigen;
8. fordert, dass elektronische Geräte entwickelt und eingesetzt werden, mit deren Hilfe Kollisionen mit Walen verhindert bzw. möglichst gering gehalten werden – wie akustische Vergrämer und Instrumente zur digitalen Überwachung, die dazu dienen, Wale zu lokalisieren – und die einschlägigen Informationen mit den Schiffen, die das Gebiet befahren, geteilt werden können;
9. betont, dass nachhaltigen Lösungen auf der Grundlage einer Lebenszyklusanalyse von Beginn an Vorrang eingeräumt werden sollte; weist darauf hin, dass der Zweck von offenen Nass-Scrubbern darin besteht, die Luftverschmutzung zu bekämpfen, und dass bereits Investitionen in solche Anlagen getätigt wurden; weist darauf hin, dass die Verwendung von offenen Nass-Scrubbern Auswirkungen auf die Umwelt hat, und begrüßt, dass die IMO deren langfristige Auswirkungen untersucht; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, auf der Grundlage wissenschaftlicher Studien und des Vorsorgeprinzips dafür zu sorgen, dass die Verwendung offener Nass-Scrubber – angesichts ihrer Auswirkungen auf die Meeresumwelt und der Tatsache, dass die bestehenden Anlagen modernisiert werden müssten – schrittweise eingestellt und verboten wird, damit die Emissionsgrenzwerte so bald wie möglich eingehalten werden können; betont, dass die Verringerung der Emissionen des Seeverkehrs und ihrer Auswirkungen auf die globale Erwärmung und die Luftverschmutzung nicht in einer Weise umgesetzt werden sollte, die der biologischen Vielfalt der Meere schadet,

und dass sie von Maßnahmen begleitet werden sollte, die auf die Wiederherstellung der durch die Schifffahrtsbranche beeinträchtigten Meeres- und Küstenökosysteme abzielen;

10. weist erneut darauf hin, dass es Instrumente gibt, mit denen gegen die Entgasung auf See vorgegangen werden kann, beispielsweise das europäische Programm CleanSeaNet, das darauf abzielt, Ölverschmutzungen aufzudecken und zur Identifizierung von Verschmutzern beizutragen; betont jedoch, dass Verstöße nach wie vor häufig vorkommen und dass weitere Maßnahmen erforderlich sind, um diese Art der Verschmutzung zu verringern; hebt hervor, dass die regionale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet, auch mit Drittstaaten, von wesentlicher Bedeutung ist, insbesondere im Mittelmeerraum; fordert die Kommission daher auf, den Informationsaustausch und die internationale Zusammenarbeit in Bezug auf Sanktionen zu verstärken und den Auf- und Ausbau legaler Entgasungsinfrastrukturen in den Häfen zu fördern;
11. fordert die Kommission auf, Investitionen und Forschung in den Bereichen neue Technologien, alternative, emissionsfreie Antriebstechnologien sowie nachhaltige alternative Kraftstoffe und Energiespeicherung zu fördern, um langfristige Lösungen für die Dekarbonisierung des Seeverkehrs zu entwickeln und dabei gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Branche sicherzustellen; hebt insbesondere das Potenzial hervor, das die Elektrifizierung sowie umweltfreundliche synthetische Kraftstoffe auf Wasserstoff- und erneuerbarer Basis wie Ammoniak und Methanol bergen; betont, dass alternative Kraftstoffe nicht zur Erhöhung der Treibhausgasemissionen beitragen dürfen; weist darauf hin, dass Methanemissionen einen erheblichen Einfluss auf den Klimawandel haben, und äußert in diesem Zusammenhang Bedenken hinsichtlich der Verwendung von Flüssigerdgas; ist der Auffassung, dass eine Finanzierung aus EU-Mitteln nur für Alternativen infrage kommen sollte, bei denen nicht die Gefahr von Lock-in-Effekten besteht; fordert die Kommission auf, bei Projekten, die Unterstützung erhalten sollen, Lebenszyklusanalysen durchzuführen, damit diese Projekte den Grundsätzen einer Kreislaufwirtschaft entsprechen, und dabei alle Treibhausgasemissionen und Auswirkungen auf die biologische Vielfalt zu berücksichtigen; betont, dass diese Grundsätze auch bei der anstehenden Initiative FuelEU Maritime berücksichtigt werden sollten; hebt hervor, dass die Entwicklung umweltfreundlicher Schiffe mit ökologischem Design gefördert werden muss, angefangen bei der Konstruktion von Rumpf und Motoren bis hin zu einer besseren Abfall- und Wasserbewirtschaftung, besseren Farben und Materialien, und dass Anreize für einen Technologietransfer in diesen Bereichen geschaffen werden müssen;
12. fordert die Kommission auf, im Rahmen ihres europäischen Programms zur Neubelebung der Industrie eine umweltfreundliche europäische Schifffahrtsbranche auf dem Gebiet der EU zu fördern und in sie zu investieren sowie bei der Entwicklung neuer Schiffe mit ökologischem Design, der Instandsetzung und Modernisierung bestehender Schiffe und der Abwrackung eine Führungsrolle übernimmt; betont, dass die EU im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals den Schwerpunkt auf die Modernisierung und Ökologisierung ihrer Werften legen sollte;
13. weist darauf hin, dass die Abwrackung von Schiffen eine Branche ist, die größtenteils außerhalb der EU angesiedelt ist und in der gewöhnlich schlechte Arbeits- und Umweltbedingungen herrschen, wodurch es zur Verletzung von Menschenrechten und

zu negativen Auswirkungen sowohl auf die menschliche Gesundheit als auch auf die Meeresökosysteme kommt; fordert daher die Kommission auf, die das Abwracken von Schiffen betreffenden Lücken in den geltenden Rechtsvorschriften der EU zu schließen, durch die die europäischen Schiffseigner insbesondere nicht daran gehindert werden, ihre Schiffe vor dem Abwracken auszuflaggen oder zu verkaufen; betont jedoch, dass es in der EU an Einrichtungen fehlt, die dazu in der Lage wären, Schiffe, insbesondere größere, auf dem Gebiet der EU abzuwracken; fordert daher die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, im Rahmen des europäischen Programms zur Neubelebung der Industrie die Schaffung eines echten europäischen Netzwerks für das Abwracken von Schiffen, bei dem soziale ökologische Kriterien erfüllt werden, zu fördern und in ein solches Netzwerk zu investieren;

14. fordert die Kommission auf, dringend ihrer Verpflichtung nachzukommen, den Zugang von Schiffen mit besonders hohen Schadstoffemissionen zu Häfen zu regulieren und die in den Häfen liegenden Schiffe zur Nutzung der zur Verfügung stehenden Lade- und Betankungsinfrastruktur wie etwa landseitiger Stromversorgung, zur Verringerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen am Liegeplatz und zur Verwirklichung des Ziels der Emissionsfreiheit am Liegeplatz so bald wie möglich, spätestens jedoch bis 2030, zu verpflichten, und somit die Küstengebiete und die dort lebenden Menschen zu schützen; fordert die Kommission nachdrücklich auf, die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe so zu überarbeiten, dass sie verbindliche Ziele für die Mitgliedstaaten und Anreize für Häfen enthält, die erforderliche Infrastruktur so bald wie möglich auszubauen; fordert die Kommission auf, die Mitgliedstaaten bei der Modernisierung der Häfen zu unterstützen, und fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass die Häfen der EU über eine angemessene Infrastruktur verfügen, damit der Schiffsverkehr im Hafen emissionsfrei abgewickelt werden kann;
15. empfiehlt, dass die Kommission im Rahmen einer zukünftigen Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie<sup>12</sup> die Nutzung vielversprechender nachhaltiger Kraftstoffe sicherstellt;
16. hebt die positive Rolle hervor, die die Emissions-Überwachungsgebiete auf die Umwelt und die öffentliche Gesundheit haben; betont, wie wichtig es ist, die bestehenden Emissions-Überwachungsgebiete von der Nord- und Ostsee auf alle Meere der EU auszudehnen, da sie ein wesentliches Instrument zur Begrenzung der Luft- und Wasserverschmutzung durch den Seeverkehr darstellen und zur Bekämpfung des globalen Klimawandels beitragen; fordert alle Vertragsparteien auf, rasch eine Einigung darüber zu erzielen, das Mittelmeer zu einem Emissions-Überwachungsgebiet zu machen, da es unter chronischer Verschmutzung mit negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die biologische Vielfalt des Meeres leidet, damit sowohl die SO<sub>x</sub>- als auch die NO<sub>x</sub>-Emissionen von Schiffen verringert werden; erkennt an, wie wichtig Kontrollen der festgelegten Emissionsgrenzwerte sind, und fordert die IMO auf, auch Länder außerhalb der EU dabei zu unterstützen, die Einhaltung der in den Emissions-Überwachungsgebieten geltenden Grenzwerte sicherzustellen; fordert die Kommission auf, die Möglichkeit zu prüfen, dass der Einsatz und das Tanken von

---

<sup>12</sup> ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

Schweröl in europäischen Gewässern und Häfen schrittweise eingestellt wird;

17. begrüßt, dass die IMO sich im Jahr 2021 auf eine weltweite Regelung zur Begrenzung der Rußemissionen einigen dürfte, betont, dass die Möglichkeit besteht, sich auf ein Verbot der mit hohen Schadstoffemissionen verbundenen Nutzung von Schweröl in der Arktis zu einigen, und unterstützt ein solches Verbot;
18. betont, dass die EU mit gutem Beispiel vorangehen sollte, indem ambitionierte rechtliche Anforderungen in Bezug auf einen umweltfreundlichen Seeverkehr festgelegt und gleichzeitig in internationalen Foren wie der IMO Maßnahmen unterstützt und vorangebracht werden, die mindestens ebenso ambitioniert sind, damit die Seeverkehrsbranche ihre Treibhausgasemissionen weltweit so bald wie möglich und im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris schrittweise verringern kann.



## ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	29.10.2020
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+:               67 -:               6 0:               7
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurelia Beigneux, Monika Beňová, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Eleonora Evi, Agnès Evren, Fredrick Federley, Pietro Fiocchi, Catherine Griset, Jytte Guteland, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Joanna Kopcińska, Sylvia Limmer, Javi López, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolores Montserrat, Alessandra Moretti, Dan-Ștefan Motreanu, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Jessica Polfjärd, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Linea Søgaaard-Lidell, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Maria Arena, Manuel Bompard, Antoni Comín i Oliveres, Margarita de la Pisa Carrión, Sven Giegold, Jens Gieseke, Nicolás González Casares, Christophe Hansen, Laura Huhtasaari, Ondřej Knotek, Róza Thun und Hohenstein

## NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

67	+
EVP	Bartosz Arłukowicz, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Agnès Evren, Jens Gieseke, Christophe Hansen, Adam Jarubas, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolores Montserrat, Dan-Ștefan Motreanu, Ljudmila Novak, Jessica Polfjård, Christine Schneider, Róza Thun und Hohenstein, Edina Tóth, Pernille Weiss, Michal Wiezik
S&D	Nikos Androulakis, Maria Arena, Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Tiemo Wölken
Renew Europe	Pascal Canfin, Fredrick Federley, Martin Hojsik, Jan Huitema, Ondřej Knotek, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Søgård-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir
ID	Aurelia Beigneux, Catherine Griset, Joëlle Mélin
VERTS/ALE	Margrete Auken, Sven Giegold, Pär Holmgren, Yannick Jadot, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus
VEL/NGL	Malin Björk, Manuel Bompard, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Mick Wallace
Fraktionslos	Antoni Comín i Oliveres, Eleonora Evi, Athanasios Konstantinou

  

6	-
ID	Simona Baldassarre, Marco Dreosto, Laura Huhtasaari, Sylvia Limmer, Luisa Regimenti, Silvia Sardone

  

7	0
EKR	Sergio Berlato, Margarita de la Pisa Carrión, Pietro Fiocchi, Joanna Kopcińska, Rob Rooker, Alexandr Vondra, Anna Zalewska

Erläuterungen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

## ANGABEN ZUR ANNAHME IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	25.2.2021
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+:                 32 -:                 0 0:                 17
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

## NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

32	+
EKR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EVP	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew Europe	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, István Ujhelyi, Petar Vitanov

0	-

17	0
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
Fraktionslos	Mario Furore, Dorien Rookmaker
S&D	Vera Tax, Marianne Vind
GUE/NGL	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

Erläuterungen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung