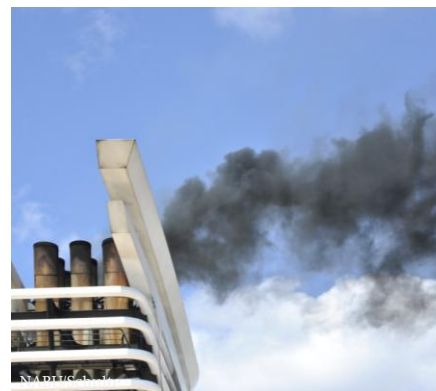




Umsetzung der europäischen Schwefelrichtlinie

Mechanismen zur Überwachung und Umsetzung der Richtlinie zur Verwendung schwefelarmer Schiffskraftstoffe in Emissionskontrollgebieten (SECAs)



Schwefelemissionskontrollgebiete (SECAs) wurden unter anderem in der Europäischen Union eingeführt, um die Luftverschmutzung durch Schiffe effektiv und nachhaltig zu senken. Vom 1. Januar 2015 an sind daher alle Schiffe, die in der Nord- und Ostsee oder dem Ärmelkanal operieren, verpflichtet, schwefelarmen Kraftstoff mit maximal 0.1% Schwefel zu verwenden oder alternativ ihre Abgase mittels eines Abgaswäschers (Scrubber) reinigen zu lassen. Dieser Schritt wurde notwendig, nachdem Erfolge bei der Reduzierung der Luftschadstoffe landbasierter Quellen von der wachsenden Abgasbelastung aus der Schifffahrt drohten zunichte gemacht zu werden. Neben ihren negativen Auswirkungen auf das Weltklima und wertvolle Ökosysteme ist die Schifffahrt auch für bis zu 50.000 vorzeitige Tote pro Jahr und Kosten im Gesundheitswesen von rund 60 Milliarden Euro pro Jahr verantwortlich.

Während ein Umstieg auf leichtschwefeligen Kraftstoff eine deutliche Reduktion des Schwefeldioxydausstoßes bewirkt, ist der Einsatz von Scrubbern deutlich umstritten. Einzig die Verwendung von Partikelfiltern und SCR-Katalysatoren kann jedoch die dringend benötigte Minderungsleistung von Feinstaub, Dieselruß und Stickoxiden erzielen, um die mit diesen Schadstoffen verbundenen Gesundheitsrisiken über alle Betriebszustände hinweg dauerhaft zu senken. Unabhängig davon ist die Einrichtung von SECAs ein begrüßenswerter Schritt in Richtung umweltfreundlichere Schifffahrt – zumindest so lange, wie eine weltweit einheitliche Regelung zur Verwendung schwefelarmer Kraftstoffe durch die Internationale Maritime Organisation der Vereinten Nationen (IMO) noch auf sich warten lässt. Entsprechend sollte auch das Mittelmeer schnellstmöglich zu einer SECA ernannt werden.

Da mit der Europäischen Schwefelrichtlinie (2012/33/EU) Vorschriften für den Schwefelgehalt von Schiffkraftstoffen erlassen worden sind, muss es nun darum gehen, die korrekte Umsetzung und Einhaltung mittels adäquater Überwachung durch die Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Bisher liegen zwar kaum Informationen über die Einhaltungquote (Compliance) vor, allerdings zeichnet sich bereits jetzt ab, dass kaum ein Mitgliedstaat geeignete Maßnahmen getroffen hat, um die Umsetzung der Gesetzesvorschriften sicher zu stellen. Zudem gibt es eine ganze Reihe an Mechanismen, die daran zweifeln lassen, dass alle Schiffe, die in der Europäischen SECA fahren, die Vorgaben erfüllen: Dies sind neben einer gänzlich unzureichenden Anzahl von Überprüfungen auf hoher See und mangelnder, staatenübergreifender Kooperation vor allem das oftmals niedrige Niveau der drohenden Strafen im Falle eines Gesetzesverstößes sowie in

Contact

NABU Headquarters

Dietmar Oeliger
Head Transport Policy

Tel. +49 (0)30.284984-1613
Fax +49 (0)30.284984-3613
Dietmar.Oeliger@NABU.de

Daniel Rieger
Transport Policy Officer

Tel. +49 (0)30.284984-1927
Fax +49 (0)30.284984-3927
Daniel.Rieger@NABU.de

Weitere NABU Publikationen zum Thema Verkehr finden Sie auf unserer Webseite:



<https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/19431.html>

erster Linie der signifikante ökonomische Vorteil, der denjenigen erwächst, die vorsätzlich gegen die Richtlinie verstoßen und weiterhin mit billigem Schweröl fahren.

Bisher wurden erst wenige Fälle eines expliziten Verstoßes gegen die SECA-Regularien öffentlich. Dieser Umstand sollte jedoch keineswegs so interpretiert werden, dass fast alle Schiffe sich an die bestehenden Auflagen halten. Im Gegenteil spricht eher einiges dafür, dass diese Daten einer systematischen Verzerrung unterliegen. Erstens werden Schiffe derzeit in der Regel nur dann kontrolliert, wenn sie im Hafen festgemacht haben (Port State Control), nicht aber wenn sie die SECA direkt befahren. Daher ist die Wahrscheinlichkeit, ein Schiff zu erwischen, das mit dem falschen Kraftstoff unterwegs ist, nahezu Null. Dies könnte insbesondere dann der Fall sein, wenn ein Schiff keinen europäischen Hafen anläuft oder einen solchen auf dem Weg nach Asien verlässt, wo es ebenfalls mit keinen Kontrollen rechnen muss.

Doch auch von denjenigen Schiffen, die in einem europäischen Hafen festmachen, wird nur ein kleiner Teil auf die Qualität der verwendeten Kraftstoffe geprüft. Sollte tatsächlich jemandem auf diese Art ein Verstoß nachzuweisen sein, sind die drohenden Bußgelder gemessen an den möglichen ökonomischen Gewinnen durch die Verwendung minderwertiger Kraftstoffe äußerst gering. Zumal die Flaggenstaaten, die für die Sanktionierung von Verstößen zuständig sind, oftmals kein Interesse oder die entsprechenden Kapazitäten dafür haben.

Obwohl in den vergangenen zwölf Monaten ein deutlicher Preisverfall beim Öl zu beobachten war, blieb die Preisdifferenz zwischen niedrigschwefeligen Destillaten und Schweröl bestehen. Auf Basis eines Kostenvergleichs von 220 US \$ für Schweröl, bzw. 400 US \$ für MGO könnten Reeder bis zu 15.000 EUR pro Tag sparen. Demgegenüber beträgt das niedrigste Bußgeld eines EU-Mitgliedstaates gerade einmal 1.500 EUR. Entsprechend stark könnte der ökonomische Anreiz für Unternehmen wirken, die sich auf diese Weise unerlaubte Wettbewerbsvorteile gegenüber ihren Mitbewerber sichern möchten. Ein solcher Effekt würde als unbeabsichtigte Wettbewerbsverzerrung wirken und von daher ist es wenig verwunderlich, dass selbst große Reeder wie Maersk oder Hapag Lloyd, der Dänische Reederverband oder eigens zu diesem Zweck gegründete Konsortien wie die „Trident Alliance“ öffentlich für eine stärkere Kontrolle und schärfere Sanktionen eintreten.

Es ist essentiell, dass die Anzahl der Kontrollen nicht nur in den Häfen, sondern vor allem auch auf offener See erhöht wird. Selbstverständlich müssen dafür die zuständigen Behörden mit den entsprechenden personellen und finanziellen, aber auch technischen Mitteln ausgestattet werden. Darüber hinaus muss die Zusammenarbeit der involvierten Behörden – Bundespolizei, Küstenwache, Wasserschutzpolizei – auf Landes-, Bundes-, aber auch europäischer Ebene entschieden verbessert werden. Dies gilt für den Austausch von Informationen genauso wie für die Etablierung gemeinsamer Einsätze ohne behördliche Zuständigkeitskonflikte. Neben einer gesteigerten Zahl an Kontrollen auf hoher See sind aber auch Flüge mit Überwachungsdrohnen und Flugzeugen sowie der Einsatz mobiler und stationärer Sensoren (Sniffer) erforderlich, um ein effektives System zur Kontrolle der SECA-Vorschriften sicherzustellen. Drohende Sanktionen im Falle eines Verstoßes müssen zwingend abschreckenden Charakter haben.

Der NABU fordert in diesem Zusammenhang von den deutschen Bundes- und Landesbehörden:

- engmaschige Kontrollen auf hoher See und in Häfen
- die Aufstockung personeller, finanzieller und technischer Mittel auf Seiten der zuständigen Kontrollorgane
- eine bessere Verzahnung und Kooperation zwischen Bundes- und Wasserschutzpolizei, Küstenwache und anderen, beteiligten Behörden auch auf internationaler Ebene
- die Festlegung von empfindlichen Bußgeldern und anderen Sanktionen für den Fall eines Verstoßes
- die Unterstützung eines weltweiten Schwefelgrenzwertes für Schiffskraftstoffe von 0.5% ab dem Jahr 2020

Der NABU fordert von den Europäischen Institutionen:

- eine verbesserte Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Kontrolle und Umsetzung der EU-Schwefelrichtlinie
- die Etablierung eines effektiven Systems zur Sicherstellung der SECA-Vorschriften, inklusive der Förderung entsprechender Forschungs- und Entwicklungsvorhaben
- Transparenz und Austausch von Daten (THETIS-S öffentlich zugänglich machen)
- die Ernennung aller europäischer Seegebiete zu SECAs (Mittelmeer und Atlantik)
- die Vereinheitlichung von Bußgeldern, inklusive Gewinnabschöpfung mit dem Ziel einer abschreckenden Wirkung im Falle von vorsätzlichen Verstößen
- die Möglichkeit, technische Maßnahmen zur kontinuierlichen Überwachung und einer Weitergabe von Abgasmesswerten zu prüfen und ggf. zu erproben

© 11/2015, Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V.

Charitéstraße 3, 10117 Berlin, Germany, www.NABU.de. Text: Daniel Rieger, Sönke Diesener