



Brüssel, den 19. November 2021
(OR. en)

13897/21

**Interinstitutionelles Dossier:
2021/0210(COD)**

**TRANS 674
MAR 213
ENV 876
ENER 495
IND 348
COMPET 819
ECO 123
RECH 507
CODEC 1474**

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Vordok.:	ST 12813/21
Nr. Komm.dok.:	ST 10327/21 INIT + ADD1-3
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG • Fortschrittsbericht/Orientierungsaussprache

Der Vorsitz hat für die Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) am 9. Dezember 2021 einen Fortschrittsbericht und eine Orientierungsaussprache zum oben genannten Vorschlag vorgesehen. Zur Unterrichtung der Ministerinnen und Minister über die bisherigen Fortschritte und zur Strukturierung eines Gedankenaustauschs über wesentliche Fragen hat der Vorsitz einen Fortschrittsbericht (Anlage I) und ein Strategiepapier (Anlage II) ausgearbeitet.

Der AStV/Rat wird ersucht, den Fortschrittsbericht (Anlage I) zur Kenntnis zu nehmen. Der Rat wird ersucht, sich mit den in Anlage II dargelegten Fragen zu befassen.

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 14. Juli 2021 den obengenannten Vorschlag als Teil des Pakets „Fit für 55“¹ vorgelegt, mit dem die Klima-, Energie-, Flächennutzungs-, Verkehrs- und Steuerpolitik der EU so gestaltet werden sollen, dass das EU-Ziel erreicht wird, die Treibhausgasemissionen bis 2030 intern netto um mindestens 55 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren.

Ziel des Pakets „Fit für 55“ ist es, die im Europäischen Klimagesetz² vereinbarten Ziele zu erreichen und damit einen grundlegenden Wandel von Wirtschaft und Gesellschaft im Hinblick auf eine gerechtere, umweltfreundlichere und wohlhabendere Zukunft herbeizuführen. Die Emissionen im nächsten Jahrzehnt zu verringern, ist eine entscheidende Voraussetzung dafür, dass Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt wird und der europäische Grüne Deal Wirklichkeit wird.

Um das Ziel zu erreichen, die EU auf den Weg zu bringen, bis 2050 klimaneutral zu werden, wäre eine Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen um etwa 90 % erforderlich. Der oben genannte Vorschlag würde hier eine wichtige Rolle spielen, da sein Hauptziel darin besteht, die Nachfrage nach und kontinuierliche Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen im Seeverkehr zu erhöhen und gleichzeitig ein reibungsloses Funktionieren des Seeverkehrs zu gewährleisten und Verzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden. Bei den wichtigsten Bestimmungen geht es insbesondere um folgende Aspekte:

- (i) die Festlegung von Reduktionszielen für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verwendeten Energie;
- (ii) die Festlegung von Anforderungen für die Nutzung landseitiger Stromversorgung oder emissionsfreier Energie am Liegeplatz, die ab 2030 gelten würden;

¹ Das Paket umfasst zwölf Vorschläge der Kommission in den Bereichen Energie, Umwelt, Steuern, Handel und Verkehr; weitere Vorschläge im Bereich der Energiepolitik werden noch vor Ende dieses Jahres erwartet. Drei Vorschläge stehen in direktem Zusammenhang mit der Verkehrspolitik: der oben genannte Vorschlag (d. h. der Vorschlag für eine Verordnung über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr – „FuelEU Maritime“), der Vorschlag für eine Verordnung über die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe in der Luftfahrtindustrie („REFUEL Aviation“) und der Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe („AFIR“).

² Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021).

(iii) die Festlegung der Grundsätze für die Berechnung von Biokraftstoffen, Biogas, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen im Rahmen der Reduktionsziele für die Treibhausgasintensität;

(iv) die Ausstellung einer FueIEU-Konformitätsbescheinigung und die Verpflichtung der Schiffe, diese mitzuführen; sowie

(v) die Einführung von Überwachungs-, Berichterstattungs-, Überprüfungs-, Inspektions- und Durchsetzungsverfahren sowie von Finanzbestimmungen (einschließlich Sanktionen für Schiffe bei Nichteinhaltung und Zuweisung dieser Sanktionen an den Innovationsfonds).

Das Dossier enthält auch Verbindungen mit anderen Vorschlägen des „Fit for 55“-Pakets. Insbesondere die dort genannte Definition von Kraftstoffen sowie einige Parameter, die für ihre Berechnung verwendet werden (z. B. Kriterien für die Einsparung von Treibhausgasen und die Zertifizierung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe), stammen aus der Erneuerbare-Energien-Richtlinie³. Einige Bestimmungen über die Stromversorgung in Seehäfen stehen in engem Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe – ‘AFIR’⁴. Es sollte auch daran erinnert werden, dass das Tempo der Dekarbonisierung in dem Sektor erheblich von der Überarbeitung des Emissionshandelssystems (EHS)⁵ beeinflusst wird, die nun auch den Seeverkehr betrifft und einen Mechanismus zur Bepreisung von CO₂-Emissionen einführt.

II. BERATUNGEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss⁶ für den Vorschlag „FueIEU Maritime“ und Herrn Jörgen Warborn (SE, EPP) als Berichterstatter benannt.

³ Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018).

⁴ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates – Dok. 10877/21 + ADD 1-7.

⁵ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, Beschluss (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und Verordnung (EU) 2015/757 - Dok. 10875/21 + ADD 1 – 7).

⁶ Die Ausschüsse ITRE und ENVI werden im Rahmen des Verfahrens mit assoziierten Ausschüssen tätig (Artikel 57 der Geschäftsordnung des Europäischen Parlaments).

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen haben noch keine Stellungnahmen zu dem Vorschlag abgegeben.

III. ARBEITEN IM RAT UND SEINEN VORBEREITUNGSGREMIEN

Unter slowenischem Vorsitz hat sich die Gruppe „Seeverkehr“ in zahlreichen Sitzungen mit dem Vorschlag „FuelEU Maritime“ befasst. Bislang wurden der eingehenden Prüfung der einzelnen Artikel des Vorschlags, seiner Folgenabschätzung und den Verbindungen mit anderen Vorschlägen des Pakets „Fit für 55“ elf Sitzungen gewidmet.

Darüber hinaus wurde der Vorschlag „FuelEU Maritime“ im Rahmen eines umfassenderen Gedankenaustauschs über die drei verkehrsbezogenen Dossiers des Pakets „Fit für 55“ behandelt, der auf der Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter vom 12. November 2021 stattfand.

Der slowenische Vorsitz hat ferner einen Bericht (Dok. 13977/21) ausgearbeitet, der einen Überblick über den Stand insgesamt und die Fortschritte nicht nur in Bezug auf diesen Vorschlag, sondern allgemein das Paket „Fit für 55“ geben soll. Im Mittelpunkt des Berichts stehen die horizontalen Aspekte des Pakets, etwa die Verbindungen zwischen den Vorschlägen, und die wichtigsten Fragen, die bisher in den Beratungen angesprochen wurden. Der genannte Bericht wurde als Hintergrunddokument an alle Ratsformationen verteilt, die für die verschiedenen Vorschläge des Pakets zuständig sind.

IV. DIE WICHTIGSTEN POLITISCHEN FRAGEN UND FORTSCHRITTE

Aus den Beratungen ging hervor, dass die Mitgliedstaaten dem Vorschlag große Bedeutung beimessen und der Begründung und den Zielen zustimmen. Deutlich wurde jedoch auch, dass der Vorschlag sowohl aus fachlicher als auch aus politischer Sicht als komplex empfunden wird und mehr Zeit für eine gründliche Prüfung durch die Mitgliedstaaten erforderlich wäre. Tatsächlich haben zahlreiche Delegationen im Laufe der Beratungen immer wieder allgemeine oder parlamentarische Prüfungsvorbehalte zu dem Vorschlag angekündigt.

Die wichtigsten politischen Fragen, die dabei hervorgehoben wurden, betreffen folgende Aspekte:

1. den Anwendungsbereich: Hier geht es einerseits um den „materiellen“ Anwendungsbereich (d. h. die Anwendung auf alle Schiffe ab einer Bruttoreaumzahl von 5000) und andererseits den „geografischen“ Geltungsbereich (d. h. die Anwendung der vorgeschlagenen Verordnung auf Schiffe in Bezug auf 50 % der Energie, die auf Fahrten von oder nach einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird, wenn der vorherige oder nächste Hafen im Hoheitsgebiet eines Drittlands liegt);
2. die Ziele für die Reduktion der Treibhausgasintensität;
3. die Anforderungen bezüglich der landseitigen Stromversorgung (on-shore power supply, OPS);
4. die Verwendung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe sowie die Vorschriften über deren Berechnung zum Erreichen der Ziele für die Reduktion der Treibhausgasintensität sowie
5. die Frage der Handhabung („governance“) des Vorschlags (einschließlich Aspekten der Durchsetzung und von Sanktionen).

Vor diesem Hintergrund hielt es der slowenische Vorsitz nicht für angebracht, auf einen Kompromiss hinzuarbeiten, der wesentliche oder kontroverse Fragen beinhaltet; stattdessen hat er sich auf einen auf redaktionelle oder technische Aspekte⁷ beschränkten Kompromisstext konzentriert, der auf der Ebene der Gruppe „Seeverkehr“ vorgelegt und geprüft wurde.

V. **FAZIT**

Auf der Grundlage der bisherigen Arbeiten zieht der Vorsitz folgendes Fazit:

1. Die Mitgliedstaaten befürworten den Großteil der Ziele des Verordnungsentwurfs, brauchen jedoch mehr Zeit, um ihn gründlich zu prüfen,
2. weshalb weitere Beratungen erforderlich sind, um substanzielle Fortschritte bei diesem Vorschlag zu erzielen.

Vor diesem Hintergrund werden der Ausschuss der Ständigen Vertreter und der Rat ersucht, den Bericht über die beim Vorschlag „FuelEU Maritime“ erzielten Fortschritte zur Kenntnis zu nehmen.

⁷ Dok. 12813/21.

Strategiepapier zur Strukturierung der Beratungen auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) am 9. Dezember 2021

Der Seeverkehr ist ein wichtiger Faktor für den Binnen- und Außenhandel und die Konnektivität der EU. Obwohl der Sektor eindeutig eine wichtige Triebkraft für das Wirtschaftswachstum darstellt und beträchtliche wirtschaftliche und soziale Vorteile für die EU mit sich bringt, hat er auch Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit. Trotz der Fortschritte der letzten Jahre ist der Seeverkehr nach wie vor fast ausschließlich auf fossile Brennstoffe angewiesen und stellt eine bedeutende Quelle von Treibhausgasen und anderen schädlichen Schadstoffen dar.

Das europäische Klimagesetz⁸ zielt darauf ab, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu senken, und bringt die EU auf den Weg, bis 2050 klimaneutral zu werden, wenn mit einer Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen um 90 % gerechnet wird. Im Hinblick darauf, dieses Ziel zu erreichen, wurde im Juli 2021 im Rahmen des Pakets „Fit für 55“ eine Reihe von Legislativinitiativen verabschiedet. Der Vorschlag „**FuelEU Maritime**“⁹ ist Teil des Maßnahmenpakets zur Verringerung der Emissionen aus dem Seeverkehr. Diese Initiative enthält insbesondere Vorschriften zur Verringerung der Treibhausgasintensität der Energie, die an Bord von Schiffen verwendet wird, welche die Häfen im Hoheitsgebiet eines EU-Mitgliedstaats anlaufen, dort liegen oder aus diesen auslaufen, und soll gleichzeitig die verstärkte Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr fördern.

Unter dem slowenischen Vorsitz wurden der Vorschlag und seine Folgenabschätzung auf der Ebene der Gruppe „Seeverkehr“ eingehend geprüft. Die Beratungen haben deutlich gezeigt, dass die Mitgliedstaaten dem Vorschlag große Bedeutung beimessen und der Begründung und den Zielen zustimmen. Allerdings erfordert der Vorschlag dadurch, dass er fachlich anspruchsvoll ist und einige Bestimmungen sehr komplex sind, große Aufmerksamkeit und weitere Prüfungen. Vor diesem Hintergrund ist der Vorsitz der Auffassung, dass ein Gedankenaustausch auf der Ebene des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) nützlich wäre. Die Mitgliedstaaten werden daher ersucht, sich zu folgenden Aspekten des Vorschlags zu äußern:

⁸ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021).

⁹ Vorschlag für eine Verordnung über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (Dok. 10327/21 + ADD 1 - 3).

1. zur Art und Weise, wie die beiden wichtigsten Maßnahmen aufgebaut sind – zum einen in Bezug auf die Begrenzung der jährlichen Treibhausgasintensität der von einem Schiff an Bord verbrauchten Energie und zum anderen in Bezug auf die Nutzung landseitiger Energieversorgung oder emissionsfreier Energie am Liegeplatz – einschließlich der internationalen Dimension und entsprechender Auswirkungen;
 2. zur allgemeinen Handhabung („governance“), was die Anwendung und Durchsetzung der vorgeschlagenen Verordnung betrifft (z. B. Überwachungs- und Berichterstattungstätigkeiten, Überprüfungsverfahren, Sanktionen usw.).
-