



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 28.6.2013  
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD) C7-0201/13

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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### *Die Notwendigkeit von Maßnahmen in den Bereichen Klimawandel und Treibhausgasemissionen aus Schiffen*

Im Dezember 2010 haben die Vertragsparteien der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC) anerkannt, dass die Erderwärmung die vorindustriellen Temperaturen um höchstens 2 °C überschreiten darf<sup>1</sup>, wenn die negativen Folgen menschlicher Eingriffe in das Klimasystem begrenzt werden sollen. Dieses langfristige Ziel setzt voraus, dass die globalen Treibhausgasemissionen bis 2050 um mindestens 50 % unter die Werte von 1990 gesenkt werden<sup>2</sup>.

Die Industriestaaten sollten ihre Emissionen bis 2050 gemessen am Stand von 1990 um 80 % bis 95 % reduzieren<sup>3</sup>. Die EU hat sich verpflichtet, mittelfristig ihre Treibhausgasemissionen bis 2020 um 20 % unter die Werte von 1990 zu senken bzw. um 30 %, wenn die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind. Diese Verpflichtung ist Teil eines der fünf Kernziele der *Strategie „Europa 2020“*.<sup>4</sup> Außerdem haben sich der Europäische Rat und das Europäische Parlament darauf geeinigt, dass alle Wirtschaftssektoren einen Beitrag zur Emissionsminderung leisten sollten<sup>5</sup>. Als Beitrag zur Strategie „Europa 2020“ sieht das Weißbuch der Kommission zum Verkehr<sup>6</sup> vor, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen der EU aus dem Seeverkehr bis 2050 gegenüber dem Stand von 2005 um 40 % (falls möglich um 50 %) verringert werden sollten.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch den europäischen Seeverkehr (d. h. innereuropäische Strecken sowie Fahrten nach und aus der EU) verursacht wurden, wurden 2010 mit insgesamt etwa 180 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> veranschlagt. Trotz der Einführung von Mindestnormen für die Energieeffizienz für bestimmte Kategorien von Schiffsneubauten (Energieeffizienz-Kennwert bzw. Energy Efficiency Design Index (EEDI)) durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Jahr 2011<sup>7</sup> wird mit einem Emissionsanstieg gerechnet. Hauptverantwortlich hierfür ist die voraussichtlich weiter steigende Nachfrage nach Seeverkehrsleistungen infolge des wachsenden Welthandels.

Mit diesem prognostizierten Emissionsanstieg wird gerechnet, obwohl betriebliche Maßnahmen und Technologien zur Verfügung stehen, mit denen sich der spezifische Energieverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Schiffen um bis zu 75 % verringern ließen (IMO-Angaben) und obwohl ein erheblicher Teil dieser Maßnahmen als kosteneffizient eingestuft werden kann, da aufgrund der geringeren Aufwendungen für Kraftstoff die Amortisierung etwaiger betrieblicher oder Investitionsausgaben gewährleistet ist. Dieser Widerspruch lässt sich dadurch erklären, dass es Marktbarrieren gibt, die der Übernahme solcher Technologien und betrieblichen Maßnahmen im Wege stehen. Zu diesen Barrieren gehören der Mangel an zuverlässigen Informationen zur Kraftstoffeffizienz von Schiffen oder zu Technologien für die Nachrüstung von Schiffen, der mangelnde Zugang zu Finanzmitteln

---

<sup>1</sup> Beschluss 1/CP.16 der Konferenz der UNFCCC-Vertragsparteien („Vereinbarungen von Cancún“).

<sup>2</sup> Gestützt auf den Vierten Sachstandsbericht des Weltklimarates (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC).

<sup>3</sup> Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 29./30. Oktober 2009 und Entschließung des Europäischen Parlaments vom 4. Februar 2009 (2008/215(INI)).

<sup>4</sup> KOM(2010) 2020 endg.

<sup>5</sup> Richtlinie 2003/87/EG und Entscheidung Nr. 406/2009/EG.

<sup>6</sup> KOM(2011) 144 endg.

<sup>7</sup> Änderung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens.

für Investitionen in die Energieeffizienz von Schiffen und das Nutzer-Investor Dilemma (*Split incentives*) (die Schiffseigner profitieren nicht von ihren Investitionen in die Schiffseffizienz, da die Kraftstoffkosten von den Betreibern getragen werden).

#### *Mandat für Maßnahmen auf EU-Ebene*

Der erwartete Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Schiffsverkehr läuft den Zielen der EU zuwider und wirkt sich negativ auf den Klimawandel aus. Darüber hinaus ist in der EU der internationale Seeverkehr als einziger Verkehrsträger noch nicht in die EU-Verpflichtung zur Verringerung der Treibhausgasemissionen einbezogen, was bedeutet, dass alle anderen Sektoren zusätzliche Anstrengungen unternehmen müssen.

Der Rat und das Parlament erinnerten an eine frühere Zusage vom 23. April 2009, im Rahmen des Klima- und Energiepakets aktiv zu werden: *„Für den Fall, dass zum 31. Dezember 2011 keine internationale Übereinkunft, die im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsziele einbezieht, von den Mitgliedstaaten gebilligt wird oder keine derartige Übereinkunft im Rahmen des UNFCCC von der Gemeinschaft gebilligt wird, sollte die Kommission einen Vorschlag vorlegen, um die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsverpflichtung der Gemeinschaft einzubeziehen, mit dem Ziel des Inkrafttretens des vorgeschlagenen Rechtsaktes bis 2013. Dieser Vorschlag sollte negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des potenziellen Nutzens für die Umwelt minimieren.“*<sup>8</sup>

Diese Frist ist abgelaufen, ohne dass hinreichende internationale Maßnahmen getroffen wurden. Der EEDI ist zwar hilfreich, reicht für sich allein aber voraussichtlich nicht aus, um gegenüber den Vergleichsjahren absolute Emissionsreduktionen zu erzielen, wenn der erwartete Verkehrsanstieg tatsächlich eintritt. Deswegen leitete die Kommission Vorarbeiten im Hinblick auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Seeverkehr ein.

#### *Notwendigkeit eines schrittweisen Vorgehens bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr*

Wie viel CO<sub>2</sub> und andere Treibhausgase der Seeverkehr in der EU emittiert, ist derzeit nicht bekannt, da keine Überwachung der Emissionen oder Berichterstattung darüber stattfindet. Die Folgenabschätzung und die Konsultation der Interessenträger (siehe Abschnitt 2) ergaben, dass ein robustes System für die Überwachung und Prüfung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr und die Berichterstattung darüber (Monitoring, Reporting and Verification (MRV)) die Voraussetzung für eine marktbasierende Maßnahme oder eine Effizienznorm sind, unabhängig davon, ob es auf EU-Ebene oder weltweit zur Anwendung kommt.

Darüber hinaus dürfte ein robustes System MRV-System zur Beseitigung von Marktbarrieren beitragen, insbesondere solchen, die durch den Mangel an Informationen zur Schiffseffizienz entstehen. Ausgehend von den Ergebnissen der Folgenabschätzung ist zu erwarten, dass durch die Einführung eines MRV-Systems bis 2030 die Treibhausgasemissionen gegenüber dem Business-as-usual-Szenario um bis zu 2 % verringert und die aggregierten Nettokosten um bis zu 1,2 Mrd. EUR gesenkt werden könnten.

Wird als erster Schritt ein MRV-System eingeführt, so kann mehr Zeit darauf verwendet werden, Emissionsreduktionsziele, marktbasierende Maßnahmen und Effizienznormen zu

---

<sup>8</sup> Erwägungsgrund 2 der Entscheidung Nr. 406/2009/EG und Erwägungsgrund 3 der Richtlinie 2009/29/EG.

erörtern und zu beschließen, damit diese Reduktionen mit möglichst geringem Kostenaufwand erzielt werden können. Dies ist für Gespräche auf globaler Ebene im Rahmen der IMO besonders relevant.

Angesichts der eindeutigen Präferenz der Kommission für Maßnahmen auf globaler Ebene sollte das MRV-System der EU als Beispiel für die Umsetzung eines globalen MRV-Systems dienen und so die internationalen Gespräche beschleunigen. In diesem Zusammenhang werden der IMO sachdienliche Stellungnahmen übermittelt, wo dies angebracht ist. Sobald ein globales System beschlossen wurde, sollte die vorgeschlagene Verordnung geändert werden, um das MRV-System der EU an das globale System anzugleichen.

## **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

### *Konsultation der Interessenträger*

Im Rahmen des Europäischen Programms zur Klimaänderung II (ECCP) wurde eine Arbeitsgruppe (WG6) eingesetzt, die die Politikoptionen prüfen sollte, die in der zweiten IMO-Studie über Treibhausgase<sup>9</sup> und in der Studie von CE Delft<sup>10</sup> (beide aus dem Jahr 2009) genannt sind. Diese Gruppe ermöglichte außerdem eine förmliche technische Konsultation der Interessenträger und leistete einen Beitrag zur externen Unterstützung, indem sie beispielsweise die Zahl der Politikoptionen verringerte. Im Jahr 2011 fanden drei zweitägige Tagungen statt, an denen mehr als 100 Vertreter staatlicher Verwaltungen, der EU, internationaler Schifffahrtsverbände und anderer Vereinigungen sowie von NRO teilnahmen. Das Protokoll, das Hintergrundpapier und eine Präsentation dieser Sitzungen stehen auf der Website der Kommission der Öffentlichkeit zur Information zur Verfügung<sup>11</sup>.

Darüber hinaus richtete die Kommission eine hochrangige Plattform ein, der hochrangige Sachverständige des Seeverkehrssektors angehören, damit eine strategische Diskussion direkt mit Vizepräsident Kallas und EU-Kommissarin Hedegaard aufgenommen werden konnte. Die Treffen fanden am 3. Februar 2011, am 28. Juni 2011 und am 7. November 2011 statt.

Vom 19. Januar bis zum 12. April 2012 fand eine zwölfwöchige öffentliche Online-Konsultation statt, deren Beginn mit einer Pressemitteilung angekündigt und die auf der Grundlage der Mitteilung „Allgemeine Grundsätze und Mindeststandards für die Konsultation betroffener Parteien durch die Kommission“ durchgeführt wurde.

Die Konsultation hat bestätigt, dass ein globales Übereinkommen im Rahmen der IMO als die beste langfristige Option für die Verringerung des Treibhausgasausstoßes des Seeverkehrssektors erachtet wird. Im Fall einer Maßnahme der EU herrscht allgemein Konsens darüber, dass für alle Schiffe, die europäische Häfen anlaufen, gleiche Bedingungen gelten sollten. Weitgehende Einigkeit besteht auch darüber, dass zu jeder marktbasierteren Maßnahme oder Effizienznorm auch ein transparentes, robustes System zur Überwachung der Emissionen gehören muss. Bei der Einführung dieser Überwachung sollte übermäßiger Verwaltungsaufwand vermieden und eine präzise Berichterstattung über die Ergebnisse gewährleistet werden. Weitere Ergebnisse sind auf der Internetseite der Kommission abrufbar<sup>12</sup>.

---

<sup>9</sup> Zweite IMO-Studie über Treibhausgase (The Second IMO Greenhouse gases study), 2009.

<sup>10</sup> CE Delft, 2009 ([http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg\\_ships\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf)).

<sup>11</sup> [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm).

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm)

Eine weitere Sitzung mit 120 Teilnehmern aus Industrie, NRO, Mitgliedstaaten und Drittländern fand schließlich am 5. Dezember 2012 statt, in deren Mittelpunkt die Konzeption des MRV-Systems in der EU stand. Bei dieser Sitzung wurde die Notwendigkeit eines MRV-Systems bestätigt, da derzeit keine fundierten Daten zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen vorliegen. Im Seeverkehrssektor laufen bereits mehrere Initiativen für die Überwachung und Berichterstattung auf den Gebieten Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Energieeffizienz. Die Teilnehmer waren sich weitgehend einig, dass zur Minimierung des Verwaltungsaufwands das MRV-System Daten verwenden sollte, die in internationalen Übereinkommen vorgeschrieben sind und an Bord der Schiffe bereits vorliegen. Die Präsentationen und Schlussfolgerungen sind auf der Website der Kommission abrufbar<sup>13</sup>.

### *Folgenabschätzung*

In der Folgenabschätzung werden mehrere Politikoptionen für marktbasierende Maßnahmen und eine reine MRV-Option analysiert und verglichen. Die wichtigsten Erkenntnisse sind folgende:

- Die wichtigsten Marktbarrieren für kostenwirksame Minderungsmaßnahmen sind
  - (i) der Mangel an zuverlässigen Informationen über die Kraftstoffeffizienz von Schiffen oder die verfügbaren Technologien zur Nachrüstung von Schiffen,
  - (ii) der mangelnde Zugang zu Finanzmitteln für Investitionen in die Schiffseffizienz,
  - (iii) das Nutzer-Investor-Dilemma, d. h. die Schiffseigner würden nicht von ihren Investitionen in die Schiffseffizienz profitieren, da die Kraftstoffkosten aufgrund der Struktur des Schiffsbetriebs häufig von den Betreibern getragen werden.

Die Beseitigung dieser Barrieren ist der Schlüssel für den Erfolg jeder Maßnahme.

- Der Seeverkehrssektor verfügt über ein beträchtliches Potenzial für die Emissionsminderung in Form einer Reihe technischer oder betrieblicher Maßnahmen, die hauptsächlich darauf abzielen, die Energieeffizienz von Schiffen zu verbessern. Die Einsparungen bei den Kraftstoffkosten, mit denen die meisten dieser technischen oder betrieblichen Maßnahmen einhergehen, übertreffen die voraussichtlichen Kosten.
- Alle untersuchten Politikoptionen bieten Nettovorteile durch ihre Auswirkungen auf Umwelt (Verringerung der Emissionen von CO<sub>2</sub> und anderen Gasen), Wirtschaft (Nettoeinsparungen für den Seeverkehrssektor) und Sozialwesen (weniger Gesundheitsprobleme durch geringeren SO<sub>x</sub>- und Feinstaubausstoß, Schaffung von Arbeitsplätzen).
- Zwei Arten von Kompensationsfonds – ein beitragsfinanzierter Fonds mit festem CO<sub>2</sub>-Preis und ein zielgerichteter Fonds mit vorgegebenem Reduktionsziel und indirekter Preisfestsetzung – und ein Emissionshandelssystem (EHS) für den Seeverkehr könnten die größten Vorteile in Bezug auf Emissionsminderung und Kosteneinsparungen bieten.

Von ihnen wird erwartet, dass sie die Marktbarrieren am wirksamsten beseitigen und bis 2030 eine Emissionsminderung um rund 10 % im Vergleich zu 2005 erreichen. Gelänge es, die Marktbarrieren vollständig abzubauen, könnte dies zu erheblichen

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm)

Nettokosteneinsparungen für den Seeverkehrssektor führen (bis zu 12 Mrd. EUR im Jahr 2030 bzw. 5 Mrd. EUR im Jahresdurchschnitt). Erhebliche Einsparpotenziale bietet insbesondere die Umsetzung der bestehenden Technologien für Kraftstoffeffizienz, die für den Sektor mit negativen Kosten verbunden ist und zusammen mit betrieblichen Maßnahmen die CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter verringert.

- Die reine MRV-Option hätte geringere CO<sub>2</sub>-Reduktionen um schätzungsweise bis zu 2 % im Jahr 2030 (gegenüber dem Status-quo-Szenario) und Kostensenkungen um etwa 1,2 Mrd. EUR im selben Jahr (im Durchschnitt rund 900 Mio. EUR pro Jahr) zur Folge. Sie zielt auf die Beseitigung der durch Informationsmangel verursachten Marktbarrieren ab, indem durch sie Informationen zum Kraftstoffverbrauch generiert und den Führungskräften die Möglichkeiten für Einsparungen bei den Kraftstoffkosten bewusst gemacht werden. Die Durchführungskosten werden mit rund 26 Mio. EUR jährlich veranschlagt (bei Ausschluss von Schiffen mit weniger als 5000 BRZ vom Anwendungsbereich). Insgesamt ist das relative Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Option sehr hoch.

Die vollständigen Ergebnisse sind der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag zu entnehmen.

#### *Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme*

Hauptziel dieser Verordnung ist es, als ersten Schritt in einem schrittweisen Vorgehen bei der CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung ein europäisches MRV-System für die Emissionen von Schiffen einzurichten. Um die damit verbundenen Verwaltungskosten zu minimieren und gleichzeitig für fundierte Ergebnisse zu sorgen, werden einfache und schlanke MRV-Vorschriften vorgeschlagen. Das Vorgehen ist daher dergestalt, dass soweit wie möglich Daten genutzt werden, die an Bord der Schiffe bereits vorhanden sind.

Die operativen Merkmale des vorgeschlagenen MRV-Systems wären daher die Folgenden:

- Fokussierung auf CO<sub>2</sub> als das hauptsächlich von Schiffen emittierte Treibhausgas und auf andere klimarelevante Daten wie Effizienzdaten, um Marktbarrieren für die Übernahme von kostengünstigen Reduktionsmaßnahmen abzubauen und das MRV-System an den Diskussionen der IMO über Effizienznormen für bestehende Schiffe zu orientieren.
- Berechnung der jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen anhand von Kraftstoffverbrauch und Kraftstoffart sowie der Energieeffizienz auf Basis der in Logbüchern, Mittagmeldungen und Bunkerlieferbescheinigungen vorliegenden Daten.
- Nutzung vorhandener Strukturen und Einrichtungen des Seeverkehrssektors, insbesondere anerkannter Organisationen für die Prüfung von Emissionsberichten und für die Ausstellung von Bescheinigungen über die Einhaltung der Vorschriften (Konformitätsbescheinigungen).
- Ausschluss kleiner Emittenten (Schiffe bis 5000 BRZ), die etwa 40 % der Flotte ausmachen, aber nur für 10 % der Gesamtemissionen verantwortlich sind.

Grundsätzlich könnten mit dem MRV-System auch die Emissionen anderer Treibhausgase, klimawirksamer Stoffe und Luftschadstoffe wie SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</sub> erfasst werden. Ein solches integriertes Konzept könnte eine breite Palette wichtiger Umweltinformationen liefern und gleichzeitig zum Nutzen des Seeverkehrssektor und der Behörden Synergieeffekte bewirken. Das vorgeschlagene schlanke MRV-Konzept auf der Grundlage von an Bord von Schiffen vorhandenen Unterlagen und Geräten eignet sich jedoch nicht für die Messung von anderen Emissionen als CO<sub>2</sub>. Darüber hinaus kann nicht davon ausgegangen werden, dass die für

andere Emissionen als CO<sub>2</sub> erforderlichen Messgeräte hinreichend zuverlässig und in ausreichender Zahl für die Verwendung auf See im Handel erhältlich sind. Deswegen sollte in diesem Stadium das vorgeschlagene MRV-System lediglich für CO<sub>2</sub>-Emissionen angewendet werden. Es wäre zweckmäßig, diesen Anwendungsbereich zu einem späteren Zeitpunkt zu überprüfen.

Was den geografischen Anwendungsbereich der Überwachung anbelangt, so werden die folgenden Routen grundsätzlich in nichtdiskriminierender Weise für alle Schiffe unabhängig von ihrer Flagge einbezogen:

- Fahrten innerhalb der EU
- Fahrten vom letzten Hafen außerhalb der EU zum ersten Anlaufhafen in der EU (Eingangsverkehr)
- Fahrten von einem Hafen in der EU zum nächsten Anlaufhafen außerhalb der EU (Ausgangsverkehr)

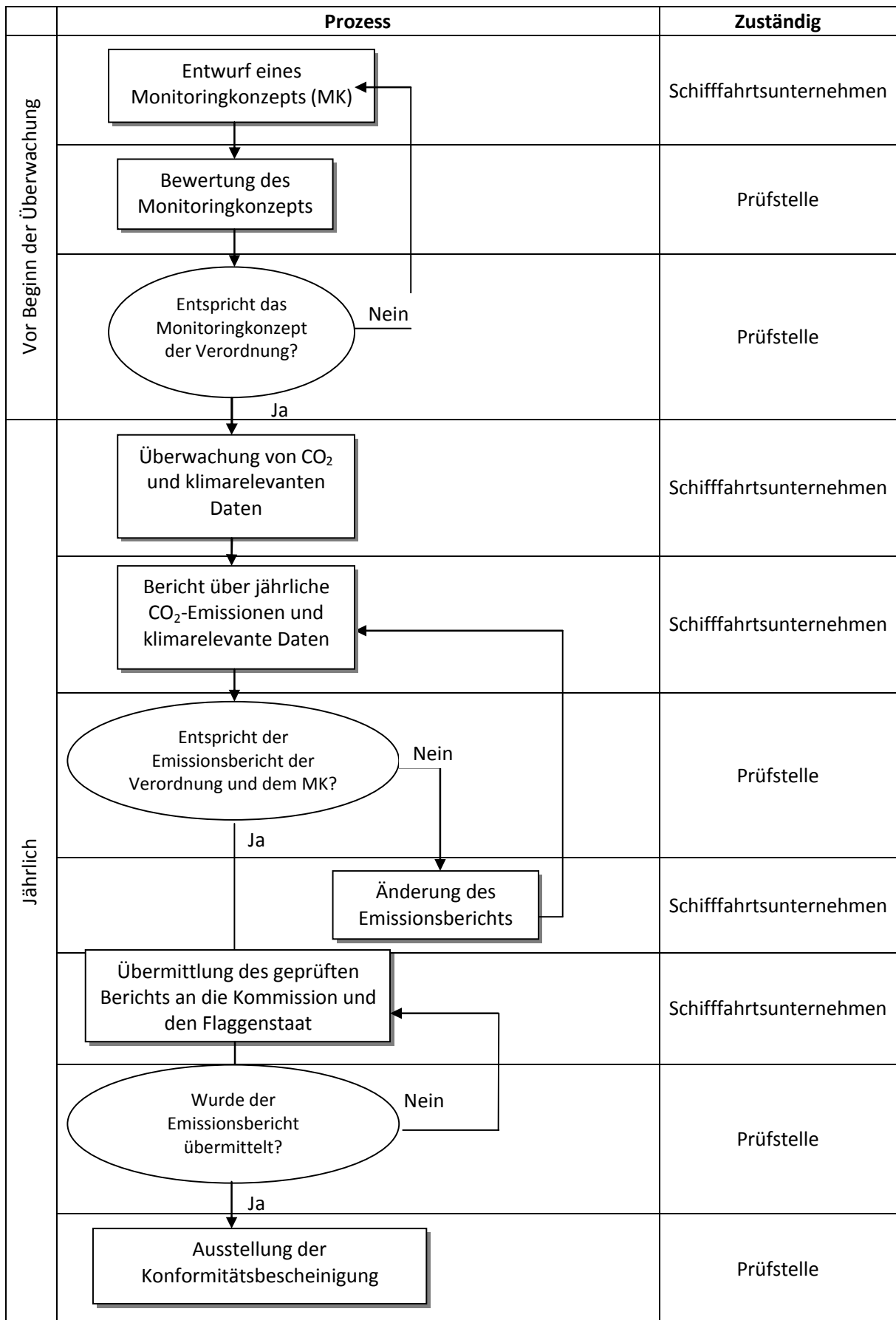
Der Erfüllungszyklus beruht auf einem einheitlichen Konzept. Es wird vorgeschlagen, ein schlankes Konzept zu wählen und der Kommission, die von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) unterstützt wird, nur eine begrenzte Anzahl Aufgaben zu übertragen. Aufgaben im Zusammenhang mit der Kontrolle von Monitoringkonzepten, Emissionsberichten, der Kommunikation mit Schiffseignern und -betreibern und der Ausstellung von Konformitätsbescheinigungen würden von akkreditierten außenstehenden Prüfstellen übernommen. Solche Stellen, zu denen auch anerkannte Stellen gehören können, verfügen bereits über beträchtliche Erfahrung und spielen eine wichtige Rolle für die Sicherheit des Seeverkehrs. Für die Durchsetzung der Verpflichtungen im Rahmen des MRV-Systems wären die Mitgliedstaaten zuständig, und zwar konkret die Hafenstaatbehörden, die das bestehende Instrumentarium für Flaggenstaat- und Hafenstaatkontrollen sowie von der Kommission veröffentlichte Daten heranziehen.

Das vorgeschlagene MRV-System könnte mit nur wenigen Anpassungen in ein globales System umgewandelt werden, da in seinem Rahmen international vorgeschriebene Unterlagen und bestehende Strukturen wie die Flaggenstaat- und die Hafenstaatbehörden und Klassifikationsgesellschaften herangezogen werden.

Für eine einfachere Anwendung des vorgeschlagenen MRV-Systems sind präzisere Vorschriften für die Prüfung und die Akkreditierung von Prüfstellen erforderlich. Darüber hinaus sollten die Beschreibung der vier Überwachungsmethoden und die Bestimmung sonstiger klimarelevanter Daten, wie zum Beispiel die in den Anhängen I und II der vorgeschlagenen Verordnung enthaltenen Effizienzindikatoren, auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse und der Entwicklung internationaler Normen überarbeitet werden. Zu diesem Zweck sollte die Kommission die Befugnis erhalten, entsprechende delegierte Rechtsakte zu erlassen.

Um die Aufstellung von Monitoringkonzepten, die Berichterstattung und die Prüfung von Emissionen und anderen klimarelevanten Daten zu vereinfachen, sollten elektronische Vorlagen verwendet werden. Diese Vorlagen werden von der Kommission auf der Grundlage von Durchführungsrechtsakten zur Verfügung gestellt und genehmigt.

Die einzelnen Schritte des MRV-Prozesses sind in der nachstehenden Abbildung dargestellt.





### 3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

#### *Rechtsgrundlage*

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 192 Absatz 1 AEUV. Der Vorschlag verfolgt ein rechtmäßiges Ziel im Sinne von Artikel 191 Absatz 1 AEUV, nämlich die Bekämpfung des Klimawandels. Ziel des Legislativvorschlags ist es zu gewährleisten, dass die Treibhausgasemissionen von Schiffen Gegenstand einer Überwachung und Berichterstattung sind, und somit die Verfügbarkeit von Daten für die Politikgestaltung und Entscheidungsfindung im Kontext der Klimaschutzverpflichtungen der EU zu verbessern und Anreize für Klimaschutzanstrengungen zu schaffen. Dieses Ziel kann durch ein weniger restriktives Instrument als den Legislativvorschlag nicht erreicht werden.

#### *Subsidiaritätsprinzip*

Damit ein Tätigwerden der Union gerechtfertigt ist, muss das Subsidiaritätsprinzip gewahrt sein.

#### (a) Transnationaler Charakter des Problems (Kriterium der Erforderlichkeit)

Der transnationale Charakter des Klimawandels und des Seeverkehrs sind wichtige Elemente bei der Entscheidung, ob ein Tätigwerden der Union notwendig ist. Einzelstaatliche Maßnahmen allein würden nicht ausreichen, um die Ziele des Verkehrsweißbuchs zu verwirklichen. Deswegen muss die EU einen Rahmen schaffen, der es möglich macht, internationale und europäische Verpflichtungen zu erfüllen, und der dafür sorgt, dass die Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr Gegenstand einer harmonisierten Überwachung, Berichterstattung und Prüfung sind.

#### (b) Kriterium der Wirksamkeit (Mehrwert)

Gemessen an einzelstaatlichen Maßnahmen würden Maßnahmen auf EU-Ebene aufgrund ihrer Wirksamkeit klare Vorteile erbringen. Da die übergeordneten klimapolitischen Verpflichtungen auf EU-Ebene eingegangen werden, einschließlich des im Verkehrsweißbuch vorgesehenen Emissionsreduktionsziels für den Seeverkehr bis 2050, ist es sinnvoll, auch die erforderlichen MRV-Vorschriften auf dieser Ebene aufzustellen. Darüber hinaus gewährleistet dieser Rechtsrahmen die Wirksamkeit, weil für Fahrten zwischen Häfen in verschiedenen Mitgliedstaaten, auf die etwa 90 % der Hafenaufenthalte in den EU-Mitgliedstaaten entfallen, ein harmonisiertes MRV-Konzept eingesetzt wird. Außerdem könnten Maßnahmen auf EU-Ebene Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt vermeiden, indem sichergestellt wird, dass für alle Schiffe, die in die Häfen der EU einlaufen, dieselben Umweltauflagen gelten.

#### *Grundsatz der Verhältnismäßigkeit*

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Er geht nicht über das hinaus, was notwendig ist, um das Ziel zu erreichen, zuverlässige Daten zu den Treibhausgasemissionen von Schiffen zu erheben. Die MVR-Methodik der vorgeschlagenen Verordnung stützt sich zudem auf Daten, die bereits heute an Bord von Schiffen verfügbar sind. Zusätzliche Ausrüstung ist nicht erforderlich.

Die Verhältnismäßigkeit der vorgeschlagenen Maßnahme wird auch dadurch gewährleistet, dass lediglich die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die rund 98 % der Treibhausgasemissionen der Branche ausmachen, und große Schiffe über 5000 Bruttoreaumzahl (BRZ) einbezogen sind. Damit ist die Hälfte der rund 19 000 Schiffe über 300 BRZ ausgeschlossen, die 2010 einen EU-Hafen

angelaufen haben<sup>14</sup>, gleichzeitig werden noch immer rund 90 % der Gesamtemissionen von Schiffen erfasst.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Wie aus dem dieser Verordnung beiliegenden Finanzbogen hervorgeht, wird die Verordnung mit den vorhandenen Haushaltsmitteln ohne Auswirkungen auf den mehrjährigen Finanzrahmen implementiert. Für die notwendige Anpassung des bereits vorhandenen, von der EMSA gehosteten und betriebenen Tools werden geringfügige IT-Entwicklungskosten in Höhe von rund 0,5 Mio. EUR veranschlagt. Die Mitwirkung der EMSA hängt davon ab, ob ihr Verwaltungsrat die jeweilige Nebenaufgabe der Agentur aufgreift und genehmigt.

#### **5. FAKULTATIVE ANGABEN**

##### *Überprüfungs-/Änderungsklausel*

Der Vorschlag enthält eine Bestimmung, die es der Kommission ermöglicht, diese Verordnung vor dem Hintergrund künftiger internationaler Entwicklungen, vor allem im Fall der Einführung eines globalen MRV-Systems im Rahmen der IMO, zu überprüfen. In einem solchen Fall sollte die vorgeschlagene Verordnung überprüft und erforderlichenfalls geändert werden, um die Bestimmungen zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) an die des internationalen Systems anzugleichen

---

<sup>14</sup> IHS Fairplay, 2011

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**

(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 Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Rechtsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>15</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>16</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren —

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Klima- und Energiepaket<sup>17</sup>, demzufolge alle Sektoren zur Verwirklichung der Emissionssenkungen beitragen müssen, auch der internationale Schiffsverkehr, erteilt ein eindeutiges Mandat: „... Für den Fall, dass zum 31. Dezember 2011 keine internationale Übereinkunft, die im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsziele einbezieht, von den Mitgliedstaaten gebilligt wird oder keine derartige Übereinkunft im Rahmen des UNFCCC von der Gemeinschaft gebilligt wird, sollte die Kommission einen Vorschlag vorlegen, um die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsverpflichtung der Gemeinschaft einzubeziehen, mit dem Ziel des Inkrafttretens des vorgeschlagenen Rechtsaktes bis 2013. Dieser Vorschlag sollte negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des potenziellen Nutzens für die Umwelt minimieren.“
- (2) Im Juli 2011 hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) technische und betriebliche Maßnahmen getroffen, zu denen insbesondere der Energieeffizienz-Kennwert (Energy Efficiency Design Index, EEDI) für Schiffsneubauten und der Energieeffizienz-Managementplan (SEEMP) gehören, die insofern eine Verbesserung darstellen, als sie den erwarteten Anstieg der Treibhausgasemissionen mindern, die allein aber nicht die absolute Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem

---

<sup>15</sup> ABl. C [...] vom , S. [...].

<sup>16</sup> ABl. C [...] vom , S. [...].

<sup>17</sup> Entscheidung Nr. 406/2009/EG und Richtlinie 2009/29/EG.

internationalen Schiffsverkehr bewirken können, die erforderlich ist, um das globale Ziel der Begrenzung des weltweiten Temperaturanstiegs auf höchstens 2 °C zu verwirklichen.

- (3) Daten der IMO zufolge ließen sich der spezifische Energieverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Schiffen durch betriebliche Maßnahmen und den Einsatz verfügbarer Technologien um bis zu 75 % senken; ein beträchtlicher Teil dieser Maßnahmen kann als kostenwirksam erachtet werden, da die niedrigeren Kraftstoffkosten die Amortisierung etwaiger betrieblicher oder Investitionsausgaben gewährleisten.
- (4) Die bestmögliche Option für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr auf EU-Ebene besteht darin, als ersten Schritt eines schrittweisen Vorgehens für die Einbeziehung der Emissionen aus dem Seeverkehr in die Treibhausgasreduktionsverpflichtung der EU ein System für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV-System) einzurichten, bei dem die CO<sub>2</sub>-Emissionen auf der Grundlage des Kraftstoffverbrauchs der Schiffe ermittelt werden.
- (5) Marktbarrieren, wie der Mangel an zuverlässigen Informationen über die Kraftstoffeffizienz von Schiffen oder über Technologien für die Nachrüstung von Schiffen, der mangelnde Zugang zu Finanzmitteln für Investitionen in die Energieeffizienz von Schiffen und das Nutzer-Investor-Dilemma (die Schiffseigner profitieren nicht von ihren Investitionen in die Schiffseffizienz, da die Kraftstoffkosten von den Betreibern getragen werden) behindern die Annahme von Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs.
- (6) Die Konsultation der Interessenträger und die Gespräche mit internationalen Partnern zeigen, dass ein schrittweises Vorgehen für die Einbeziehung der Emissionen des Seeverkehrs in die Verpflichtungen zur Senkung der Treibhausgasemissionen der Union angewendet werden sollte, bei dem als erster Schritt ein robustes MRV-System für die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr zur Anwendung kommt und in einem späteren Stadium ein Preis für diese Emissionen festgelegt wird. Durch dieses Konzept wird es leichter, auf internationaler Ebene eine Einigung über Zielvorgaben für die Minderung der Treibhausgasemissionen und über weitere Maßnahmen, mit denen sich diese Minderung mit möglichst geringem Kostenaufwand erreichen lässt, zu erzielen.
- (7) Die Einführung eines EU-MRV-Systems dürfte zu Emissionsreduktionen um bis zu 2 % gegenüber dem Business-as-usual-Szenario und zu aggregierten Nettokosteneinsparungen von bis zu 1,2 Mrd. EUR bis 2030 führen, da es dazu beitragen könnte, Marktbarrieren zu beseitigen, insbesondere solche, die auf den Mangel an Informationen über die Schiffseffizienz zurückgehen. Die Senkung der Transportkosten dürfte den internationalen Handel erleichtern. Außerdem ist ein robustes MRV-System eine Grundvoraussetzung für jede marktbasierende Maßnahme oder Effizienznorm, unabhängig davon, ob es auf EU-Ebene oder weltweit angewandt wird. Es liefert ferner zuverlässige Daten für die Festlegung präziser Zielvorgaben für die Emissionsminderung und für die Bewertung der Fortschritte, die in Bezug auf den Beitrag des Seeverkehrs zur Verwirklichung einer Wirtschaft mit geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoß erzielt werden.
- (8) Alle Fahrten innerhalb der EU, alle eingehenden Fahrten aus dem letzten Hafen außerhalb der Union zum ersten Anlaufhafen in der Union und alle ausgehenden Fahrten von einem Hafen der Union zum nächsten Anlaufhafen außerhalb der EU sollten für die Zwecke der Überwachung als relevant erachtet werden. Auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen in EU-Häfen, einschließlich derjenigen, die anfallen, wenn Schiffe sich am Liegeplatz befinden oder im Hafen fahren, sollten erfasst werden, insbesondere da

es spezifische Maßnahmen gibt, mit denen sie sich verringern oder vermeiden lassen. Diese Vorschriften sollten auf nichtdiskriminierende Weise auf alle Schiffe unabhängig von ihrer Flagge angewandt werden.

- (9) Angesichts der Komplexität und hohen Technizität der einzuführenden Bestimmungen, der Notwendigkeit einer EU-weit anwendbaren einheitlichen Regelung, die den internationalen Charakter des Seeverkehrs und die Tatsache widerspiegelt, dass zahlreiche Schiffe voraussichtlich Häfen in verschiedenen Mitgliedstaaten anlaufen, sollte das vorgeschlagene MRV-System in Form einer Verordnung eingeführt werden, um die Umsetzung in der gesamten EU zu erleichtern.
- (10) Einem robusten schiffsspezifischen EU-MRV-System sollte die Berechnung von Emissionen anhand des auf Fahrten von und nach Häfen der EU verbrauchten Kraftstoffs zugrunde liegen, da wegen der großen Bunkerkapazität von Schiffen die Daten zu Kraftstoffverkäufen innerhalb dieses spezifischen Anwendungsbereichs keine hinreichend genauen Schätzungen des Kraftstoffverbrauchs liefern.
- (11) Das EU-MRV-System sollte auch andere klimarelevante Daten einbeziehen, anhand deren die Energieeffizienz von Schiffen bestimmt oder die treibenden Kräfte für die Emissionsentwicklung untersucht werden können. Durch diesen Anwendungsbereich steht das EU-MRV-System außerdem mit internationalen Initiativen zur Einführung von Effizienznormen für vorhandene Schiffe, die ebenfalls betriebliche Maßnahmen vorsehen, in Einklang und trägt dazu bei, Marktbarrieren zu beseitigen, die auf den Mangel an Informationen zurückgehen.
- (12) Um den Verwaltungsaufwand für die Eigner und Betreiber der Schiffe, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, zu minimieren und das Kosten-Nutzen-Verhältnis des MRV-Systems zu optimieren, ohne das Ziel der Erfassung des weitaus größten Teils der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr zu gefährden, sollten die Vorschriften für das MRV-System nur für Großemittenten anwendbar sein. Nach einer ausführlichen Analyse der Größenklassen und Emissionen von Schiffen, die von und nach EU-Häfen fahren, wurde ein Schwellenwert von 5000 BRZ gewählt. Schiffe von mehr als 5000 BRZ machen etwa 55 % der Zahl der Schiffe aus, die EU-Häfen anlaufen, und sind für etwa 90 % der damit verbundenen Emissionen verantwortlich. Dieser nichtdiskriminierende Schwellenwert würde sicherstellen, dass die wichtigsten Emittenten erfasst werden. Ein niedrigerer Schwellenwert wäre mit höherem Verwaltungsaufwand verbunden, während bei einem höheren Wert weniger Emissionen erfasst würden, was der Umweltwirksamkeit des Systems abträglich wäre.
- (13) Um den Verwaltungsaufwand für Eigner und Betreiber der Schiffe weiter zu verringern, sollten die Überwachungsvorschriften auf CO<sub>2</sub> fokussiert sein, das bei weitem wichtigste Treibhausgas aus dem Seeverkehr, fokussiert sein, das bis zu 98 % der gesamten Treibhausgasemissionen dieses Sektors ausmacht.
- (14) Die Vorschriften sollten geltende Bestimmungen und an Bord der Schiffe bereits vorliegende Daten berücksichtigen, weswegen Schiffseignern die Möglichkeit geboten werden sollte, eine der folgenden vier Überwachungsmethoden zu wählen: die Verwendung von Bunkerlieferbescheinigungen, Überwachung des Bunkerkraftstoffs, Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse oder direkte Emissionsmessungen. Ein schiffsspezifisches Monitoringkonzept sollte eine Dokumentation zu der getroffenen Wahl und weitere Einzelheiten zur Anwendung der gewählten Methode enthalten.

- (15) Jedes Schifffahrtsunternehmen, das während eines vollständigen Berichtszeitraums für ein Schiff verantwortlich ist, das Seeverkehrsleistungen erbringt, sollte für alle Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen zuständig sein, die sich im Zusammenhang mit diesem Zeitraum ergeben, einschließlich der Vorlage eines für zufriedenstellend befundenen Emissionsberichts. Bei einem Eigentumswechsel ist der neue Eigner nur für die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten zuständig, die den Berichterstattungszeitraum betreffen, in dem das Eigentum an ihn übergegangen war. Um die Erfüllung dieser Verpflichtungen zu erleichtern, sollte der neue Eigner eine Kopie des letzten Monitoringkonzepts und gegebenenfalls eine Bescheinigung über die Erfüllung der Vorschriften (Konformitätsbescheinigung) erhalten. Ein Eignerwechsel sollte außerdem die Änderung des Monitoringkonzepts nach sich ziehen, die erforderlich ist, damit der neue Schiffseigner seine eigene Entscheidung in Bezug auf die angewandte Überwachungsmethode treffen kann.
- (16) In diesem Stadium sollten andere Treibhausgase, klimarelevante Stoffe oder Luftschadstoffe nicht von dem EU-MRV-System erfasst werden, um zu vermeiden, dass der Einbau von Messgeräten vorgeschrieben wird, die nicht hinreichend zuverlässig und im Handel verfügbar sind, was der Anwendung des EU-MRV-Systems abträglich sein könnte.
- (17) Um den Verwaltungsaufwand für die Eigner und Betreiber der Schiffe zu minimieren, sollten die Berichterstattung und Veröffentlichung der übermittelten Daten auf jährlicher Basis organisiert werden. Datenschutzbelangen dürfte dadurch genügt werden, dass sich die Veröffentlichung von Emissionen, Kraftstoffverbrauch und Effizienzdaten auf Jahresdurchschnittswerte und aggregierte Zahlen beschränkt. Die der Kommission übermittelten Daten sind dazu bestimmt, in Statistiken aufgenommen zu werden, soweit diese Daten für die Entwicklung, Erstellung und Verbreitung europäischer Statistiken gemäß dem Beschluss 2012/504/EU der Kommission vom 17. September 2012 über Eurostat<sup>18</sup> relevant sind.
- (18) Eine Prüfung durch akkreditierte Prüfstellen sollte sicherstellen, dass die Monitoringkonzepte und Emissionsberichte korrekt sind und mit dieser Verordnung in Einklang stehen. Als wichtiger Faktor für die Vereinfachung der Prüfung sollten die Prüfstellen die Glaubwürdigkeit der Daten überprüfen, indem sie die übermittelten Daten mit geschätzten Daten vergleichen, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Schiffsmerkmale stützen. Solche Schätzungen könnten von der Kommission zur Verfügung gestellt werden. Bei den Prüfstellen sollte es sich um unabhängige und qualifizierte natürliche oder juristische Personen handeln, die von den nationalen Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates<sup>19</sup> akkreditiert sein sollten.
- (19) Eine von einer Prüfstelle ausgestellte Konformitätsbescheinigung sollte ständig an Bord der Schiffe mitgeführt werden, um nachweisen zu können, dass den Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfpflichten genügt wurde. Die Prüfstellen sollten die Kommission über die Ausstellung solcher Bescheinigungen unterrichten.

---

<sup>18</sup> ABl. L 251 vom 18.9.2012, S. 49.

<sup>19</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

- (20) Auf der Grundlage ihrer Erfahrung mit ähnlichen Aufgaben auf dem Gebiet der Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) die Kommission bei der Durchführung bestimmter Aufgaben unterstützen.
- (21) Die Nichteinhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung sollte Sanktionen nach sich ziehen. Die Durchsetzung der Verpflichtungen, die sich aus dem MRV-System ergeben, sollte sich auf vorhandene Instrumente stützen, namentlich die in Anwendung der Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten<sup>20</sup> und der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafensaatkontrolle<sup>21</sup> eingerichteten Instrumente, sowie auf Informationen über die Ausstellung von Konformitätsbescheinigungen. Die Kommission sollte die Bescheinigung, aus der hervorgeht, dass das Schiff die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten erfüllt, in das Verzeichnis der Zeugnisse und Unterlagen gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Richtlinie 2009/16/EG aufnehmen.
- (22) Gemäß der Richtlinie 2009/16/EG werden Schiffe festgehalten, wenn die an Bord mitzuführenden Zeugnisse fehlen. Im Fall von Schiffen, die in mehr als einem Berichtszeitraum ihre Überwachungs- und Berichterstattungspflichten nicht erfüllt haben, sollte allerdings die Möglichkeit der Ausweisung vorgesehen werden. Dies sollte so gehandhabt werden, dass es möglich ist, die Situation innerhalb einer angemessenen Frist zu beheben.
- (23) Die Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über ein System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen sowie für die Berichterstattung über diese Emissionen und über andere klimaschutzrelevante Informationen auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Union und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 280/2004/EG<sup>22</sup> sollte geändert werden, um die Überwachung von und die Berichterstattung über die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr durch die Mitgliedstaaten in Einklang mit der vorliegenden Verordnung zu regeln.
- (24) Das EU-MRV-System sollte als Modell für die Umsetzung eines globalen MRV-Systems dienen. Ein globales MRV-System wäre vorzuziehen, da es wegen des breiteren Anwendungsbereichs als wirksamer erachtet werden könnte. In diesem Zusammenhang sollte die Kommission der IMO und anderen einschlägigen internationalen Organisationen regelmäßig wichtige Informationen über die Durchführung dieser Verordnung übermitteln und bei der IMO Stellungnahmen zu diesem Thema abgeben. Wird eine Einigung über ein globales MRV-System erzielt, so sollte die Kommission das EU-MRV-System überarbeiten, um es an das globale System anzugleichen.
- (25) Damit die besten verfügbaren Praktiken und wissenschaftlichen Erkenntnisse genutzt werden können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 AEUV zu erlassen, um bestimmte technische Aspekte der Überwachung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Schiffen und der Berichterstattung darüber zu überprüfen und weitere Vorschriften für die Prüfung von Emissionsberichten und die Akkreditierung der Prüfstellen festzulegen. Besonders wichtig ist, dass die

---

<sup>20</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132.

<sup>21</sup> ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

<sup>22</sup> ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 13-40.

Kommission bei ihren Vorarbeiten angemessene Konsultationen auch unter Einbeziehung von Sachverständigen durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Unterlagen dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

- (26) Damit zwecks kohärenter Übermittlung von Emissionsdaten und anderen klimarelevanten Daten an die Kommission und die beteiligten Staaten einheitliche Bedingungen für die Verwendung von automatischen Systemen und genormten elektronischen Vorlagen gewährleistet sind, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese notwendigen Durchführungsbefugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren<sup>23</sup>, ausgeübt werden.
- (27) Das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Schiffen als erster Schritt eines schrittweisen Vorgehens für die Verringerung dieser Emissionen kann wegen des internationalen Charakters des Seeverkehrs durch Einzelmaßnahmen der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden und kann daher aufgrund des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Unionsebene erreicht werden. Die Union kann Maßnahmen verabschieden, die mit dem in Artikel 5 AEUV festgelegten Subsidiaritätsprinzip in Einklang stehen. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (28) Die Vorschriften zur Einführung des MRV-Systems sollten mit der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr<sup>24</sup> und mit der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr<sup>25</sup> vereinbar sein.
- (29) Diese Verordnung sollte am 1. Juli 2015 in Kraft treten, um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten und die relevanten Interessenträger genügend Zeit haben, vor Beginn des ersten Berichtszeitraums am 1. Januar 2018 die Maßnahmen zu treffen, die für eine wirksame Anwendung dieser Verordnung erforderlich sind –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## KAPITEL I

### ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

#### *Artikel 1*

#### **Gegenstand**

---

<sup>23</sup> ABl. L 251 vom 18.9.2012, S. 49.

<sup>24</sup> ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

<sup>25</sup> ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.



Zwecks Förderung der kostenwirksamen Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr enthält diese Verordnung die Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Kohlendioxidemissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen) und anderen klimarelevanten Daten von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.

## *Artikel 2*

### **Anwendungsbereich**

1. Diese Verordnung gilt für Schiffe mit mehr als 5000 BRZ in Bezug auf die Emissionen, die während der Fahrten vom letzten Anlaufhafen zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zum nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden.
2. Diese Verordnung gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Schiffe für den Fang oder die Verarbeitung von Fisch, Holzschiffe einfacher Bauart, Schiffe ohne Maschinenantrieb und staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden.

## *Artikel 3*

### **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (a) „Emissionen“ die Freisetzung von CO<sub>2</sub> in die Luft durch die Schiffe gemäß Artikel 2;
- (b) „Anlaufhafen“ den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um Güter zu laden oder zu löschen oder Personen ein- oder auszuschiffen, ausgenommen Halte zum alleinigen Zweck der Bebungung, der Übernahme von frischem Proviant und/oder des Besatzungswechsels;
- (c) „Schiffahrtsunternehmen“ den Eigner eines Schiffes gemäß Artikel 2 oder jede andere Person, wie den Leiter oder den Bareboat-Charterer, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat;
- (d) „Bruttoreaumzahl“ (BRZ) die nach den Vermessungsvorschriften in Anlage 1 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 berechnete Bruttoreumzahl;
- (e) „Prüfstelle“ eine juristische Person, die Prüftätigkeiten ausführt und von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>26</sup> und gemäß der vorliegenden Verordnung akkreditiert wurde;
- (f) „Prüfung“ die Tätigkeiten, die eine Prüfstelle ausführt, um die Konformität der vom Schiffahrtsunternehmen übermittelten Dokumente mit den Anforderungen gemäß dieser Verordnung zu bewerten;
- (g) „andere klimarelevante Daten“ Daten im Zusammenhang mit dem Kraftstoffverbrauch, den Transportleistungen und der Energieeffizienz von Schiffen,

---

<sup>26</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Leistungsfähigkeit von Schiffen zu bewerten;

- (h) „Emissionsfaktor“ die durchschnittliche Rate der Emissionen eines Treibhausgases bezogen auf die Tätigkeitsdaten für einen Stoffstrom, wobei bei der Verbrennung von einer vollständigen Oxidation und bei allen anderen chemischen Reaktionen von einer vollständigen Umsetzung ausgegangen wird;
- (i) „Unsicherheit“ ein sich auf das Ergebnis einer Größenbestimmung beziehender Parameter, der die Streuung der Werte charakterisiert, die dieser Größe wahrscheinlich zugeschrieben werden können, einschließlich der Effekte durch systematische und zufällig auftretende Einflussfaktoren, ausgedrückt als Abweichung der auftretenden Werte vom Mittelwert in Prozent unter Ansatz eines Konfidenzintervalls von 95 %, wobei jede Asymmetrie der Werteverteilung berücksichtigt wird;
- (j) „konservativ“ die Tatsache, dass eine Reihe von Annahmen zugrunde gelegt werden, die sicherzustellen, dass die Jahresemissionen nicht zu niedrig bzw. die Entfernungen nicht zu groß oder die Lademenge nicht zu hoch veranschlagt werden;
- (k) „Tonnen CO<sub>2</sub>“ metrische Tonnen CO<sub>2</sub>;
- (l) „Berichtszeitraum“ ein Kalenderjahr, in dem Emissionen überwacht und mitgeteilt werden müssen.

## KAPITEL II

### ÜBERWACHUNG UND BERICHTERSTATTUNG

#### ABSCHNITT 1

#### **Grundsätze und Methoden für die Überwachung und Berichterstattung**

##### *Artikel 4*

#### **Gemeinsame Grundsätze für die Überwachung und Berichterstattung**

1. Die Schifffahrtsunternehmen überwachen gemäß den Absätzen 2 bis 6 die Menge und Art des Kraftstoffs, den jedes Schiff in einem Kalenderjahr in jedem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und bei jeder Fahrt nach oder von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht, und erstatten darüber Bericht.
2. Die Überwachung und Berichterstattung sind vollständig und umfassend und berücksichtigen alle Emissionen aus der Verbrennung von Kraftstoffen. Die Schifffahrtsunternehmen ergreifen geeignete Maßnahmen, um etwaige Datenlücken während des Berichtszeitraums zu vermeiden.
3. Die Überwachung und Berichterstattung sind schlüssig und in der Zeitreihe vergleichbar. Die Schifffahrtsunternehmen wenden dieselben Überwachungsmethoden und Datensätze an, es sei denn, die Prüfstelle genehmigt Änderungen und Abweichungen.
4. Die Überwachungsdaten (einschließlich Annahmen, Bezugswerte, Emissionsfaktoren und Tätigkeitsdaten) werden von den Schifffahrtsunternehmen auf transparente Weise so ermittelt, erfasst, zusammengestellt, analysiert und dokumentiert, dass die Emissionsbestimmung von der Prüfstelle nachvollzogen werden kann.

5. Die Schifffahrtsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Emissionsbestimmung weder systematisch noch wissentlich falsch ist. Sie identifizieren und reduzieren etwaige Unsicherheitsquellen.
6. Die Schifffahrtsunternehmen tragen dafür Sorge, dass hinreichende Gewähr für die Integrität der zu überwachenden und zu übermittelnden Emissionsdaten besteht.

#### *Artikel 5*

### **Methoden für die Überwachung von und Berichterstattung über Emissionen aus dem Seeverkehr**

Für die Zwecke von Artikel 4 Absätze 1, 2 und 3 ermitteln die Schifffahrtsunternehmen ihre Emissionen und andere klimarelevante Daten zu jedem ihrer Schiffe über 5000 BRZ nach einer der in Anhang I aufgeführten Methoden.

## **ABSCHNITT 2**

### **MONITORINGKONZEPT**

#### *Artikel 6*

### **Inhalt und Übermittlung des Monitoringkonzepts**

1. Spätestens am 31. August 2017 legen die Schifffahrtsunternehmen den Prüfstellen ein Monitoringkonzept vor, in dem angegeben ist, nach welcher Methode sie die Emissionen und anderen klimarelevanten Daten für jedes ihrer Schiffe über 5000 BRZ überwachen und übermitteln wollen.
2. Für Schiffe, die nach dem 1. Januar 2018 zum ersten Mal in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, legt das Schifffahrtsunternehmen abweichend von Absatz 1 der Prüfstelle unverzüglich und höchstens zwei Monate nach dem ersten Anlaufen eines Hafens im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein Monitoringkonzept vor.
3. Das Monitoringkonzept gemäß Absatz 1 umfasst eine vollständige und transparente Beschreibung der Überwachungsmethode für ein bestimmtes Schiff und enthält mindestens folgende Angaben:
  - (a) Identifikation und Typ des Schiffes (Name des Schiffes, Schiffsidentifikationsnummer der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), Register- oder Heimathafen und Name des Schiffseigners);
  - (b) Name des Schifffahrtsunternehmens und die Anschrift, Telefon- und Faxnummer sowie E-Mail-Adresse einer Kontaktperson;
  - (c) eine Beschreibung der Emissionsquellen an Bord des Schiffes wie Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Kessel und Inertgasgeneratoren und der verwendeten Kraftstoffarten;
  - (d) eine Beschreibung der Verfahren, Systeme und Zuständigkeiten für die Kontrolle der Vollständigkeit der Liste der Emissionsquellen im Überwachungsjahr, mit denen sichergestellt wird, dass die die Emissionen des Schiffes betreffende Überwachung und Berichterstattung vollständig sind;
  - (e) eine Beschreibung der Verfahren zur Überwachung der Vollständigkeit der Fahrtenliste;

- (f) eine Beschreibung der Verfahren zur Überwachung des Kraftstoffverbrauchs des Schiffes, die Folgendes umfasst:
    - i) die für die Berechnung des Kraftstoffverbrauchs für jede Emissionsquelle gewählte Methode gemäß Anhang I, gegebenenfalls mit einer Beschreibung der verwendeten Messeinrichtungen;
    - ii) (gegebenenfalls) die Verfahren für die Messung der gebunkerten und der in den Tanks vorhandenen Menge Kraftstoff, eine Beschreibung der verwendeten Messinstrumente und der Verfahren für die Aufzeichnung, das Abrufen, die Übermittlung bzw. die Speicherung der Messdaten;
    - iii) (gegebenenfalls) die für die Bestimmung der Dichte gewählte Methode;
    - iv) ein Verfahren, mit dem sichergestellt werden soll, dass die Gesamtunsicherheit der Treibstoffmessungen konsistent ist mit den Anforderungen dieser Verordnung, wobei nach Möglichkeit auf nationale Gesetze, Klauseln in Kundenverträgen oder auf Genauigkeitsstandards von Kraftstofflieferanten zu verweisen ist;
  - (g) die für die einzelnen Kraftstofftypen verwendeten einzigen Emissionsfaktoren oder — bei alternativen Kraftstoffen — die Methodiken für die Bestimmung der Emissionsfaktoren, einschließlich der Methodik für die Probenahmen, der Analysemethoden und einer Beschreibung der in Anspruch genommenen Laboratorien (und gegebenenfalls eine Bestätigung ihrer Akkreditierung nach ISO 17025);
  - (h) eine Beschreibung der Verfahren für die Bestimmung der Tätigkeitsdaten pro Fahrt, die Folgendes umfasst:
    - i) die Verfahren, Zuständigkeiten und Datenquellen zur Bestimmung und Aufzeichnung jeder Fahrtstrecke;
    - ii) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der beförderten Ladung und der Zahl der Fahrgäste, soweit zutreffend;
    - iii) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der zwischen dem Ausgangshafen und dem Bestimmungshafen auf See verbrachten Zeit;
  - (i) eine Beschreibung der Methode zur Bestimmung von Ersatzdaten zur Schließung von Datenlücken;
  - (j) das Datum der letzten Änderung des Monitoringkonzepts.
4. Die Schifffahrtsunternehmen verwenden Monitoringkonzepte auf der Grundlage standardisierter Vorlagen. Die technischen Vorschriften für die Festlegung der Vorlagen für die Monitoringkonzepte gemäß Absatz 1 werden im Wege von Durchführungsrechtsakten beschlossen. Diese Durchführungsrechtsakte werden von der Kommission nach dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

#### *Artikel 7*

### **Änderungen des Monitoringkonzepts**

Die Schifffahrtsunternehmen überprüfen regelmäßig, ob das Monitoringkonzept des Schiffs dessen Art und Funktionsweise angemessen ist und ob die Überwachungsmethodik verbessert werden kann.

Ein Schifffahrtsunternehmen ändert das Monitoringkonzept, wenn

- (a) der Eigner eines Schiffs wechselt;
- (b) aufgrund neuer Emissionsquellen oder aufgrund der Verwendung neuer Kraftstoffe, die im Monitoringkonzept noch nicht enthalten sind, neue Emissionen auftreten;
- (c) es bei der Datenverfügbarkeit aufgrund der Verwendung neuer Arten von Messinstrumenten, neuer Probenahmeverfahren oder neuer Analysemethoden oder aus anderen Gründen Änderungen gegeben hat, so dass die Emissionen genauer bestimmt werden können;
- (d) sich herausgestellt hat, dass aus der bislang angewendeten Überwachungsmethodik resultierende Daten nicht korrekt sind;
- (e) sich herausstellt, dass das Monitoringkonzept mit den Bestimmungen dieser Verordnung nicht in Einklang steht, und die Prüfstelle das Schifffahrtsunternehmen auffordert, es zu ändern.

Die Schifffahrtsunternehmen müssen den Prüfstellen Vorschläge für Änderungen des Monitoringkonzepts umgehend übermitteln.

Jede erhebliche Änderung des Monitoringkonzepts unterliegt der Prüfung durch die Prüfstelle.

### ABSCHNITT 3

## ÜBERWACHUNG VON EMISSIONEN UND ANDEREN RELEVANTEN DATEN

### *Artikel 8*

#### **Überwachung von Tätigkeiten innerhalb eines Berichtszeitraums**

Ab 1. Januar 2018 überwachen die Schifffahrtsunternehmen auf der Grundlage des gemäß Artikel 13 Absatz 1 genehmigten Monitoringkonzepts die Emissionen jedes Schiffs auf Grundlage der einzelnen Fahrten und auf Jahresbasis durch Anwendung einer geeigneten Methode aus Anhang I Teil B und durch Berechnung der Emissionen gemäß Anhang I Teil A.

### *Artikel 9*

#### **Überwachung auf Grundlage der einzelnen Fahrten**

Auf der Grundlage des gemäß Artikel 13 Absatz 1 genehmigten Monitoringkonzepts überwachen die Schifffahrtsunternehmen bei jedem Schiff und für jede Fahrt nach und von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats in Einklang mit Anhang I Teil A und Anhang II Folgendes:

- (a) Auslauf- und Einlaufhafen, einschließlich Datum und Uhrzeit der Abfahrt und der Ankunft;
- (b) Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt und aufgeschlüsselt nach innerhalb und außerhalb von Emissionskontrollgebieten verbrauchtem Kraftstoff;
- (c) emittiertes CO<sub>2</sub>;

- (d) zurückgelegte Fahrstrecke;
- (e) Zeit auf See;
- (f) beförderte Ladung;
- (g) Transportleistung.

#### *Artikel 10*

### **Überwachung auf Jahresbasis**

Auf der Grundlage des gemäß Artikel 13 Absatz 1 genehmigten Monitoringkonzepts überwachen die Schifffahrtsunternehmen bei jedem Schiff und für jedes Kalenderjahr in Einklang mit Anhang I Teil A und Anhang II Folgendes:

- (a) Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt und aufgeschlüsselt nach innerhalb und außerhalb von Emissionskontrollgebieten verbrauchtem Kraftstoff;
- (b) insgesamt emittiertes CO<sub>2</sub>;
- (c) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- (d) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus allen Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- (e) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus allen Fahrten nach Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- (f) CO<sub>2</sub>-Emissionen, die am Liegeplatz in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt wurden;
- (g) zurückgelegte Gesamtfahrstrecke;
- (h) insgesamt auf See verbrachte Zeit;
- (i) Transportleistung insgesamt;
- (j) durchschnittliche Energieeffizienz.

## **ABSCHNITT 4**

### **BERICHTERSTATTUNG**

#### *Artikel 11*

### **Inhalt des Emissionsberichts**

1. Ab 2019 legen die Schifffahrtsunternehmen der Kommission und den Behörden der entsprechenden Flaggenstaaten alljährlich bis zum 30. April für jedes Schiff unter ihrer Verantwortung einen Emissionsbericht zu den Emissionen und anderen klimarelevanten Daten des gesamten Berichtszeitraums vor, den eine Prüfstelle in Einklang mit den in Artikel 14 genannten Anforderungen als zufriedenstellend befunden hat.
2. Hat der Eigner eines Schiffs gewechselt, so sorgt das neue Schifffahrtsunternehmen dafür, dass jedes Schiff unter seiner Verantwortung die Anforderungen dieser

Verordnung in Bezug auf den gesamten Berichtszeitraum erfüllt, in dem es die Verantwortung für das betreffende Schiff trägt.

3. Die Schifffahrtsunternehmen nehmen in den Emissionsbericht gemäß Absatz 1 folgende Angaben auf:
  - (a) Angaben zur Identifizierung des Schiffs und des Schifffahrtsunternehmens, einschließlich
    - i) Name des Schiffs,
    - ii) IMO-Identifikationsnummer,
    - iii) Register- oder Heimathafen,
    - iv) technische Effizienz des Schiffs (Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) oder geschätzter Kennwert (Estimated Index Value, EIV) gemäß der IMO-Entscheidung MEPC.215 (63), falls zutreffend),
    - v) Name des Schiffseigners,
    - vi) Anschrift des Schiffseigners und seines Hauptgeschäftssitzes,
    - vii) Name des Schifffahrtsunternehmens (soweit nicht mit Schiffseigner identisch),
    - viii) Anschrift des Schifffahrtsunternehmens (soweit nicht mit Schiffseigner identisch) und seines Hauptgeschäftssitzes,
    - ix) Anschrift, Telefon- und Faxnummer sowie E-Mail-Adresse einer Kontaktperson;
  - (b) Angaben zur verwendeten Überwachungsmethode und der damit verbundenen Unsicherheit;
  - (c) Ergebnisse der jährlichen Überwachung der Parameter gemäß Artikel 10.

#### *Artikel 12*

##### **Format des Emissionsberichts**

1. Der Emissionsbericht gemäß Artikel 11 wird mittels automatischen Systemen und Datenaustauschformaten, einschließlich elektronischer Vorlagen, übermittelt.
2. Die technischen Vorschriften für das in Absatz 1 genannte Datenaustauschformat einschließlich elektronischer Vorlagen werden im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden von der Kommission nach dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

#### KAPITEL III

##### **PRÜFUNG UND AKKREDITIERUNG**

#### *Artikel 13*

##### **Prüfumfang und Prüfbericht**

1. Die Prüfstelle bewertet die Konformität des in Artikel 6 genannten Monitoringkonzepts mit den Anforderungen in den Artikeln 6 und 7. Enthält die Bewertung der Prüfstelle Empfehlungen, die in einem Monitoringkonzept zu

berücksichtigen sind, so überarbeitet das Schifffahrtsunternehmen sein Monitoringkonzept vor Beginn des Berichtszeitraums.

2. Die Prüfstelle bewertet die Konformität des Emissionsberichts mit den Anforderungen der Artikel 8 bis 11 und der Anhänge I und II.
3. Die Prüfstelle stellt insbesondere sicher, dass die im Prüfbericht enthaltenen Emissionen und anderen klimarelevanten Daten in Einklang mit den Artikeln 8, 9 und 10 und dem Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 bestimmt wurden. Außerdem stellt die Prüfstelle sicher, dass die Emissionen und klimarelevanten Daten in den Berichten mit den Daten, die mittels anderer Quellen gemäß den Anhängen I und II berechnet wurden, schlüssig sind.
4. Führt die Bewertung zu dem Schluss, dass nach bestem Wissen der Prüfstelle der Emissionsbericht keine wesentlichen Falschangaben und Fehler enthält, so stellt die Prüfstelle einen Prüfbericht aus. Im Prüfbericht sind alle wichtigen Aspekte der von der Prüfstelle durchgeführten Arbeiten präzisiert.
5. Führen die Bewertungen zu dem Schluss, dass der Emissionsbericht wesentliche Falschangaben, Fehler oder Unstimmigkeiten enthält oder den Anforderungen der Artikel 11 und 14 sowie des Anhangs I nicht genügt, so teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen dies unverzüglich mit und fordert es auf, einen geänderten Emissionsbericht vorzulegen. Das Schifffahrtsunternehmen berichtigt mitgeteilte Nichtkonformitäten oder Unstimmigkeiten, damit das Prüfverfahren rechtzeitig abgeschlossen werden kann. Die Prüfstelle hält in ihrem Prüfbericht fest, ob das Schifffahrtsunternehmen Nichtkonformitäten während der Prüfung behoben hat.

#### *Artikel 14*

##### **Allgemeine Pflichten und Grundsätze für die Prüfstellen**

1. Die Prüfstelle ist von einem Schifffahrtsunternehmen oder dem Betreiber des betreffenden Schiffs unabhängig und führt die Tätigkeiten gemäß der vorliegenden Verordnung im öffentlichen Interesse durch. Deswegen darf die Prüfstelle und jeder Teil derselben Rechtsperson kein Schifffahrtsunternehmen, kein Schiffsbetreiber und kein Eigner eines Schifffahrtsunternehmens oder dessen Eigentum sein, noch darf sie Beziehungen zum Schifffahrtsunternehmen unterhalten, die ihre Unabhängigkeit und Unparteilichkeit beeinträchtigen könnten.
2. Bei der Prüfung der Emissionsberichte gemäß Artikel 11 und der vom Schifffahrtsunternehmen eingesetzten Überwachungsverfahren bewertet die Prüfstelle die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit und Genauigkeit der Überwachungssysteme sowie der übermittelten Daten und Angaben zu den Emissionen, insbesondere:
  - (a) der Zuweisung des Kraftstoffverbrauchs zu Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;
  - (b) der übermittelten Daten zum Kraftstoffverbrauch und der damit verbundenen Messungen und Berechnungen;
  - (c) der Wahl und Anwendung der Emissionsfaktoren;
  - (d) der Berechnungen, mit denen die Gesamtemissionen ermittelt werden;
  - (e) der Berechnungen, mit denen die Energieeffizienz ermittelt wird.



3. Die Prüfstelle befasst sich nur mit Berichten gemäß Artikel 11, wenn zuverlässige, glaubwürdige Daten und Angaben es ermöglichen, die Emissionen mit einem hohen Zuverlässigkeitsgrad zu ermitteln, und wenn Folgendes gewährleistet ist:
  - (a) die gemeldeten Daten sind kohärent vor dem Hintergrund von geschätzten Daten, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Merkmale wie die installierte Maschinenleistung stützen;
  - (b) die gemeldeten Daten weisen keine Unstimmigkeit auf, insbesondere beim Vergleich der Gesamtmenge des von jedem Schiff jährlich gebunkerten Kraftstoffs und dem aggregierten Kraftstoffverbrauch auf Fahrten, die unter den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;
  - (c) die Daten wurden nach Maßgabe der geltenden Vorschriften erhoben;
  - (d) die einschlägigen Aufzeichnungen des Schiffes sind vollständig und schlüssig.

#### *Artikel 15*

#### **Prüfverfahren**

1. Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit der Überwachung und Berichterstattung, indem sie die gemeldeten Emissionen mit geschätzten Daten vergleicht, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Merkmale wie die installierte Maschinenleistung stützen. Werden erhebliche Abweichungen festgestellt, nimmt die Prüfstelle weitere Untersuchungen vor.
2. Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit den einzelnen Berechnungsschritten, indem sie alle verwendeten Datenquellen und Methodiken überprüft.
3. Die Prüfstelle berücksichtigt etwaige wirksame Verfahren zur Beherrschung der Risiken, die das Schifffahrtsunternehmen anwendet, um die Unsicherheiten in Bezug auf die Genauigkeit der angewendeten Überwachungsmethoden zu verringern.
4. Das Schifffahrtsunternehmen liefert der Prüfstelle alle zusätzlichen Informationen, die es ihr ermöglichen, die Prüfverfahren durchzuführen. Die Prüfstelle kann im Laufe der Prüfverfahrens Stichprobenkontrollen durchführen, um die Zuverlässigkeit der übermittelten Daten und Informationen zu bestimmen.
5. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 24 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Vorschriften für die in dieser Verordnung genannten Prüftätigkeiten und die Verfahren für die Akkreditierung von Prüfstellen weiter zu präzisieren. Diese delegierten Rechtsakte stützen sich auf die Prüfgrundsätze gemäß Artikel 14 und einschlägige international anerkannte Normen.

#### *Artikel 16*

#### **Akkreditierung von Prüfstellen**

1. Eine Prüfstelle, die Monitoringkonzepte und Emissionsberichte bewertet und die Prüf- und Konformitätsbescheinigungen gemäß den Artikeln 13 und 17 ausstellt, muss von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für Tätigkeiten, die in den Geltungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen, akkreditiert werden.

2. Soweit die vorliegende Verordnung keine speziellen Vorschriften für die Akkreditierung von Prüfstellen enthält, gelten die einschlägigen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.
3. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 24 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Verfahren für die Akkreditierung von Prüfstellen weiter zu präzisieren.

## KAPITEL IV

### ERFÜLLUNG DER VORSCHRIFTEN UND VERÖFFENTLICHUNG VON INFORMATIONEN

#### *Artikel 17*

##### **Ausstellung einer Konformitätsbescheinigung**

1. Erfüllt der Emissionsbericht gemäß Artikel 11 laut Prüfbericht die Anforderungen der Artikel 11 bis 15 sowie der Anhänge I und II, so stellt die Prüfstelle für das betreffende Schiff eine Konformitätsbescheinigung aus.
2. Die in Absatz 1 genannte Konformitätsbescheinigung enthält folgende Angaben:
  - (a) Identifikation des Schiffs, (Name, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);
  - (b) Name, Anschrift und Hauptgeschäftssitz des Schiffseigners;
  - (c) Identität der Prüfstelle,
  - (d) Ausstellungsdatum der Konformitätsbescheinigung (der Berichtszeitraum, auf den sie sich bezieht, und Gültigkeitszeitraum).
3. Konformitätsbescheinigungen werden für einen Zeitraum von 18 Monaten nach Ablauf des Berichtszeitraums für gültig erachtet.
4. Die Prüfstelle teilt der Kommission und der Flaggenstaatbehörde unverzüglich die Ausstellung einer Konformitätsbescheinigung mit und übermittelt die in Absatz 2 genannten Angaben mithilfe automatischer Systeme und vollständiger Datenaustauschformate, einschließlich elektronischer Vorlagen, die die Kommission nach dem in dieser Verordnung vorgesehenen Verfahren erstellt hat.
5. Die technischen Vorschriften für das in Absatz 4 genannte Datenaustauschformat einschließlich elektronischer Vorlagen werden im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden von der Kommission nach dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

#### *Artikel 18*

##### **Verpflichtung, eine gültige Konformitätsbescheinigung an Bord mitzuführen**

Ab dem 30. Juni 2019 führen Schiffe, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen, eine gemäß Artikel 17 ausgestellte gültige Bescheinigung an Bord, aus der hervorgeht, dass das Schiff seine Berichterstattungs- und Überwachungspflichten für den betreffenden Berichtszeitraum erfüllt hat.

## *Artikel 19*

### **Erfüllung der Überwachungs- und Berichterstattungspflichten und Überprüfungen**

1. Auf der Grundlage der gemäß Artikel 21 Absatz 1 veröffentlichten Angaben stellt jeder Mitgliedstaat sicher, dass Schiffe unter seiner Flagge die Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften gemäß Artikel 8 bis 12 erfüllen.
2. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass bei einer Überprüfung eines in einem Hafen in seinem Hoheitsgebiet befindlichen Schiffs auch geprüft wird, ob die Konformitätsbescheinigung gemäß Artikel 18 an Bord mitgeführt wird.
3. Unbeschadet Absatz 2 überprüft ein Mitgliedstaat anhand der gemäß Artikel 21 veröffentlichten Angaben bei jedem Schiff, das Artikel 21 Absatz 2 Buchstaben j und k nicht erfüllt und einen Hafen in seinem Hoheitsgebiet anläuft, ob die Konformitätsbescheinigung gemäß Artikel 18 an Bord mitgeführt wird.

## *Artikel 20*

### **Sanktionen, Informationsaustausch und Ausweisungsanordnung**

1. Die Mitgliedstaaten legen eine Sanktionsregelung für Verstöße gegen die in Artikel 8 bis 12 niedergelegten Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften fest und ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die vorgesehenen Sanktionen sind nicht weniger streng als diejenigen, die in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über Treibhausgasemissionen für den Fall von Verstößen gegen die Berichterstattungspflichten durch Betreiber vorgesehen sind, und sind wirksam, verhältnismäßig und abschreckend. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis 1. Juli 2017 diese Regelung mit und unterrichten sie unverzüglich über spätere Änderungen dieser Regelung.
2. Die Mitgliedstaaten sorgen für einen wirksamen Informationsaustausch und eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den einzelstaatlichen Behörden, die für die Erfüllung der Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften sorgen, oder gegebenenfalls zwischen den mit Sanktionsverfahren betrauten einzelstaatlichen Behörden. Leitet ein Mitgliedstaat ein einzelstaatliches Sanktionsverfahren ein, so ist dies der Kommission, der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), den übrigen Mitgliedstaaten und dem betreffenden Flaggenstaat mitzuteilen.
3. Gegen Schiffe, die in mehr als einem Berichtszeitraum die Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften nicht erfüllt haben, kann die nationale Hafenstaatbehörde eine Ausweisungsanordnung verhängen, über die sie die Kommission, die EMSA, die übrigen Mitgliedstaaten und den betreffenden Flaggenstaat in Kenntnis setzt. Als Folge einer solchen Ausweisungsanordnung verweigert jeder Mitgliedstaat diesem Schiff das Anlaufen jedes seiner Häfen, bis das Schifffahrtsunternehmen die Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften gemäß den Artikeln 8 bis 12 erfüllt hat und dies durch Übermittlung einer gültigen Konformitätsbescheinigung an die nationale Hafenstaatbehörde, die die Ausweisungsanordnung verhängt hat, bestätigt wird.

## *Artikel 21*

### **Veröffentlichung von Informationen**

1. Die Kommission veröffentlicht bis zum 30. Juni jedes Jahres die übermittelten Emissionsberichte gemäß Artikel 11 zusammen mit Angaben zur Einhaltung der Berichterstattungs- und Überwachungsvorschriften durch das Schifffahrtsunternehmen gemäß den Artikeln 11 und 17.
2. Die Veröffentlichung nach Absatz 1 enthält folgende Angaben:
  - (a) Identifikation des Schiffs, (Name, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);
  - (b) Identität des Schiffseigners (Name und Anschrift des Eigners und sein Hauptgeschäftssitz);
  - (c) technische Effizienz des Schiffs (EEDI oder EIV, soweit anwendbar);
  - (d) die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr;
  - (e) Kraftstoffverbrauch insgesamt pro Jahr für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;
  - (f) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und Treibhausgasemissionen je zurückgelegte Strecke für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;
  - (g) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und Treibhausgasemissionen je zurückgelegte Strecke und beförderte Ladung für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;
  - (h) für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, insgesamt pro Jahr auf See verbrachte Zeit;
  - (i) angewandte Überwachungsmethodik;
  - (j) Ausstellungs- und Ablaufdatum der Konformitätsbescheinigung;
  - (k) Identität der Prüfstelle, die den Emissionsbericht genehmigt hat.
3. Die Kommission veröffentlicht einen Jahresbericht über Emissionen und andere klimarelevante Daten des Seeverkehrssektors.
4. Die EMSA unterstützt die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>27</sup> bei ihrer Arbeit zur Erfüllung der Artikel 11, 12, 17 und 21 der vorliegenden Verordnung.

## KAPITEL V

### INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

#### *Artikel 22*

##### **Internationale Zusammenarbeit**

1. Die Kommission unterrichtet die IMO und andere einschlägige internationale Einrichtungen regelmäßig über die Anwendung dieser Verordnung, um die Aufstellung internationaler Vorschriften im Rahmen der IMO über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr zu erleichtern.

---

<sup>27</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

2. Die Kommission pflegt den technischen Austausch mit Drittländern über die Anwendung dieser Verordnung, insbesondere in Bezug auf die Weiterentwicklung von Überwachungsmethoden, die Organisation der Berichterstattung und die Prüfung der Emissionsberichte.
3. Wird ein internationales Übereinkommen über globale Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr erzielt, so überprüft die Kommission diese Verordnung und kann erforderlichenfalls Änderungen vorschlagen.

## KAPITEL VI

### **DELEGIERTE UND DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

#### *Artikel 23*

#### **Übertragung von Befugnissen**

Der Kommission wird unter den in Artikel 24 genannten Bedingungen die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Bestimmungen der Anhänge I und II zu ergänzen und zu ändern, um neueste wissenschaftliche Erkenntnisse sowie die einschlägigen, an Bord der Schiffe vorliegenden Daten und die einschlägigen internationalen Vorschriften und international anerkannten Normen zu berücksichtigen, um die genauesten und effizientesten Methoden für die Überwachung von Emissionen zu bestimmen und um die Genauigkeit der im Zusammenhang mit der Emissionsüberwachung und der Berichterstattung darüber verlangten Angaben zu verbessern, soweit dies nichtwesentliche Bestimmungen dieser Verordnung betrifft.

#### *Artikel 24*

#### **Ausübung der Befugnisübertragung**

1. Die Befugnis zum Erlass von delegierten Rechtsakten gemäß den Artikeln 15, 16 und 23 wird der Kommission für fünf Jahre ab dem 1. Juli 2015 übertragen.
2. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 23 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnisse. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.
3. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie diesen gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
4. Ein gemäß Artikel 23 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben hat oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

## Artikel 25

### Durchführungsrechtsakte

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 8 der Entscheidung 93/389/EWG eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

## Artikel 26

### Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 525/2013

Die Verordnung (EU) Nr. 525/2013 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 der Verordnung 525/2013<sup>28</sup> wird folgender Buchstabe h eingefügt:  
„h) Überwachung von und Berichterstattung über Treibhausgasemissionen aus Hochseeschiffen gemäß den Artikeln 9 und 10 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/XXXX.“
2. Folgender Artikel 21a wird eingefügt:

#### „Artikel 21a

##### Berichterstattung über Emissionen aus dem Seeverkehr

- (1) Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission bis zum 15. Januar jedes Jahres („Jahr X“) gemäß den Artikeln 9 und 10 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/XXXX Bericht über die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr des Jahres X-2.
  - (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 25 zu erlassen, um die Vorschriften für die Überwachung von und die Berichterstattung über CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr gemäß den Artikeln 9 und 10 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/XXXX zu präzisieren und gegebenenfalls einschlägige Beschlüsse der Organe des UNFCCC und des Kyoto-Protokolls, daraus abgeleitete Übereinkommen bzw. deren Folgeabkommen oder im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation getroffene Beschlüsse zu berücksichtigen.
  - (3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, um die Struktur, das Format und das Verfahren für die Übermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionsdaten aus dem Seeverkehr gemäß den Artikeln 9 und 10 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/XXXX durch die Mitgliedstaaten festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in [Artikel 26 Absatz 2] genannten Prüfverfahren erlassen.“
3. In Artikel 25 Absätze 2, 3 und 5 wird der folgende Verweis eingefügt:  
„21a“

---

<sup>28</sup> ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 13-40.

*Artikel 27*

**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 2015 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

## ANHANG I

### **Methoden für die Überwachung von Treibhausgasemissionen und anderen klimarelevanten Daten und die Berichterstattung darüber**

#### A. BERECHNUNG DES KRAFTSTOFFVERBRAUCHS (Artikel 9)

Die Schifffahrtsunternehmen berechnen den Kraftstoffverbrauch anhand nachstehender Formel:

Kraftstoffverbrauch x Emissionsfaktor

Der Kraftstoffverbrauch umfasst den von den Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Kesseln und Inertgasgeneratoren verbrauchten Kraftstoff.

Der Kraftstoffverbrauch am Liegeplatz im Hafen wird gesondert berechnet.

Grundsätzlich werden Standardwerte für die Emissionsfaktoren von Kraftstoffen verwendet, es sei denn, das Schifffahrtsunternehmen beschließt, die Angaben auf den Bunkerlieferbescheinigungen heranzuziehen, die für den Nachweis der Beachtung der geltenden Vorschriften über Schwefelemissionen verwendet werden.

Die Standardemissionsfaktoren beruhen auf den neuesten verfügbaren IPCC-Werten. Diese lassen sich aus Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>29</sup> ableiten.

Auf Biokraftstoffe und alternative nichtfossile Kraftstoffe werden geeignete Emissionsfaktoren angewendet.

#### B. METHODEN FÜR DIE BESTIMMUNG VON EMISSIONEN

Das Schifffahrtsunternehmen gibt im Monitoringkonzept an, nach welcher Überwachungsmethodik der Kraftstoffverbrauch jeder Art von Schiff unter seiner Verantwortung berechnet wird, und sorgt dafür, dass die einmal gewählte Methodik einheitlich angewendet wird.

Bei der Wahl einer Überwachungsmethodik werden die Vorzüge einer größeren Genauigkeit gegen den zusätzlichen Kostenaufwand abgewogen.

Es wird der tatsächliche Kraftstoffverbrauch bei jeder Fahrt herangezogen, der nach einer der folgenden Methoden berechnet wird:

- (a) Bunkerlieferbescheinigung für Bunkerkraftstoff und regelmäßige Kontrollen des Füllstands;
- (b) Überwachung des Bunkerkraftstoffs an Bord;
- (c) Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse;
- (d) direkte Emissionsmessung.

##### 1. Methode A. Bunkerlieferbescheinigung und regelmäßige Kontrollen des Füllstands

Dieser Methode liegen die in der Bunkerlieferbescheinigung angegebene Menge und Art des Kraftstoffs in Verbindung mit regelmäßigen Kontrollen des Füllstands durch das Ablesen von Füllstandsanzeigen zugrunde. Die zu Beginn des Zeitraums vorhandene Kraftstoffmenge zuzüglich Lieferungen abzüglich des am Ende des

---

<sup>29</sup> ABl. L 181 vom 12.7.2012, S. 30-104.



Zeitraums vorhandenen Kraftstoffs und des zwischen Beginn und Ende des Zeitraums ausgepumpten Kraftstoffs ergibt den Kraftstoffverbrauch in dem Zeitraum.

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufhalten oder die in einem Hafen verbrachte Zeit. Für den in einem Zeitraum verbrauchten Kraftstoff sind die Kraftstoffart und der Schwefelgehalt anzugeben.

Dieser Ansatz wird nicht gewählt, wenn an Bord des Schiffs keine Bunkerlieferbescheinigungen vorliegen, namentlich, wenn die Ladung als Treibstoff genutzt wird, beispielsweise verdampftes Flüssigerdgas.

Nach den geltenden MARPOL-Regeln (Anlage VI) ist die Bunkerlieferbescheinigung obligatorisch, und die entsprechenden Aufzeichnungen werden an Bord für einen Zeitraum von drei Jahren nach der Bunkerlieferung so aufbewahrt, dass sie ohne Weiteres zugänglich sind. Die regelmäßige Kontrolle des Füllstands an Bord stützt sich auf das Ablesen der Füllstandsanzeige. Dabei werden für die einzelnen Bunker maßgebliche Tanktabellen verwendet, um die Menge zum Zeitpunkt des Ablesens des Füllstands zu bestimmen. Die mit der Bunkerlieferbescheinigung verbundene Unsicherheit ist im Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 anzugeben. Der Füllstand wird mittels geeigneten Methoden wie automatischen Systemen, Sondierungen und Peilbändern abgelesen. Die Methode für Tanksondierungen und die damit verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 anzugeben.

Wird die gebunkerte oder die in den Tanks verbliebene Kraftstoffmenge in Volumeneinheiten, ausgedrückt in Litern, bestimmt, so wandelt das Schifffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schifffahrtsunternehmen bestimmt die reale Dichte wie folgt:

- (a) entweder anhand der Bordmesssysteme oder
- (a) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Lieferbescheinigung verzeichneten Dichte.

Die reale Dichte wird in kg/Liter ausgedrückt und für die herrschende Temperatur bei der jeweiligen Messung bestimmt. In Fällen, in denen keine Werte für die reale Dichte vorliegen, wird nach Genehmigung durch die Prüfstelle ein Standarddichtefaktor für die betreffende Kraftstoffart angewendet.

## 2. Methode B: Überwachung des Bunkerkraftstoffs an Bord

Dieser Methode liegen die an Bord vorgenommenen Ablesungen des Füllstands aller Kraftstofftanks zugrunde. Abgelesen wird der Füllstand täglich, wenn sich das Schiff auf See befindet, und jedes Mal, wenn das Schiff Kraftstoff bunkert oder auspumpt.

Die kumulierten Abweichungen des Füllstands zwischen zwei Ablesungen ergeben den Treibstoffverbrauch während des Zeitraums.

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufhalten oder die in einem Hafen verbrachte Zeit. Für den in einem Zeitraum verbrauchten Kraftstoff sind die Kraftstoffart und der Schwefelgehalt anzugeben.

Der Füllstand wird mittels geeigneten Methoden wie automatischen Systemen, Sondierungen und Peilbändern abgelesen. Die Methode für Tanksondierungen und die damit verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 anzugeben.

Wird die gebunkerte oder die in den Tanks verbliebene Kraftstoffmenge in Volumeneinheiten, ausgedrückt in Litern, bestimmt, so wandelt das Schifffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schifffahrtsunternehmen bestimmt die reale Dichte wie folgt:

- (a) entweder anhand der Bordmesssysteme oder
- (b) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Lieferbescheinigung verzeichneten Dichte.

Die reale Dichte wird in kg/Liter ausgedrückt und für die herrschende Temperatur bei der jeweiligen Messung bestimmt. In Fällen, in denen keine Werte für die reale Dichte vorliegen, wird nach Genehmigung durch die Prüfstelle ein Standarddichtefaktor für die betreffende Kraftstoffart angewendet.

### 3. Methode C: Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse

Dieser Methode liegen die gemessenen Kraftstoffströme an Bord zugrunde. Die Daten aller wichtigen Emissionsquellen zugeordneten Durchflussmesser werden kombiniert, um den gesamten Treibstoffverbrauch für einen gegebenen Zeitraum zu bestimmen.

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufhalten oder die in einem Hafen verbrachte Zeit. Für den in einem Zeitraum verbrauchten Kraftstoff sind die Kraftstoffart und der Schwefelgehalt zu überwachen.

Die angewandten Kalibriermethoden und die mit den Durchflussmessern verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 anzugeben.

Wird die verbrauchte Kraftstoffmenge in Volumeneinheiten, ausgedrückt in Litern, bestimmt, so wandelt das Schifffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schifffahrtsunternehmen bestimmt die reale Dichte wie folgt:

- (a) entweder anhand der Bordmesssysteme oder
- (b) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Lieferbescheinigung verzeichneten Dichte.

Die reale Dichte wird in kg/Liter ausgedrückt und für die herrschende Temperatur bei der jeweiligen Messung bestimmt. In Fällen, in denen keine Werte für die reale Dichte vorliegen, wird nach Genehmigung durch die Prüfstelle ein Standarddichtefaktor für die betreffende Kraftstoffart angewendet.

### 4. Methode D: Direkte Emissionsmessung

Direkte Emissionsmessungen können für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, und für Emissionen verwendet werden, die in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anfallen. Das emittierte CO<sub>2</sub> umfasst das von den Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Kesseln und Inertgasgeneratoren emittierte CO<sub>2</sub>. Bei Schiffen, deren Berichterstattung auf dieser Methode beruht, wird der Kraftstoffverbrauch anhand der gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen und des auf den jeweiligen Kraftstoff anwendbaren Emissionsfaktors berechnet.

Der Methode liegt die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionsströme in Abgaskaminen (Schornsteinen) zugrunde, bei der die CO<sub>2</sub>-Konzentration des Abgases mit dem Abgasstrom multipliziert wird.

Die angewandten Kalibriermethoden und die mit den Geräten verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 anzugeben.

## ANHANG II

### **Überwachung anderer klimarelevanter Daten**

#### **A.- Überwachung pro Fahrt (Artikel 9).**

Für die Zwecke der Überwachung anderer klimarelevanter Daten pro Fahrt (Artikel 9) beachten die Schifffahrtsunternehmen Folgendes:

Das Datum und die Uhrzeit des Auslaufens und der Ankunft sind als mittlere Greenwich-Zeit (GMT) anzugeben. Die auf See verbrachte Zeit wird auf der Grundlage der Daten zum Auslaufen aus dem Hafen und zur Ankunft im Hafen ohne Ankerzeit berechnet.

Die Fahrtstrecke kann die Strecke der direktesten Route zwischen Auslaufhafen und Ankunftshafen oder die tatsächlich zurückgelegte Strecke sein. Wird die Strecke der direktesten Route zwischen dem Auslauf- und dem Ankunftshafen verwendet, so sollte ein konservativer Korrekturfaktor angewendet werden, um sicherzustellen, dass die zurückgelegte Strecke nicht wesentlich unterschätzt wird. Im Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 wird präzisiert, welche Streckenberechnung und gegebenenfalls welcher Korrekturfaktor verwendet werden. Die zurückgelegte Strecke wird in Seemeilen angegeben.

Bei Passagierschiffen wird die beförderte Ladung in Form der Zahl der Passagiere angegeben. Bei allen anderen Schiffskategorien wird die beförderte Ladungsmenge in metrischen Tonnen und Kubikmetern Ladung angegeben.

Die Transportleistung wird bestimmt, indem die zurückgelegte Strecke mit der beförderten Ladungsmenge multipliziert wird.

#### **B. Überwachung auf Jahresbasis (Artikel 10)**

Für die Zwecke der Überwachung anderer klimarelevanter Daten auf Jahresbasis beachten die Schifffahrtsunternehmen Folgendes:

Die gemäß Artikel 10 zu überwachenden Werte sollten durch Aggregation der jeweiligen Daten pro Fahrt bestimmt werden.

Die durchschnittliche Energieeffizienz wird anhand von mindestens vier Indikatoren - Kraftstoffverbrauch je Strecke, Kraftstoffverbrauch je Transportleistung, CO<sub>2</sub>-Emissionen je Strecke und CO<sub>2</sub>-Emissionen je Transportleistung - überwacht, die wie folgt berechnet werden:

Kraftstoffverbrauch je Strecke = jährlicher Kraftstoffverbrauch insgesamt / insgesamt zurückgelegte Strecke

Kraftstoffverbrauch je Transportleistung = jährlicher Kraftstoffverbrauch insgesamt / Transportleistung insgesamt

CO<sub>2</sub>-Emissionen je Strecke = jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen insgesamt / insgesamt zurückgelegte Strecke

CO<sub>2</sub>-Emissionen je Transportleistung = jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen insgesamt / Transportleistung insgesamt

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### **1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
- 1.2. Politikbereiche in der ABM/ABB-Struktur
- 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative
- 1.4. Ziele
- 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative
- 1.6. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen
- 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung

### **2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**

- 2.1. Monitoring und Berichterstattung
- 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem
- 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

### **3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)
- 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
  - 3.2.1. *Übersicht*
  - 3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*
  - 3.2.3. *Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel*
  - 3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen*
  - 3.2.5. *Finanzierungsbeitrag Dritter*
- 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### 1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von, die Berichterstattung über und die Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr.

#### 1.2. Politikbereiche in der ABM/ABB-Struktur<sup>30</sup>

Politikbereich 34 = Klimapolitik

#### 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative

Der Vorschlag/die Initiative betrifft eine neue Maßnahme.

Der Vorschlag/die Initiative betrifft eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme.<sup>31</sup>

Der Vorschlag/die Initiative betrifft die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme.

Der Vorschlag/die Initiative betrifft **eine neu ausgerichtete Maßnahme**.

#### 1.4. Ziele

##### 1.4.1. *Mit dem Vorschlag/der Initiative verfolgte mehrjährige strategische Ziele der Kommission*

Verringerung der Treibhausgasemissionen, ausgehend vom Niveau des Jahres 1990, um mindestens 20 % bzw. um 30 %, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind; Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energiequellen am Endenergieverbrauch auf 20 % und Steigerung der Energieeffizienz um 20 %.

##### 1.4.2. *Einzelziele und ABM/ABB-Tätigkeiten*

###### Einzelziel Nr. 1

Durch klimapolitische Maßnahmen auf EU-Ebene einen Beitrag leisten zum langfristigen Ziel, die Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre auf einem Niveau zu stabilisieren, das eine gefährliche anthropogene Interferenz mit dem Klimasystem verhindern würde.

###### ABM/ABB-Tätigkeiten:

ABB-Code 34 02: Klimaschutz auf EU- und internationaler Ebene

###### Einzelziel Nr. 2

Ehrgeizige klimapolitische Maßnahmen auf internationaler Ebene fortsetzen, um das langfristige Ziel zu erreichen, die Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre auf einem Niveau zu stabilisieren, das eine gefährliche anthropogene Interferenz mit dem Klimasystem verhindern würde.

###### ABM/ABB-Tätigkeiten:

<sup>30</sup>

ABM: Activity-Based Management – ABB: Maßnahmenbezogene Budgetierung.

<sup>31</sup>

Im Sinne von Artikel 49 Absatz 6 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

*1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen*

*Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppe auswirken dürfte.*

Durch die Anwendung eines Systems der Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Treibhausgasemissionen von Schiffen würden Daten zu diesen Emissionen generiert, die derzeit mangels geeigneter Berichterstattungsvorschriften lediglich geschätzt werden. Es kann erwartet werden, dass die Überwachung und Berichterstattung in Bezug auf solche Emissionen sowie auf Indikatoren für den Kraftstoffverbrauch und die Schiffseffizienz im Seeverkehrssektor das Bewusstsein für die damit zusammenhängenden Kraftstoffkosten und das Potenzial für Verbesserungen steigern.

Der Folgenabschätzung zufolge werden Emissionssenkungen und Kraftstoffeinsparungen um bis zu 2 % gegenüber dem Business-as-usual-Szenario erwartet. Für den Sektor bedeutet dies im Jahr 2030 Nettokosteneinsparungen von bis zu 1,2 Mrd. EUR jährlich durch geringere Kraftstoffrechnungen.

*1.4.4. Leistungs- und Erfolgsindikatoren*

*Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Realisierung des Vorschlags/der Initiative verfolgen lässt.*

Zahl und Prozentsatz der Schiffe, die ihre Emissionen gemäß der Regelung überwachen und darüber Bericht erstatten, gemessen an der Zahl von Schiffen, die EU-Häfen anlaufen.

Die an Bord gemessenen und anhand des Kraftstoffverbrauchs bestimmten jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr in EU-Gewässern.

**1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative**

*1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf*

Derzeit ist nicht bekannt, welche Mengen CO<sub>2</sub> und anderer Treibhausgase der die EU-betreffende Seeverkehr emittiert, weil diese Emissionen nicht überwacht werden und nicht darüber berichtet wird. Die Folgenabschätzung und die Konsultation der Interessengruppen zeigten, dass ein robustes System für die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr (MRV-System) die Voraussetzung für jede marktbasierende Maßnahme ist, unabhängig davon, ob diese auf EU-Ebene oder auf globaler Ebene getroffen wird.

Wird als erster Schritt ein MRV-System eingeführt, so kann mehr Zeit darauf verwendet werden, Emissionsreduktionsziele und marktorientierte Maßnahmen zu erörtern und zu beschließen, damit diese Reduktionen mit möglichst geringem Kostenaufwand erzielt werden können. Dies ist für Gespräche auf globaler Ebene im Rahmen der IMO besonders relevant. Darüber hinaus dürfte ein robustes MRV-System zur Beseitigung von Marktbarrieren beitragen, insbesondere solchen, die durch den Mangel an Informationen zur Schiffseffizienz entstehen.

Weitere Erläuterungen sind in der Begründung des Vorschlags enthalten.

*1.5.2. Mehrwert durch die Intervention der EU*

Da die übergeordneten klimapolitischen Verpflichtungen auf EU-Ebene eingegangen werden, einschließlich des im Verkehrsweißbuch vorgesehenen Emissionsreduktionsziels für den Seeverkehr bis 2050, ist es sinnvoll, auch die

erforderlichen MRV-Vorschriften auf dieser Ebene aufzustellen. Darüber hinaus gewährleistet dieser Rechtsrahmen die Wirksamkeit, weil für Fahrten zwischen Häfen in verschiedenen Mitgliedstaaten, auf die etwa 90 % der Hafenaufenthalte in den EU-Mitgliedstaaten entfallen, ein harmonisiertes MRV-Konzept eingesetzt wird. Außerdem könnten Maßnahmen auf EU-Ebene Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt vermeiden, indem sichergestellt wird, dass für alle Schiffe, die in die Häfen der EU einlaufen, dieselben Umweltauflagen gelten.

*1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene wesentliche Erkenntnisse*

Die Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in anderen Sektoren und besonders das EU-EHS als das weltweit größte Cap-and-Trade-System machen die Notwendigkeit für robuste Vorschriften über die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Emissionen deutlich. Ziel ist es sicherzustellen, dass die Definition einer Tonne von einer Anlage oder einem Betreiber emittiertes CO<sub>2</sub> von allen gleich verstanden wird.

*1.5.4. Kohärenz mit anderen Finanzierungsinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte*

Auch wenn die vorgeschlagenen MRV-Vorschriften für den Seeverkehrssektor den besonderen Aspekten dieses Verkehrsträgers Rechnung tragen, ist das grundlegende Konzept der Überwachung und Berichterstattung den MRV-Vorschriften vergleichbar, die im Rahmen des EU-EHS gelten.

Dies sollte es ermöglichen, die zur Emissionsminderung unternommenen Anstrengungen der einzelnen Sektoren und Verkehrsträger zu vergleichen.



## 1.6. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen

Vorschlag/Initiative mit **befristeter Geltungsdauer**

–  Geltungsdauer: [TT/MM]JJJJ bis [TT/MM]JJJJ

–  Finanzielle Auswirkungen: JJJJ bis JJJJ

X Vorschlag/Initiative mit **unbefristeter Geltungsdauer**

– Anlaufphase von 2016 bis 2017,

– anschließend reguläre Umsetzung ab 2018.

## 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung<sup>32</sup>

X Direkte zentrale Verwaltung durch die Kommission

Indirekte zentrale Verwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzungsaufgaben an:

–  Exekutivagenturen

–  von der Europäischen Union geschaffene Einrichtungen<sup>33</sup>

–  nationale öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

–  Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Rahmen des Titels V des Vertrags über die Europäische Union betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt nach Artikel 49 der Haushaltsordnung bezeichnet sind

**Geteilte Verwaltung** mit Mitgliedstaaten

**Dezentrale Verwaltung** mit Drittstaaten

**Gemeinsame Verwaltung** mit internationalen Organisationen (*bitte auflisten*)

*Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung zum Einsatz kommen, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

## Bemerkungen

Bei den für die Umsetzung des vorgeschlagenen MRV-Systems erforderlichen Maßnahmen, die sich auf den Haushalt auswirken, handelt es sich ausschließlich um Maßnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung des IT-Instrumentariums, genauer gesagt, um den Ausbau des bestehenden Systems, das von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs betrieben wird, einschließlich Verwaltungsausgaben. Die Mittel für dieses einmalige Projekt stellt die Kommission aus der Haushaltslinie 34 02 01 der GD CLIMA bereit.

Die potenzielle Mitwirkung der EMSA hängt davon ab, ob ihr Verwaltungsrat die jeweilige Nebenaufgabe der Agentur aufgreift.

Angesichts des hohen Automatisierungsgrads wird davon ausgegangen, dass der Betrieb später vom vorhandenen EMSA-Personal übernommen wird.

<sup>32</sup> Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb (in französischer und englischer Sprache): [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>33</sup> Einrichtungen im Sinne des Artikels 185 der Haushaltsordnung.

## 2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN

### 2.1. Monitoring und Berichterstattung

Die Kommission trifft regelmäßig mit den Beratern zusammen, die das erforderliche IT-Instrumentarium entwickeln (Ausbau des von der EMSA betriebenen THETIS-Systems), um die Fortschritte der Arbeiten zu überwachen.

### 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem

#### 2.2.1. Ermittelte Risiken

Der Vorschlag ist nicht mit finanziellen Risiken behaftet, die Maßnahmen erforderlich machten, die über den normalen Kontrollrahmen für den EU-Haushalt hinausgehen.

#### 2.2.2. Vorgesehene Kontrollen

Besondere Kontrollmethoden sind nicht erforderlich, gegebenenfalls kommen die Standardverfahren zur Anwendung.

#### 2.2.3. Kosten und Nutzen der Kontrollen und wahrscheinliche Verstößquote

Die vorgesehenen Standardverfahren dürften keine zusätzlichen Kosten nach sich ziehen. Bei solchen Standardkontrollen werden keine Verstöße erwartet.

### 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

*Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen vorhanden oder vorgesehen sind.*

Besondere Maßnahmen sind nicht erforderlich. Es kommt der normale Rahmen für Aufträge und Beschaffung zur Anwendung.

## 3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

### 3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [Bezeichnung ..... .....]	GM/NGM <sup>(34)</sup>	von EFTA-Ländern <sup>35</sup>	von Bewerberländern <sup>36</sup>	von Drittländern	nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe aa der Haushaltsordnung
2	34 02 01 [Verringerung der	GM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

<sup>34</sup> GM = Getrennte Mittel / NGM = Nichtgetrennte Mittel.

<sup>35</sup> EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

<sup>36</sup> Bewerberländer und gegebenenfalls potenzielle Bewerberländer des Westbalkans.

	Treibhausgasemissionen der EU]					
--	--------------------------------	--	--	--	--	--

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [Bezeichnung ..... .....]	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Bewerberländern	von Drittländern	nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe aa der Haushaltsordnung
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

### 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

Zum Ausfüllen dieses Teils ist die Tabelle für Verwaltungsausgaben zu verwenden (2. Dokument im Anhang zu diesem Finanzbogen), das für die dienststellenübergreifende Konsultation in CISNET hochgeladen wird.

#### 3.2.1. Übersicht

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	2	Nachhaltige Bewirtschaftung und Schutz der natürlichen Ressourcen
---------------------------------------	---	---

GD: CLIMA			2016	2017	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen			INSGESAMT
• Operative Mittel										
34 02 01	Verpflichtungen	(1)	0,500							0,500
	Zahlungen	(2)	0,200	0,300						0,500
Nummer der Haushaltlinie	Verpflichtungen	(1a)								
	Zahlungen	(2a)								
Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben <sup>37</sup>										
Nummer der Haushaltlinie		(3)								
Mittel	INSGESAMT	Verpflichtungen	=1+1a +3	0,500						0,500

<sup>37</sup> Ausgaben für technische und administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

für die GD CLIMA	Zahlungen	=2+2a +3	0,200	0,300							<b>0,500</b>
------------------	-----------	-------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--------------

• Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,500								<b>0,500</b>
	Zahlungen	(5)	0,200	0,300							<b>0,500</b>
• Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		(6)									
<b>Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 2</b> des mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	=4+ 6	0,500								<b>0,500</b>
	Zahlungen	=5+ 6	0,200	0,300							<b>0,500</b>

**Wenn der Vorschlag/die Initiative mehrere Rubriken betrifft:**

• Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)									
	Zahlungen	(5)									
• Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		(6)									
<b>Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 4</b> des mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	=4+ 6									
	Zahlungen	=5+ 6									

<b>Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	<b>5</b>	Verwaltungsausgaben
--	----------	---------------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen			INSGESAMT
GD: <.....>									
• Personalausgaben									
• Sonstige Verwaltungsausgaben									
<b>GD &lt;....&gt; INSGESAMT</b>	Mittel								

<b>Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		2016	2017	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen			INSGESAMT
<b>Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	Verpflichtungen	0,500							
	Zahlungen	0,200	0,300						

3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

Mittel für Verpflichtungen in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse			Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen								INSGESAMT			
	ART DER ERGEBNISSE																	
	↓	Art <sup>38</sup>	Durchschnitts- kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl
EINZELZIEL Nr. 1 <sup>39</sup>																		
- Ergebnis																		
- Ergebnis																		
- Ergebnis																		
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																		
EINZELZIEL Nr. 2...																		
- Ergebnis																		
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																		
<b>GESAMTKOSTEN</b>																		

<sup>38</sup> Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B.: Austausch von Studenten, gebaute Straßenkilometer ...).

<sup>39</sup> Wie in Ziffer 1.4.2. („Einzelziele...“) beschrieben.

### 3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

#### 3.2.3.1. Übersicht

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N <sup>40</sup>	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen	INSGES AMT
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	---------------

<b>RUBRIK 5 des mehnjährigen Finanzrahmens</b>							
Personalausgaben							
Sonstige Verwaltungsausgaben							
<b>Zwischensumme RUBRIK 5 des mehnjährigen Finanzrahmens</b>							

<b>Außerhalb RUBRIK 5<sup>41</sup> des mehnjährigen Finanzrahmens</b>							
Personalausgaben							
Sonstige Verwaltungsausgaben							
<b>Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 5 des mehnjährigen Finanzrahmens</b>							

<b>INSGESAMT</b>							
------------------	--	--	--	--	--	--	--

Der Bedarf an Verwaltungsmitteln wird aus den Mitteln gedeckt, die der GD für die Verwaltung der Maßnahme bereits zugewiesen wurden bzw. durch Umschichtung innerhalb der GD verfügbar werden. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

<sup>40</sup> Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

<sup>41</sup> Ausgaben für technische und administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.



### 3.2.3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Humanressourcen

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

*Schätzung in Vollzeitäquivalenten*

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen		
<b>Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)</b>							
XX 01 01 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)							
XX 01 01 02 (in den Delegationen)							
XX 01 05 01 (indirekte Forschung)							
10 01 05 01 (direkte Forschung)							
<b>• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten = VZÄ)<sup>42</sup></b>							
XX 01 02 01 (VB, LAK, ANS der Globaldotation)							
XX 01 02 02 (VB, LAK, JSD, ÖB und ANS in den Delegationen)							
XX 01 04 yy <sup>43</sup>	am Sitz						
	in den Delegationen						
XX 01 05 02 (VB, ANS, LAK der indirekten Forschung)							
10 01 05 02 (VB, ANS, LAK der direkten Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
<b>INSGESAMT</b>							

XX steht für den jeweiligen Haushaltstitel bzw. Politikbereich.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel für Personal, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	

<sup>42</sup> VB = Vertragsbedienstete; ÖB = örtlich Bedienstete; ANS = Abgeordnete Nationale Sachverständige; LAK = Leiharbeitskräfte; JSD = Junge Sachverständige in Delegationen.

<sup>43</sup> ABM: Activity-Based Management – ABB: Maßnahmenbezogene Budgetierung.

### 3.2.4. Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen

- Der Vorschlag/die Initiative ist mit dem derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.
- Der Vorschlag/die Initiative erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie die erforderliche Anpassung unter Angabe der einschlägigen Haushaltslinien und der entsprechenden Beträge.  
[...]

- Der Vorschlag/die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens.<sup>44</sup>

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der einschlägigen Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.  
[...]

### 3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

- Der Vorschlag/die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- Der Vorschlag/die Initiative sieht folgende Kofinanzierung vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen			Insgesamt
Geldgeber/kofinanzierende Organisation								
Kofinanzierung INSGESAMT								

<sup>44</sup> Siehe Nummern 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

### 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
  - auf die Eigenmittel,
  - auf die sonstigen Einnahmen

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative <sup>45</sup>					Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen		
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3				
Artikel .....									

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die einschlägige(n) Ausgabenlinie(n) an.

[...]

Bitte geben Sie an, wie die Auswirkungen auf die Einnahmen berechnet werden.

[...]

<sup>45</sup> Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 25 % für Erhebungskosten, anzugeben.