



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

2013/0224(COD)

8.11.2013

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichtersteller: Theodoros Skylakakis

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Konsultationsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol ■ hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen (Beispiel: „~~ABCD~~“). Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

Seite

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	42

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0480),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0201/2013),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom ...¹,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom ...²,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0000/2013),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seine seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ ABl. C [...] vom , S. [...]. /Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

² ABl. C [...] vom , S. [...]. /Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Titel 1

Vorschlag der Kommission

Vorschlag für eine
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES
über die Überwachung von,
Berichterstattung über und Prüfung von
Kohlendioxidemissionen aus dem
Seeverkehr und zur Änderung der
Verordnung (EU) Nr. 525/2013
(Text von Bedeutung für den EWR)

Geänderter Text

Vorschlag für eine
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES
über die Überwachung von,
Berichterstattung über und Prüfung von
Treibhausgasemissionen aus dem
Seeverkehr und zur Änderung der
Verordnung (EU) Nr. 525/2013
(Text von Bedeutung für den EWR)

Or. en

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(1a) Der Seeverkehr hat aufgrund der
CO₂-Emissionen und weiteren
Emissionen, einschließlich Stickoxiden
(NO_x), Schwefeloxiden (SO_x), Methan
(CH₄), Feinstaub (PM) und Ruß (BC),
Auswirkungen auf das globale Klima und
die Luftqualität.***

Or. en

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) In Anbetracht des sich rasch entwickelnden wissenschaftlichen Verständnisses dieser Auswirkungen sollte im Rahmen dieser Verordnung regelmäßig eine aktualisierte Bewertung der nicht CO₂-bedingten Auswirkungen des Seeverkehrs auf das Weltklima vorgenommen werden. Auf der Grundlage seiner Bewertungen und unter Berücksichtigung der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 14. September 2011 über nicht CO₂-bedingte Emissionen sollte die Kommission zur Senkung dieser Emissionen eine Analyse der Folgen für die politischen Ansätze und Maßnahmen vornehmen.

Or. en

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1c) Die Kommission sollte ebenfalls handeln, um weitere Tätigkeiten zu regeln, die zur Emission von Treibhausgasen und Luftschadstoffen führen, die nicht in dieser Verordnung enthalten sind, d. h. der Einsatz von Kältemitteln von Fischereifahrzeugen und Verdunstungsemissionen beim Laden und Entladen von Kraftstoff und Schüttgut (z. B. VOC, PM).

Or. en

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1d) Im Weißbuch der Kommission von 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ wird eine Verringerung der Emissionen im Seeverkehr bis 2050 gegenüber dem Stand von 2005 um 40 % (falls möglich um 50 %) gefordert.

Or. en

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1e) In der EntschlieÙung des Europäischen Parlaments zum Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (2011/2096(INI)) wird eine EU-weit einheitliche Reduktion der Emissionen von Kohlendioxid und Schadstoffen im Schiffsverkehr um 30 % gefordert, wobei die IMO-Übereinkünfte über den Energieeffizienzindex und den Energieeffizienz-Managementplan für Schiffe (SEEM) Beiträge leisten werden.

Or. en

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Daten der IMO zufolge ließen sich der spezifische Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen von Schiffen durch betriebliche Maßnahmen und den Einsatz verfügbarer Technologien um bis **zu** 75 % senken; ein beträchtlicher Teil dieser Maßnahmen kann als kostenwirksam erachtet werden, da die niedrigeren Kraftstoffkosten die Amortisierung etwaiger betrieblicher oder Investitionsausgaben gewährleisten.

Geänderter Text

(3) Daten der IMO zufolge ließen sich der spezifische Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen von Schiffen durch betriebliche Maßnahmen und den Einsatz verfügbarer Technologien um **25 %** bis 75 % senken; ein beträchtlicher Teil dieser Maßnahmen kann als kostenwirksam erachtet werden – **oder kann der Branche aufgrund ihrer Ausgestaltung sogar Nettovorteile bieten** –, da die niedrigeren Kraftstoffkosten die Amortisierung etwaiger betrieblicher oder Investitionsausgaben gewährleisten.

Or. en

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die bestmögliche Option für die Verringerung der CO₂-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 **CO₂-Emissionen** auf der Grundlage des Kraftstoffverbrauchs der Schiffe ermittelt werden.

Geänderter Text

(4) Die bestmögliche Option für die Verringerung der CO₂-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 **Treibhausgasemissionen** auf der Grundlage des Kraftstoffverbrauchs der Schiffe ermittelt werden, **um aggregierte Daten zu diesen Emissionen zu erheben.**

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Die Konsultation der Interessenträger und die Gespräche mit internationalen Partnern zeigen, dass ein schrittweises Vorgehen für die Einbeziehung der Emissionen des Seeverkehrs in die Verpflichtungen zur Senkung der Treibhausgasemissionen der Union angewendet werden sollte, bei dem als erster Schritt ein robustes MRV-System für die **CO₂-Emissionen** aus dem Seeverkehr zur Anwendung kommt und in einem späteren Stadium **ein Preis** für **diese Emissionen festgelegt wird**. Durch dieses Konzept wird es leichter, auf internationaler Ebene eine Einigung über Zielvorgaben für die Minderung der Treibhausgasemissionen und über weitere Maßnahmen, mit denen sich diese Minderung mit möglichst geringem Kostenaufwand erreichen lässt, zu erzielen.

Geänderter Text

(6) Die Konsultation der Interessenträger und die Gespräche mit internationalen Partnern zeigen, dass ein schrittweises Vorgehen für die Einbeziehung der Emissionen des Seeverkehrs in die Verpflichtungen zur Senkung der Treibhausgasemissionen der Union angewendet werden sollte, bei dem als erster Schritt ein robustes MRV-System für die **Treibhausgasemissionen** aus dem Seeverkehr zur Anwendung kommt und in einem späteren Stadium **die Einführung neuer politischer Instrumente und zwar die Festlegung eines Preises für die Emissionen oder einer Abgabe erfolgt**. Durch dieses Konzept wird es leichter, auf internationaler Ebene eine Einigung über Zielvorgaben für die Minderung der Treibhausgasemissionen und über weitere Maßnahmen, mit denen sich diese Minderung mit möglichst geringem Kostenaufwand erreichen lässt, zu erzielen.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Die Einführung eines EU-MRV-Systems dürfte zu Emissionsreduktionen

Geänderter Text

(7) Die Einführung eines EU-MRV-Systems dürfte zu **einigen**

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 CO₂-Ausstoß erzielt werden.

Emissionsreduktionen 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 CO₂-Ausstoß erzielt werden.

Or. en

Änderungsantrag 11

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 **CO₂-Emissionen** in EU-Häfen, einschließlich derjenigen, die anfallen, wenn Schiffe sich am Liegeplatz befinden oder im Hafen fahren, sollten erfasst werden, insbesondere da es

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 **Treibhausgasemissionen** in EU-Häfen, einschließlich derjenigen, die anfallen, wenn Schiffe sich am Liegeplatz befinden oder im Hafen fahren, sollten erfasst

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

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

Or. en

Änderungsantrag 12

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 klimarelevante Daten einbeziehen, **um** die treibenden Kräfte für die Emissionsentwicklung **eingehender zu untersuchen**. 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 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Um **den Verwaltungsaufwand für die**

Geänderter Text

(12) Um **Kohärenz mit dem bestehenden**

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.

Völkerrecht, insbesondere MARPOL Anhang IV, sicherzustellen, sollte das MRV-System für Schiffe mit 400 BRZ und mehr gelten.

Or. en

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) Um den Verwaltungsaufwand für Eigner und Betreiber der Schiffe weiter zu verringern, sollten die Überwachungsvorschriften auf CO₂ fokussiert sein, das bei weitem wichtigste Treibhausgas aus dem Seeverkehr, fokussiert sein, das bis zu 98 % der

Geänderter Text

entfällt

gesamten Treibhausgasemissionen dieses Sektors ausmacht.

Or. en

Änderungsantrag 15

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 MRV-System bietet die Gelegenheit, eine kohärente Regulierung des Seeverkehrssektors im Hinblick auf andere Sektoren sicherzustellen, daher ist es erforderlich, dass die Überwachung von NOx, die ebenfalls in MARPOL Anhang VI enthalten sind, in das MRV aufgenommen wird, wobei gleichzeitig vermieden wird, dass der Einbau von Messgeräten vorgeschrieben wird, die nicht hinreichend zuverlässig und im Handel verfügbar sind.

Or. en

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

(16a) Das MARPOL-Übereinkommen sieht die zwingend vorgeschriebene Anwendung des Energieeffizienz-Kennwerts für Schiffsneubauten und den Einsatz des Energieeffizienz-Managementplans (SEEMP) für die Flotte in der gesamten Welt vor.

Geänderter Text

Änderungsantrag 17**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 relevant sind.

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. 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 relevant sind.

Änderungsantrag 18**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 25***Vorschlag der Kommission*

(25) Damit die besten verfügbaren Praktiken und wissenschaftlichen Erkenntnisse genutzt werden können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290

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 **CO2-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.

AEUV zu erlassen, um bestimmte technische Aspekte der Überwachung der **Treibhausgasemissionen** 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.

Or. en

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27

Vorschlag der Kommission

(27) Das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von **CO2-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.

Geänderter Text

(27) Das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Überwachung von, Berichterstattung über, Prüfung von **Treibhausgasemissionen** aus Schiffen als erster Schritt eines schrittweisen Vorgehens für die Verringerung dieser Emissionen **und zur Verwirklichung der im Weißbuch der Kommission mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ festgelegten Ziele** 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

Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

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 20

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1

Vorschlag der Kommission

Zwecks Förderung der kostenwirksamen Verringerung der **CO₂-Emissionen** aus dem Seeverkehr enthält diese Verordnung die Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von **Kohlendioxidemissionen (CO₂-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 **Treibhausgasemissionen** aus dem Seeverkehr enthält diese Verordnung die Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von **Treibhausgasemissionen** und anderen klimarelevanten Daten von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.

Or. en

Änderungsantrag 21

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

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.

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 22

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 Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Holzschiffe einfacher Bauart, Schiffe ohne Maschinenantrieb und staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden.

Or. en

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) „Emissionen“ die Freisetzung von CO₂ in die Luft durch die Schiffe gemäß Artikel 2;

Geänderter Text

(a) „Emissionen“ die Freisetzung von CO₂ **und NO_x** in die Luft durch die Schiffe gemäß Artikel 2;

Or. en

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) „Anlaufhafen“ den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um Güter zu laden oder zu löschen oder Personen ein- oder auszuschiffen, ausgenommen Halte zum alleinigen Zweck der Bebunkerung, der Übernahme von frischem Proviant und/oder des Besatzungswechsels;

Geänderter Text

(b) „Anlaufhafen“ den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um Güter zu laden oder zu löschen oder Personen ein- oder auszuschiffen, ausgenommen Halte zum alleinigen Zweck der Bebunkerung, der Übernahme von frischem Proviant und/oder des Besatzungswechsels, **des Trockendocks, von Schiffsreparaturen und Nothalte im Hafen, Notlagen oder ausschließlich zum Schutz vor Schlechtwetterlagen;**

Or. en

Änderungsantrag 25

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 dem Kraftstoffverbrauch und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Leistungsfähigkeit von Schiffen zu bewerten;

Or. en

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

(j) „konservativ“ die Tatsache, dass eine Reihe von Annahmen zugrunde gelegt werden, die sicherzustellen, dass die Jahresemissionen nicht zu niedrig bzw. die Entfernungen nicht zu groß **oder die Lademenge nicht zu hoch** veranschlagt werden;

Geänderter Text

(j) „konservativ“ die Tatsache, dass eine Reihe von Annahmen zugrunde gelegt werden, die sicherzustellen, dass die Jahresemissionen nicht zu niedrig bzw. die Entfernungen nicht zu groß veranschlagt werden;

Or. en

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe k

Vorschlag der Kommission

(k) „Tonnen CO₂“ **metrische Tonnen CO₂**;

Geänderter Text

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 28

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(la) „Schiffe am Liegeplatz“ Schiffe, die in einem Gemeinschaftshafen für Zwecke des Be- und Entladens und der Beherbergung von Fahrgästen sicher festgemacht sind oder vor Anker liegen, einschließlich der Zeit, in der sie nicht be-

oder entladen werden;

Or. en

Änderungsantrag 29

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 Menge und Art des Kraftstoffs, den jedes Schiff in einem **Berichtszeitraum** in **allen Häfen** im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und bei **allen Fahrten** nach oder von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht, und erstatten darüber Bericht.

Or. en

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1

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 in Anhang I aufgeführten Methoden.

Or. en

Änderungsantrag 31

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 klimarelevanten Daten für jedes ihrer Schiffe über **400** BRZ überwachen und übermitteln wollen.

Or. en

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) eine Beschreibung der Emissionsquellen an Bord des Schiffes *wie **Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Kessel und Inertgasgeneratoren und der verwendeten Kraftstoffarten***;

Geänderter Text

(c) eine Beschreibung der **folgenden** Emissionsquellen **und ihrer zugehörigen Kraftstoffarten** an Bord des Schiffes *wie folgt*:

(i) Hauptmaschine(n)

(ii) Hilfsmotor(en)

(iii) Kessel

(iv) Inertgasgenerator(en);

Or. en

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

(d) eine Beschreibung der Verfahren, Systeme und Zuständigkeiten für die Kontrolle der Vollständigkeit der Liste der Emissionsquellen im **Überwachungsjahr**, mit denen sichergestellt wird, dass die die Emissionen des Schiffs betreffende Überwachung und Berichterstattung vollständig sind;

Geänderter Text

(d) eine Beschreibung der Verfahren, Systeme und Zuständigkeiten für die Kontrolle der Vollständigkeit der Liste der Emissionsquellen im **Überwachungszeitraum**, mit denen sichergestellt wird, dass die die Emissionen des Schiffs betreffende Überwachung und Berichterstattung vollständig sind;

Or. en

Änderungsantrag 34

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

(j) das Datum der letzten Änderung des

Geänderter Text

entfällt

Monitoringkonzepts.

Or. en

Änderungsantrag 36

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ja) ein Überarbeitungsblatt zur Erfassung aller Einzelheiten zum Überarbeitungsverlauf;

Or. en

Änderungsantrag 37

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 2 – Buchstabe a**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) der Eigner eines Schiffs wechselt;

(a) der Eigner eines Schiffs wechselt ***oder ein Wechsel des DOC-Inhabers oder der Flagge erfolgt,***

Or. en

Änderungsantrag 38

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Überwachung kann in Zeiträumen ausgesetzt werden, in denen sich ein

***Schiff in einer Notlage befindet,
einschließlich bei lebensrettenden
Maßnahmen.***

Or. en

Änderungsantrag 39

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

Änderungsantrag 40

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text
(ca) emittiertes NOx;

Or. en

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(e) Zeit auf See;

(e) Zeit auf See ***und am Liegeplatz;***

Or. en

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(f) beförderte Ladung;

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(g) Transportleistung.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 44

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(fa) Energieeffizienz gemäß Definition im
Anhang II;***

Änderungsantrag 45

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ga) Datum und Start- und Endzeit der Zeiträume, in denen die Überwachung von Notlagen, wie beispielsweise bei lebensrettenden Maßnahmen, ausgesetzt wurde sowie eine Beschreibung derselben.

Or. en

Änderungsantrag 46

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Abweichend vom ersten Absatz sind Schiffe, die ausschließlich im Anwendungsbereich dieser Verordnung betrieben werden und täglich mehrere Fahrten vornehmen, von der Überwachung der Emissionen auf der Grundlage der einzelnen Fahrten freigestellt.

Or. en

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Änderungsantrag 48

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

Vorschlag der Kommission

(b) insgesamt emittiertes CO₂;

Geänderter Text

(b) insgesamt emittiertes CO₂ **und NO_x**;

Or. en

Änderungsantrag 49

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

Vorschlag der Kommission

(c) aggregierte CO₂-Emissionen aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

Geänderter Text

(c) aggregierte CO₂- **und NO_x**-Emissionen aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

Or. en

Änderungsantrag 50

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(d) aggregierte CO₂-Emissionen aus allen Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

(d) aggregierte CO₂- **und NO_x**-Emissionen aus allen Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

Or. en

Änderungsantrag 51

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(e) aggregierte CO₂-Emissionen aus allen Fahrten nach Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

(e) aggregierte CO₂- **und NO_x**-Emissionen aus allen Fahrten nach Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

Or. en

Änderungsantrag 52

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(f) CO₂-Emissionen, die am Liegeplatz in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt wurden;

(f) CO₂- **und NO_x**-Emissionen, die am Liegeplatz in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt wurden;

Or. en

Änderungsantrag 53

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(h) insgesamt auf See verbrachte Zeit;

(h) insgesamt auf See **und am Liegeplatz** verbrachte Zeit;

Or. en

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(i) **Transportleistung insgesamt;**

(i) **Energieeffizienz gemäß Definition im Anhang II;**

Or. en

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(j) **durchschnittliche Energieeffizienz.**

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 56

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(iv) technische Effizienz des Schiffs
(Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) **oder**

(iv) technische Effizienz des Schiffs
(Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) gemäß

geschätzter Kennwert (Estimated Index Value, EIV) gemäß der IMO-Entscheidung MEPC.215 (63), falls zutreffend),

der IMO-Entscheidung MEPC.215 (63), falls zutreffend),

Or. en

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 3 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) Einzelheiten der Zeiträume mit ausgesetzter Überwachung aufgrund von Notlagen und Lebensrettung.

Or. en

Änderungsantrag 58

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(h) der Berechnungen, mit denen die Energieeffizienz ermittelt wird **gemäß Definition im Anhang II.**

Or. en

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

1. Kommission veröffentlicht bis zum 30. Juni jedes Jahres die übermittelten Emissionsberichte gemäß Artikel 11 **unter Achtung der Vertraulichkeit von geschäftlichen Information zum Schutz eines berechtigten wirtschaftlichen Interesses nach Maßgabe der Artikel 3 und 4 der Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates.**

Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen (ABl. L 41 vom 14.02.03, S. 26)

Or. en

Änderungsantrag 60

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

Vorschlag der Kommission

(a) Identifikation des Schiffs, (Name, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);

Geänderter Text

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 61

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) Identität des Schiffseigners (Name und Anschrift des Eigners und sein Hauptgeschäftssitz);

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 62

**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);

(c) technische Effizienz des Schiffs (EEDI, soweit anwendbar);

Or. en

Änderungsantrag 63

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(d) die CO₂-Emissionen pro Jahr;

(d) die CO₂- **und NO_x**-Emissionen pro Jahr;

Or. en

Änderungsantrag 64

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(f) **durchschnittliche Energieeffizienz** pro Jahr **gemäß Definition im Anhang II;**

Or. en

Änderungsantrag 65

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Änderungsantrag 66

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, **um eine Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Union mit den internationalen**

Änderungsantrag 67

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 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, **nur** soweit dies nichtwesentliche Bestimmungen dieser Verordnung betrifft.

Änderungsantrag 68

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

Derzeitiger Wortlaut

(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 CO₂-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 Seeschiffahrtsorganisation 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 CO₂- **und NO_x**-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 Seeschiffahrtsorganisation getroffene Beschlüsse zu berücksichtigen.

Or. en

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 26 – Absatz 2

Verordnung (EU) Nr. 525/2013

Artikel 21 a – Absatz 3 a (neu)

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

(3a) Gestützt auf die Emissionsdaten, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 7 mitteilen und/oder die auf der Grundlage der Verordnung Nr. XXXX/XXXX bereitgestellt werden, bewertet die Kommission alle zwei Jahre die Gesamtauswirkungen des Seefahrtsektors auf das Weltklima – auch durch Nicht-CO₂-Emissionen oder deren Folgen – und verbessert diese Quantifizierung, indem sie wissenschaftliche Erkenntnisse bzw. Seeverkehrsdaten heranzieht.

Or. en

Änderungsantrag 70

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Jede Kombination der oben angegebenen Methoden, die von der Prüfstelle genehmigt wurden, kann verwendet werden, wenn damit die allgemeine Genauigkeit der Messung verbessert wird.

Or. en

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Buchstabe B – Absatz 3 – Ziffer 1 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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 72

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Buchstabe B – Absatz 3 – Ziffer 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Direkte Emissionsmessungen können für Fahrten, die in den Anwendungsbereich

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 CO₂ umfasst das von den Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Kesseln und Inertgasgeneratoren emittierte CO₂. **Bei Schiffen, deren Berichterstattung auf dieser Methode beruht, wird der Kraftstoffverbrauch anhand der gemessenen CO₂-Emissionen und des auf den jeweiligen Kraftstoff anwendbaren Emissionsfaktors berechnet.**

dieser Verordnung fallen, und für Emissionen verwendet werden, die in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anfallen. Das emittierte CO₂ **und NO_x** umfasst das von den Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Kesseln und Inertgasgeneratoren emittierte CO₂ **und NO_x**.

Or. en

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Buchstabe B – Absatz 3 – Ziffer 4 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Der Methode liegt die Bestimmung der CO₂-Emissionsströme in Abgaskaminen (Schornsteinen) zugrunde, bei der die CO₂-Konzentration des Abgases mit dem Abgasstrom multipliziert wird.

Geänderter Text

Der Methode liegt die Bestimmung der CO₂- **und NO_x**-Emissionsströme in Abgaskaminen (Schornsteinen) zugrunde, bei der die CO₂- **und NO_x**-Konzentration des Abgases mit dem Abgasstrom multipliziert wird.

Or. en

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Buchstabe A – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Bei Passagierschiffen wird die beförderte Ladung in Form der Zahl der Passagiere angegeben. Bei allen anderen

Geänderter Text

entfällt

Schiffskategorien wird die beförderte Ladungsmenge in metrischen Tonnen und Kubikmetern Ladung angegeben.

Or. en

Änderungsantrag 75

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Buchstabe A – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 76

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Buchstabe B – Absatz 3 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die durchschnittliche Energieeffizienz wird anhand von **mindestens vier** Indikatoren - Kraftstoffverbrauch je Strecke, **Kraftstoffverbrauch je Transportleistung**, CO₂-Emissionen je Strecke **und CO₂-Emissionen je Transportleistung** - überwacht, die wie folgt berechnet werden:

Die durchschnittliche Energieeffizienz wird anhand von **zwei** Indikatoren - Kraftstoffverbrauch je Strecke, CO₂- **und NO_x**-Emissionen je Strecke - überwacht, die wie folgt berechnet werden:

Or. en

Änderungsantrag 77

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Buchstabe B – Absatz 3 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Or. en

Änderungsantrag 78

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Buchstabe B – Absatz 3 – Unterabsatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***CO₂-Emissionen je Strecke = jährliche
CO₂-Emissionen insgesamt / insgesamt
zurückgelegte Strecke***

***CO₂ **und** NO_x-Emissionen je Strecke =
jährliche CO₂- **und** NO_x-Emissionen
insgesamt / insgesamt zurückgelegte
Strecke***

Or. en

Änderungsantrag 79

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Buchstabe B – Absatz 3 – Unterabsatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***CO₂-Emissionen je Transportleistung =
jährliche CO₂-Emissionen insgesamt /
Transportleistung insgesamt*** ***entfällt***

Or. en

BEGRÜNDUNG

Einleitung

Der Seeverkehrssektor spielt eine zentrale Rolle in der europäischen Wirtschaft. Ein großer Teil des internationalen Warenverkehrs zwischen den EU-27 und dem Rest der Welt entfällt darauf und gleichzeitig leistet er auch einen erheblichen Beitrag zum Warentransport innerhalb der EU. Gemäß „EU TRANSPORT in figures, 2012“ (EU-Transport in Zahlen, 2012) wurden im Seeverkehrssektor, der nach dem Straßenverkehr an zweiter Stelle (1 800 Mrd. tkm) folgt, in der EU-27 im Jahr 2010 Frachttransporte mit einem Umfang von etwa 1 400 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) vorgenommen. Der Seeverkehr ist im Hinblick auf die Zahl der beförderten Passagiere für den Personenverkehr innerhalb der EU-27 weniger wichtig; in Gebieten, in denen andere Verkehrsträger aufgrund der geografischen Lage (z. B. Inseln) nur eingeschränkt verfügbar sind, bleibt er jedoch ein wichtiger Verkehrsträger.

Aufgrund seiner Abhängigkeit von der Verbrennung fossiler Kraftstoffe und des Umstands, dass es sich um eine der am wenigsten regulierten anthropogenen Emissionsquellen handelt, tragen die Emissionen aus dem Seeverkehrssektor sowohl zur Luftverschmutzung als auch zum Klimawandel bei. Die Umweltbelastung des Sektors aufgrund von Emissionen wie beispielsweise Kohlendioxid (CO₂), Stickoxiden (NO_x), Schwefeloxiden (SO_x), Methan (CH₄), Feinstaub (PM) und Ruß (BC) durch die Schifffahrt in europäischen Gewässern kann einen Anteil von bis zu 10–20 % der gesamten Emissionen im weltweiten Seeverkehr erreichen. Wenn der gesamte Schiffsverkehr aus der nationalen und internationalen Seefahrt mit Ankunft oder Abfahrt in Häfen der EU-27 berücksichtigt wird, kann dieser Beitrag beim CO₂ sogar einen Anteil von bis zu 30 % erreichen. Ein aktueller technischer Bericht der EUA (Nr. 4/2013) beschäftigt sich mit den Auswirkungen des Sektors auf die Luftqualität und die Klimaverschiebung in Europa. Prognosen zufolge werden die NO_x-Emissionen aufgrund des internationalen Seeverkehrs in europäischen Gewässern steigen und könnten sich ab dem Jahr 2020 auf gleicher Höhe mit denen aus landbasierten Quellen bewegen. Auf globaler Ebene deuten die Schiffsemissionen sowohl bei den Luftschadstoffen als auch bei den Treibhausgasen (GHG), mit einem Beitrag zur direkten und indirekten Klimaverschiebung, trotz des erheblichen Anstiegs an CO₂-Emissionen auf einen Nettokühleffekt hin. Die prognostizierte Verringerung der SO₂- und PM-Emissionen aus der internationalen Seefahrt wird zu einer Verringerung des direkten Kühleffekts der Aerosole über Europa führen. Der Bericht der EUA zeigt, wie wichtig die Berücksichtigung der zweifachen Auswirkungen der Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr für die Luftqualität und die Klimaverschiebung ist. Daher wird ein integriertes System zur Messung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) für Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen einen Beitrag für die Bereitstellung besserer Informationen zum indirekten Nutzen und zu den Ausgleichseffekten bei den zugehörigen politischen Maßnahmen in Europa leisten.

Regulatorischer Hintergrund und technologische Herausforderungen

Bei der internationalen und europäischen Politikgestaltung im Bereich der Luftqualität und des Klimas wurde die Notwendigkeit für eine internationale Regelung der Schiffsemissionen erkannt. Im Jahr 1997 wurde das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der

Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) um einen neuen Anhang ergänzt. Mit dem Anhang VI des MARPOL sollen die luftgetragenen Emissionen von Schiffen (SO_x, NO_x, ozonabbauende Stoffe (ODS), flüchtige organische Verbindungen (VOC)) und ihr Beitrag zur lokalen Luftverschmutzung und globalen Umweltproblemen minimiert werden. Der Anhang VI trat am 19. Mai 2005 in Kraft und ein überarbeiteter Anhang VI mit erheblich strengeren Emissionsgrenzwerten trat am 1. Juli 2010 in Kraft. In Jahr 2007 wurde der Anteil des internationalen Seeverkehrs bei den globalen CO₂-Emissionen auf einen Wert von 2,7 % geschätzt. Die IMO hat zudem zwingend vorgeschriebene technische und betriebliche Energieeffizienzmaßnahmen mit dem Ziel verabschiedet, den Umfang der CO₂-Emissionen im internationalen Seeverkehr zu verringern.

Auf EU-Ebene ist in der Richtlinie 2009/29/EG ein Vorschlag vorgesehen, „um die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsverpflichtung der Gemeinschaft einzubeziehen, mit dem Ziel des Inkrafttretens des vorgeschlagenen Rechtsaktes bis 2013.“ Im Verkehrsweißbuch der Kommission im Jahr 2011 wird eine Senkung der CO₂-Emissionen im Seeverkehr bis 2050 gegenüber dem Stand von 2005 um 40 % (falls möglich um 50 %) gefordert. Im letzten Jahr gab die Kommission bekannt, dass sie diese Frist weder einhalten, noch aktuell einen Vorschlag zur Begrenzung der Emissionen vorlegen werde. Im Juni 2013 legte die Kommission diesen Vorschlag für ein System zur Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO₂-Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr vor. Parallel veröffentlichte die Kommission eine Mitteilung mit offenen Diskussionspunkten bezüglich der Art der Einbindung der Emissionen aus dem Seeverkehr in zukünftige politische Maßnahmen der EU zur Senkung der Treibhausgase.

Aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums um zwei Milliarden Menschen in den nächsten Jahrzehnten sowie der aktiven Beteiligung von weiteren zwei Milliarden Menschen in der Weltwirtschaft wird zukünftig mit einem enormen Wachstum des Welthandels gerechnet. Dieses Wachstum stellt für den Seeverkehrssektor eine Herausforderung im Hinblick auf die Einhaltung eines Emissionsziels dar, das für die Stabilisierung der globalen Temperaturen erforderlich ist. Deshalb müssen parallel auch innovative Technologien und Vorgehensweisen im Hinblick auf die Kraftstoffqualität/die Umstellung auf andere Energieträger, Emissionssenkungstechnologien und Schiffsbetriebsmaßnahmen entwickelt und zukünftig angewendet werden.

Bemerkungen des Berichterstatters

Diese Verordnung bietet eine Gelegenheit für einen europaweiten Ansatz für MRV sowohl für Treibhausgas- als auch für Luftschadstoffemissionen aus dem Seeverkehrssektor. Ein derartiger Ansatz wird es Europa ermöglichen, politische Maßnahmen zur Senkung der Emissionen aus dem Seeverkehrssektor in der nahen Zukunft zu entwickeln, die mit den allgemeinen politischen Konzepten für das Klima, die Luftverschmutzung und den Schutz der menschlichen Gesundheit im Einklang stehen. Es besteht daher die Notwendigkeit zur Ausweitung des Anwendungsbereichs durch die Berücksichtigung von NO_x-Emissionen zusätzlich zu denen beim CO₂ im MRV. Sowohl die CO₂- als auch die NO_x-Emissionen aus dem Seeverkehr nehmen erheblich zu und führen zu einer bedeutsamen Klimaverschiebung. Vergleichbar zur MMR-Verordnung EU Nr. 525/2013 für den Luftfahrtsektor wird eine Bewertung der Umweltfolgen des Seeverkehrs für das globale Klima durch eine Änderung der MMR-Verordnung vorgeschlagen. Auf der Grundlage dieser Bewertung sollte die

Kommission eine Regelung der Umweltfolgen der Emissionen aus dem Seeverkehr, wie beispielsweise PM, BC und CH₄, sowie weiterer Tätigkeiten, die zur Freisetzung von Luftschadstoffen und Treibhausgasen führen, d. h. der Einsatz von Kältemitteln von Fischereifahrzeugen und Verdunstungsemissionen beim Laden und Entladen von Kraftstoff und Schüttgut (z. B. VOC, PM), vornehmen.

Die Kommission hat eine Beschränkung des Anwendungsbereichs der Verordnung auf Schiffe mit mehr als 5 000 BRZ vorgeschlagen. Für eine verbesserte Erfassung der Emissionen und einen Einklang mit anderen internationalen Vorschriften, wie beispielsweise jenen im Anhang VI des MARPOL, sollte der Anwendungsbereich auf alle Schiffe mit mehr als 400 BRT ausgeweitet werden. Da dieser Grenzwert auch in den Diskussionen in der IMO vorgebracht wurde, würde damit eine Anpassung der EU-Rechtsvorschriften an ein zukünftig wahrscheinlich geltendes internationales Rahmenwerk vorgenommen werden.

Während es wichtig ist, dass eine möglichst einheitliche Erfassung von Emissionen aus dem Seeverkehr durch diese Verordnung sichergestellt wird, ist es auch von entscheidender Bedeutung, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren und die Durchführungskosten sowie den Verwaltungsaufwand zu begrenzen. Ebenfalls sollte für die Unternehmen keine Pflicht zur Veröffentlichung von vertraulichen geschäftlichen und potenziell irreführenden Informationen bestehen. Der Berichterstatter schlägt daher den Ausschluss von Transportleistungen von anderen klimarelevanten Informationen vor, da diese in keiner Beziehung zur Messung der Emissionen stehen. Für den Seeverkehrsmarkt bestehen – aufgrund der hohen Kraftstoffkosten – bereits sehr hohe Anreize zur Steigerung seiner Energieeffizienz und in der Praxis erweist sich die Energieeffizienz der Transportleistungen als viel anspruchsvollere Frage, die ohne das Wissen um die spezifischen Marktbedingungen, die die Entscheidungen der Schiffseigner und Schiffsbetreiber bedingen, nicht beantwortet werden kann. Ohne Wissen über die verfügbare Fracht, ihre Masse im Vergleich zu ihrem Gewicht, die Wetterbedingungen, relevante Preise, geografische und sonstige Einschränkungen, Lieferfristen etc. können die tatsächliche Energieeffizienz einer Fahrt und ihre Auswirkungen auf das soziale Wohlergehen nicht bestimmt werden. Eine teilweise gleichnamige Veröffentlichung dieser Informationen könnte die Öffentlichkeit über die tatsächliche Energieeffizienz im Gegenteil sogar fehlinformieren und unnötige Auseinandersetzungen herbeiführen.