



**2019/0017(COD)**

24.1.2020

**\*\*\*I**

## **ENTWURF EINES BERICHTS**

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zwecks angemessener Berücksichtigung des globalen Datenerhebungssystems für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen  
(COM(2019)0038 – C8-0034/2019 – 2019/0017(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und  
Lebensmittelsicherheit

Berichterstatlerin: Jutta Paulus

### ***Erklärung der benutzten Zeichen***

- \* Anhörungsverfahren
- \*\*\* 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. 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

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS.....	5
BEGRÜNDUNG.....	35



## ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

**zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zwecks angemessener Berücksichtigung des globalen Datenerhebungssystems für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen (COM(2019)0038 – C8-0034/2019 – 2019/0017(COD))**

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2019)0038),
  - 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 (C9-0143/2019),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 15. Mai 2019<sup>1</sup>,
  - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
  - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
  - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A9-0000/2020),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
  2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
  3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat, der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

---

<sup>1</sup> ABl. C 240 vom 16.7.2019, S. 41.

## Änderungsantrag 1

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(-1) Der Klimawandel stellt eine existenzielle Bedrohung dar, die auf Ebene der EU und weltweit eine ehrgeizigere Zielsetzung und stärkere Klimaschutzmaßnahmen erfordert. Die EU setzt sich dafür ein, dass im Einklang mit den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen größere Anstrengungen unternommen werden, den Klimawandel zu bekämpfen und das Übereinkommen von Paris<sup>1a</sup> umzusetzen. In dem Sonderbericht des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen von 2018 mit dem Titel „1,5 °C globale Erwärmung“ wurde bestätigt, dass unbedingt die Emissionen in allen Wirtschaftszweigen gesenkt werden müssen, um die globale Erwärmung auf unter 1,5 °C zu begrenzen.**

---

<sup>1a</sup> Übereinkommen von Paris (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4).

Or. en

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(1) Der Seeverkehr wirkt sich aufgrund der Kohlendioxidemissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen) aus der Schifffahrt auf **das Weltklima** aus. Im Jahr 2015 entfielen 13 % der gesamten

(1) Der Seeverkehr wirkt sich aufgrund der Kohlendioxidemissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen) **und anderer Emissionen** aus der Schifffahrt, **wie Stickoxide, Schwefeloxide, Methan, Feinstaub und**

Treibhausgasemissionen der Union im Verkehrssektor auf den Seeverkehr<sup>15</sup>. Die internationale Seeschifffahrt ist der einzige Verkehrsträger, der von der Verpflichtung der Union zur Senkung der Treibhausgasemissionen ausgenommen ist.

***Ruß, direkt auf den Klimawandel und die Luftqualität aus. Im Jahr 2015 entfielen 13 % der gesamten Treibhausgasemissionen der Union im Verkehrssektor auf den Seeverkehr<sup>15</sup>. Trotz der Annahme von Mindesteffizienzstandards für die Schifffahrt durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) wird erwartet, dass die Emissionen aus dem Seeverkehr bis 2050 auf 86 % über dem Niveau von 1990 ansteigen, sofern nicht weitere Maßnahmen ergriffen werden. Die internationale Seeschifffahrt ist der einzige Verkehrsträger, der von der Verpflichtung der Union zur Senkung der Treibhausgasemissionen ausgenommen ist. Wenn keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden, um die Emissionen aus dem Seeverkehr in die EU-Ziele zur internen und gesamtwirtschaftlichen Reduzierung der Treibhausgasemissionen einzubeziehen, werden die Bemühungen anderer Wirtschaftszweige, das Ziel der Klimaneutralität möglichst schnell, spätestens jedoch bis 2050 zu erreichen, durch den prognostizierten Anstieg der Emissionen aus dem Seeverkehr ernsthaft gefährdet.***

---

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

---

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

Or. en

### Änderungsantrag 3

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

*Vorschlag der Kommission*

(2) Im Einklang mit ***der Selbstverpflichtung der beiden Gesetzgeber, die in der***

*Geänderter Text*

(2) Im Einklang mit ***den Verpflichtungen der EU nach dem Übereinkommen von Paris und den***

*Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> sowie der Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>17</sup> festgelegt ist, sollten alle Wirtschaftszweige zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen.*

*Schlussfolgerungen des Europäischen Rates zum Klimawandel vom 12. Dezember 2019 sollten alle Wirtschaftszweige zu den gemeinsamen Bemühungen beitragen, möglichst schnell, spätestens jedoch bis 2050 den Umstieg zu vollziehen und keine Treibhausgase mehr auszustoßen.*

---

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

*<sup>17</sup> Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2018 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Unterstützung kosteneffizienter Emissionsreduktionen und zur Förderung von Investitionen mit geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoß und des Beschlusses (EU) 2015/1814 (ABl. L 76 vom 19.3.2018, S. 3).*

Or. en

#### **Änderungsantrag 4**

##### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3**

*Vorschlag der Kommission*

(3) In der EntschlieÙung des Europäischen Parlaments vom Februar 2014 zu dem Thema „Ein Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030“

*Geänderter Text*

(3) In seinen EntschlieÙungen vom 14. März 2019 zum Klimawandel und vom 28. November 2019 zum Klima- und Umweltnotstand hat das Europäische

wurden die Kommission und die Mitgliedstaaten aufgefordert, eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 **um mindestens 40 %** gegenüber 1990 **als verbindliches Ziel der Union festzulegen**. Das Europäische Parlament wies zudem darauf hin, dass alle Wirtschaftszweige zur Senkung der Treibhausgasemissionen beitragen müssen, wenn die Union einen angemessenen Beitrag zu den globalen Bemühungen leisten soll.

**Parlament betont, dass sofortige und ehrgeizige Maßnahmen erforderlich sind, um möglichst schnell und spätestens bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, und die Kommission und die Mitgliedstaaten aufgefordert, das verbindliche Ziel der Union für eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 auf 55 % gegenüber 1990 anzuheben.** Das Europäische Parlament wies zudem darauf hin, dass alle Wirtschaftszweige, **einschließlich der internationalen Luftfahrt und des Seeverkehrs**, zur Senkung der Treibhausgasemissionen beitragen müssen, wenn die Union einen angemessenen Beitrag zu den globalen Bemühungen leisten soll.

Or. en

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(3a) In der Entschliebung des Europäischen Parlaments vom 28. November 2019 zur Klimakonferenz der Vereinten Nationen 2019 (COP 25) wurde außerdem betont, dass weitere Maßnahmen der EU erforderlich sind, um die Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr anzugehen, da aufseiten der IMO nur langsam und unzureichend Fortschritte erzielt werden. Das Europäische Parlament unterstützte insbesondere die Aufnahme des Seeverkehrs in das Emissionshandelssystem der EU (EU-EHS) sowie die Einführung eines Effizienzstandards für Schiffe auf Unionsebene.**

Or. en

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(4) In seinen Schlussfolgerungen vom 24. Oktober 2014 hat der Europäische Rat das verbindliche Ziel der Union gebilligt, die EU-internen Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Der Europäische Rat erklärte zudem, wie wichtig es sei, dass im Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen und die Risiken in Verbindung mit der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen verringert werden, und ersuchte die Kommission, weitere Instrumente und Maßnahmen für ein umfassendes und technologieneutrales Konzept zu prüfen, mit dem u. a. die Emissionsreduktion, erneuerbare Energiequellen und die Energieeffizienz im Verkehrssektor gefördert werden.**

**entfällt**

Or. en

## Änderungsantrag 7

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(5a) In der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 zum europäischen Grünen Deal wird ein Plan der zentralen politischen Strategien und Maßnahmen vorgestellt, mit denen die EU Europa bis spätestens 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent machen will. In dieser Mitteilung wird bestätigt, dass auf Unionsebene weitere Maßnahmen erforderlich sind, um gegen die**

***Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr vorzugehen, einschließlich dessen Aufnahme in das EU-EHS.***

Or. en

## **Änderungsantrag 8**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6**

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) Im April 2015 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat die Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen<sup>20</sup> (im Folgenden „EU-MRV-Verordnung“), die 2016 durch zwei delegierte Verordnungen<sup>21</sup> und zwei Durchführungsverordnungen<sup>22</sup> ergänzt wurde. Ziel der EU-MRV-Verordnung ist es, zum Zwecke der zukünftigen Politikgestaltung Daten über Emissionen aus der Schifffahrt zu erheben und durch die Bereitstellung von Informationen über die Effizienz von Schiffen für die relevanten Märkte Anreize für Emissionsreduktionen zu schaffen. Gemäß der EU-MRV-Verordnung sind Unternehmen verpflichtet, den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Energieeffizienz ihrer Schiffe auf Fahrten von und zu Häfen des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) ab 2018 jährlich zu überwachen, über sie Bericht zu erstatten und sie zu prüfen. Dies gilt auch für in EWR-Häfen verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die ersten Emissionsberichte *sind* am 30. April 2019 *fällig*.

#### *Geänderter Text*

(6) Im April 2015 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat die Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen<sup>20</sup> (im Folgenden „EU-MRV-Verordnung“), die 2016 durch zwei delegierte Verordnungen<sup>21</sup> und zwei Durchführungsverordnungen<sup>22</sup> ergänzt wurde. Ziel der EU-MRV-Verordnung ist es, zum Zwecke der zukünftigen Politikgestaltung Daten über Emissionen aus der Schifffahrt zu erheben und durch die Bereitstellung von Informationen über die Effizienz von Schiffen für die relevanten Märkte Anreize für Emissionsreduktionen zu schaffen. ***Der Erlass der EU-MRV-Verordnung war der erste Schritt eines stufenweisen Ansatzes zur Aufnahme der Emissionen aus dem Seeverkehr als Teil der Verpflichtungen der EU zur Reduzierung von Treibhausgasen und zur anschließenden Bepreisung dieser Emissionen im Einklang mit dem Verursacherprinzip. Als die EU-MRV-Verordnung erlassen wurde, hat sich die Kommission verpflichtet, im Zusammenhang mit künftigen Legislativvorschlägen zu Emissionen aus dem Seeverkehr darüber nachzudenken, welche weiteren Schritte geeignet wären, damit dieser***

***Wirtschaftszweig seinen angemessenen Beitrag zu den Unionszielen für die Reduzierung von Treibhausgasen leistet, insbesondere die Möglichkeit der Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr.*** Gemäß der EU-MRV-Verordnung sind Unternehmen verpflichtet, den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Energieeffizienz ihrer Schiffe auf Fahrten von und zu Häfen des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) ab 2018 jährlich zu überwachen, über sie Bericht zu erstatten und sie zu prüfen. Dies gilt auch für in EWR-Häfen verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die ersten Emissionsberichte **wurden** am 30. **Juni** 2019 **veröffentlicht**.

---

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

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

<sup>22</sup> Durchführungsverordnung

---

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

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

<sup>22</sup> Durchführungsverordnung

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

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

Or. en

## Änderungsantrag 9

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

#### *Vorschlag der Kommission*

(7) Gemäß Artikel 22 der EU-MRV-Verordnung überprüft die Kommission im Falle eines internationalen Übereinkommens über ein globales System für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung die EU-MRV-Verordnung und schlägt erforderlichenfalls Änderungen vor, um die **Angleichung an dieses internationale** Übereinkommen sicherzustellen.

#### *Geänderter Text*

(7) Gemäß Artikel 22 der EU-MRV-Verordnung überprüft die Kommission im Falle eines internationalen Übereinkommens über ein globales System für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung **oder über globale Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr** die EU-MRV-Verordnung und schlägt erforderlichenfalls Änderungen vor, um die **Übereinstimmung mit diesem internationalen** Übereinkommen

sicherzustellen.

Or. en

## Änderungsantrag 10

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

#### *Vorschlag der Kommission*

(8) Im Rahmen des Übereinkommens von Paris, das im Dezember 2015 auf der 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) angenommen wurde<sup>23</sup>, haben sich die Union und ihre Mitgliedstaaten zu einem gesamtwirtschaftlichen Reduktionsziel verpflichtet. Die Bemühungen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) um die Begrenzung der Emissionen aus der internationalen Seeschiffahrt sind bereits im Gange und sollten gefördert werden. Die IMO hat im Oktober 2016 ein Datenerhebungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen angenommen<sup>24</sup> (im Folgenden „globales IMO-Datenerhebungssystem“).

#### *Geänderter Text*

(8) Im Rahmen des Übereinkommens von Paris, das im Dezember 2015 auf der 21. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) angenommen wurde<sup>23</sup>, haben sich die Union und ihre Mitgliedstaaten zu einem gesamtwirtschaftlichen Reduktionsziel verpflichtet. Die Bemühungen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) um die Begrenzung der Emissionen aus der internationalen Seeschiffahrt sind bereits im Gange und sollten gefördert werden. Die IMO hat im Oktober 2016 ein Datenerhebungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen angenommen<sup>24</sup> (im Folgenden „globales IMO-Datenerhebungssystem“). ***Zudem einigte sich die IMO am 13. April 2018 auf eine erste Strategie zur Senkung der Treibhausgasemissionen von Schiffen, mit dem Ziel, den Anstieg dieser Emissionen möglichst schnell einzudämmen, die Emissionen bis 2050 um mindestens 50 % gegenüber dem Stand von 2008 zu senken und die Bemühungen fortzusetzen, diese Emissionen schrittweise auf null zu reduzieren. Gleichzeitig haben sich die Mitgliedstaaten und die assoziierten Mitglieder der IMO dazu verpflichtet, die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Transportleistung im Durchschnitt für den internationalen Seeverkehr bis 2030 um mindestens 40 % zu reduzieren und sich um eine Senkung***

*um 70 % bis 2050 zu bemühen.*

---

<sup>23</sup> Übereinkommen von Paris (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4).

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

---

<sup>23</sup> Übereinkommen von Paris (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4).

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

Or. en

## Änderungsantrag 11

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

#### *Vorschlag der Kommission*

(10) Aus der Folgenabschätzung geht hervor, dass eine teilweise Angleichung der beiden Systeme zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für Schifffahrtsunternehmen beitragen könnte und gleichzeitig die zentralen Ziele der EU-MRV-Verordnung der EU wahren würde. Solch eine teilweise Angleichung sollte jedoch keine Änderung der Verwaltungspraxis **und des Geltungsbereichs** oder der Anforderungen an die Prüfung, Transparenz und Berichterstattung über CO<sub>2</sub>-Emissionen der EU-MRV-Verordnung bewirken, denn dies würde deren Ziele erheblich untergraben und ihre Möglichkeiten beschneiden, die zukünftige politische Beschlussfassung zu beeinflussen und Anreize für die Verbreitung von Energieeffizienzmaßnahmen und einem auf Energieeffizienz ausgerichteten Verhalten im Schifffahrtsektor zu schaffen. Jegliche Änderung der EU-MRV-Verordnung sollte daher die Angleichung an das globale IMO-Datenerhebungssystem auf Begriffsbestimmungen, Überwachungsparameter, Monitoringkonzepte und Vorlagen

#### *Geänderter Text*

(10) Aus der Folgenabschätzung geht hervor, dass eine teilweise Angleichung der beiden Systeme zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für Schifffahrtsunternehmen beitragen könnte und gleichzeitig die zentralen Ziele der EU-MRV-Verordnung der EU wahren würde. Solch eine teilweise Angleichung sollte jedoch keine Änderung der Verwaltungspraxis oder der Anforderungen an die Prüfung, Transparenz und Berichterstattung über CO<sub>2</sub>-Emissionen der EU-MRV-Verordnung bewirken, denn dies würde deren Ziele erheblich untergraben und ihre Möglichkeiten beschneiden, die zukünftige politische Beschlussfassung zu beeinflussen und Anreize für die Verbreitung von Energieeffizienzmaßnahmen und einem auf Energieeffizienz ausgerichteten Verhalten im Schifffahrtsektor zu schaffen. Jegliche Änderung der EU-MRV-Verordnung sollte daher die Angleichung an das globale IMO-Datenerhebungssystem auf **die unter den Geltungsbereich fallenden Schiffe**, Begriffsbestimmungen, Überwachungsparameter, Monitoringkonzepte und Vorlagen

beschränken.

beschränken.

Or. en

## Änderungsantrag 12

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

#### *Vorschlag der Kommission*

(12) Die Bestimmungen des globalen IMO-Datenerhebungssystems über die jährlich zu überwachenden und übermittelnden Daten sollten berücksichtigt werden, um bei Tätigkeiten von Schiffen, die unter beide Systeme fallen, eine straffere Datenerhebung zu gewährleisten. Zu diesem Zweck sollte **über den** Parameter „Tragfähigkeit (in Tonnen)“ Bericht erstattet werden, **die Berichterstattung über den Parameter „beförderte Ladung“ sollte jedoch weiterhin freiwillig sein.** „Auf See verbrachte Zeit“ sollte durch die Begriffsbestimmung des globalen IMO-Datenerhebungssystems „Fahrtdauer in Stunden“ ersetzt werden. Schließlich sollte die Berechnung der „zurückgelegten Strecke“ auf der Berechnung im Rahmen des globalen IMO-Datenerhebungssystems<sup>25</sup> basieren, um den Verwaltungsaufwand zu verringern.

---

<sup>25</sup> IMO-Empfehlung MEPC 282(70)

#### *Geänderter Text*

(12) Die Bestimmungen des globalen IMO-Datenerhebungssystems über die jährlich zu überwachenden und übermittelnden Daten sollten berücksichtigt werden, um bei Tätigkeiten von Schiffen, die unter beide Systeme fallen, eine straffere Datenerhebung zu gewährleisten. Zu diesem Zweck sollte **neben dem** Parameter „Tragfähigkeit (in Tonnen)“ **über den Parameter „beförderte Ladung)“** Bericht erstattet werden. „Auf See verbrachte Zeit“ sollte durch die Begriffsbestimmung des globalen IMO-Datenerhebungssystems „Fahrtdauer in Stunden“ ersetzt werden. Schließlich sollte die Berechnung der „zurückgelegten Strecke“ auf der Berechnung im Rahmen des globalen IMO-Datenerhebungssystems<sup>25</sup> basieren, um den Verwaltungsaufwand zu verringern.

---

<sup>25</sup> IMO-Empfehlung MEPC 282(70)

Or. en

## Änderungsantrag 13

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(13a) Durch die Beseitigung von Markthemmnissen in der Seeschifffahrt, einschließlich der Anwendung eines transparenten und zuverlässigen MRV-Systems, würden vermehrt Energieeffizienz-Technologien eingesetzt und dabei die Emissionen aus dem Seeverkehr bis 2030 um ca. 2 % reduziert. Damit der Seeverkehr umfassend zur Umgestaltung des gesamten Verkehrssektors in einen emissionsfreien Wirtschaftszweig beitragen kann, sind daher weitere Maßnahmen erforderlich. In den Geltungsbereich der MRV-Verordnung sollten daher verbindliche Anforderungen für Unternehmen, ihre Treibhausgasemissionen pro Transportleistung zu reduzieren, aufgenommen werden.***

Or. en

## **Änderungsantrag 14**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(13b) Da die Ergebnisse der Folgenabschätzung zum Vorschlag der Kommission für die MRV-Verordnung zeigen, dass nur ein EU-EHS für Emissionen aus dem Seeverkehr zu einer Reduzierung der Emissionen im Einklang mit dem Weißbuch der Kommission vom 28. März 2011 mit dem Titel: „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ führen würde, sollte die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1a</sup> auf Emissionen aus dem Seeverkehr ausgeweitet werden.***

---

*<sup>1a</sup> Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).*

Or. en

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(13c) Für den erfolgreichen Umstieg auf einen emissionsfreien Seeverkehr sind ein integriertes Konzept sowie günstige Rahmenbedingungen erforderlich, mit denen Innovationen sowohl auf Schiffen als auch in Häfen gefördert werden. Derartige Rahmenbedingungen erfordern öffentliche und private Investitionen in Forschung und Innovation, technische und betriebliche Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen und die Bereitstellung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe und Antriebstechniken, einschließlich der nötigen Betankungs- und Ladeinfrastrukturen in Häfen. Mit den Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten für den Seeverkehr im Rahmen des EU-EHS sollte ein Fonds zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs eingerichtet werden, um die Energieeffizienz von Schiffen zu verbessern und Investitionen in innovative Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs, einschließlich im Kurzstreckenseeverkehr und in Häfen,***

*sowie die Bereitstellung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe und emissionsfreier Antriebstechniken zu fördern. Außerdem sollte die Kommission Maßnahmen ausarbeiten, um den Zugang der Schiffe mit dem größten Schadstoffausstoß zu Häfen der EU zu regulieren und im Hafen liegende Schiffe mit fossilen Antrieben dazu zu verpflichten, landseitige Stromversorgung zu nutzen. Darüber hinaus sollte die Kommission Häfen dazu verpflichten, Liegegebühren auf der Grundlage von Emissionen einzuführen.*

Or. en

## **Änderungsantrag 16**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(14a) Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte mit den notwendigen Befugnissen und Ressourcen ausgestattet werden, um die von Prüfstellen gemeldeten Emissionen kontrollieren zu können, damit eine hohe Datenqualität gewahrt bleibt und die Daten im Register THETIS-MRV veröffentlicht werden.*

Or. en

## **Änderungsantrag 17**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(15) Gegenstand der Verordnung (EU) 2015/757 sind die

(15) Gegenstand der Verordnung (EU) 2015/757 sind die

Überwachung von CO<sub>2</sub>-Emissionen von Schiffen, die EWR-Häfen anlaufen, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen *als erster Schritt eines stufenweisen Ansatzes zur Verringerung der* Treibhausgasemissionen. Dies kann von den Mitgliedstaaten nicht zufriedenstellend erreicht werden, sondern ist vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen besser auf Unionsebene zu verwirklichen. Das globale IMO-Datenerhebungssystem sollte berücksichtigt werden, und diese Verordnung gewährleistet auf der Grundlage einheitlicher Anforderungen die dauerhafte Vergleichbarkeit und Verlässlichkeit der Daten. Die Union kann im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

Überwachung von CO<sub>2</sub>-Emissionen von Schiffen, die EWR-Häfen anlaufen, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen *mit dem Ziel, die betriebliche Kohlenstoffintensität pro Transportleistung zu reduzieren und diese Emissionen mit einem Preis zu belegen, um so die* Treibhausgasemissionen *aus dem Seeverkehr zu verringern*. Dies kann von den Mitgliedstaaten nicht zufriedenstellend erreicht werden, sondern ist vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen besser auf Unionsebene zu verwirklichen. Das globale IMO-Datenerhebungssystem sollte berücksichtigt werden, und diese Verordnung gewährleistet auf der Grundlage einheitlicher Anforderungen die dauerhafte Vergleichbarkeit und Verlässlichkeit der Daten. Die Union kann im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

Or. en

## **Änderungsantrag 18**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Überschrift (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

### **Änderung der Verordnung (EU) 2015/757**

Or. en

## Änderungsantrag 19

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz -1 (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Die Verordnung (EU) 2015/757 wird wie folgt geändert:**

Or. en

## Änderungsantrag 20

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz -1 a (neu) Verordnung (EU) 2015/757 Artikel 1

*Derzeitiger Wortlaut*

*Geänderter Text*

Artikel 1

**(-1a) Artikel 1 erhält folgende Fassung:**

„Artikel 1

Gegenstand

Gegenstand

**Um die Kohlendioxidemissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen) aus dem Seeverkehr kostenwirksam zu reduzieren enthält** diese Verordnung Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von **CO<sub>2</sub>-Emissionen** und anderen relevanten Informationen von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.

Diese Verordnung **enthält** Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von **Treibhausgasemissionen** und anderen relevanten Informationen von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.

**Um zur Einhaltung der Verpflichtung der Union zur Reduzierung ihrer internen und gesamtwirtschaftlichen Treibhausgasemissionen nach dem Übereinkommen von Paris und zur Umsetzung der ersten Strategie der IMO auf Unionsebene beizutragen, werden Unternehmen in dieser Verordnung auch dazu verpflichtet, ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Transportleistung bis 2030 um**

**mindestens 40 % gegenüber der durchschnittlichen Leistung der Kategorie von Schiffen derselben Größe und desselben Typs ab dem ersten Berichtszeitraum gemäß Artikel 8 zu reduzieren. “**

Or. en

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)*

## **Änderungsantrag 21**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz -1 b (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 2 – Absatz 1

#### *Derzeitiger Wortlaut*

(1) Diese Verordnung gilt für Schiffe mit **mehr als** 5 000 BRZ in Bezug auf die **CO<sub>2</sub>-Emissionen**, die während der Fahrten von ihrem letzten Anlaufhafen zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zum nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden.

#### *Geänderter Text*

#### **(-1b) Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:**

„(1) Diese Verordnung gilt für Schiffe mit **mindestens** 5 000 BRZ in Bezug auf die **Treibhausgasemissionen**, die während der Fahrten von ihrem letzten Anlaufhafen zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zum nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden.“

Or. en

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)*

## **Änderungsantrag 22**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe -a (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 3 – Buchstabe a a (neu)

**-a) Es wird folgender Buchstabe eingefügt:**

**„aa) „Treibhausgasemissionen“ die Freisetzung von Treibhausgasen durch Schiffe, wie in Anhang II der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführt\*;**

---

**\* Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).“**

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

## Änderungsantrag 23

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe -a a (neu)**  
Verordnung (EU) 2015/757  
Artikel 3 – Buchstabe b

*Derzeitiger Wortlaut*

b) „Anlaufhafen“ den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um Güter zu laden oder zu löschen oder Personen ein- oder auszuschiffen; ausgenommen sind daher Halte zum alleinigen Zweck der Bebunkerung, der Übernahme von Proviant, des Besatzungswechsels, der Verlegung in ein Trockendock oder der Reparatur des Schiffes und/oder von dessen Ausrüstung, Halte, weil das Schiff der Hilfe bedarf oder sich in Seenot

*Geänderter Text*

**-aa) Buchstabe b erhält folgende Fassung:**

„b) „Anlaufhafen“ den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um **einen erheblichen Teil seiner** Güter zu laden oder zu löschen oder Personen ein- oder auszuschiffen; ausgenommen sind daher Halte zum alleinigen Zweck der Bebunkerung, der Übernahme von Proviant, des Besatzungswechsels, der Verlegung in ein Trockendock oder der Reparatur des Schiffes und/oder von dessen Ausrüstung, Halte, weil das Schiff



<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>

## Änderungsantrag 26

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 5 – Buchstabe a**  
Verordnung (EU) 2015/757  
Artikel 11 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

(2) Hat das Schifffahrtsunternehmen gewechselt, so übermittelt das bisherige Unternehmen der Kommission und den Behörden des betreffenden Flaggenstaats **möglichst umgehend nach dem** Tag des Abschlusses des Wechsels und nicht später als **drei Monate** danach einen Bericht, der dieselben Elemente wie der Emissionsbericht umfasst, aber auf den Zeitraum beschränkt ist, in dem das Unternehmen für die Tätigkeiten zuständig war.

*Geänderter Text*

(2) Hat das Schifffahrtsunternehmen gewechselt, so übermittelt das bisherige Unternehmen der Kommission und den Behörden des betreffenden Flaggenstaats **am** Tag des Abschlusses des Wechsels **bzw. möglichst umgehend** und nicht später als **einen Monat** danach einen Bericht, der dieselben Elemente wie der Emissionsbericht umfasst, aber auf den Zeitraum beschränkt ist, in dem das Unternehmen für die Tätigkeiten zuständig war.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>

## Änderungsantrag 27

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 1 – Absatz 5 a (neu)**  
Verordnung (EU) 2015/757  
Kapitel II a (neu) – Artikel 12 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(5a) Es wird folgendes Kapitel eingefügt:**

**„KAPITEL IIa**

**VERRINGERUNG VON EMISSIONEN**

**Artikel 12a**

**Verpflichtungen zur Verringerung von**

## *Emissionen*

**(1) Unternehmen müssen ihre jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Transportleistung bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber der durchschnittlichen Leistung der Kategorie von Schiffen derselben Größe und desselben Typs ab dem ersten Berichtszeitraum gemäß Artikel 8 reduzieren.**

**(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung um die nähere Bestimmung der Regelungen für die Einhaltung und die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen gemäß Absatz 1 dieses Artikels zu ergänzen, einschließlich der Möglichkeit, bis 2030 eine jährliche lineare oder degressive Reduzierung oder Zwischenziele anzuwenden sowie die angemessenen Größenkategorien für die betroffenen Schiffe zu bestimmen.“**

Or. en

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)*

### **Änderungsantrag 28**

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

#### **Artikel 1 – Absatz 5 b (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 20 – Absatz 1

#### *Derzeitiger Wortlaut*

(1) Die Mitgliedstaaten legen eine Sanktionsregelung für Verstöße gegen die in Artikel 8 bis 12 niedergelegten Überwachungs- und Berichterstattungspflichten fest und ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen verhängt werden. Die vorgesehenen

#### *Geänderter Text*

**(5b) Artikel 20 Absatz 1 erhält folgende Fassung:**

„(1) Die Mitgliedstaaten legen eine Sanktionsregelung für Verstöße gegen die in Artikel 8 bis 12 niedergelegten Überwachungs- und Berichterstattungspflichten **sowie für Verstöße gegen die Anforderungen gemäß Artikel 12a** fest und ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um

Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis 1. Juli **2017** diese Regelung mit und unterrichten sie umgehend über spätere Änderungen.

sicherzustellen, dass diese Sanktionen verhängt werden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis 1. Juli **2021** diese Regelung mit und unterrichten sie umgehend über spätere Änderungen.

Or. en

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)*

## **Änderungsantrag 29**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 6 a (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 22 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(6a) Artikel 22 Absatz 3 wird gestrichen;**

Or. en

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)*

## **Änderungsantrag 30**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 – Absatz 6 b (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 22 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(6b) Es wird folgender Artikel eingefügt:**

**„Artikel 22a**

**Überprüfung**

**(1) Bis zum 31. Dezember 2022 überprüft die Kommission das Funktionieren dieser Verordnung unter Berücksichtigung der bei ihrer**

*Umsetzung gewonnenen Erfahrungen sowie andere relevante Entwicklungen zur Senkung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr und Erfüllung der Verpflichtungen der Union nach dem Übereinkommen von Paris. Im Rahmen dieser Überprüfung schlägt die Kommission weitere Anforderungen im Hinblick auf die Verringerung der Luftschadstoffe von Schiffen vor. Gegebenenfalls wird nach der Überprüfung ein Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung vorgelegt.*

*(2) Im Rahmen der bevorstehenden Überprüfung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates\* und der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\* legt die Kommission außerdem verbindliche Ziele für die Mitgliedstaaten fest, damit an See- und Binnenhäfen in ausreichendem Maß landseitige Stromversorgung zur Verfügung steht.*

---

*\* Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).*

*\*\* Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).“*

Or. en

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)*

## Änderungsantrag 31

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 6 c (neu) – Buchstabe a (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 23 – Absatz 2

#### *Derzeitiger Wortlaut*

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter **Rechtsakten** gemäß den Artikeln 5 Absatz 2, 15 Absatz 5 und 16 Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 1. Juli 2015 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

#### *Geänderter Text*

**(6c) Artikel 23 wird wie folgt geändert:**

**(a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:**

„(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter **Rechtsakte** gemäß den Artikeln 5 Absatz 2, **5 Absatz 3, 12a Absatz 2**, 15 Absatz 5 und 16 Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 1. Juli 2015 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.“

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

## Änderungsantrag 32

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 6 c (neu) – Buchstabe b (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 23 – Absatz 3

#### *Derzeitiger Wortlaut*

(3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 5 Absatz 2, 15 Absatz 5 und 16 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit

#### *Geänderter Text*

**(b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:**

„(3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 5 Absatz 2, **5 Absatz 3, 12a Absatz 2**, 15 Absatz 5 und 16 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder

widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt. “

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

### Änderungsantrag 33

#### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1 – Absatz 6 c (neu) – Buchstabe c (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 23 – Absatz 5

#### *Derzeitiger Wortlaut*

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 5 Absatz 2, 15 Absatz 5 und 16 Absatz 3 erlassen wurde, 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 haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide 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.

#### *Geänderter Text*

#### **(c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:**

„(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 5 Absatz 2, **5 Absatz 3, 12a Absatz 2**, 15 Absatz 5 und 16 Absatz 3 erlassen wurde, 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 haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide 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. “

Or. en

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

## **Änderungsantrag 34**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 1 a (neu)**

Richtlinie 2003/87/EG

Kapitel II a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Artikel 1a**

***Änderungen der Richtlinie 2003/87/EG***

***Die Richtlinie 2003/87/EG wird wie folgt geändert:***

***(1) Es wird folgendes Kapitel eingefügt:***

#### ***KAPITEL IIa***

#### ***SEEVERKEHR***

#### ***Artikel 3ga***

#### ***Geltungsbereich***

***Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten ab dem 1. Januar 2021 für die Zuteilung und Ausstellung von Zertifikaten für Kohlendioxidemissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen) von Schiffen im Sinne der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates\*.***

---

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

#### ***Artikel 3gb***

***Gesamtmenge und Methode der Zuteilung von Zertifikaten für den Seeverkehr***

***(1) Die Kommission erlässt bis zum 1. Dezember 2020 gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte, um die vorliegende Richtlinie durch Festlegung der***

***Gesamtmenge von Zertifikaten für den Seeverkehr im Einklang mit anderen Wirtschaftszweigen und der Methode für die Zuteilung von Zertifikaten für den Seeverkehr durch Versteigerung sowie durch besondere Bestimmungen im Hinblick auf den zuständigen Mitgliedstaat zu ergänzen.***

***(2) Die Artikel 12 und 16 gelten für Zertifikate für den Seeverkehr in derselben Weise wie für Zertifikate für andere Tätigkeiten.***

***(3) Mindestens 30 % der Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten für den Seeverkehr gemäß Absatz 1 dieses Artikels werden über den gemäß Artikel 3gc eingerichteten Fonds verwendet, um die Energieeffizienz von Schiffen zu verbessern und Investitionen in innovative Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs, einschließlich im Kurzstreckenseeverkehr und in Häfen, sowie die Bereitstellung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe und emissionsfreier Antriebstechniken zu fördern.***

#### ***Artikel 3gc***

##### ***Fonds zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs***

***(1) Für den Zeitraum 2021 bis 2030 wird ein Fonds zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs (im Folgenden „der Fonds“) eingerichtet, um die Energieeffizienz von Schiffen zu verbessern und Investitionen in innovative Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs, einschließlich im Kurzstreckenseeverkehr und in Häfen, sowie die Bereitstellung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe und emissionsfreier Antriebstechniken zu fördern.***

***(2) Abweichend von Artikel 12 dieser Richtlinie können Schifffahrtsunternehmen entsprechend***

*ihren gemäß Verordnung (EU) 2015/757 für das vorangegangene Kalenderjahr gemeldeten Gesamtemissionen einen jährlichen Mitgliedsbeitrag in den Fonds einzahlen. Über den Fonds werden die Zertifikate für die im Seeverkehr tätigen Mitgliedsunternehmen gesammelt ausgegeben. Der Beitrag pro Tonne Emissionen wird für den Fonds jedes Jahr bis zum 28. Februar festgelegt und muss mindestens dem Marktpreis für Zertifikate im vorangegangenen Jahr entsprechen.*

*(3) Über den Fonds werden die der Gesamtmenge aller Beiträge aus dem vorangegangenen Kalenderjahr gemäß Absatz 2 dieses Artikels entsprechenden Zertifikate erworben und bis zum 30. April jedes Jahres zur anschließenden Löschung an das gemäß Artikel 19 dieser Richtlinie eingerichtete Register übertragen. Informationen über die Beiträge werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.*

*(4) Die Einnahmen gemäß Artikel 3gb Absatz 3 werden verwendet, um über den Fonds in die Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen zu investieren und innovative Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs, einschließlich im Kurzstreckenseeverkehr und in Häfen, sowie die Bereitstellung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe und emissionsfreier Antriebstechniken zu fördern. Alle durch den Fonds unterstützten Investitionen werden veröffentlicht und müssen mit den Zielen dieser Richtlinie im Einklang stehen.*

*(5) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Richtlinie und zur Umsetzung dieses Artikels zu erlassen.*

Or. en

*(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32003L0087>)*

## BEGRÜNDUNG

### Hintergrund

Seit im Jahr 1856 Eunice Foote erstmals den Treibhauseffekt von Kohlendioxid erkannt hat und vor allem nachdem Svante Arrhenius 1896 den Effekt quantifiziert hat, weiß man, dass die Oberflächentemperatur der Erde von der Kohlendioxidkonzentration in der Atmosphäre abhängt.

Nach zahlreichen wissenschaftlichen Studien und Erfahrungsberichten wurde 1997 mit dem Kyoto-Protokoll anerkannt, dass die globale Erwärmung durch den Menschen verursacht wird, und die Reduzierung der Treibhausgasemissionen gefordert. Leider haben die bisherigen Maßnahmen gegen den Klimawandel kaum Wirkung gezeigt, im Gegenteil haben sich die jährlichen Emissionen seit 1997 nahezu verdoppelt. Das letzte Jahrzehnt war das wärmste seit Beginn der Aufzeichnungen, und das Jahr 2019 war das heißeste Jahr in Europa.<sup>1</sup> Dasselbe gilt für die Meere, die nie zuvor so warm waren wie 2019.<sup>2</sup> Dies zeigt, dass eine ehrgeizige EU-Klimagesetzgebung erforderlich ist.

Dem neuesten IPCC-Bericht zufolge besteht eine Chance von 66 %, dass die Erderwärmung unter 1,5 °C bleibt, wenn die künftigen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf 420 Gt CO<sub>2</sub>-Äquivalent begrenzt werden – entsprechend den derzeitigen Emissionen über einen Zeitraum von zehn Jahren. Somit besteht eine Chance von 50 %, dass wir unter 1,5 °C bleiben, wenn 580 Gt CO<sub>2</sub>-Äquivalent erreicht werden – d. h. die derzeitigen Emissionen über einen Zeitraum von 14 Jahren. Durch den Seeverkehr allein werden jährlich rund 940 Mt CO<sub>2</sub>-Äquivalent verursacht. Das macht 2,5 % der weltweiten Treibhausgasemissionen aus. Auf Ebene der Union (d. h. durch Schiffe, die EWR-Häfen anlaufen) sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr zwischen 1990 und 2008 um 48 % angestiegen und werden bis 2050 voraussichtlich bis zu 86 % über dem Stand von 1990 liegen. Der Schifffahrtsektor trägt in keiner Weise zu den allgemeinen Bemühungen bei, bis spätestens 2050 Emissionsfreiheit zu erreichen. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum Schiffe das einzige Verkehrsmittel sind, das in keiner EU-Strategie zur Reduzierung von Emissionen ausdrücklich behandelt wird.

### Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO)

Derzeit sind Schiffsbetreiber verpflichtet, der EU (MRV)<sup>3</sup> und der IMO (DCS)<sup>4</sup> Bericht zu erstatten. Die Berichterstatterin ist ebenfalls der Auffassung, dass es wichtig ist, die Berichterstattungspflichten der EU und der IMO anzugleichen. Das bedeutet allerdings nicht, dass die EU-Standards gesenkt werden sollten. Im Gegenteil sind auf weltweiter Ebene höhere Standards erforderlich. Ein Beispiel: Im Gegensatz zum EU-MRV-System erhebt die IMO keine Daten über die beförderten Güter, sondern ausschließlich die Tragfähigkeit in Tonnen.

---

<sup>1</sup> Europäische Kommission, *Climate bulletin*, Copernicus  
<https://climate.copernicus.eu/climate-bulletins>.

<sup>2</sup> Advances in Atmospheric Sciences.

<sup>3</sup> Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG.

<sup>4</sup> Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) hat ein obligatorisches Datenerhebungssystem für den Kraftstoffverbrauch (DCS) für die internationale Schifffahrt angenommen, nach dem Schiffe ab 5 000 BRZ ab 2019 verpflichtet sind, Daten zu erfassen und an eine IMO-Datenbank zu melden.

Durch diese Messung ist es sehr schwierig, wenn nicht unmöglich, den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der verschifften Waren zu berechnen. Die IMO verspricht seit 20 Jahren, gegen die Emissionen aus dem Seeverkehr vorzugehen, hat ihr Datenerhebungssystem aber erst eingeführt, nachdem die EU ihre MRV-Verordnung umgesetzt hatte. Da keine echten Fortschritte erkennbar waren, sind die Maßnahmen der EU notwendig, um das Ziel von Paris zu erreichen, den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen<sup>5</sup>.

### **Die Europäische Union**

Seit dem 1. Januar 2018 müssen große Schiffe (über 5 000 BRZ) beim Einlaufen in oder Auslaufen aus Häfen im Europäischen Wirtschaftsraum nach der Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (im Folgenden „MRV-Verordnung“) bereits ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen, ihren Kraftstoffverbrauch und weitere Parameter, wie die zurückgelegte Wegstrecke, die auf See verbrachte Zeit usw., melden. Wie die ersten verfügbaren Daten<sup>6</sup> zeigen, haben die 10 800 Schiffe im Sinne der MRV-Verordnung im Jahr 2018 über 130 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> ausgestoßen, also mehr als die jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Belgien!

Die Kommission hat mittlerweile einen Vorschlag zur Überprüfung der MRV-Verordnung vorgelegt. In diesem Vorschlag befasst sich die Kommission jedoch ausschließlich mit der Überwachung und Meldung von Daten, während die Berichterstatteerin es als ihre Pflicht ansieht, einen ehrgeizigeren Entwurf eines Berichts vorzulegen. Wir können es uns nicht leisten, bei der Bekämpfung des Klimawandels immer mehr Zeit zu verlieren, sondern müssen jetzt handeln. Das Europäische Parlament hat Ende 2019 den Klimanotstand erklärt und damit die dringende Notwendigkeit von Maßnahmen unterstrichen. Das Parlament hat die Kommission ausdrücklich dazu aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass alle einschlägigen Legislativvorschläge vollständig an dem Ziel ausgerichtet sind, die Erderwärmung auf unter 1,5 °C zu begrenzen.

### **Die Prioritäten der Berichterstatteerin**

Das Datenerhebungssystem MRV der EU ist zweckmäßig. Ein Hauptvorteil gegenüber dem DCS der IMO besteht darin, dass hier dem Schiffsbetreiber die Verantwortung zukommt und nicht dem Flaggenstaat: Sobald ein Schiff in einem Hafen im EWR einläuft, muss es seine Emissionen melden. Nun ist es jedoch an der Zeit, dass die erhobenen Daten auch wirklich genutzt werden. Zuverlässige Informationen über Emissionen sind wichtig. Mit Informationen allein lassen sich die Treibhausgasemissionen allerdings nicht reduzieren. Das hat auch die Kommission in ihrer Folgenabschätzung bestätigt. Das Hauptziel dieses Entwurfs eines Berichts besteht daher darin, den Verwaltungsaufwand für Unternehmen und Behörden so weit wie möglich zu senken und natürlich die Emissionen aus dem Seeverkehr im EWR zu reduzieren.

---

<sup>5</sup> Vollversammlung der Vereinten Nationen, Übereinkommen von Paris, 4. November 2016, Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a.

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/clima/news/commission-publishes-information-co2-emissions-maritime-transport\\_de](https://ec.europa.eu/clima/news/commission-publishes-information-co2-emissions-maritime-transport_de).

## **EHS**

Das Europäische Parlament muss Verantwortung übernehmen und das umsetzen, was Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen bereits vorgeschlagen hat: die Aufnahme des Seeverkehrs in das EHS der Europäischen Union. Dies stünde auch im Einklang mit den politischen Leitlinien der Kommission für die nächsten fünf Jahre. Die Berichterstatterin begrüßt sehr, dass sich die Kommission im Rahmen des Grünen Deals verpflichtet hat, den Geltungsbereich des Emissionshandelssystems (EHS) der EU auf die Schifffahrt auszuweiten. In den vergangenen Jahren wurden bereits mehrere Versuche unternommen, den Schifffahrtsektor zu regulieren, allerdings jedes Mal erfolglos. Jetzt ist die Zeit reif, den Seeverkehr in das EHS aufzunehmen. Es wird keine Wettbewerbsverzerrungen geben, da alle Flaggenstaaten und alle Unternehmen gleich behandelt werden. Der Geltungsbereich der Verordnung erstreckt sich auf alle Fahrten innerhalb der Union, 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 Union.<sup>7</sup>

## **Fonds zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs**

Die Berichterstatterin strebt an, dass ein Fonds zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs eingerichtet wird, mit dem Forschung und Entwicklung im Bereich Energieeffizienz von Schiffen unterstützt und Investitionen in innovative Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs, einschließlich im Kurzstreckenseeverkehr und in Häfen, sowie die Bereitstellung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe gefördert werden. Dieser Fonds sollte für den Zeitraum 2021 bis 2030 eingerichtet und aus den Einnahmen des EHS finanziert werden. Die Berichterstatterin hält die Einrichtung dieses Fonds für den Seeverkehr für wesentlich, damit nicht nur bei der Reduzierung von Emissionen, sondern auch bei der Entwicklung emissionsfreier Technologien spürbare Wirkungen erzielt werden.

## **Energieeffizienz**

Die Berichterstatterin nimmt das Ziel der IMO zur Kenntnis, die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Transportleistung bis 2030 um mindestens 40 % zu reduzieren. Die EU muss mit gutem Beispiel vorangehen, indem sie dieses sehr notwendige Ziel in die EU-Rechtsvorschriften überführt und dadurch sicherstellt, dass alle Schiffe, die in Häfen in der Union einlaufen, ihren angemessenen Beitrag zur Verwirklichung der ersten Strategie der IMO leisten und Unternehmen gleichzeitig eine ausreichende Flexibilität geboten wird, um entscheiden zu können, welche betrieblichen oder technologischen Maßnahmen sie umsetzen möchten.

## **Emissionsfreie Häfen**

Die Berichterstatterin sieht großes Potenzial in landseitiger Stromversorgung und emissionsfreien Häfen. Wenn vor Anker liegende Schiffe ihre Maschinen abstellen und an das landseitige Stromnetz oder eine andere Energiequelle mit ähnlichem Effekt angeschlossen werden müssten, hätte diese Maßnahme umgehend gesundheitliche Vorteile für die in der Nähe von Häfen lebende Bevölkerung. Daher fordert die Berichterstatterin die Kommission auf, Maßnahmen für dieses Ziel auszuarbeiten, d. h., für die Mitgliedstaaten Ziele für die Bereitstellung landseitiger Stromversorgung festzulegen.

---

<sup>7</sup> Siehe Erwägung 14 der geltenden MRV-Verordnung.

### **Beförderte Ladung und Datentransparenz**

Die Berichterstatterin begrüßt, dass die Kommission den Faktor Transparenz in den MRV-Vorschlag aufgenommen hat. Allerdings ist die Berichterstatterin der Auffassung, dass die Berichterstattung über den Parameter „beförderte Ladung“, anders als im Vorschlag der Kommission, obligatorisch bleiben sollte. Dieser Parameter ist wichtig, um die tatsächliche Effizienz einer Fahrt kontrollieren und den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der transportierten Waren berechnen zu können. Durch diese Maßnahme werden Fairness und gleiche Voraussetzungen für alle Interessenträger sichergestellt.

### **Ausweitung des Geltungsbereichs auf alle Treibhausgase**

Die Berichterstatterin strebt eine Ausweitung des Geltungsbereichs auf alle Treibhausgase, nicht nur CO<sub>2</sub>, an. Insbesondere haben Methanemissionen enorme Auswirkungen auf den Klimawandel, denn das Treibhausgaspotenzial von Methan liegt auf 20 Jahre betrachtet gegenüber CO<sub>2</sub> bei 87. Daher ist eine strengere Regulierung erforderlich.