



Brüssel, den 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Der Klimawandel ist eine große Herausforderung, die umgehend bewältigt werden muss. Darum zielt das Übereinkommen von Paris darauf ab, den Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um durch erhebliche Reduktionen der Treibhausgasemissionen aus allen Ländern den Temperaturanstieg auf 1,5 °C zu begrenzen.

Aufgrund des beträchtlichen Verbrauchs fossiler Kraftstoffe verursacht die weltweite Schifffahrt erhebliche Mengen an THG-Emissionen und trägt zum Klimawandel bei. Die THG-Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr machen schätzungsweise 2-3 % der gesamten weltweiten THG-Emissionen aus und übertreffen damit Emissionen jedes beliebigen EU-Mitgliedstaats. Wäre der Schifffahrtsektor ein Land, läge er weltweit an sechster Stelle auf der Liste der größten Emittenten. Der Anteil des Sektors auf EU-Ebene ist genauso erheblich: im Jahr 2015 entfielen 13 % der gesamten EU-Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor auf den Seeverkehr.¹ Der Seeverkehr ist der einzige Sektor, der nicht ausdrücklich im Rahmen eines Emissionsreduktionsziels der EU oder spezifischer Klimaschutzmaßnahmen behandelt wird.

In Zukunft dürften die Seehandelsvolumen noch steigen, was zu einer erheblichen Zunahme der damit einhergehenden THG-Emissionen führen wird, sofern nicht umgehend Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Einer Studie² der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zufolge könnten abhängig von zukünftigen Entwicklungen in der Wirtschaft und im Energiebereich die weltweiten Emissionen aus dem Seeverkehr bis 2050 um 50 % bis 250 % zunehmen. Auf EU-Ebene sind die CO₂-Emissionen aus dem Seeverkehr zwischen 1990 und 2008 um 48 % gestiegen und werden bis 2050 trotz der Annahme von Mindeststandards für die Schiffseffizienz durch die IMO im Jahr 2011³ voraussichtlich um 86 % gegenüber 1990 steigen. Wenn nichts gegen diese Emissionen unternommen wird, besteht das Risiko, dass die Ziele des Übereinkommens von Paris und die Bemühungen in anderen Sektoren untergraben werden.

Im Anschluss an das EU-Weißbuch zum Verkehr aus dem Jahr 2011 nahm die EU 2013 eine Strategie zur schrittweisen Einbeziehung der Seeverkehrsemissionen in die Maßnahmen der EU zur Verringerung der Treibhausgasemissionen an.⁴ Als ersten Schritt verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat im April 2015 die Verordnung (EU) 2015/757⁵ über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (im Folgenden „EU-MRV-Verordnung“), die

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases>

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>.

³ IMO-Beschluss MEPC.203(62).

⁴ COM(2013) 479.

⁵ Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

2016 durch zwei delegierte Verordnungen⁶ und zwei Durchführungsverordnungen⁷ vervollständigt wurde. Die EU-MRV-Verordnung der EU wurde erarbeitet, um

- zuverlässige und geprüfte CO₂-Emissionsdaten für alle Schiffe (über 5000 BRZ) zu erheben, die Häfen des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) anlaufen, einschließlich der CO₂-Emissionen dieser Schiffe in Häfen;
- zuverlässige Informationen zur Unterstützung künftiger politischer Entscheidungen und der Umsetzung politischer Instrumente zu liefern sowie die Umsetzung internationaler Ziele und Maßnahmen (z. B. zur Energieeffizienz) zu ermöglichen;
- die notwendige Transparenz der Daten zu bieten, um die Einführung neuer Technologien und betrieblicher Maßnahmen zu stimulieren, damit Schiffe umweltfreundlicher werden.

Gemäß der EU-MRV-Verordnung müssen Schifffahrtsunternehmen ihre jährlichen CO₂-Emissionen und andere relevante Informationen im Zusammenhang mit den Fahrten der Schiffe zu und von EWR-Häfen und innerhalb von EWR-Häfen übermitteln. Die Verpflichtungen für Schifffahrtsunternehmen begannen 2017 mit der Erstellung von Monitoringkonzepten und ihrer Übermittlung an akkreditierte Prüfstellen. Die Überwachung des Kraftstoffverbrauchs, der CO₂-Emissionen und der Energieeffizienz wurde 2018 eingeführt, und die ersten Emissionsberichte sind im April 2019 fällig.

Im Anschluss an das Inkrafttreten des Übereinkommens von Paris und den Erlass der EU-MRV-Verordnung nahm der IMO-Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) im Jahr 2016 Änderungen des MARPOL-Übereinkommens an, mit denen der rechtliche Rahmen für ein globales Datenerhebungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen (im Folgenden „globales IMO-Datenerhebungssystem“) geschaffen wurde. Einzelheiten und Durchführungsmodalitäten des globalen IMO-Datenerhebungssystems wurden später durch „Leitlinien“ vereinbart, die in der 70. Sitzung des MEPC im Oktober 2016 und der 71. Sitzung des MEPC im Juli 2017 angenommen wurden. Im Rahmen des globalen IMO-Datenerhebungssystems beginnen die Überwachungspflichten 2019, die Berichterstattungspflichten 2020.

Infolgedessen müssen ab Januar 2019 Schiffe, mit denen den EWR betreffende Seeverkehrstätigkeiten durchgeführt werden, den Überwachungs- und

⁶ Delegierte Verordnung (EU) 2016/2072 der Kommission über die Prüftätigkeiten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 (ABl. L 320 vom 26.11.2016, S. 5) und Delegierte Verordnung (EU) 2016/2071 der Kommission vom 22. September 2016 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Methoden für die Überwachung von Kohlendioxidemissionen und der Vorschriften für die Überwachung anderer relevanter Informationen (ABl. L 320 vom 26.11.2016, S. 1).

⁷ Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 der Kommission vom 4. November 2016 über Vorlagen für Monitoringkonzepte, Emissionsberichte und Konformitätsbescheinigungen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (ABl. L 299 vom 5.11.2016, S. 1) und Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 der Kommission vom 4. November 2016 über die Bestimmung der Ladung, die von anderen Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffen, Ro-Ro-Schiffen und Containerschiffen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen befördert wird (ABl. L 299 vom 5.11.2016, S. 22).

Berichterstattungspflichten gemäß der EU-MRV-Verordnung und des globalen IMO-Datenerhebungssystems nachkommen.

Die Koexistenz dieser beiden Systeme zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung auf EU- und globaler Ebene ist in der EU-MRV-Verordnung vorgesehen. In Artikel 22 der MRV-Verordnung der EU heißt es: *„Wird ein internationales Übereinkommen über ein globales System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen ... geschlossen, so überprüft die Kommission diese Verordnung und schlägt erforderlichenfalls Änderungen zu dieser Verordnung vor, um die Angleichung an dieses internationale Übereinkommen sicherzustellen.“*

Hauptziel dieses Vorschlags ist es daher, die EU-MRV-Verordnung zu ändern und so dem neuen globalen IMO-Datenerhebungssystem angemessen Rechnung zu tragen, um eine Verfahrensangleichung und die Verringerung des Verwaltungsaufwands für Schifffahrtsunternehmen und Verwaltungen zu ermöglichen und gleichzeitig die Ziele der EU-MRV-Verordnung zu wahren.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die vorgeschlagenen Änderungen der EU-MRV-Verordnung stehen im Einklang mit bestehenden Vorschriften in diesem Bereich, da sie die wesentlichen Ziele im Rahmen des EU-MRV-Systems nicht beeinträchtigen dürfen. Sie sind außerdem im Allgemeinen mit der EU-Klimapolitik vereinbar. Insbesondere zielt der Vorschlag darauf ab, die voraussichtlichen positiven Auswirkungen der EU-MRV-Verordnung im Zusammenhang mit der Erhebung aussagekräftiger und geprüfter Daten zu bewahren sowie zukünftige politische Entscheidungsprozesse zu unterstützen und Anreize für die Verbreitung von Energieeffizienzmaßnahmen und einem auf Energieeffizienz ausgerichteten Verhalten im Seeverkehr zu schaffen.

Ferner wird mit diesem Vorschlag das Konzept anderer EU-Strategien zur Emissionsverringerung verfolgt, bei dem die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung der Treibhausgasemissionen eine wesentliche Rolle zur Sicherstellung der wirksamen Umsetzung der EU-Klimapolitik spielen, wie beispielsweise im Rahmen des Systems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten. Der Vorschlag steht mit den Transparenzanforderungen im Rahmen des EU-EHS, einschließlich der Prüfung durch Dritte, im Einklang.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Die EU hat im März 2015 der UNFCCC die nationalen Beiträge (Nationally Determined Contribution – NDC) der EU und ihrer Mitgliedstaaten vorgelegt und sich damit zu dem verbindlichen Ziel verpflichtet, im Einklang mit dem vom Europäischen Rat im Oktober 2014 genehmigten und in Kraft getretenen Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030⁸ die EU-weiten gesamtwirtschaftlichen THG-Emissionen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu senken. Alle Sektoren müssen einen Beitrag zum Übergang zu einer CO₂-armen Wirtschaft und zum Übereinkommen von Paris leisten.

⁸ Richtlinie (EU) 2018/410, Verordnung (EU) 2018/842 und Verordnung (EU) 2018/841 über die Landnutzung.

Der Vorschlag steht mit der Strategie für emissionsarme Mobilität im Einklang, in der die Maßnahmen zur weiteren Reduzierung der THG-Emissionen im Verkehr aufgezeigt werden, die Teil der weitergehenden Dekarbonisierungsanstrengungen sind, die die EU unternimmt und die sie – auch mit Blick auf den Zeithorizont 2030 – zugesagt hat⁹.

Indem die EU-MRV-Verordnung zuverlässige Informationen über die CO₂-Emissionen einzelner Schiffe liefert, ist sie entscheidend für die zukünftige Entscheidungsfindung auf Unionsebene und wird mögliche zukünftige Klimaschutzmaßnahmen in diesem Sektor regeln. Mit dem Vorschlag wird dieses Grundprinzip gewahrt. Als bestehendes EU-Politikinstrument ist die EU-MRV-Verordnung ein erster Schritt in die richtige Richtung und soll als Grundlage für weitere politische Entwicklungen dienen.

Der Vorschlag entspricht auch dem Prinzip „Energieeffizienz an erster Stelle“ der Energieunion, da er die Umsetzung von Maßnahmen zur Energieeffizienz im Schifffahrtsektor verbessern sollte.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Die Artikel 191 bis 193 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) bestätigen und definieren die Zuständigkeiten der EU im Bereich des Klimawandels. Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 192 AEUV.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip können die Ziele dieses Vorschlags nur durch einen Vorschlag der Kommission auf EU-Ebene erreicht werden, da mit dem Vorschlag bestehende EU-Rechtsvorschriften geändert werden sollen.

Die Erhebung und Veröffentlichung der Daten über die Emissionen von Schiffen und ihre Energieeffizienz auf EU-Ebene haben den Vorteil, dass die Ergebnisse aufgrund einheitlicher Anforderungen vollständig vergleichbar sind. Dies trägt besser zur Beseitigung von Markthindernissen aufgrund fehlender Informationen bei.

• Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, da er nicht über das Maß hinausgeht, das zur Erreichung der Ziele der EU-MRV-Verordnung erforderlich ist, und gleichzeitig das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrtsindustrie gewährleistet.

• Wahl des Instruments

Dieser Vorschlag für eine Änderungsverordnung knüpft an die Tatsache an, dass mit ihm die bestehende EU-MRV-Verordnung geändert werden soll.

⁹ KOM(2016) 501.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Es wird darauf hingewiesen, dass die Überarbeitung der EU-MRV-Verordnung ohne vorherige Bewertung durchgeführt wird, da dies nur Ende 2019 nach Abschluss des ersten Erfüllungszeitraums möglich gewesen wäre. Daher war eine Bewertung der bestehenden EU-MRV-Verordnung nicht Teil der vorbereitenden Arbeiten und wurde nicht in die Bewertung der Politikoptionen einbezogen.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die vorgeschlagenen Änderungen der EU-MRV-Verordnung stehen weitgehend im Einklang mit den Interessen der Interessenträger, die aus den Antworten auf die öffentliche Online-Konsultation und die gezielte elektronische Umfrage hervorgehen. Organisationen der Zivilgesellschaft, nationale Akkreditierungsstellen, Forschungseinrichtungen und Bürgerinnen und Bürger/Einzelpersonen stimmen weitgehend zu, dass bestimmte wichtige Ziele bei der Änderung der EU-MRV-Verordnung erhalten bleiben müssen. Dazu gehören die Sensibilisierung für die Emissionssenkung, die Bereitstellung zuverlässiger Informationen über Kraftstoffverbrauch und Energieeffizienz für die Marktteilnehmer sowie die Erhebung von Daten für eine sachkundige Politikgestaltung. Die Hauptpriorität für den Schifffahrtsektor ist jedoch die Verringerung des Verwaltungsaufwands. Die EWR-Länder und die zuständigen Prüfstellen des EU-MRV-Systems unterstützen diese Ziele ebenfalls, insbesondere die Erhebung zuverlässiger Daten zur Erarbeitung zukünftiger Maßnahmen und der Verringerung des Verwaltungsaufwands.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Studien über Emissionsprognosen basieren auf den relevanten Daten der dritten THG-Studie der IMO¹⁰ und wurden insbesondere in Bezug auf die Emissionen und Emissionsprognosen für den internationalen Schiffsverkehr sowie das Potenzial für Emissionsverringerungen durch technische und betriebliche Maßnahmen im internationalen Schiffsverkehr berücksichtigt.

- **Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen – Folgenabschätzung**

Eine Folgenabschätzung wurde erarbeitet, um zu analysieren, welche Merkmale der EU-MRV-Verordnung mit denen des globalen IMO-Datenerhebungssystems in Einklang gebracht werden können. Dieses Dokument ergänzt die Folgenabschätzung zu dem Vorschlag im Jahr 2013, die eine Schätzung der mit der EU-MRV-Verordnung verbundenen Kosten umfasste. Ferner baut die neue Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, die diese Folgenabschätzung enthält, auf der im Juni 2017 veröffentlichten Folgenabschätzung in der Anfangsphase und der im Dezember 2017 abgeschlossenen öffentlichen Konsultation auf.

Der Ausschuss für Regulierungskontrolle der Europäischen Kommission hat einen Entwurf der Folgenabschätzung bewertet und am 13. Juli 2018 befürwortend Stellung genommen. Der Ausschuss hat Empfehlungen zur weiteren Verbesserung des Berichts abgegeben, die im überarbeiteten Bericht zu berücksichtigen sind. Die Zusammenfassung der Folgenabschätzung

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>

und die Stellungnahme des Ausschusses für Regulierungskontrolle sind auf der Website der Kommission verfügbar.¹¹

Unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, die wesentlichen Ziele der EU-MRV-Verordnung zu wahren, wurden zwei für die Angleichung infrage kommende Aspekte sofort verworfen: Governance und die Berichterstattung über CO₂-Emissionen. Die Angleichung der Governance kam nicht in Frage, da dies bedeuten würde, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten nur Daten über die Emissionen von unter EU-Flagge fahrenden Schiffen erheben könnten und THG-Emissionen von Schiffen, die nicht unter EU-Flagge fahren, aber EWR-Häfen betreffende Fahrten durchführen, nicht berücksichtigt würden. Eine Angleichung der Berichterstattung würde außerdem bedeuten, dass Schiffe keine CO₂-Emissionsdaten melden würden. Dies stünde im Widerspruch zu dem Ziel der EU-MRV-Verordnung im Zusammenhang mit der CO₂-Emissionsleistung von Schiffen und ihrer Auswirkungen auf das Klima.

Unter Berücksichtigung dieser Einschränkungen wurden in der Folgenabschätzung drei Politikoptionen geprüft:

Option 1 – Ausgangsszenario

Diese Option spiegelt wider, was ohne das Ergreifen von Maßnahmen passieren würde.

Option 2 – Anpassung

Im Rahmen dieses Szenarios wurden verschiedene Angleichungsoptionen in Bezug auf den Geltungsbereich, die Begriffsbestimmungen, die Überwachungsparameter, die Monitoringkonzepte und Vorlagen, die Prüfung und die Transparenz bewertet.

Option 3 – Weitreichende Konvergenz

Im Rahmen dieser Option würde die EU-MRV-Verordnung dahin gehend geändert werden, dass all ihre technischen Aspekte mit dem globalen IMO-Datenerhebungssystem harmonisiert würden, wobei das Risiko bestünde, dass ihre geplanten Auswirkungen auf den Markt beeinträchtigt würden.

Aus dem Vergleich der drei Optionen ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

Die Angleichung der Begriffsbestimmungen, Überwachungsparameter sowie der Monitoringkonzepte und Vorlagen je nach Bedarf trägt zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für Schifffahrtsunternehmen und nationale Behörden bei und erleichtert die Einhaltung der Berichterstattungspflichten im Rahmen der beiden Systeme.

Gleichzeitig gefährdet sie nicht die Ziele der derzeitigen EU-MRV-Verordnung und ihre voraussichtlichen positiven Auswirkungen.

Umgekehrt würde die Angleichung von Aspekten wie Geltungsbereich, Prüfung und Transparenz die Ziele der EU-MRV-Verordnung erheblich beeinträchtigen und nicht unbedingt zu einer wesentlichen Verringerung des Verwaltungsaufwands führen. Bei einer

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia&language=de>

Angleichung der Transparenzanforderungen ginge der positive Effekt verloren, dass, wenn Daten zur Energieeffizienz einzelner Schiffe verfügbar sind, dies den Anreiz dafür bietet, Energieeffizienzmaßnahmen zu treffen. Die Anpassung der Prüfungsanforderungen würde den Verlust des Systems der einheitlichen, unabhängigen Prüfung durch Dritte bedeuten. Die Angleichung des Geltungsbereichs würde zu unvollständigen Informationen über Emissionen im EWR führen.

Option 2 (Anpassung) ist daher die bevorzugte Option und es wird vorgeschlagen, Elemente wie Begriffsbestimmungen, Überwachungsparameter sowie Monitoringkonzepte und Vorlagen nach Bedarf anzugleichen.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Der vorgeschlagene Ansatz der Straffung würde die Compliance-Anstrengungen im Vergleich mit dem Szenario „Business as usual“ verringern. Wie bereits dargelegt, würde er zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für Schifffahrtsunternehmen beitragen und die Einhaltung der Berichterstattungspflichten im Rahmen der beiden Systeme zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung erleichtern. In diesem Zusammenhang wird angenommen, dass die vorgeschlagene Überarbeitung der EU-MRV-Verordnung die Anforderungen des REFIT-Programms zur Untersuchung des Potenzials für Vereinfachungen und zur Verbesserung der Effizienz der EU-Rechtsvorschriften erfüllt.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden. Nach dem Grundsatz einer nachhaltigen Entwicklung gemäß Artikel 37 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union trägt sie insbesondere zum Ziel eines hohen Umweltschutzniveaus bei.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. ANDERE NÄHER ZU BEHANDELNDE ASPEKTE

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Als Reaktion auf die Fortschritte, die der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) in seinen Sitzungen im Oktober 2016 und im Juli 2017 bei der Annahme der einschlägigen Leitlinien für das weltweite IMO-Datenerhebungssystem erzielt hat, hat die Kommission die Überprüfung gemäß Artikel 22 der EU-MRV-Verordnung vorgenommen.

Ziel dieses Vorschlags ist die Verringerung des Verwaltungsaufwands für Schiffe, mit denen Seeverkehrstätigkeiten durchgeführt werden, die sowohl unter die EU-MRV-Verordnung als auch unter das globale IMO-Datenerhebungssystem fallen, während gleichzeitig die spezifischen Ziele der EU-Maßnahmen in diesem Bereich gewahrt werden sollen.

Daher werden folgende Änderungen vorgeschlagen:

1. Die Begriffsbestimmungen für „Schifffahrtsunternehmen“ und „Berichtszeitraum“ sowie die Zuweisung von Überwachungs- und Berichterstattungspflichten im Falle eines „Wechsels des Unternehmens“ müssen den parallelen Bestimmungen des

globalen IMO-Datenerhebungssystems Rechnung tragen. Damit wird sichergestellt, dass dieselben juristischen Einheiten die Überwachung und Berichterstattung für ähnlich berechnete Berichtszeiträume in Bezug auf Schiffe übernehmen, mit denen EWR-bezogene Seeverkehrstätigkeiten im Rahmen der EU-MRV-Verordnung und dem globalen IMO-Datenerhebungssystem durchgeführt werden. Zu diesem Zweck werden Artikel 3 und Artikel 11 Absatz 2 der EU-MRV-Verordnung geändert.

2. Die Bestimmungen des globalen IMO-Datenerhebungssystems über die jährlich zu überwachenden und übermittelnden Daten sollten berücksichtigt werden, um bei Tätigkeiten von Schiffen, die unter beide Systeme fallen, eine straffere Datenerhebung zu gewährleisten. Zu diesem Zweck sollte „Tragfähigkeit (in Tonnen)“ definiert und als Parameter übermittelt werden müssen, während „beförderte Ladung“ als freiwilliger Überwachungsparameter für solche Schifffahrtsunternehmen beibehalten werden sollte, die eine Berechnung der durchschnittlichen Energieeffizienz ihrer Schiffe basierend auf der beförderten Ladung bereitstellen wollen. Der derzeitige EU-Seeverkehrs-Parameter „auf See verbrachte Zeit“ sollte durch die Begriffsbestimmung des globalen IMO-Datenerhebungssystems „Fahrtdauer in Stunden“ ersetzt werden. Die Berechnung der „zurückgelegten Fahrstrecke“ sollte auf den Optionen der einschlägigen Leitlinien des IMO-Datenerhebungssystems basieren. Zu diesem Zweck werden Artikel 6 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 1, Artikel 10, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 21 Absatz 2 und Teil A Absatz 1 des Anhangs II der EU-MRV-Verordnung geändert.
3. Die Mindestanforderungen an den Inhalt der Monitoringkonzepte sollten so angepasst werden, dass sie die „Leitlinien für die Entwicklung eines Plans für das Energieeffizienz-Management von Schiffen (SEEMP)“ der IMO berücksichtigen, ausgenommen der Bestimmungen, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass im Rahmen der EU-MRV-Verordnung nur EU-bezogene Daten überwacht und übermittelt werden. Zu diesem Zweck wird Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung geändert.

Einige relevante Merkmale der EU-MRV-Verordnung sollten beibehalten werden. Diese sind die Folgenden:

1. Der Geltungsbereich in Bezug auf die Schiffe und Tätigkeiten im Rahmen der EU-MRV-Verordnung wird beibehalten (womit der Großteil von Schiffen über 5000 BRZ abgedeckt wird, die zu Seeverkehrszwecken EU-Häfen anlaufen). Schiffstätigkeiten, die nicht als Seeverkehr gelten, wie Baggerarbeiten, Rohrverlegung und Tätigkeiten zur Unterstützung von Offshore-Anlagen, bleiben weiterhin von den Überwachungs- und Berichterstattungspflichten ausgenommen.
2. Die CO₂-Emissionen von Schiffen in den Häfen der Union müssen getrennt überwacht und gemeldet werden, um Anreize dafür zu geben, die verfügbaren Möglichkeiten zur Verringerung der CO₂-Emissionen in EU-Häfen zu nutzen und das Bewusstsein für Emissionen aus der Schifffahrt weiter zu stärken. Ferner müssen Daten über Fahrten innerhalb eines EU-Mitgliedstaats überwacht und gemeldet werden, um den Mitgliedstaaten zuverlässige und vergleichbare Daten über ihre nationalen Emissionen aus der Schifffahrt zu bieten. Die geltenden MRV-Bestimmungen zur Prüfung von Daten durch akkreditierte Dritte sind beizubehalten, um das EU-Ziel zu wahren, in der Zeitreihe vergleichbare und zuverlässige Informationen für weitere Entscheidungen auf EU- oder globaler Ebene zu liefern.

3. Die Bestimmungen der EU-MRV-Verordnung über die Veröffentlichung der CO₂-Emissions- und Energieeffizienzdaten einzelner Schiffe müssen ebenfalls beibehalten werden, um Markthindernisse zu beseitigen, die die Einführung von energieeffizienteren Technologien und Verhaltensweisen in den Sektor beeinträchtigen.

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹³,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren¹⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Seeverkehr wirkt sich aufgrund der Kohlendioxidemissionen (CO₂-Emissionen) aus der Schifffahrt auf das Weltklima aus. Im Jahr 2015 entfielen 13 % der gesamten Treibhausgasemissionen der Union im Verkehrssektor auf den Seeverkehr.¹⁵ Die internationale Seeschifffahrt ist der einzige Verkehrsträger, der von der Verpflichtung der Union zur Senkung der Treibhausgasemissionen ausgenommen ist.
- (2) Im Einklang mit der Selbstverpflichtung der beiden Gesetzgeber, die in der Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ sowie der Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ festgelegt ist,

¹² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹³ XXX

¹⁴ XXX

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases>

¹⁶ Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (ABl. L 156 vom 19.6.2018, S. 26).

¹⁷ Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2018 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Unterstützung kosteneffizienter Emissionsreduktionen und zur Förderung von Investitionen mit geringem CO₂-Ausstoß und des Beschlusses (EU) 2015/1814 (ABl. L 76 vom 19.3.2018, S. 3).

sollten alle Wirtschaftszweige zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen.

- (3) In der Entschließung des Europäischen Parlaments vom Februar 2014 zu dem Thema „Ein Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030“ wurden die Kommission und die Mitgliedstaaten aufgefordert, eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 als verbindliches Ziel der Union festzulegen. Das Europäische Parlament wies zudem darauf hin, dass alle Wirtschaftszweige zur Senkung der Treibhausgasemissionen beitragen müssen, wenn die Union einen angemessenen Beitrag zu den globalen Bemühungen leisten soll.
- (4) In seinen Schlussfolgerungen vom 24. Oktober 2014 hat der Europäische Rat das verbindliche Ziel der Union gebilligt, die EU-internen Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Der Europäische Rat erklärte zudem, wie wichtig es sei, dass im Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen und die Risiken in Verbindung mit der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen verringert werden, und ersuchte die Kommission, weitere Instrumente und Maßnahmen für ein umfassendes und technologieneutrales Konzept zu prüfen, mit dem u. a. die Emissionsreduktion, erneuerbare Energiequellen und die Energieeffizienz im Verkehrssektor gefördert werden.
- (5) Auf Grundlage des EU-Weißbuchs zum Verkehr¹⁸ aus dem Jahr 2011 nahm die Kommission im Jahr 2013 eine Strategie zur schrittweisen Einbeziehung der Seeverkehrsemissionen in die Maßnahmen der EU zur Verringerung der Treibhausgasemissionen an.¹⁹
- (6) Im April 2015 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat die Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen²⁰ (im Folgenden „EU-MRV-Verordnung“), die 2016 durch zwei delegierte Verordnungen²¹ und zwei Durchführungsverordnungen²² ergänzt wurde. Ziel der EU-

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_de.pdf

¹⁹ COM(2013) 479.

²⁰ Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

²¹ Delegierte Verordnung (EU) 2016/2072 der Kommission über die Prüftätigkeiten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (ABl. L 320 vom 26.11.2016, S. 5). Delegierte Verordnung (EU) 2016/2071 der Kommission vom 22. September 2016 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Methoden für die Überwachung von Kohlendioxidemissionen und der Vorschriften für die Überwachung anderer relevanter Informationen (ABl. L 320 vom 26.11.2016, S. 1).

²² Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 der Kommission vom 4. November 2016 über Vorlagen für Monitoringkonzepte, Emissionsberichte und Konformitätsbescheinigungen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (ABl. L 299 vom 5.11.2016, S. 1). Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 der Kommission vom 4. November 2016 über die Bestimmung der Ladung, die von anderen Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffen, Ro-Ro-Schiffen und Containerschiffen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von

MRV-Verordnung ist es, zum Zwecke der zukünftigen Politikgestaltung Daten über Emissionen aus der Schifffahrt zu erheben und durch die Bereitstellung von Informationen über die Effizienz von Schiffen für die relevanten Märkte Anreize für Emissionsreduktionen zu schaffen. Gemäß der EU-MRV-Verordnung sind Unternehmen verpflichtet, den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Energieeffizienz ihrer Schiffe auf Fahrten von und zu Häfen des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) ab 2018 jährlich zu überwachen, über sie Bericht zu erstatten und sie zu prüfen. Dies gilt auch für in EWR-Häfen verursachte CO₂-Emissionen. Die ersten Emissionsberichte sind am 30. April 2019 fällig.

- (7) Gemäß Artikel 22 der EU-MRV-Verordnung überprüft die Kommission im Falle eines internationalen Übereinkommens über ein globales System für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung die EU-MRV-Verordnung und schlägt erforderlichenfalls Änderungen vor, um die Angleichung an dieses internationale Übereinkommen sicherzustellen.
- (8) Im Rahmen des Übereinkommens von Paris, das im Dezember 2015 auf der 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) angenommen wurde²³, haben sich die Union und ihre Mitgliedstaaten zu einem gesamtwirtschaftlichen Reduktionsziel verpflichtet. Die Bemühungen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) um die Begrenzung der Emissionen aus der internationalen Seeschifffahrt sind bereits im Gange und sollten gefördert werden. Die IMO hat im Oktober 2016 ein Datenerhebungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen angenommen²⁴ (im Folgenden „globales IMO-Datenerhebungssystem“).
- (9) In Anbetracht der Koexistenz dieser beiden Systeme zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung hat die Kommission gemäß Artikel 22 der EU-MRV-Verordnung bewertet, wie die beiden Systeme aneinander angeglichen werden können, damit der Verwaltungsaufwand für Schiffe verringert werden kann und gleichzeitig die Ziele der EU-MRV-Verordnung erhalten bleiben können.
- (10) Aus der Folgenabschätzung geht hervor, dass eine teilweise Angleichung der beiden Systeme zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für Schifffahrtsunternehmen beitragen könnte und gleichzeitig die zentralen Ziele der EU-MRV-Verordnung der EU wahren würde. Solch eine teilweise Angleichung sollte jedoch keine Änderung der Verwaltungspraxis und des Geltungsbereichs oder der Anforderungen an die Prüfung, Transparenz und Berichterstattung über CO₂-Emissionen der EU-MRV-Verordnung bewirken, denn dies würde deren Ziele erheblich untergraben und ihre Möglichkeiten beschneiden, die zukünftige politische Beschlussfassung zu beeinflussen und Anreize für die Verbreitung von Energieeffizienzmaßnahmen und einem auf Energieeffizienz ausgerichteten Verhalten im Schifffahrtsektor zu schaffen. Jegliche Änderung der EU-MRV-Verordnung sollte daher die Angleichung an das globale IMO-Datenerhebungssystem auf Begriffsbestimmungen, Überwachungsparameter, Monitoringkonzepte und Vorlagen beschränken.

Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen befördert wird (ABl. L 299 vom 5.11.2016, S. 22).

²³ Übereinkommen von Paris (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4).

²⁴ IMO-Entschließung MEPC.278(70) zur Änderung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens.

- (11) Solche Änderungen der EU-MRV-Verordnung sollten sicherstellen, dass in dem Fall, dass die Tätigkeiten eines Schiffes in den Geltungsbereich beider Systeme fallen, dieselben juristischen Einheiten für die Überwachung in ähnlich berechneten Berichtszeiträumen verantwortlich sind. Daher sollten Begriffsbestimmungen für Schifffahrtsunternehmen und Berichtszeiträume, einschließlich der Berichterstattung im Falle eines Wechsels der Schifffahrtsunternehmen, geändert werden, um den IMO-Bestimmungen Rechnung zu tragen.
- (12) Die Bestimmungen des globalen IMO-Datenerhebungssystems über die jährlich zu überwachenden und übermittelnden Daten sollten berücksichtigt werden, um bei Tätigkeiten von Schiffen, die unter beide Systeme fallen, eine straffere Datenerhebung zu gewährleisten. Zu diesem Zweck sollte über den Parameter „Tragfähigkeit (in Tonnen)“ Bericht erstattet werden, die Berichterstattung über den Parameter „beförderte Ladung“ sollte jedoch weiterhin freiwillig sein. „Auf See verbrachte Zeit“ sollte durch die Begriffsbestimmung des globalen IMO-Datenerhebungssystems „Fahrtdauer in Stunden“ ersetzt werden. Schließlich sollte die Berechnung der „zurückgelegten Strecke“ auf der Berechnung im Rahmen des globalen IMO-Datenerhebungssystems²⁵ basieren, um den Verwaltungsaufwand zu verringern.
- (13) Der Inhalt der Monitoringkonzepte sollte gestrafft werden, um dem globalen IMO-Datenerhebungssystem Rechnung zu tragen, ausgenommen der Teile des Konzepts, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass im Rahmen der EU-MRV-Verordnung nur unionsbezogene Daten überwacht und übermittelt werden. Daher sollten Bestimmungen zu einzelnen Fahrten Teil des Monitoringkonzepts bleiben.
- (14) Die Anwendung muss auf einen späteren Zeitpunkt gelegt werden, um sicherzustellen, dass die laufende Überwachung, Berichterstattung und Prüfung für den Berichtszeitraum einheitlich durchgeführt werden.
- (15) Gegenstand der Verordnung (EU) 2015/757 sind die Überwachung von CO₂-Emissionen von Schiffen, die EWR-Häfen anlaufen, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen als erster Schritt eines stufenweisen Ansatzes zur Verringerung der Treibhausgasemissionen. Dies kann von den Mitgliedstaaten nicht zufriedenstellend erreicht werden, sondern ist vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen besser auf Unionsebene zu verwirklichen. Das globale IMO-Datenerhebungssystem sollte berücksichtigt werden, und diese Verordnung gewährleistet auf der Grundlage einheitlicher Anforderungen die dauerhafte Vergleichbarkeit und Verlässlichkeit der Daten. Die Union kann im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

(16) Die Verordnung (EU) 2015/757 sollte daher entsprechend geändert werden —
HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Artikel 3 wird wie folgt geändert:

²⁵ IMO-Empfehlung MEPC 282(70)

(a) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) „Schiffahrtsunternehmen“ den Schiffseigner oder sonstige Organisation oder Person, wie den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen und zugestimmt hat, alle durch die Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen;“

(b) Buchstabe m erhält folgende Fassung:

„m) „Berichtszeitraum“ den Zeitraum vom 1. Januar bis einschließlich 31. Dezember. Für Fahrten, deren Beginn und Ende in zwei unterschiedlichen Kalenderjahren liegen, werden die entsprechenden Daten dem betreffenden Kalenderjahr zugerechnet;“

(c) Es wird folgender Buchstabe p angefügt:

„p) „Tragfähigkeit (in Tonnen)“ den in Tonnen angegebenen Unterschied zwischen der Verdrängung eines Schiffes bei Sommerfreibord-Tiefgang in Wasser mit einer spezifischen Dichte von 1025 kg/m^3 und dem Eigengewicht des Schiffes. Der Sommerfreibord-Tiefgang soll dem maximalen Sommerfreibord-Tiefgang entsprechen, wie er in dem von der Verwaltung oder einer anerkannten Organisation genehmigten Stabilitätshandbuch bescheinigt ist.“

(2) Artikel 6 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

i) Die Buchstaben a, b und c erhalten folgende Fassung:

„a) Angaben zum Schiff, wie Name, IMO-Identifikationsnummer, Typ des Schiffes und Name des Schiffahrtsunternehmens;

b) eine Beschreibung der Schiffsmotoren und anderer Kraftstoffverbraucher sowie der Kraftstoffarten;

c) Emissionsfaktoren;“

ii) Buchstabe d wird gestrichen;

iii) Buchstabe g wird gestrichen;

iv) Buchstabe h Ziffer iii erhält folgende Fassung:

„iii) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der Fahrdauer in Stunden;“

v) Buchstabe i erhält folgende Fassung:

„i) die Qualität der Daten, einschließlich Verfahren zur Ermittlung und Schließung von Datenlücken;“

(3) Artikel 9 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

(a) Die Buchstaben e und f erhalten folgende Fassung:

- „e) Fahrdauer in Stunden;
 - f) beförderte Ladung, auf freiwilliger Basis;“
- (4) Artikel 10 wird wie folgt geändert:
- (a) Buchstabe h erhält folgende Fassung:
 - „h) Gesamtfahrdauer in Stunden;“
- (5) Artikel 11 wird wie folgt geändert:
- (a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:
 - „2) Hat das Schifffahrtsunternehmen gewechselt, so übermittelt das bisherige Unternehmen der Kommission und den Behörden des betreffenden Flaggenstaats möglichst umgehend nach dem Tag des Abschlusses des Wechsels und nicht später als drei Monate danach einen Bericht, der dieselben Elemente wie der Emissionsbericht umfasst, aber auf den Zeitraum beschränkt ist, in dem das Unternehmen für die Tätigkeiten zuständig war.“
 - (b) In Absatz 3 Buchstabe a wird die folgende Ziffer xi angefügt:
 - „xi) Tragfähigkeit des Schiffes (in Tonnen);“
- (6) Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe g erhält folgende Fassung:
- „g) die jährliche Gesamtfahrdauer in Stunden;“
- (7) Anhang II wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 1. Januar des Jahres nach ihrem Inkrafttreten. Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*

Der Präsident

Der Präsident