



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie*

---

**2013/0224(COD)**

20.1.2014

# STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und  
Lebensmittelsicherheit

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))

Verfasserin der Stellungnahme: Marita Ulvskog

PA\_Legam

## KURZE BEGRÜNDUNG

Der Vorschlag der Kommission für eine Verordnung über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr ist grundsätzlich zu begrüßen.

Es bleibt jedoch ein großes Problem, dass der internationale Schiffsverkehr von den Verpflichtungen der EU im Bereich Emissionen ausgenommen ist. Es ist unvernünftig, bei der Klimapolitik eine Verkehrsart auszuklammern, deshalb hätte die Kommission, obwohl noch kein internationales Übereinkommen abgeschlossen wurde, bereits Instrumente zur Reduzierung der Emissionen in diesem Sektor vorschlagen sollen. Das Verfahren der IMO hat trotz jahrelanger Bemühungen keine befriedigenden Ergebnisse gebracht. Die Politik der EU in diesem Bereich ist mangelhaft, und es gilt, in diesem Bereich mehr Ehrgeiz zu entwickeln.

Die in dieser Verordnung vorgeschlagenen Maßnahmen sind notwendig, damit es im Hinblick auf die Emissionen des internationalen Schiffsverkehrs möglichst bald konkrete Zusagen gibt und marktbasierende Instrumente entwickelt werden.

Was das Verfahren der IMO betrifft, sollte eine zweite Chance eingeräumt werden. Wenn jedoch bis zum 31. Dezember 2015 kein internationales Übereinkommen mit Emissionsreduktionsverpflichtungen unterzeichnet wird, sollte die Kommission einen Vorschlag für einen Rechtsakt zur Reduzierung der Emissionen und zu entsprechenden Instrumenten vorlegen.

Die Termine in dem Zeitplan, der für das Inkrafttreten und die Umsetzung dieser Verordnung vorgelegt wird, liegen zu weit in der Zukunft. Deshalb wird eine Straffung des Zeitplans vorgeschlagen, denn in Klimafragen muss zügig gehandelt werden.

Die Kommission schlägt vor, Fischereifahrzeuge mit mehr als 5 000 BRZ von der Verordnung auszunehmen. Gründe werden dafür nicht genannt. Es wird vorgeschlagen, diese Ausnahme zu streichen.

Mit der Verordnung sollten diejenigen Verfahren zur Bestimmung der Emissionen gefördert werden, die am ehesten genaue Daten liefern und klare Anreize dafür setzen, dass die Emissionen bei den betreffenden Schiffen gesenkt werden. Die von dieser Verordnung betroffenen Unternehmen sollten deshalb zwischen Durchflussmessern für einzubeziehende Verbrennungsprozesse und direkten Emissionsmessungen wählen können.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

### Änderungsantrag 1

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

### *Vorschlag der Kommission*

(1) **Das** Klima- und Energiepaket<sup>17</sup>, **demzufolge** alle Sektoren zur Verwirklichung der Emissionssenkungen beitragen müssen, **auch der internationale Schiffsverkehr, erteilt** ein eindeutiges Mandat: „... Für den Fall, dass zum 31. Dezember 2011 keine internationale Übereinkunft, die im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsziele einbezieht, von den Mitgliedstaaten gebilligt wird oder keine derartige Übereinkunft im Rahmen des UNFCCC von der Gemeinschaft gebilligt wird, sollte die Kommission einen Vorschlag vorlegen, um die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsverpflichtung der Gemeinschaft einzubeziehen, mit dem Ziel des Inkrafttretens des vorgeschlagenen Rechtsaktes bis 2013. Dieser Vorschlag sollte negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des potenziellen Nutzens für die Umwelt minimieren.“

---

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

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)

### *Vorschlag der Kommission*

### *Geänderter Text*

(1) **Im** Klima- und Energiepaket<sup>17</sup> **ist vorgesehen, dass mit Ausnahme des internationalen Schiffsverkehrs** alle Sektoren zur Verwirklichung der Emissionssenkungen beitragen müssen; **dennoch wird darin** ein eindeutiges Mandat **erteilt**: „... Für den Fall, dass zum 31. Dezember 2011 keine internationale Übereinkunft, die im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsziele einbezieht, von den Mitgliedstaaten gebilligt wird oder keine derartige Übereinkunft im Rahmen des UNFCCC von der Gemeinschaft gebilligt wird, sollte die Kommission einen Vorschlag vorlegen, um die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsverpflichtung der Gemeinschaft einzubeziehen, mit dem Ziel des Inkrafttretens des vorgeschlagenen Rechtsaktes bis 2013. Dieser Vorschlag sollte negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des potenziellen Nutzens für die Umwelt minimieren.“

---

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

**(1a) Der internationale Schiffsverkehr ist die einzige Verkehrsart, die von den Verpflichtungen der EU zur Senkung der**

***Treibhausgasemissionen nach wie vor ausgenommen ist. Nach der Folgenabschätzung, die dem Vorschlag für eine Verordnung beiliegt, sind die durch den internationalen Schiffsverkehr der EU bedingten Kohlendioxidemissionen im Zeitraum 1990 bis 2008 um 48 % gestiegen.***

### **Änderungsantrag 3**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1b) Im Weißbuch der Kommission zum Verkehr von 2011 wurde die gegenüber 2005 für das Jahr 2050 angestrebte Senkung der Emissionen des internationalen Schiffsverkehrs der EU auf 40 % festgelegt.***

### **Änderungsantrag 4**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(2) Im Juli 2011 hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) technische und betriebliche Maßnahmen getroffen, zu denen insbesondere der Energieeffizienz-Kennwert (Energy Efficiency Design Index, EEDI) für Schiffsneubauten und der Energieeffizienz-Managementplan (SEEMP) gehören, die insofern eine Verbesserung darstellen, als sie den erwarteten Anstieg der Treibhausgasemissionen mindern, die allein aber nicht die absolute Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Schiffsverkehr bewirken können, die erforderlich ist, um das globale Ziel der Begrenzung des weltweiten

(2) Im Juli 2011 hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) technische und betriebliche Maßnahmen getroffen, zu denen insbesondere der Energieeffizienz-Kennwert (Energy Efficiency Design Index, EEDI) für Schiffsneubauten und der Energieeffizienz-Managementplan (SEEMP) gehören, die insofern eine Verbesserung darstellen, als sie den erwarteten Anstieg der Treibhausgasemissionen mindern, die allein aber nicht die absolute Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Schiffsverkehr bewirken können, die erforderlich ist, um das globale Ziel der Begrenzung des weltweiten

Temperaturanstiegs auf höchstens 2 °C zu verwirklichen.

Temperaturanstiegs auf höchstens 2 °C zu verwirklichen. **Selbst bei Berücksichtigung dieser Maßnahmen der IMO lassen die Welthandelsprognosen erkennen, dass die seeverkehrsbedingten Emissionen der EU bis 2050 gegenüber 2010 um weitere 51 % steigen werden, das heißt, es sind zusätzliche Maßnahmen nötig.**

## Änderungsantrag 5

### 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**

## Änderungsantrag 6

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(24a) Die EU wird bis zum Abschluss eines entsprechenden internationalen Übereinkommens keine Zielvorgaben für die Senkung der durch den internationalen Schiffsverkehr bedingten Emissionen festlegen. Verpflichtungen**

*auf der internationalen Ebene sind einseitigen Maßnahmen der EU vorzuziehen, da mit einem größeren Anwendungsbereich auch eine stärkere Senkung der Emissionen bewirkt würde.*

## **Änderungsantrag 7**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(24b) Die EU hat bisher noch keine CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für den internationalen Schiffsverkehr festgelegt, da ein entsprechendes internationales Übereinkommen im Rahmen der IMO vorzuziehen wäre. Falls jedoch bis Ende 2015 auf der internationalen Ebene kein Übereinkommen erzielt werden kann, sollte die Kommission die Möglichkeit eines EU-weiten CO<sub>2</sub>-Reduktionsziels für den internationalen Schiffsverkehr sowie mögliche Unterstützungsmechanismen prüfen.*

## **Änderungsantrag 8**

### **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*

*entfällt*

***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.***

### **Änderungsantrag 9**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(26) Damit zwecks kohärenter Übermittlung von Emissionsdaten und anderen klimarelevanten Daten an die Kommission und die beteiligten Staaten einheitliche Bedingungen für die Verwendung von automatischen Systemen und genormten elektronischen Vorlagen gewährleistet sind, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese notwendigen Durchführungsbefugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren<sup>23</sup>, ausgeübt werden.***

***entfällt***

---

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

### **Änderungsantrag 10**



## 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.

## Änderungsantrag 11

### 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**

## Änderungsantrag 12

### 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

#### *Geänderter Text*

2. Die Überwachung und Berichterstattung berücksichtigen **die CO<sub>2</sub>-Emissionen** aus der Verbrennung von Kraftstoffen **sowohl auf See und als auch am Liegeplatz**. Die Schifffahrtsunternehmen ergreifen geeignete Maßnahmen, um etwaige

Datenlücken während des  
Berichtszeitraums zu vermeiden.

Datenlücken während des  
Berichtszeitraums zu vermeiden.

### **Änderungsantrag 13**

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

##### *Vorschlag der Kommission*

1. Spätestens am 31. August **2017** legen die Schiffahrtsunternehmen 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 Schiffahrtsunternehmen 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.

### **Änderungsantrag 14**

#### **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 Schiffahrtsunternehmen 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 Schiffahrtsunternehmen abweichend von Absatz 1 der Prüfstelle unverzüglich und höchstens zwei Monate nach dem ersten Anlaufen eines Hafens im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein Monitoringkonzept vor.

### **Änderungsantrag 15**

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

##### *Vorschlag der Kommission*

***i) die Verfahren, Zuständigkeiten und Datenquellen zur Bestimmung und***

##### *Geänderter Text*

***entfällt***

*Aufzeichnung jeder Fahrtstrecke;*

### **Änderungsantrag 16**

**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*

### **Änderungsantrag 17**

**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*

### **Änderungsantrag 18**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 8**

*Vorschlag der Kommission*

*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 und auf Jahresbasis durch Anwendung einer geeigneten Methode aus Anhang I Teil B und durch Berechnung der Emissionen gemäß

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

### **Änderungsantrag 19**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

### **Änderungsantrag 20**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(d) zurückgelegte Fahrstrecke:**

**entfällt**

### **Änderungsantrag 21**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(e) Zeit auf See;**

**entfällt**

### **Änderungsantrag 22**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(f) beförderte Ladung;**

**entfällt**

## Änderungsantrag 23

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(g) Transportleistung.**

**entfällt**

## Änderungsantrag 24

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Unterabsatz 2 (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Abweichend von Absatz 1 sind Schiffe, die ausschließlich im Geltungsbereich dieser Verordnung tätig sind, von der Überwachung der Emissionen pro Fahrt befreit.***

## Änderungsantrag 25

### 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;**

## Änderungsantrag 26

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(g) zurückgelegte Gesamtfahrstrecke;**

**entfällt**

### **Änderungsantrag 27**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**entfällt**

### **Änderungsantrag 28**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(i) Transportleistung insgesamt;**

**entfällt**

### **Änderungsantrag 29**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(j) durchschnittliche Energieeffizienz.**

**entfällt**

### **Änderungsantrag 30**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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.

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** 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 31**

#### **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 **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 32**

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

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

**entfällt**

### **Änderungsantrag 33**

#### **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.

**Änderungsantrag 34**

**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.

**Änderungsantrag 35**

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

*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.

*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.



*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***

### **Änderungsantrag 36**

#### **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***

### **Änderungsantrag 37**

#### **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***

### **Änderungsantrag 38**

#### **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 CO<sub>2</sub>-Emissionen* des Seeverkehrssektors.

### Änderungsantrag 39

#### 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 **veranlasst** die Kommission *mit einem entsprechenden Vorschlag umgehend die Übernahme der auf internationaler Ebene erzielten Vereinbarungen in das Gemeinschaftsrecht*.

### Änderungsantrag 40

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Artikel 23*

##### *Übertragung von Befugnissen*

*Der Kommission wird unter den in Artikel 24 genannten Bedingungen die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Bestimmungen der Anhänge I und II zu ergänzen und zu ändern, um neueste wissenschaftliche Erkenntnisse sowie die einschlägigen, an Bord der Schiffe vorliegenden Daten und die einschlägigen internationalen Vorschriften und international anerkannten Normen zu berücksichtigen, um die genauesten und effizientesten Methoden für die Überwachung von*

##### *Geänderter Text*

**entfällt**

***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.***

*Begründung*

*Solange noch kein internationales Übereinkommen über weltweite Maßnahmen vorliegt, ist es nicht angemessen, der Kommission durch allzu weit reichende übertragene Befugnisse und Befugnisse zur Durchführung eine Umgehung der Mitgesetzgeber zu ermöglichen.*

**Änderungsantrag 41**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 24**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Artikel 24**

***entfällt***

***Ausübung der Befugnisübertragung***

***1. Die Befugnis zum Erlass von delegierten Rechtsakten gemäß den Artikeln 15, 16 und 23 wird der Kommission für fünf Jahre ab dem 1. Juli 2015 übertragen.***

***2. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 23 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnisse. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.***

***3. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie diesen gleichzeitig dem Europäischen***

*Parlament und dem Rat.*

**4. Ein gemäß Artikel 23 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben hat oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.**

*Begründung*

*Solange noch kein internationales Übereinkommen über weltweite Maßnahmen vorliegt, ist es nicht angemessen, der Kommission durch allzu weit reichende übertragene Befugnisse und Befugnisse zur Durchführung eine Umgehung der Mitgesetzgeber zu ermöglichen.*

## **Änderungsantrag 42**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Artikel 25**

**entfällt**

#### **Durchführungsrechtsakte**

**1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 8 der Entscheidung 93/389/EWG eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.**

**2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.**

*Begründung*

*Solange noch kein internationales Übereinkommen über weltweite Maßnahmen vorliegt, ist es nicht angemessen, der Kommission durch allzu weit reichende übertragene Befugnisse und*

*Befugnisse zur Durchführung eine Umgehung der Mitgesetzgeber zu ermöglichen.*

### **Änderungsantrag 43**

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

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

### **Änderungsantrag 44**

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

*Vorschlag der Kommission*

*[...]*

*Geänderter Text*

*entfällt*

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr und Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 4.7.2013
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 4.7.2013
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Marita Ulvskog 4.9.2013
<b>Datum der Annahme</b>	9.1.2014
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+ :                   24 - :                   14 0 :                   1
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Norbert Glante, Fiona Hall, Kent Johansson, Romana Jordan, Marisa Matias, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Jerzy Buzek, Elisabetta Gardini, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Seán Kelly, Zofija Mazej Kukovič, Vladko Todorov Panayotov, Lambert van Nistelrooij
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Sandrine Bélier, Jean Lambert