

09.09.13**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - U - Vkzu **Punkt** der 914. Sitzung des Bundesrates am 20. September 2013

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013

COM(2013) 480 final

A

Der Verkehrsausschuss

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

1. Es besteht Einverständnis, dass der Sektor des Seeverkehrs, der auch in Zukunft noch erheblich wachsen wird, seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten muss, zumal der internationale Seeverkehr in der EU als einziger Verkehrsträger noch nicht in die EU-Verpflichtung zur Verringerung der Treibhausgasemissionen einbezogen worden ist.
2. Der Bundesrat lehnt die vorgeschlagene Verordnung in der vorliegenden Form ab. Die Verpflichtungen hieraus verursachen einen unangemessen hohen Bürokratieaufwand und sind deshalb nicht mehr verhältnismäßig. Es ist für die Schifffahrtsunternehmen besonders aufwendig und schwierig und mit erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden, dass für alle Fahrten von und zu den EU-Häfen der Treibstoffverbrauch, die Treibstoffqualität, die gefahrenen Kilometer

und die Beladung überwacht, dokumentiert und zu Kennzahlen verrechnet werden müssen. Hinzu kommt, dass das Monitoring durch Gutachter verifiziert werden muss, was ebenfalls mit einem erheblichen Aufwand und Kosten verbunden ist. Dem steht gegenüber, dass mit diesem Modell jährlich lediglich 0,5 Prozent der globalen Emissionen erfasst werden. Die Ausführungen der Kommission, wonach dieses Informationssystem allein schon eine zweiprozentige Senkung der Emissionen zur Folge habe, erscheinen nicht belastbar, da die erzeugten Kennzahlen nur bedingt Aussagekraft haben.

3. Der Bundesrat sieht es als problematisch an, dass die Daten auf Kalenderjahrbasis zu ermitteln sind.
4. Der Bundesrat ist nicht der Auffassung, dass dieses Monitoringsystem zur Bewusstseinschärfung für vorhandene Einsparpotenziale bei Schiffsbrennstoffen und den Abbau von Informationsmängeln bzw. "Marktbarrieren" notwendig ist. Der harte Wettbewerb unter den Reedereien und die hohen Brennstoffkosten erfordern einen energieeffizienten Schiffsbetrieb, um am globalen Transportmarkt bestehen zu können. Dabei werden bereits Monitoring- und Berichtssysteme und weitere technische und betriebliche Sparmaßnahmen eingesetzt. Zudem ist der "Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)" seit 2013 für die Schifffahrt gesetzlich verpflichtend.
5. Der Bundesrat ist weiter der Auffassung, dass eine einseitige europäische Lösung keine wirksame und geeignete Maßnahme ist, da die Schifffahrt als internationaler Verkehrsträger global operiert. In diesem Zusammenhang wird auf die Probleme beim Emissionshandel für Flugverkehr hingewiesen. Es ist davon auszugehen, dass eine derartige regionale Lösung zu Wettbewerbsverzerrungen führen würde.
6. Zudem ist es aus Sicht des Bundesrates zweifelhaft, ob es auf Grund der Probleme beim europäischen Emissionshandel für den Flugverkehr in absehbarer Zeit zu einer einseitigen europäischen Regulierung der Schiffsemissionen kommen wird. Insofern erscheinen die hier im Verordnungsvorschlag vorgeschriebenen umfangreichen und sehr zeit- und kostenintensiven Verpflichtungen zur bloßen Informationsverschaffung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erforderlich. Als wirksame Maßnahme würde die Ermittlung der verbrauchten Bunkermengen und entsprechenden CO₂-Mengen zunächst ausreichen.

B

7. Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union und der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.