



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit*

---

**2013/0224(COD)**

5.12.2013

# **ÄNDERUNGSANTRÄGE 80 - 278**

**Entwurf eines Berichts**  
**Theodoros Skylakakis**  
(PE522.893v01-00)

über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von  
Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr und zur Änderung der  
Verordnung (EU) Nr. 525/2013

Vorschlag für eine Verordnung  
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

AM\1012185DE.doc

PE524.761v01-00

**DE**

*In Vielfalt geeint*

**DE**

AM\_Com\_LegReport

**Änderungsantrag 80**  
**Satu Hassi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 4**

*Vorschlag der Kommission*

(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.

*Geänderter Text*

(4) Die bestmögliche Option für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr auf EU-Ebene besteht darin, **eine marktbasierende Maßnahme umzusetzen, die** als ersten Schritt eines schrittweisen Vorgehens für die Einbeziehung der Emissionen aus dem Seeverkehr in die Treibhausgasreduktionsverpflichtung der EU **die Einrichtung eines Systems** für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV-System) **erfordert**, bei dem die **Treibhausgasemissionen** auf der Grundlage des Kraftstoffverbrauchs der Schiffe ermittelt werden. **Der Zugang der Öffentlichkeit zu den Emissionsdaten wird zur Beseitigung vieler Marktbarrieren beitragen, die die Umsetzung vieler Maßnahmen mit Negativkosten, die eine Reduzierung von Emissionen aus dem Sektor zur Folge hätten, unmöglich machen.**

Or. en

**Änderungsantrag 81**  
**Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 4**

*Vorschlag der Kommission*

(4) Die bestmögliche Option für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus

*Geänderter Text*

(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.

dem Seeverkehr auf EU-Ebene besteht ***in marktorientierten Maßnahmen. Die erste erforderliche Etappe für die Einführung eines Emissionshandelssystems für den Seeverkehr beinhaltet***, 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.

Or. fr

## **Änderungsantrag 82** **Georgios Koumoutsakos**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 4**

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(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 Sammlung von aggregierten Daten über die CO<sub>2</sub>-Emissionen*** 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 ***und das durch die Notwendigkeit der Reduzierung dieser Emissionen gerechtfertigt sein kann.***

Or. en

**Änderungsantrag 83**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 7**

*Vorschlag der Kommission*

(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.

*Geänderter Text*

(7) Die Einführung eines EU-MRV-Systems dürfte zu Emissionsreduktionen führen, da es dazu beitragen könnte, Marktbarrieren zu beseitigen. Die Senkung der Transportkosten dürfte den internationalen Handel erleichtern. Außerdem ist ein robustes MRV-System eine Grundvoraussetzung für jede marktbasierende Maßnahme oder **sonstige Maßnahmen zur Schaffung einer besseren Grundlage für das Verursacherprinzip**, 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.

Or. en

**Änderungsantrag 84**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 7 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(7a) Es sind verlässliche Informationen über die CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffeffizienz von Schiffen**

*erforderlich, um zu einem späteren Zeitpunkt ein Preissystem für diese Emissionen zu schaffen. Für den Fall, dass 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 EU drei Jahre nach der ersten Veröffentlichung der in Artikel 21 festgelegten Informationen gebilligt wird, sollte die Kommission daher einen Vorschlag zur Umsetzung eines Preissystems für Emissionen des internationalen Seeverkehrs vorlegen.*

Or. en

## **Änderungsantrag 85** **Françoise Grossetête**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 8**

#### *Vorschlag der Kommission*

(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

#### *Geänderter Text*

(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 **und alternative Technologien wie Infrastrukturen mit Stromanschlüssen für Schiffe am Liegeplatz** gibt, mit denen sie sich

Schiffe unabhängig von ihrer Flagge angewandt werden.

verringern oder vermeiden lassen. Diese Vorschriften sollten auf nichtdiskriminierende Weise auf alle Schiffe unabhängig von ihrer Flagge angewandt werden.

Or. fr

#### *Begründung*

*In Hafenstädten stellen Schiffsabgase eine wichtige Quelle der städtischen Luftverschmutzung dar. Wenn Schiffe am Liegeplatz an das Stromnetz angeschlossen werden könnten, könnten ihre Motoren ausgeschaltet werden, wodurch ein Teil der Beeinträchtigungen wegfallen würde. Diese Technologie ist bereits ausgereift und bringt zusätzlich zu einem möglichen industriellen Potenzial zahlreiche Vorteile für die Umwelt mit sich.*

### **Änderungsantrag 86** **Satu Hassi**

#### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 10**

##### *Vorschlag der Kommission*

(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.

##### *Geänderter Text*

(10) Einem robusten schiffsspezifischen EU-MRV-System sollte die Berechnung von Emissionen anhand des auf Fahrten von und nach Häfen der EU verbrauchten Kraftstoffs ***oder die präzise Berichterstattung über die tatsächlichen Emissionen*** zugrunde liegen, da wegen der großen Bunkerkapazität von Schiffen die Daten zu Kraftstoffverkäufen innerhalb dieses spezifischen Anwendungsbereichs keine hinreichend genauen Schätzungen des Kraftstoffverbrauchs liefern.

Or. en

#### *Begründung*

*Schiffe, die eine kontinuierliche Überwachung einsetzen, erhalten genaue Daten über ihre Emissionen und sollten diese nicht zurück in den Kraftstoffverbrauch umwandeln müssen.*

**Änderungsantrag 87**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 11**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(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.**

**entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Das MRV-System sollte in diesem frühen Stadium lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen umfassen. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte es durch andere klimarelevante Daten erweitert werden. Es besteht die Gefahr, dass die EU-Anforderungen zur Berichterstattungseffizienz zu diesem Zeitpunkt die Entwicklung in der IMO behindern könnten.*

**Änderungsantrag 88**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 11**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(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**

**(11) Das EU-MRV-System sollte die Bestimmung der Energieeffizienz von Schiffen oder die weitere Analyse der treibenden Kräfte für die Emissionsentwicklung ermöglichen. Durch diesen Anwendungsbereich steht das EU-**



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.

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.

Or. en

## **Änderungsantrag 89** **Georgios Koumoutsakos**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 11**

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(11) Das EU-MRV-System sollte auch andere *relevante* 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.

Or. en

## **Änderungsantrag 90** **Christofer Fjellner**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 12**

*Vorschlag der Kommission*

(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.**

*Geänderter Text*

(12) Um den Verwaltungsaufwand für die Eigner und Betreiber der Schiffe, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, zu minimieren, ohne das Ziel der Erfassung des weitaus größten Teils der **CO<sub>2</sub>-Emissionen** aus dem Seeverkehr zu gefährden, **sollte das MRV-System für *Schiffe von mehr als 3000 BRZ*** anwendbar sein.

Or. en

**Änderungsantrag 91**  
**Spyros Danellis**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 12**

*Vorschlag der Kommission*

(12) Um den Verwaltungsaufwand für die Eigner und Betreiber der Schiffe, insbesondere für kleine und mittlere

*Geänderter Text*

(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.

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. ***Dies wird als vorläufig erachtete Ausnahme erlassen, die einer weltweiten Übereinkunft oder späteren Überprüfung unterliegt.***

Or. en

### *Begründung*

*Schiffe zwischen 400 und 5000 BRZ fallen zurecht in den Anwendungsbereich der Verordnung. Ihnen sollte jedoch eine Ausnahme gewährt werden, bis eine weltweite Übereinkunft erzielt wird oder kosteneffizientere Mittel zur Erweiterung des MRV-Systems auf diese bestimmt wurden.*

### **Änderungsantrag 92**

**Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 12**

*Vorschlag der Kommission*

(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.**

*Geänderter Text*

(12) Um **die Kohärenz des EU-MRV-Systems mit der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens sicherzustellen**, sollten die Vorschriften für das MRV-System **für Schiffe über 400 BRZ** anwendbar sein. Nach einer ausführlichen Analyse der Größenklassen und Emissionen von Schiffen wurde **auf internationaler Ebene** ein Schwellenwert von **400 BRZ** gewählt. Dieser nichtdiskriminierende Schwellenwert würde **auf internationaler Ebene gleiche Wettbewerbsbedingungen** sicherstellen.

Or. en

**Änderungsantrag 93**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 13**

*Vorschlag der Kommission*

(13) Um den Verwaltungsaufwand für Eigner und Betreiber der Schiffe weiter zu verringern, sollten die

*Geänderter Text*

*Betrifft nicht die deutsche Fassung*

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.

Or. en

## **Änderungsantrag 94**

**Satu Hassi**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 14**

##### *Vorschlag der Kommission*

(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.

##### *Geänderter Text*

(14) Die Vorschriften sollten geltende Bestimmungen und an Bord der Schiffe bereits vorliegende Daten berücksichtigen, weswegen **Eignern von Schiffen unter 5000 BRZ** 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.

Or. en

## **Änderungsantrag 95**

**Spyros Danellis**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 14**

*Vorschlag der Kommission*

(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.

*Geänderter Text*

(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 Überwachung des Bunkerkraftstoffs, Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse oder direkte Emissionsmessungen. **Für einen Übergangszeitraum von zwei Jahren können auch Bunkerlieferbescheinigungen von Schiffen verwendet werden, die nicht über die nötige Ausrüstung für eine automatische Überwachung verfügen.** Ein schiffsspezifisches Monitoringkonzept sollte eine Dokumentation zu der getroffenen Wahl und weitere Einzelheiten zur Anwendung der gewählten Methode enthalten.

Or. en

*Begründung*

*Die Überwachung durch Bunkerlieferbescheinigungen ist ungenauer als andere Mittel und die einzige Methode, die nicht automatisiert werden kann. Aus diesem Grund ist sie anfälliger für menschliche Fehler und Betrug. Die Prüfung durch Behörden ist teurer und erfordert mehr Zeit. Um als Vorbild für ein wirksames globales System zu dienen, muss das EU-MRV-System verlässlich und genau sein. Daher sollten nur automatische Systeme zum Einsatz kommen. Manche ältere Schiffe werden jedoch unter Umständen mehr Zeit für den Einbau automatischer Systeme benötigen.*

**Änderungsantrag 96**

**Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 14**

*Vorschlag der Kommission*

(14) Die Vorschriften sollten geltende

*Geänderter Text*

(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.

Bestimmungen und an Bord der Schiffe bereits vorliegende Daten berücksichtigen, weswegen Schiffseignern **für einen Übergangszeitraum von fünf Jahren, nachdem diese Verordnung in Kraft tritt**, die Möglichkeit geboten werden sollte, eine der folgenden vier Überwachungsmethoden, **die nicht über dieselbe Genauigkeit verfügen**, zu wählen: die Verwendung von Bunkerlieferbescheinigungen, Überwachung des Bunkerkraftstoffs, **Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse oder direkte Emissionsmessungen. Nach diesem Übergangszeitraum sollte Schiffseignern die Möglichkeit geboten werden, eine der beiden folgenden Überwachungsmethoden zu wählen:** 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.

Or. en

## **Änderungsantrag 97**

**Sabine Wils**

im Namen der GUE/NGL-Fraktion

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 16**

*Vorschlag der Kommission*

***(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***

*Geänderter Text*

***entfällt***

***hinreichend zuverlässig und im Handel verfügbar sind, was der Anwendung des EU-MRV-Systems abträglich sein könnte.***

Or. en

*Begründung*

*Wir sollten in diesem Stadium und im Allgemeinen auch andere Emissionen in Betracht ziehen.*

**Änderungsantrag 98  
Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 16**

*Vorschlag der Kommission*

***(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.***

*Geänderter Text*

***(16) Das EU-MRV-System bietet eine Gelegenheit, eine kohärente Regulierung der Schifffahrt in Bezug auf die wichtigsten Luftschadstoffe sicherzustellen. Daher erfordert das MRV die Überwachung von CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</sub>, die in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens enthalten sind. Dies ist eine notwendige Maßnahme, um sicherzustellen, dass die für die Reduzierung der zunehmenden Auswirkungen der Luftverschmutzung aus dem Seeverkehr auf die Gesundheit verabschiedeten Rechtsvorschriften eingehalten werden und gleichzeitig der Einbau von Messgeräten vorgeschrieben wird, die nicht hinreichend zuverlässig und im Handel verfügbar sind.***

Or. en

**Änderungsantrag 99  
Satu Hassi**



**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 16**

*Vorschlag der Kommission*

**(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.**

*Geänderter Text*

**(16) Das EU-MRV-System bietet eine Gelegenheit, eine kohärente Regulierung der Schifffahrt im Hinblick auf andere Sektoren sicherzustellen. Daher muss die Überwachung von NO<sub>x</sub>, die auch in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens enthalten ist, auch in die MRV aufgenommen werden und die Anforderung der direkten Emissionsmessung ab 2020 auf Schiffe über 5000 BRZ begrenzt werden, um sicherzustellen, dass die Messgeräte hinreichend zuverlässig und im Handel verfügbar sind. Die unvollständige Verbrennung von Methan (CH<sub>4</sub>) in den Zylindern von gasbetriebenen Schiffsmotoren und die daraus folgende abgasseitige Methanfreisetzung sollten auch in die MRV von Treibhausgasemissionen von Schiffen aufgenommen werden.**

Or. en

**Änderungsantrag 100**  
**Satu Hassi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 16 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(16a) Die Kommission sollte bis 2015 Vorschläge vorlegen, die die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung anderer in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens enthaltener Schadstoffe ab dem 1. Januar 2020 vorsehen.**

**Änderungsantrag 101**  
**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 17**

*Vorschlag der Kommission*

(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.

---

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

*Geänderter Text*

(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 **je Route** 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.

---

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

*Begründung*

*Es ist ratsam die Emissionsdaten eines Schiffes je Route anzufordern, um so den Einsatz der umweltfreundlichsten Schiffe auf den entsprechenden Routen zu forcieren.*

**Änderungsantrag 102**  
**Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 17**

*Vorschlag der Kommission*

(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 ABl. L 251 vom 18.9.2012, S. 49.

*Geänderter Text*

(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. ***Andererseits ist es wichtig, spezifische Daten aller Strecken für Charterer und andere Akteure der Branche bereitzustellen, um Markthindernisse zu beseitigen. Mit dieser Verordnung soll in dieser Hinsicht ein angemessenes Gleichgewicht gefunden werden.*** 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 ABl. L 251 vom 18.9.2012, S. 49.

Or. fr

**Änderungsantrag 103**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 18**

*Vorschlag der Kommission*

(18) Eine Prüfung durch akkreditierte

*Geänderter Text*

(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. 339/9319 des Rates akkreditiert sein sollten<sup>19</sup>.

---

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

Prüfstellen sollte sicherstellen, dass die Monitoringkonzepte und Emissionsberichte korrekt sind und mit dieser Verordnung in Einklang stehen. ***Daher sind Vorschriften über die Zuständigkeiten unentbehrlich, damit Prüfstellen die Prüftätigkeiten gemäß dieser Verordnung durchführen können.*** 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. 339/9319 des Rates akkreditiert sein sollten<sup>19</sup>.

---

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

Or. en

## **Änderungsantrag 104**

### **Sabine Wils**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

##### **Erwägung 20**

###### *Vorschlag der Kommission*

(20) Auf der Grundlage ihrer Erfahrung mit ähnlichen Aufgaben auf dem Gebiet der Sicherheit des Seeverkehrs sollte die

###### *Geänderter Text*

(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.

Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) die Kommission bei der Durchführung bestimmter Aufgaben unterstützen, **d. h. bei der Durchführung von horizontalen Analysen in Bezug auf die Umsetzung der Rechtsvorschriften und die Berichterstattung über die Ergebnisse der von ihr unternommenen Besuche und Prüfzyklen.**

Or. en

### *Begründung*

*Es ist hilfreich, ein Beispiel für die möglichen Tätigkeiten der EMSA anzugeben.*

## **Änderungsantrag 105 Georgios Koumoutsakos**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24**

#### *Vorschlag der Kommission*

(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.

#### *Geänderter Text*

(24) Das EU-MRV-System sollte als Modell für die Umsetzung eines globalen MRV-Systems dienen. Wird eine Einigung über ein globales MRV-System erzielt, **überarbeitet** die Kommission das EU-MRV-System, um es an das globale System anzugleichen.

Or. en

**Änderungsantrag 106**  
**Satu Hassi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 24 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(24a) Alle Wirtschaftssektoren sollten dazu beitragen, dass die EU-Klimaziele und Emissionsreduktionen erreicht werden. Sollte vor dem Jahr 2019 keine internationale Übereinkunft in Kraft sein, die im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsziele einbezieht, sollte ein Preissystem für Emissionen aus dem Seeverkehr für alle eingehenden Fahrten mit Ziel in der EU gelten, bei dem die übrige Hälfte in der Zuständigkeit der anderen Länder liegt.**

Or. en

**Änderungsantrag 107**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 25**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(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

(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>-, SO<sub>3</sub>- und NO<sub>x</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

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.

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.

Or. en

## **Änderungsantrag 108** **Nils Torvalds**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 26**

#### *Vorschlag der Kommission*

(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, ausgeübt werden.<sup>23</sup>

---

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

#### *Geänderter Text*

(26) Damit zwecks kohärenter Übermittlung von Emissionsdaten 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, ausgeübt werden.<sup>23</sup>

---

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

**Änderungsantrag 109**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 26**

*Vorschlag der Kommission*

(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, ausgeübt werden.<sup>23</sup>

---

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

*Geänderter Text*

(26) Damit zwecks kohärenter Übermittlung von Emissionsdaten und anderen *relevanten* 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, ausgeübt werden.<sup>23</sup>

---

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

**Änderungsantrag 110**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 27**



*Vorschlag der Kommission*

(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.

*Geänderter Text*

(27) Das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von **CO<sub>2</sub>-, SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</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.

Or. en

**Änderungsantrag 111**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 29**

*Vorschlag der Kommission*

(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 –

*Geänderter Text*

(29) Diese Verordnung sollte am 1. Juli **2014** in Kraft treten, um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten und die relevanten Interessenträger genügend Zeit haben, vor Beginn des ersten Berichtszeitraums am 1. Januar **2016** die Maßnahmen zu treffen, die für eine wirksame Anwendung dieser Verordnung erforderlich sind –

**Änderungsantrag 112**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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) von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.

*Begründung*

*Das MRV-System sollte in diesem frühen Stadium lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen umfassen. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte es durch andere klimarelevante Daten erweitert werden. Es besteht die Gefahr, dass die EU-Anforderungen zur Berichterstattungseffizienz zu diesem Zeitpunkt die Entwicklung in der IMO behindern könnten.*

**Änderungsantrag 113**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

Zwecks Förderung der kostenwirksamen Verringerung der **Emissionen** aus dem Seeverkehr enthält diese Verordnung die Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung

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.

von **CO<sub>2</sub>-, SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</sub>-Emissionen** und anderen klimarelevanten Daten von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.

Or. en

## Änderungsantrag 114

Nils Torvalds

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1

##### *Vorschlag der Kommission*

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.

##### *Geänderter Text*

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) von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.

Or. en

## Änderungsantrag 115

Satu Hassi

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1

##### *Vorschlag der Kommission*

Zwecks Förderung der kostenwirksamen Verringerung der **CO<sub>2</sub>-Emissionen** aus dem Seeverkehr enthält diese Verordnung die Vorschriften für die genaue

##### *Geänderter Text*

Zwecks Förderung der kostenwirksamen Verringerung der **Treibhausgasemissionen** aus dem Seeverkehr enthält diese Verordnung die Vorschriften für die

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.

genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von **Treibhausgasemissionen und die Abgabe der entsprechenden Emissionszertifikate** und anderen klimarelevanten Daten von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.

Or. en

### **Änderungsantrag 116** **Georgios Koumoutsakos**

#### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 1**

##### *Vorschlag der Kommission*

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.

##### *Geänderter Text*

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 **relevanten** Daten von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.

Or. en

### **Änderungsantrag 117** **Sabine Wils**

#### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 1**

##### *Vorschlag der Kommission*

Zwecks Förderung der **kostenwirksamen**

##### *Geänderter Text*

Zwecks Förderung der Verringerung der

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.

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.

Or. en

### *Begründung*

*Es ist nicht empfehlenswert, die erforderlichen Emissionsreduktionen in Zusammenhang mit kostengünstigen Lösungen zu setzen.*

## **Änderungsantrag 118** **Christofer Fjellner**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 2 – Absatz 1**

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

1. Diese Verordnung gilt für Schiffe mit mehr als **3000** 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.

Or. en

## **Änderungsantrag 119** **Spyros Danellis**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 2 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

1. Diese Verordnung gilt für Schiffe mit mehr als **400** 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.

Or. en

*Begründung*

*Schiffe zwischen 400 und 5000 BRZ produzieren nur 10 % der Kohlendioxidemissionen, müssen im Vergleich zu größeren Schiffen jedoch unverhältnismäßigen Aufwand für die Einhaltung der Vorschriften betreiben. Sie fallen zurecht in den Anwendungsbereich der Verordnung, sollten jedoch für den jetzigen Zeitpunkt durch eine spezifische Bestimmung ausgenommen werden.*

**Änderungsantrag 120**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 2 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

1. Diese Verordnung gilt für Schiffe mit mehr als **400** 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.

Or. en

**Änderungsantrag 121**  
**Satu Hassi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 2 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

2. Diese Verordnung gilt nicht für Holzschiffe einfacher Bauart, Schiffe ohne Maschinenantrieb und staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden. **Im Hinblick auf Kriegsschiffe und Flottenhilfsschiffe wird die Berichterstattung auf Artikel 10 Buchstaben a) bis f) beschränkt.**

Or. en

**Änderungsantrag 122**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

(a) „Emissionen“ die Freisetzung von CO<sub>2</sub> in die Luft durch die Schiffe gemäß Artikel 2;

*Geänderter Text*

(a) „Emissionen“ die Freisetzung von CO<sub>2</sub> **SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</sub>** in die Luft durch die Schiffe gemäß Artikel 2;

Or. en

**Änderungsantrag 123**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Buchstabe e**

*Vorschlag der Kommission*

(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;

---

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

*Geänderter Text*

(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, **oder eine Agentur, die mit einem Modellierungssystem für Schiffsemissionen betraut ist**;

---

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

Or. en

*Begründung*

*Durch die Aufnahme von Agenturen als Prüfstelle ermöglicht die Verordnung es den Schiffseigentümern, Modellierungen für die Emissionsüberwachung zu verwenden.*

**Änderungsantrag 124**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Buchstabe g**

*Vorschlag der Kommission*

**(g) „andere klimarelevante Daten“ Daten im Zusammenhang mit dem Kraftstoffverbrauch, den Transportleistungen und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Leistungsfähigkeit von Schiffen zu bewerten;**

*Geänderter Text*

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 125**  
**Nils Torvalds**



**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Buchstabe g**

*Vorschlag der Kommission*

(g) „andere klimarelevante Daten“ Daten im Zusammenhang mit dem Kraftstoffverbrauch, **den Transportleistungen** und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Leistungsfähigkeit **von Schiffen zu bewerten**;

*Geänderter Text*

(g) „andere klimarelevante Daten“ Daten im Zusammenhang mit **CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgrund von** Kraftstoffverbrauch, **der zurückgelegten Strecke** und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Leistungsfähigkeit **des Seeverkehrs anzugeben**;

Or. en

*Begründung*

*Die Transportleistungen in der vorgeschlagenen Form werden als sensible Unternehmensdaten erachtet und sind daher nicht zu übermitteln. Als Alternative wird die zurückgelegte Strecke vorgeschlagen.*

**Änderungsantrag 126**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Buchstabe g**

*Vorschlag der Kommission*

(g) „andere **klimarelevante** Daten“ Daten im Zusammenhang mit **dem** Kraftstoffverbrauch, **den Transportleistungen** und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Leistungsfähigkeit von Schiffen zu **bewerten**;

*Geänderter Text*

(g) „andere **relevante** Daten“ Daten im Zusammenhang mit **CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgrund von** Kraftstoffverbrauch, **der zurückgelegten Strecke** und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Leistungsfähigkeit von Schiffen anzugeben;

Or. en

**Änderungsantrag 127**  
**Françoise Grossetête**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Nummer g**

*Vorschlag der Kommission*

(g) „andere klimarelevante Daten“ Daten im Zusammenhang mit dem Kraftstoffverbrauch, den Transportleistungen und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Leistungsfähigkeit von Schiffen zu bewerten;

*Geänderter Text*

(g) „andere klimarelevante Daten“ Daten im Zusammenhang mit dem Kraftstoffverbrauch, den Transportleistungen, **der Möglichkeit eines Stromanschlusses am Liegeplatz** und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Leistungsfähigkeit von Schiffen zu bewerten;

Or. fr

*Begründung*

*In Hafenzentren stellen Schiffsabgase eine wichtige Quelle der städtischen Luftverschmutzung dar. Wenn Schiffe am Liegeplatz an das Stromnetz angeschlossen werden könnten, könnten ihre Motoren ausgeschaltet werden, wodurch ein Teil der Beeinträchtigungen wegfallen würde. Diese Technologie ist bereits ausgereift und bringt zusätzlich zu einem möglichen industriellen Potenzial zahlreiche Vorteile für die Umwelt mit sich.*

**Änderungsantrag 128**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Buchstabe h**

*Vorschlag der Kommission*

(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;**

*Geänderter Text*

(h) „Emissionsfaktor“ ist **das Verhältnis aus der Masse der Emissionsmenge und der Masse der im Verbrennungsprozess des Motors eingesetzten Kraftstoffmenge;**

Or. en

*Begründung*

*Die derzeitige Definition ist unklar und angesichts dessen, dass die Verordnung auf die Förderung einer internationalen Übereinkunft in der IMO hinwirken sollte, sollte die Definition des Emissionsfaktors aus der Berechnung des Energieeffizienz-Kennwerts verwendet werden.*

**Änderungsantrag 129**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Buchstabe k**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(k) „Tonnen CO<sub>2</sub>“ metrische Tonnen CO<sub>2</sub>;**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 130**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Buchstabe l a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(la) „Eisklasse“ die von der Verwaltung oder einer von der Verwaltung anerkannten Organisation dem Schiff zugewiesene Einstufung, die anzeigt, dass das Schiff für die Schifffahrt in eisbedeckten Gewässern konzipiert wurde.**

Or. en

**Änderungsantrag 131**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

1. Die Schifffahrtsunternehmen überwachen gemäß den Absätzen 2 bis 6 **die relevanten Emissionsparameter, die** jedes Schiff in einem Kalenderjahr in jedem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und bei **Fahrten** nach oder von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht, und erstatten darüber Bericht.

Or. en

**Änderungsantrag 132**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

2. Die Überwachung und Berichterstattung sind vollständig und umfassend und berücksichtigen **CO<sub>2</sub>-Emissionen** aus der Verbrennung von Kraftstoffen **während das Schiff im Hafen und auf See ist**. Die Schifffahrtsunternehmen ergreifen geeignete Maßnahmen, um etwaige Datenlücken während des Berichtszeitraums zu vermeiden.

Or. en

**Änderungsantrag 133**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

2. Die Überwachung und Berichterstattung sind vollständig und umfassend und berücksichtigen Emissionen aus der Verbrennung von Kraftstoffen. Die Schifffahrtsunternehmen ergreifen geeignete Maßnahmen, um etwaige Datenlücken während des Berichtszeitraums zu vermeiden.

Or. en

**Änderungsantrag 134**  
**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

4. Die Überwachungsdaten (einschließlich Annahmen, Bezugswerte, Emissionsfaktoren und Tätigkeitsdaten) werden von den Schifffahrtsunternehmen auf transparente, **vergleichbare und vollständige** Weise so ermittelt, erfasst, zusammengestellt, analysiert und dokumentiert, dass die Emissionsbestimmung von der Prüfstelle nachvollzogen werden kann.

Or. en

*Begründung*

*Klärung der Art und Weise, wie Daten gesammelt werden.*

**Änderungsantrag 135**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 6 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**6a. Die Schifffahrtsunternehmen haben die Empfehlungen aus den Prüfberichten gemäß Artikel 13 in ihren folgenden Überwachungen und Berichterstattungen zu berücksichtigen.**

Or. en

**Änderungsantrag 136**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 5**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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.

Für die Zwecke von Artikel 4 Absätze 1, 2 und 3 ermitteln die Schifffahrtsunternehmen ihre Emissionen zu jedem ihrer Schiffe über **3000 BRZ** nach einer der in Anhang I aufgeführten Methoden.

Or. en

**Änderungsantrag 137**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 5**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

einer der in Anhang I aufgeführten Methoden.

Methoden.

Or. en

## **Änderungsantrag 138** **Satu Hassi**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 5**

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

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 **400** BRZ nach **den** in Anhang I aufgeführten Methoden.

Or. en

## **Änderungsantrag 139** **Georgios Koumoutsakos**

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 5**

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

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

Or. en

## **Änderungsantrag 140** **Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

## Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5

### *Vorschlag der Kommission*

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.

### *Geänderter Text*

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 **400** BRZ **nach einer der folgenden in Anhang I aufgeführten Methoden:**

**(a) Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse;**

**(b) direkte Emissionsmessungen**

**Für einen Übergangszeitraum von fünf Jahren, nachdem diese Verordnung in Kraft tritt, bestimmen die Schifffahrtsunternehmen ihre Emissionen und andere klimarelevante Daten** nach einer der in Anhang I aufgeführten Methoden.

Or. en

## Änderungsantrag 141 Christofer Fjellner

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

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.

#### *Geänderter Text*

1. Spätestens am 31. August 2017 legen die Schifffahrtsunternehmen den Prüfstellen ein Monitoringkonzept vor, in dem angegeben ist, nach welcher Methode sie die **CO<sub>2</sub>-Emissionen** und anderen klimarelevanten Daten für jedes ihrer Schiffe über **3000** BRZ überwachen und übermitteln wollen.

Or. en



**Änderungsantrag 142**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

1. Spätestens am 31. August 2017 legen die Schifffahrtsunternehmen den Prüfstellen ein Monitoringkonzept vor, in dem angegeben ist, nach welcher Methode sie die Emissionen für jedes ihrer Schiffe über 5000 BRZ überwachen und übermitteln wollen.

Or. en

**Änderungsantrag 143**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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 **relevanten** Daten für jedes ihrer Schiffe über 5000 BRZ überwachen und übermitteln wollen.

Or. en

**Änderungsantrag 144**  
**Satu Hassi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

1. Spätestens am **31. August 2015** 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 **400 BRZ** überwachen und übermitteln wollen.

Or. en

**Änderungsantrag 145**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

1. Spätestens am **31. August 2015** 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 **400 BRZ** überwachen und übermitteln wollen.

Or. en

**Änderungsantrag 146**  
**Satu Hassi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

2. Für Schiffe, die nach dem **1. Januar 2016** 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.

Or. en

**Änderungsantrag 147**  
**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

2. Für Schiffe, die **ab dem 1. Januar 2016** 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.

Or. en

*Begründung*

*Ein ehrgeizigerer Zeitplan erscheint vernünftig.*

**Änderungsantrag 148**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

2. Für Schiffe, die nach dem **1. Januar 2016** 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.

Or. en

**Änderungsantrag 149**  
**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 3 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

3. Das Monitoringkonzept gemäß Absatz 1 umfasst eine vollständige **und transparente** Beschreibung der Überwachungsmethode für ein bestimmtes Schiff und enthält mindestens folgende Angaben:

*Geänderter Text*

3. Das Monitoringkonzept gemäß Absatz 1 umfasst eine vollständige, **transparente und zwischen den Mitgliedstaaten vergleichbare** Beschreibung der Überwachungsmethode für ein bestimmtes Schiff und enthält mindestens folgende Angaben:

Or. en

*Begründung*

*Die Maßnahmen sollten vergleichbar sein.*

**Änderungsantrag 150**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(a) Identifikation und Typ des Schiffes (Name des Schiffes, Schiffsidentifikationsnummer der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), Register- oder Heimathafen und Name des Schiffseigners);

(a) Identifikation und Typ des Schiffes (Name des Schiffes, Schiffsidentifikationsnummer der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), Register- oder Heimathafen, ***Eisklasse des Schiffes*** und Name des Schiffseigners);

Or. en

**Änderungsantrag 151**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe h – Ziffer i**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(i) die Verfahren, Zuständigkeiten und Datenquellen zur Bestimmung und Aufzeichnung jeder Fahrtstrecke;***

***entfällt***

Or. en

**Änderungsantrag 152**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe h – Ziffer ii**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ii) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der beförderten Ladung und der Zahl der Fahrgäste, soweit zutreffend;***

***entfällt***

Or. en

**Änderungsantrag 153**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe h – Ziffer iii**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(iii) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der zwischen dem Ausgangshafen und dem Bestimmungshafen auf See verbrachten Zeit;***

***entfällt***

Or. en

**Änderungsantrag 154**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe h a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ha) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der zurückgelegten Entfernung und der bei der Navigation durch das Eis benötigten Zeit;***

Or. en

**Änderungsantrag 155**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 7 – Absatz 2 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

Ein Schifffahrtsunternehmen ändert das Monitoringkonzept, **wenn**

*Geänderter Text*

Ein Schifffahrtsunternehmen ändert das Monitoringkonzept ***in den Situationen, die in den Buchstaben (a) bis (e) festgelegt wurden. Das Monitoringkonzept wird ausschließlich in Bezug auf die spezifischen Änderungen modifiziert, die sich aus diesen Situationen ergeben.***

Or. en

**Änderungsantrag 156**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 8**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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 ***für Fahrten zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaates und einem Hafen eines Drittlandes*** und auf Jahresbasis ***für Fahrten zwischen Häfen in den Mitgliedstaaten*** durch Anwendung einer geeigneten Methode aus Anhang I Teil B und durch Berechnung der Emissionen gemäß Anhang I Teil A.

Or. en

**Änderungsantrag 157**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 8**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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

Or. en

*Begründung*

*Informationen auf Grundlage der einzelnen Fahrten werden zu schwerwiegenden Verwaltungslasten für den Kurzstreckenseeverkehr führen. Eine Berichterstattung aggregierter Daten wird bevorzugt.*

**Änderungsantrag 158**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 8**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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 **oder monatlich oder auf Grundlage von Streckenabschnitten bei Schiffen, die mehrere Fahrten in kurzer Zeit durchführen**, und **erstatten** auf Jahresbasis **Bericht** durch Anwendung einer geeigneten Methode aus Anhang I Teil B und durch Berechnung der Emissionen gemäß Anhang I Teil A.

Or. en



**Änderungsantrag 159**  
**Esther de Lange**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 8**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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 **oder monatlich oder auf Grundlage von Streckenabschnitten bei Schiffen, die mehrere Fahrten in kurzer Zeit durchführen**, und auf Jahresbasis durch Anwendung einer geeigneten Methode aus Anhang I Teil B und durch Berechnung der Emissionen gemäß Anhang I Teil A.

Or. en

**Änderungsantrag 160**  
**Satu Hassi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 8**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

Ab **1. Januar 2016** 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.

**Änderungsantrag 161**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 8**

*Vorschlag der Kommission*

Ab **1. Januar 2018** überwachen die Schiffverkehrsunternehmen 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.

*Geänderter Text*

Ab **1. Januar 2016** überwachen die Schiffverkehrsunternehmen 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.

Or. en

**Änderungsantrag 162**  
**Martin Callanan**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Überschrift**

*Vorschlag der Kommission*

Überwachung auf Grundlage der einzelnen Fahrten

*Geänderter Text*

Überwachung auf Grundlage der einzelnen **oder täglichen** Fahrten

Or. en

**Änderungsantrag 163**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

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:

*Geänderter Text*

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

Or. en

**Änderungsantrag 164**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

(b) Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt **und aufgeschlüsselt nach innerhalb und außerhalb von Emissionskontrollgebieten verbrauchtem Kraftstoff;**

*Geänderter Text*

(b) Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt;

Or. en

*Begründung*

*Mit dieser Anforderung würde die Verwaltungslast der Unternehmen unnötig erhöht.*

**Änderungsantrag 165**  
**Martin Callanan**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

(b) Menge und Emissionsfaktor für jede Art **verbrauchten Kraftstoffs insgesamt**

*Geänderter Text*

(b) Menge und Emissionsfaktor für jede

*und aufgeschlüsselt nach innerhalb und außerhalb von Emissionskontrollgebieten verbrauchtem Kraftstoff;*

*Art von Kraftstoff;*

Or. en

**Änderungsantrag 166**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(c) emittiertes CO<sub>2</sub>;

(c) emittiertes CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</sub>**;

Or. en

**Änderungsantrag 167**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(d) zurückgelegte Fahrstrecke:**

**entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Das MRV-System sollte in dieser ersten Phase lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen abdecken. Das System könnte in einer späteren Phase durch weitere klimarelevante Daten verbessert werden. Es besteht die Gefahr, dass die EU-Anforderungen an die Berichterstattungseffizienz in dieser Phase die Entwicklung in der IMO behindern könnten.*

**Änderungsantrag 168**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe e**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(e) Zeit auf See;**

**entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Das MRV-System sollte in dieser ersten Phase lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen abdecken. Das System könnte in einer späteren Phase durch weitere klimarelevante Daten verbessert werden. Es besteht die Gefahr, dass die EU-Anforderungen an die Berichterstattungseffizienz in dieser Phase die Entwicklung in der IMO behindern könnten.*

**Änderungsantrag 169**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe e**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(e) Zeit auf See;**

**entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen abschätzen zu können, müssen Informationen zur Transportleistung bereitgestellt werden; mit der zurückgelegten Entfernung werden einschlägige und ausreichende Daten zur Verfügung gestellt. Zudem werden Daten zur Fracht und zur Transportleistung als sensible Unternehmensdaten angesehen und sollten daher nicht veröffentlicht werden.*

**Änderungsantrag 170**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe e**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(e) Zeit auf See;**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 171**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe e a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(ea) Datum und Zeitpunkt des Beginns und des Endes der Zeiträume, in denen die Überwachung aufgrund von Notfallsituationen wie etwa Lebensrettungsmaßnahmen ausgesetzt wurde;**

Or. en

**Änderungsantrag 172**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe f**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(f) beförderte Ladung;**

**entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Das MRV-System sollte in dieser ersten Phase lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen abdecken. Das System könnte in einer späteren Phase durch weitere klimarelevante Informationen verbessert werden. Es besteht die Gefahr, dass die EU-Anforderungen an die Berichterstattungseffizienz in dieser Phase die Entwicklung in der IMO behindern könnten.*

**Änderungsantrag 173**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe f**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(f) beförderte Ladung;**

**entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen abschätzen zu können, müssen Informationen zur Transportleistung bereitgestellt werden; mit der zurückgelegten Entfernung werden einschlägige und ausreichende Daten zur Verfügung gestellt. Zudem werden Daten zur Fracht und zur Transportleistung als sensible Unternehmensdaten angesehen und sollten daher nicht veröffentlicht werden.*

**Änderungsantrag 174**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe f**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(f) beförderte Ladung;**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 175**  
**Esther de Lange**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe f**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(f) beförderte Ladung;**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 176**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe f**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(f) *beförderte* Ladung;

(f) *Menge der beförderten* Ladung;

Or. en

**Änderungsantrag 177**  
**Spyros Danellis**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe f**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(f) *beförderte* Ladung;

(f) *Art und Menge der beförderten*  
Ladung;

Or. en

*Begründung*

*Sowohl die Art als auch die Menge der beförderten Ladung sind von Bedeutung.*

**Änderungsantrag 178**  
**Spyros Danellis**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe f a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(fa) *Witterungsverhältnisse*

Or. en



*Begründung*

*Bei den Witterungsverhältnissen handelt es sich um eine erforderliche Größe zur Berechnung der Energieeffizienz.*

**Änderungsantrag 179**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe g**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(g) Transportleistung.**

**entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Das MRV-System sollte in dieser ersten Phase lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen abdecken. Das System könnte in einer späteren Phase durch weitere klimarelevante Daten verbessert werden. Es besteht die Gefahr, dass die EU-Anforderungen an die Berichterstattungseffizienz in dieser Phase die Entwicklung in der IMO behindern könnten.*

**Änderungsantrag 180**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe g**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(g) Transportleistung.**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 181**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe g**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(g) Transportleistung.**

**entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen abschätzen zu können, müssen Informationen zur Transportleistung bereitgestellt werden; mit der zurückgelegten Entfernung werden einschlägige und ausreichende Daten zur Verfügung gestellt. Zudem werden Daten zur Fracht und zur Transportleistung als sensible Unternehmensdaten angesehen und sollten daher nicht veröffentlicht werden.*

**Änderungsantrag 182**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe g**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(g) Transportleistung.**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 183**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe g a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ga) bei der Hochseeschifffahrt mit mehreren Aufenthalten in EU-Häfen sollte der europäische Streckenabschnitt als eine Fahrt angesehen werden.***

Or. en

**Änderungsantrag 184**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe g a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ga) Datum und Zeitpunkt des Beginns und des Endes der Zeiträume, in denen die Überwachung aufgrund von Notfallsituationen wie etwa Lebensrettungsmaßnahmen ausgesetzt wurde.***

Or. en

*Begründung*

*Die Emissionen eines Schiffes, das sich an Such- und Rettungsmaßnahmen oder anderen Notfallsituationen beteiligt, sollten nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.*

**Änderungsantrag 185**  
**Esther de Lange**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Buchstabe g a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ga) wurde die Überwachung infolge einer Notfallsituation wie etwa Lebensrettungsmaßnahmen für einen bestimmten Zeitraum ausgesetzt, überwachen die Unternehmen das Datum und den Zeitpunkt des Beginns und des Endes dieser Zeiträume.***

Or. en

**Änderungsantrag 186**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Absatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Abweichend von Absatz 1 sind Schiffe, die ausschließlich im Geltungsbereich dieser Verordnung tätig sind, von der Überwachung von Emissionen auf Grundlage der einzelnen Fahrten befreit.***

Or. en

**Änderungsantrag 187**  
**Martin Callanan**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 9 – Absatz 1 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Eine tägliche Überwachung ist nur möglich, wenn das Schiff dieselbe Strecke mehrfach abdeckt. In dem Bericht sollte dann auch die Anzahl der Fahrten mit der Gesamtzahl für den Berichtstag enthalten sein.***

Or. en

*Begründung*

*Für einen Linienverkehr auf derselben Strecke sollte eine Ausnahme in Hinblick auf die Berichterstattung auf Grundlage der einzelnen Fahrten eingeführt werden, wenn dieser mehrmals täglich angeboten wird. Lediglich die Gesamtzahl für den Berichtstag wird angegeben. Eine vergleichbare Ausnahme findet sich in den Richtlinien 2000/59/EG und 2002/59/EG.*

**Änderungsantrag 188**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(a) Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt **und aufgeschlüsselt nach innerhalb und außerhalb von Emissionskontrollgebieten verbrauchtem Kraftstoff**;

(a) Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt;

Or. en

*Begründung*

*Mit dieser Anforderung würde die Verwaltungslast der Unternehmen unnötig erhöht.*

**Änderungsantrag 189**

**Martin Callanan**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 10 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(a) Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs **insgesamt und aufgeschlüsselt nach innerhalb und außerhalb von Emissionskontrollgebieten verbrauchtem Kraftstoff**;

(a) Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs;

Or. en

**Änderungsantrag 190**

**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 10 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(b) insgesamt emittiertes CO<sub>2</sub>;

(b) insgesamt emittiertes CO<sub>2</sub>, **SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</sub>**;

Or. en

**Änderungsantrag 191**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

(c) aggregierte **CO<sub>2</sub>-Emissionen** aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

*Geänderter Text*

(c) aggregierte **CO<sub>2</sub>-, SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen** aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

Or. en

**Änderungsantrag 192**  
**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

(c) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

*Geänderter Text*

(c) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats **für jede Fahrt auf jeder Route**;

Or. de

*Begründung*

*Um eine Information über die Emissionen je Route zu erlangen, ist hier die Ergänzung der Routen notwendig.*

**Änderungsantrag 193**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(d) aggregierte **CO<sub>2</sub>-Emissionen** aus allen Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

(d) aggregierte **CO<sub>2</sub>-, SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen** aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

Or. en

**Änderungsantrag 194**  
**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(d) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus allen Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

(d) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus allen Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats **für jede Fahrt auf jeder Route**;

Or. de

*Begründung*

*Um eine Information über die Emissionen je Route zu erlangen, ist hier die Ergänzung der Routen notwendig.*

**Änderungsantrag 195**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe e**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(e) aggregierte **CO<sub>2</sub>-Emissionen** aus allen Fahrten nach Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

(e) aggregierte **CO<sub>2</sub>-, SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen** aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

Or. en

**Änderungsantrag 196**  
**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe e**

*Vorschlag der Kommission*

(e) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus allen Fahrten nach Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

*Geänderter Text*

(e) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus allen Fahrten nach Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats **für jede Fahrt auf jeder Route**;

Or. de

*Begründung*

*Um eine Information über die Emissionen je Route zu erlangen, ist hier die Ergänzung der Routen notwendig.*

**Änderungsantrag 197**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe f**

*Vorschlag der Kommission*

(f) **CO<sub>2</sub>-Emissionen**, die am Liegeplatz in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt wurden;

*Geänderter Text*

(f) **CO<sub>2</sub>-, SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen**, die am Liegeplatz in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt wurden;

Or. en

**Änderungsantrag 198**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe g**

*Vorschlag der Kommission*

(g) **zurückgelegte Gesamtfahrstrecke**;

*Geänderter Text*

**entfällt**



*Begründung*

*Das MRV-System sollte in dieser ersten Phase lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen abdecken. Das System könnte in einer späteren Phase durch weitere klimarelevante Daten verbessert werden. Es besteht die Gefahr, dass die EU-Anforderungen an die Berichterstattungseffizienz in dieser Phase die Entwicklung in der IMO behindern könnten.*

**Änderungsantrag 199**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe h**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(h) insgesamt auf See verbrachte Zeit;                      entfällt**

*Begründung*

*Das MRV-System sollte in dieser ersten Phase lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen abdecken. Das System könnte in einer späteren Phase durch weitere klimarelevante Daten verbessert werden. Es besteht die Gefahr, dass die EU-Anforderungen an die Berichterstattungseffizienz in dieser Phase die Entwicklung in der IMO behindern könnten.*

**Änderungsantrag 200**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe h**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(h) insgesamt auf See verbrachte Zeit;                      entfällt**

*Begründung*

*Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen abschätzen zu können, müssen Informationen zur Transportleistung bereitgestellt werden; mit der zurückgelegten Entfernung werden einschlägige und*

*ausreichende Daten zur Verfügung gestellt. Zudem werden Daten zur Fracht und zur Transportleistung als sensible Unternehmensdaten angesehen und sollten daher nicht veröffentlicht werden.*

**Änderungsantrag 201**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe h**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(h) insgesamt auf See verbrachte Zeit;                      entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 202**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe i**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(i) Transportleistung insgesamt;                      entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Das MRV-System sollte in dieser ersten Phase lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen abdecken. Das System könnte in einer späteren Phase durch weitere klimarelevante Daten verbessert werden. Es besteht die Gefahr, dass die EU-Anforderungen an die Berichterstattungseffizienz in dieser Phase die Entwicklung in der IMO behindern könnten.*

**Änderungsantrag 203**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe i**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(i) Transportleistung insgesamt;**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 204**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe i**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(i) Transportleistung insgesamt;**

**entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen abschätzen zu können, müssen Informationen zur Transportleistung bereitgestellt werden; mit der zurückgelegten Entfernung werden einschlägige und ausreichende Daten zur Verfügung gestellt. Zudem werden Daten zur Fracht und zur Transportleistung als sensible Unternehmensdaten angesehen und sollten daher nicht veröffentlicht werden.*

**Änderungsantrag 205**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe i**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(i) Transportleistung insgesamt;**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 206**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Buchstabe j**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(j) durchschnittliche Energieeffizienz.**

**entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Das MRV-System sollte in dieser ersten Phase lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen abdecken. Das System könnte in einer späteren Phase durch weitere klimarelevante Daten verbessert werden. Es besteht die Gefahr, dass die EU-Anforderungen an die Berichterstattungseffizienz in dieser Phase die Entwicklung in der IMO behindern könnten.*

**Änderungsantrag 207**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 11 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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.

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 **CO<sub>2</sub>-Emissionen** des gesamten Berichtszeitraums vor, den eine Prüfstelle in Einklang mit den in Artikel 14 genannten Anforderungen als zufriedenstellend befunden hat.

Or. en

*Begründung*

*Das MRV-System sollte in dieser ersten Phase lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen abdecken. Das System könnte in einer späteren Phase durch weitere klimarelevante Daten verbessert werden. Es besteht die Gefahr, dass die EU-Anforderungen an die Berichterstattungseffizienz in dieser Phase die Entwicklung in der IMO behindern könnten.*

**Änderungsantrag 208**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 11 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

1. Ab 2019 legen die Schiffahrtsunternehmen 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.

*Geänderter Text*

1. Ab 2019 legen die Schiffahrtsunternehmen der Kommission und den Behörden der entsprechenden Flaggenstaaten alljährlich bis zum 30. April für jedes Schiff unter ihrer Verantwortung einen Emissionsbericht zu den Emissionen des gesamten Berichtszeitraums vor, den eine Prüfstelle in Einklang mit den in Artikel 14 genannten Anforderungen als zufriedenstellend befunden hat.

Or. en

**Änderungsantrag 209**  
**Satu Hassi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 11 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

1. Ab **2019** legen die Schiffahrtsunternehmen 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.

*Geänderter Text*

1. Ab **2017** legen die Schiffahrtsunternehmen 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.

**Änderungsantrag 210**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 11 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

1. Ab **2017** 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.

**Änderungsantrag 211**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 11 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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 **relevanten** Daten des gesamten Berichtszeitraums vor, den eine Prüfstelle in Einklang mit den in Artikel 14 genannten Anforderungen als

zufriedenstellend befunden hat.

zufriedenstellend befunden hat.

Or. en

**Änderungsantrag 212**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 11 – Absatz 3 – Buchstabe a – Ziffer iii a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(iii) die Eisklasse des Schiffes,*

Or. en

**Änderungsantrag 213**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 11 – Absatz 3 – Buchstabe a – Ziffer iv**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(iv) technische Effizienz des Schiffes  
(Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) *oder geschätzter Kennwert (Estimated Index Value, EIV)* gemäß der IMO-EntschlieÙung MEPC.215 (63), falls zutreffend),

(iv) technische Effizienz des Schiffes  
(Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) gemäß der IMO-EntschlieÙung MEPC.215 (63), falls zutreffend),

Or. en

**Änderungsantrag 214**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 11 – Absatz 3 – Buchstabe a – Ziffer iv a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(iva) zertifizierte technische Effizienz des Schiffs durch den Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) für den jeweiligen Schiffstyp, falls zutreffend**

Or. en

**Änderungsantrag 215**  
**Martin Callanan**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 11 – Absatz 3 – Buchstabe a – Ziffer ix**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(ix) Anschrift, **Telefon- und Faxnummer** sowie E-Mail-Anschrift einer Kontaktperson;

(ix) Anschrift, **Telefonnummer** sowie E-Mail-Anschrift einer Kontaktperson;

Or. en

**Änderungsantrag 216**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 13 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

5. 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.

5. Prüfstelle stellt insbesondere sicher, dass die im Prüfbericht enthaltenen **CO<sub>2</sub>-Emissionen** in Einklang mit den Artikeln 8, 9 und 10 und dem Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 bestimmt wurden.  
Außerdem stellt die Prüfstelle sicher, dass die **CO<sub>2</sub>-Emissionen** in den Berichten mit den Daten, die mittels anderer Quellen gemäß den Anhängen I und II berechnet wurden, schlüssig sind.



**Änderungsantrag 217**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 13 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

5. 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.

*Geänderter Text*

5. Die Prüfstelle stellt insbesondere sicher, dass die im Prüfbericht enthaltenen Emissionen 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 in den Berichten mit den Daten, die mittels anderer Quellen gemäß den Anhängen I und II berechnet wurden, schlüssig sind.

**Änderungsantrag 218**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 13 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

5. 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.

*Geänderter Text*

5. Die Prüfstelle stellt insbesondere sicher, dass die im **Emissionsbericht** enthaltenen Emissionen und anderen **relevanten** 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 **anderen relevanten** Daten in den Berichten mit den Daten, die mittels anderer Quellen gemäß den Anhängen I und II berechnet wurden, schlüssig sind.

**Änderungsantrag 219**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 13 – Absatz 7 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***7a. Wenn die Prüfstelle bei den Ergebnissen des Unternehmens im Hinblick auf die Überwachung der Emissionen und Berichterstattung darüber verbesserungswürdige Bereiche ermittelt hat, einschließlich im Hinblick auf die Erreichung einer höheren Genauigkeit und die Verbesserung der Effizienz bei der Überwachung und Berichterstattung, nimmt sie in den Prüfbericht Empfehlungen zur Verbesserung auf.***

**Änderungsantrag 220**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe h**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(h) der Berechnungen, mit denen die Energieeffizienz ermittelt wird.***

***entfällt***

**Änderungsantrag 221**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 15 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**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.**

**entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Beim beschriebenen Prüfverfahren sollte es sich um eine Option für das Unternehmen zur Überwachung der Schiffsemissionen handeln und deshalb wird vorgeschlagen, es zu streichen.*

**Änderungsantrag 222**

**Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 15 – Absatz 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**2a. Die Prüfstelle führt ihre Tätigkeiten professionell in einer fundierten und objektiven Weise aus und besitzt ein Verständnis von:**

**(a) den Bestimmungen dieser Verordnung sowie den einschlägigen Normen und Vorschriften, die von der Kommission gemäß Artikel 15 Absatz 5 erlassen werden;**

**(b) den Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die für die zu prüfenden Tätigkeiten von Belang sind, und**

***(c) der Erstellung sämtlicher Informationen im Zusammenhang mit der Erfassung, Messung, Berechnung der und Berichterstattung über die Emissionsdaten an Bord von Schiffen.***

Or. en

**Änderungsantrag 223  
Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 16 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

1. Eine Prüfstelle, die Monitoringkonzepte und Emissionsberichte bewertet und die Prüf- und Konformitätsbescheinigungen gemäß den Artikeln 13 und 17 ausstellt, muss, ***sofern es sich dabei nicht um eine innerstaatliche Stelle handelt***, von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für Tätigkeiten, die in den Geltungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen, akkreditiert werden.

Or. en

*Begründung*

*Die Begründung des Anwendungsbereiches des Artikels sollte sich nicht auf Prüfstellen erstrecken, die in die staatliche Zuständigkeit fallen.*

**Änderungsantrag 224  
Satu Hassi**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Kapitel 3 a (neu)**

**KAPITEL IIIa**

**MASSNAHMEN ZUR  
VERRINGERUNG DER  
KLIMAFOLGEN DES SEEVERKEHRS**

**Artikel 16a**

**Verantwortung für Emissionen**

- 1. Ab 2019, sofern bis zu diesem Zeitpunkt kein globaler Mechanismus zur Verringerung der Klimafolgen des Seeverkehrs angewendet wird, müssen die Unternehmen an die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf der Grundlage der Richtlinie 2003/87/EG ausgestellte Zertifikate in Höhe ihrer Emissionen bei Fahrten in Häfen der EU im Verlauf des vorangegangenen Kalenderjahres, die gemäß Artikel 15 bis zum 30 April jeden Jahres geprüft wurden, zur Löschung aushändigen.**
- 2. Abweichend von Absatz 1 können die Unternehmen stattdessen auf der Grundlage eines Preises von 25 EUR/Tonne CO<sub>2</sub>-Äquivalent mit einem linearen Anstieg um 3 EUR pro Jahr einen entsprechenden Beitrag für ihre Fahrten in Häfen der EU an den globalen Klimaschutzfonds leisten, der im Rahmen der UNFCCC eingerichtet wurde.**
- 3. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 24 zu erlassen, um die Pflichten nach Absatz 1 und die Modalitäten für die Anwendung der Ausnahmeregelung nach Absatz 2 weitergehend festzulegen.**

Or. en

**Änderungsantrag 225  
Satu Hassi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 18**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

Ab dem 30. Juni **2017** 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.

Or. en

**Änderungsantrag 226**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 18**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

Ab dem 30. Juni **2017** 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.

Or. en

**Änderungsantrag 227**  
**Sabine Wils**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 18**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

Ab dem 30. Juni **2017** 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.

Or. en

*Begründung*

*Ein kürzerer zeitlicher Rahmen scheint vertretbar zu sein.*

**Änderungsantrag 228**  
**Spyros Danellis**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 19 – Absatz 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***3a. Im Verlauf der Besichtigungen und Überprüfungen, die von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle vorgenommen werden, wird die Agentur zudem die Anwendung der Absätze 1, 2 und 3 durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten überwachen und der Kommission Bericht erstatten;***

Or. en

## Begründung

Die EMSA führt in den Mitgliedstaaten bereits vier bis sechs Besichtigungen pro Jahr zur Bewertung der Umsetzung der Regelungen für die Hafentaatkontrolle durch.

### **Änderungsantrag 229** **Georgios Koumoutsakos**

#### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 20 – Absatz 1**

##### *Vorschlag der Kommission*

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.

##### *Geänderter Text*

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 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.

Or. en

### **Änderungsantrag 230** **Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage**

#### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 20 – Absatz 1**



*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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 **2015** diese Regelung mit und unterrichten sie unverzüglich über spätere Änderungen dieser Regelung.

Or. en

**Änderungsantrag 231**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 21**

*Vorschlag der Kommission*

*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.***

*Geänderter Text*

***entfällt***

**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.**

---

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

Or. en

*Begründung*

*In dem Artikel wird die Veröffentlichung vertraulicher Informationen von Schifffahrtsunternehmen vorgeschlagen und dessen Streichung wird nahegelegt.*

**Änderungsantrag 232  
Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 21**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Artikel 21*

*entfällt*

***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.***

---

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

Or. en

**Änderungsantrag 233**  
**Martin Callanan**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(c) technische Effizienz des Schiffs (EEDI oder EIV, soweit anwendbar);*      *entfällt*

Or. en

**Änderungsantrag 234**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe c a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(ca) technische Effizienz des Schiffs (EEDI, soweit bei der betreffenden Art von Schiff anwendbar);*

Or. en

**Änderungsantrag 235**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(d) die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr;*

*(d) die CO<sub>2</sub>-, SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen pro Jahr;*

Or. en

**Änderungsantrag 236**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe f**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(f) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und Treibhausgasemissionen je zurückgelegte Strecke für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;***

***entfällt***

Or. en

**Änderungsantrag 237**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe g**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(g) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und Treibhausgasemissionen je zurückgelegte Strecke und beförderte Ladung für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;***

***entfällt***

Or. en

**Änderungsantrag 238**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe g**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(g) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und Treibhausgasemissionen je***

***(g) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und Treibhausgasemissionen je***

zurückgelegte Strecke und **beförderte** Ladung für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;

zurückgelegte Strecke und **Masse der beförderten** Ladung für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;

Or. en

**Änderungsantrag 239**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe h**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(h) für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, insgesamt pro Jahr auf See verbrachte Zeit;**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 240**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 21 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

3. Die Kommission veröffentlicht einen Jahresbericht über **Emissionen und andere klimarelevante Daten** des Seeverkehrssektors.

3. Die Kommission veröffentlicht einen Jahresbericht über **die CO2-Emissionen** des Seeverkehrssektors.

Or. en

**Änderungsantrag 241**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 22 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

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.**

*Geänderter Text*

3. Wird ein internationales Übereinkommen über globale Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr erzielt, so überprüft die Kommission diese Verordnung und **stellt die Übereinstimmung mit den einschlägigen von der IMO festgelegten internationalen Regelungen sicher.**

Or. en

**Änderungsantrag 242**

**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 22 – Absatz 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**3a. Wenn drei Jahre nach der ersten Veröffentlichung der im Artikel 21 aufgeführten Informationen kein internationales Übereinkommen über globale Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr erzielt wird, schlägt die Kommission die Umsetzung eines Preissystems für Emissionen aus dem Seeverkehr vor.**

Or. en

**Änderungsantrag 243**

**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 23**



*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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 **CO<sub>2</sub>-Emissionen** zu bestimmen und um die Genauigkeit der im Zusammenhang mit der **Überwachung von CO<sub>2</sub>-Emissionen** und der Berichterstattung darüber verlangten Angaben zu verbessern, soweit dies nichtwesentliche Bestimmungen dieser Verordnung betrifft.

Or. en

**Änderungsantrag 244**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 23**

*Vorschlag der Kommission*

**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**

*Geänderter Text*

**Die Befugnis, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Bestimmungen der Anhänge I und II zu ergänzen und zu ändern, wird gewährt, um *die Anhänge mit den einschlägigen von der IMO vereinbarten internationalen Regelungen in Einklang zu bringen, damit eine Konformität mit internationalen Regelungen im Bestreben hergestellt wird,* die genauesten und effizientesten Methoden für die Überwachung von Emissionen zu bestimmen und die**

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.

Genauigkeit der im Zusammenhang mit der Emissionsüberwachung und der Berichterstattung darüber verlangten Angaben zu verbessern. **Diese Befugnis wird der Kommission unter den in Artikel 24 genannten Bedingungen übertragen**, soweit dies nichtwesentliche Bestimmungen dieser Verordnung betrifft.

Or. en

**Änderungsantrag 245**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 24 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

1. Die Befugnis zum Erlass von delegierten Rechtsakten gemäß den Artikeln 15, 16 und 23 wird der Kommission für fünf Jahre ab dem 01. Juli **2014** übertragen.

Or. en

**Änderungsantrag 246**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 26 – Nummer 2**  
Verordnung (EU) Nr. 525/2013  
Artikel 21 a – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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>-, SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen** aus dem Seeverkehr des Jahres X-2.

Or. en

**Änderungsantrag 247**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 26 – Nummer 2**  
Verordnung (EU) Nr. 525/2013  
Artikel 21 a – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

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>-, SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</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 **der** UNFCCC und des Kyoto-Protokolls, daraus abgeleitete Übereinkommen bzw. deren Folgeabkommen oder im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation getroffene Beschlüsse zu berücksichtigen.

Or. en

**Änderungsantrag 248**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 26 – Nummer 2**  
Verordnung (EU) Nr. 525/2013  
Artikel 21 a – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

3. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, um die Struktur, das Format und das Verfahren für die Übermittlung der **CO<sub>2</sub>-Emissionsdaten** aus

*Geänderter Text*

3. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, um die Struktur, das Format und das Verfahren für die Übermittlung der **CO<sub>2</sub>-, SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-**

dem Seeverkehr gemäß den Artikeln 9 und 10 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/XXXX durch die Mitgliedstaaten festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in [Artikel 26 Absatz 2] genannten Prüfverfahren erlassen.“

**Emissionsdaten** aus dem Seeverkehr gemäß den Artikeln 9 und 10 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/XXXX durch die Mitgliedstaaten festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in [Artikel 26 Absatz 2] genannten Prüfverfahren erlassen.“

Or. en

**Änderungsantrag 249**  
**Spyros Danellis**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 26 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Artikel 26a**

**Ausnahme**

**Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten nicht für Schiffe zwischen 400 und 5000 BRZ.**

Or. en

*Begründung*

*Schiffe zwischen 400 und 5000 BRZ verursachen nur 10 % der Kohlendioxidemissionen, müssten aber im Vergleich zu größeren Schiffen unverhältnismäßig große Anstrengungen zur Einhaltung unternehmen.*

*Sie fallen berechtigterweise in den Anwendungsbereich der Verordnung, sollten jedoch gemäß dem Vorschlag der Kommission einstweilen ausgenommen werden.*

**Änderungsantrag 250**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 27**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Diese Verordnung tritt am 1. Juli **2015** in

Diese Verordnung tritt am 1. Juli **2014** in

Kraft.

Kraft.

Or. en

**Änderungsantrag 251**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Überschrift**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

Methoden für die Überwachung von **CO<sub>2</sub>-Emissionen** und die Berichterstattung darüber

Or. en

**Änderungsantrag 252**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Überschrift**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

Methoden für die Überwachung von Treibhausgasemissionen und die Berichterstattung darüber

Or. en

**Änderungsantrag 253**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil A – Absatz 7**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Auf** Biokraftstoffe und alternative nichtfossile Kraftstoffe werden geeignete Emissionsfaktoren **angewendet**.

**Für** Biokraftstoffe und alternative nichtfossile Kraftstoffe werden geeignete Emissionsfaktoren **aus dem Anhang V der Richtlinie 2009/28/EG und dem Anhang IV der Richtlinie 98/70/EG verwendet. Soweit für Biokraftstoffe und alternative nichtfossile Kraftstoffe in den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften keine angemessenen Emissionsfaktoren vorhanden sind, werden die Standardwerte für die Emissionsfaktoren von Kraftstoffen verwendet.**

Or. en

**Änderungsantrag 254**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Absatz 3 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(a) Bunkerlieferbescheinigung für Bunkerkraftstoff und regelmäßige Kontrollen des Füllstands;

(a) Bunkerlieferbescheinigung für Bunkerkraftstoff und regelmäßige Kontrollen des Füllstands **und Überwachung des Bunkerkraftstoffs an Bord;**

Or. en

*Begründung*

*Die Methoden (a) und (b) werden als im Grunde genommen identisch betrachtet und deshalb wird ihre Zusammenlegung vorgeschlagen.*

**Änderungsantrag 255**  
**Spyros Danellis**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Absatz 3 – Buchstabe a**

PE524.761v01-00

94/106

AM1012185DE.doc

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(a) Bunkerlieferbescheinigung für Bunkerkraftstoff und regelmäßige Kontrollen des Füllstands;

(a) Bunkerlieferbescheinigung für Bunkerkraftstoff und regelmäßige Kontrollen des Füllstands **bis zum 1. Juli 2017**;

Or. en

*Begründung*

*Die Überwachung über Bunkerlieferbescheinigungen ist ungenauer als andere Mittel und kann als einzige nicht automatisiert werden. Im Ergebnis lässt sie einen größeren Spielraum für den menschlichen Fehler und Betrug, und die Prüfung ist für die Behörden kostspielig und zeitaufwendig. Um als Vorbild für ein effektives weltweites System dienen zu können, muss das MRV der EU zuverlässig und genau sein. Es sollten daher nur automatisierte Systeme zum Einsatz kommen. Einigen älteren Schiffen sollte jedoch etwas mehr Zeit für die Installation von automatisierten Systemen eingeräumt werden.*

**Änderungsantrag 256**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Absatz 3 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(b) Überwachung des Bunkerkraftstoffs an Bord;**

**entfällt**

Or. en

*Begründung*

*Die Methoden (a) und (b) werden als im Grunde genommen identisch betrachtet und deshalb wird ihre Zusammenlegung vorgeschlagen.*

**Änderungsantrag 257**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Absatz 3 – Buchstabe d a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(da) Modellierung mit Informationen zu den Schiffsbewegungen (AIS) und schiffsspezifischen Daten***

Or. en

**Änderungsantrag 258**  
**Satu Hassi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Absatz 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Für Schiffe über 5000 BRZ gelten die Methoden (c) und (d) bis zum 31. Dezember 2019 und ab dem 1. Januar 2020 ist die direkte Emissionsmessung erforderlich.***

Or. en

**Änderungsantrag 259**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Nummer 1 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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 Zeitraums vorhandenen Kraftstoffs und des zwischen

Dieser Methode liegen die in der Bunkerlieferbescheinigung (***soweit vorhanden***) 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 Zeitraums vorhandenen Kraftstoffs und des



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

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

Or. en

**Änderungsantrag 260**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Nummer 1 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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.

*Geänderter Text*

***Die zu Beginn des Berichtszeitraums  
vorhandene Kraftstoffmenge, zuzüglich  
Lieferungen, abzüglich des am Ende des  
Berichtszeitraums vorhandenen  
Kraftstoffs und des zwischen Beginn und  
Ende des Berichtszeitraums  
ausgepumpten Kraftstoffs ergibt den  
Kraftstoffverbrauch in dem  
Berichtszeitraum. Zusätzlich muss der  
Füllstand beim Bunkerkraftstoff für alle  
Tanks an Bord zu Beginn und am Ende  
jeder Fahrt erscheinen, damit der  
Kraftstoffverbrauch pro Fahrt ermittelt  
werden kann.***

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

Or. en

**Änderungsantrag 261**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Nummer 1 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**Wenn** an Bord des Schiffs keine Bunkerlieferbescheinigungen vorliegen, namentlich, wenn die Ladung als Treibstoff genutzt wird, beispielsweise verdampftes Flüssigerdgas, **werden nur die Kontrollen des Füllstands und die Füllstandsanzeigen für den Bunkerkraftstoff verwendet.**

Or. en

**Änderungsantrag 262**  
**Spyros Danellis**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Nummer 1 – Absatz 5 – Buchstabe a a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(aa) die bei einer Prüfanalyse in einem akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemessene Dichte, sofern vorhanden;**

Or. en

*Begründung*

*Die in einem Kraftstoffprüflabor ermittelte reale Kraftstoffdichte ist in den Fällen, in denen das Unternehmen darüber verfügt, genauer als die Standarddichte für die verwendete Kraftstoffart und sollte daher als Möglichkeit einbezogen werden.*

**Änderungsantrag 263**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Nummer 1 – Absatz 5 – Buchstabe a a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(aa) Nutzung der Standarddichtewerte**

**Änderungsantrag 264**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Nummer 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**entfällt**

***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***

**Schiffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schiffahrtsunternehmen 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.**

Or. en

*Begründung*

*Die Methoden A und B werden als im Grunde genommen identisch betrachtet und deshalb wird ihre Zusammenlegung vorgeschlagen.*

**Änderungsantrag 265  
Spyros Danellis**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang I – Teil B – Nummer 2 – Absatz 5 – Buchstabe b a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ba) die bei einer Prüfanalyse in einem akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemessene Dichte, sofern vorhanden;***

Or. en

## *Begründung*

*Die in einem Kraftstoffprüflabor ermittelte reale Kraftstoffdichte ist in den Fällen, in denen das Unternehmen darüber verfügt, genauer als die Standarddichte für die verwendete Kraftstoffart und sollte daher als Möglichkeit einbezogen werden.*

### **Änderungsantrag 266 Nils Torvalds**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Nummer 3 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*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.*

*Geänderter Text*

*Zu Beginn und am Ende eines Berichtszeitraums und zu Beginn und am Ende jeder Fahrt müssen Messungen der Kraftstoffströme erfolgen, um dem Kraftstoffverbrauch pro Fahrt zu ermitteln.*

Or. en

### **Änderungsantrag 267 Nils Torvalds**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Nummer 3 – Absatz 4 – Buchstabe b a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*(ba) Nutzung der Standarddichtewerte aus den Tabellen im Anhang III*

*Geänderter Text*

Or. en

### **Änderungsantrag 268 Vilja Savisaar-Toomast**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Nummer 4 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.***

*Geänderter Text*

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>, ***SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</sub>*** umfasst das von den Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Kesseln und Inertgasgeneratoren emittierte CO<sub>2</sub>, ***SO<sub>x</sub> und NO<sub>x</sub>***.

Or. en

**Änderungsantrag 269**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Nummer 4 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.***

*Geänderter Text*

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>.

**Änderungsantrag 270**  
**Satu Hassi**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Nummer 4 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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.***

*Geänderter Text*

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>.

*Begründung*

*Schiffe, die eine kontinuierliche Überwachung nutzen, erhalten genaue Informationen über ihre Emissionen und sollten diese nicht wieder zurück in den Kraftstoffverbrauch umrechnen müssen.*

**Änderungsantrag 271**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Nummer 4 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

Der Methode liegt die Bestimmung der ***CO<sub>2</sub>-Emissionsströme*** in Abgaskaminen

*Geänderter Text*

Der Methode liegt die Bestimmung der ***CO<sub>2</sub>-, SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionsströme*** in

(Schornsteinen) zugrunde, bei der die CO<sub>2</sub>-Konzentration des Abgases mit dem Abgasstrom multipliziert wird.

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

Or. en

**Änderungsantrag 272**  
**Nils Torvalds**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang I – Teil B – Nummer 4 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***4a. Methode Da: Modellierung mit Informationen zu den Schiffsbewegungen (AIS) und schiffsspezifischen Daten.***

***Die Agentur mit der Zuständigkeit für das Modellierungssystem schließt mit dem Schiffseigner des betreffenden Schiffs eine schriftliche Vereinbarung. Am Ende des Überwachungszeitraums werden die berechneten CO<sub>2</sub>-Emissionen mit dem Öltagebuch des Schiffs und den Bunkerlieferbescheinigungen für Bunkerkraftstoff verglichen, um Abweichungen zu ermitteln und zu korrigieren.***

Or. en

**Änderungsantrag 273**  
**Christofer Fjellner**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang II**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***[...]***

***entfällt***

Or. en



## Begründung

Das MRV-System sollte sich in dieser Anfangsphase nur auf CO<sub>2</sub>-Emissionen erstrecken. Das System könnte durch weitere klimarelevante Informationen in einer späteren Phase ausgeweitet werden. Es besteht das Risiko, dass die EU-Anforderungen für die Effizienz der Berichterstattung die Entwicklung in der IMO behindern könnten.

### Änderungsantrag 274

Nils Torvalds

#### Vorschlag für eine Verordnung

##### Anhang II

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

[...]

*entfällt*

Or. en

### Änderungsantrag 275

Vilja Savisaar-Toomast

#### Vorschlag für eine Verordnung

##### Anhang II – Teil B – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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:

Die durchschnittliche Energieeffizienz wird anhand von mindestens **zwei** Indikatoren - Kraftstoffverbrauch je Strecke, **CO<sub>2</sub>-, SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen** je Strecke - überwacht, die wie folgt berechnet werden:

Or. en

### Änderungsantrag 276

Vilja Savisaar-Toomast

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang II – Teil B – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Kraftstoffverbrauch je Transportleistung  
= jährlicher Kraftstoffverbrauch  
insgesamt / Transportleistung insgesamt***

***entfällt***

Or. en

**Änderungsantrag 277  
Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang II – Teil B – Absatz 6**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

***CO<sub>2</sub>-, SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen je  
Strecke = jährliche CO<sub>2</sub>-, SO<sub>x</sub>- und NO<sub>x</sub>-  
Emissionen insgesamt / insgesamt  
zurückgelegte Strecke***

Or. en

**Änderungsantrag 278  
Vilja Savisaar-Toomast**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang II – Teil B – Absatz 7**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

***entfällt***

Or. en