Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 23. September 2020
(OR. en)

10819/20

Interinstitutionelles Dossier:
2019/0017(COD)

CODEC 809
CLIMA 185
ENV 514
MAR 110
MI 331
ONU 43
PE 57

INFORMATORISCHER VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	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 – Ergebnis der Beratungen des Europäischen Parlaments (Brüssel, 14. bis 17. September 2020)

I. EINLEITUNG

Die Berichterstatterin, Jutta Paulus (Grüne/EFA, DE), hat im Namen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit einen Bericht mit 60 Änderungsanträgen (Änderungsanträge 1-60) zu dem Verordnungsvorschlag vorgelegt.

Zudem hat die ID-Fraktion 6 Änderungsanträge (Änderungsanträge 64-69) eingereicht; von der EKR-Fraktion wurden 3 Änderungsanträge (Änderungsanträge 61, 63, 81) und von der GUE/NGL-Fraktion 11 Änderungsanträge (Änderungsanträge 70-80) eingereicht.

II. ABSTIMMUNG

Bei seiner Abstimmung im Plenum am 15. September 2020 hat das Parlament 67 Änderungsanträge (1-60, 72, 74, 76-80) zu dem Verordnungsvorschlag angenommen. Es wurden keine weiteren Änderungsanträge angenommen. Die angenommenen Änderungsanträge sind in der Anlage wiedergegeben.

Nach der Abstimmung am 16. September 2020 wurde der Vorschlag gemäß Artikel 59 Absatz 4 der Geschäftsordnung des Europäischen Parlaments an den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit zurücküberwiesen, sodass die erste Lesung des Parlaments nicht beendet wurde und die Verhandlungen mit dem Rat aufgenommen werden.

P9_TA-PROV(2020)0219

Globales Datenerhebungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen ***I

Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 16. September 2020 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 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))[1]

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Abänderung 1

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung -1 (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(-1) Die beispiellose Bedrohung durch den Klimawandel erfordert ein größeres Engagement und entschlossenere Klimaschutzmaßnahmen der Union und der Weltgemeinschaft. Die Union hat zugesagt, im Einklang mit den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen größere Anstrengungen zu unternehmen, um den Klimawandel zu bekämpfen und das Übereinkommen von Paris[1a] umzusetzen. Der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) hat in seinem Sonderbericht von 2018 mit dem Titel „1,5 °C globale Erwärmung“ bestätigt, dass die Emissionen in allen Wirtschaftszweigen unbedingt erheblich

[1] Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 59 Absatz 4 Unterabsatz 4 der Geschäftsordnung zu interinstitutionellen Verhandlungen an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A9-0144/2020).

gesenkt werden müssen, um die globale Erwärmung auf weniger als 1,5 °C zu begrenzen. Im IPCC-Sonderbericht aus dem Jahr 2019 mit dem Titel „Ozean und Kryosphäre in einem sich wandelnden Klima“ wurde außerdem darauf hingewiesen, dass Klimamechanismen von der Gesundheit der Ozeane und der Meeresökosysteme abhängen, die derzeit von Erderwärmung, Umweltverschmutzung, Übernutzung der biologischen Vielfalt der Meere, Versauerung, Sauerstoffentzug und Küstenerosion betroffen sind. Der IPCC erinnert daran, dass die Ozeane Teil der Lösung zur Abschwächung des Klimawandels und zur Anpassung an seine Folgen sind, und hebt hervor, dass Treibhausgasemissionen und die Verschmutzung der Ökosysteme verringert und natürliche Kohlenstoffsenken erweitert werden müssen.

[1a] Übereinkommen von Paris (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4).

Abänderung 2

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Der Seeverkehr wirkt sich aufgrund der Kohlendioxidemissionen (CO_2-Emissionen) ***aus der Schifffahrt*** auf ***das Weltklima*** aus. Im Jahr 2015 entfielen 13 % der gesamten Treibhausgasemissionen der Union im Verkehrssektor auf den Seeverkehr[15]. Die internationale Seeschifffahrt ist der einzige Verkehrsträger, der von der Verpflichtung der Union zur Senkung der Treibhausgasemissionen ausgenommen ist.	(1) Der Seeverkehr wirkt sich aufgrund der Kohlendioxidemissionen (CO_2-Emissionen) ***und anderer von ihm verursachter Emissionen wie etwa von Methan, Stickoxiden, Schwefeloxiden, Feinstaub und Ruß*** auf ***den Klimawandel, die marine biologische Vielfalt, die Luftqualität und die öffentliche Gesundheit*** aus. Im Jahr 2015 entfielen 13 % der gesamten Treibhausgasemissionen der Union im Verkehrssektor auf den Seeverkehr[15]. ***Die Emissionen im weltweiten Seeverkehr***

	dürften bis 2050 um 50 % bis 250 % ansteigen.[15a] Sofern keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden, werden die Emissionen des auf den EWR bezogenen Seeverkehrs bis 2050 voraussichtlich um 86 % gegenüber dem Stand von 1990 zunehmen, obwohl die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) Mindesteffizienzstandards für die Schifffahrt angenommen hat. Die internationale Seeschifffahrt ist der einzige Verkehrsträger, der von der Verpflichtung der Union zur Senkung der Treibhausgasemissionen ausgenommen ist. ***Die IMO hat am 13. April 2018 ihre erste Strategie zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen angenommen. Sowohl weltweit als auch auf Ebene der Union bedarf es unbedingt Maßnahmen zur Umsetzung dieser Strategie, damit sichergestellt ist, dass Sofortmaßnahmen zur Verringerung der Emissionen des Seeverkehrs ergriffen werden, ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris geleistet wird und das Ziel der unionsweiten Klimaneutralität verwirklicht wird, ohne die Klimaschutzmaßnahmen in anderen Branchen zu untergraben.***
[15] https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases	[15] https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases***/transport-emissions-of-greenhouse-gases-12*** ***[15a] https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf***

Abänderung 3

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Im Einklang mit ***der Selbstverpflichtung*** der ***beiden Gesetzgeber, die in der Verordnung***	(2) Im Einklang mit ***den Verpflichtungen*** der ***Union nach dem Übereinkommen von Paris und den***

(EU) 2018/842 des Europäischen ***Parlaments und des*** Rates[16] ***sowie der Richtlinie (EU) 2018/410 des Europäischen Parlaments und des Rates[17] 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 Übergang zur Treibhausgasneutralität zu vollziehen***.

---

[16] 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).

[17] 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_2-Ausstoß und des Beschlusses (EU) 2015/1814 (ABl. L 76 vom 19.3.2018, S. 3).

Abänderung 4

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) In ***der*** Entschließung des Europäischen Parlaments ***vom Februar 2014 zu dem Thema „Ein Rahmen für die Klima- und***	(3) In ***seiner*** Entschließung ***vom 14. März 2019 zum Klimawandel hat eine große Mehrheit*** des Europäischen Parlaments ***das Ziel unterstützt,***

Energiepolitik bis 2030“ 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.	***schnellstmöglich und spätestens bis 2050 Treibhausgasneutralität zu erreichen. Das Europäische Parlament hat außerdem*** die Kommission und die Mitgliedstaaten ***mehrfach*** aufgefordert, ***das verbindliche Ziel der Union zur*** Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 ***auf 55*** % gegenüber ***dem Stand von 1990 nachzuschärfen***. 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 ***ihre Klimaziele verwirklichen und*** einen angemessenen Beitrag zu den globalen Bemühungen leisten soll. ***Vor dem Hintergrund der Ausrufung des Klima- und Umweltnotstands durch das Parlament am 28. November 2019 sind rasche Bemühungen um die Dekarbonisierung des Seeverkehrs umso wichtiger.***

Abänderung 5

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) In seiner Entschließung vom 28. November 2019 zur Klimakonferenz der Vereinten Nationen 2019 in Madrid (Spanien) (COP 25) betonte das Europäische Parlament, dass weitere Maßnahmen der Union erforderlich sind, um die Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs anzugehen, da aufseiten der IMO nur langsam und unzureichend Fortschritte erzielt werden. Das Europäische Parlament sprach sich insbesondere für die Einbeziehung des Seeverkehrs in das Emissionshandelssystem der EU („EU-

EHS“) sowie für die unionsweite Einführung von Effizienzstandards für Schiffe aus. Marktbasierte Strategien zur Verringerung der Emissionen allein reichen nicht aus, um die Emissionsreduktionsziele der Union zu erreichen; sie sollten daher mit verbindlichen regulatorischen Emissionsreduktionsanforderungen einhergehen, die ordnungsgemäß durchgesetzt werden.

Abänderung 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***.	(4) In seinen Schlussfolgerungen vom ***12***. ***Dezember 2019***[1a] hat der Europäische Rat das Ziel gebilligt, bis ***2050 eine klimaneutrale EU*** zu ***erreichen***. Der Europäische Rat erklärte zudem, dass ***alle einschlägigen Rechtsvorschriften*** und ***politischen Maßnahmen der Union*** mit ***dem Ziel der Klimaneutralität im Einklang stehen*** und zu ***dessen Verwirklichung beitragen müssen***, ***wobei auf einheitliche Rahmenbedingungen zu achten ist***.

1a ***https://www.consilium.europa.eu/media/41779/12-euco-final-conclusions-de.pdf***

Abänderung 7

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4a) Der Seeverkehr ist gegenwärtig der einzige Sektor, der nicht ausdrücklich einem Emissionsreduktionsziel der Union oder spezifischen Klimaschutzmaßnahmen unterliegt. In ihrer Mitteilung vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal bekundete die Kommission ihre Absicht, zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, um die Treibhausgasemissionen der Seeschifffahrt anzugehen, und insbesondere das EU-EHS auf den Seeverkehr auszudehnen, den Zugang von Schiffen mit besonders hohen Schadstoffemissionen zu den Häfen der Union zu regulieren und in Häfen liegende Schiffe zur Nutzung von Landstrom zu verpflichten. In ihrem Vorschlag vom 4. März 2020 für eine Verordnung zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1999 (Europäisches Klimagesetz)[1a] bestätigt die Kommission, dass zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen, und dass jeder Sektor dazu beitragen muss, da die derzeitigen politischen Maßnahmen die Treibhausgasemissionen bis 2050 voraussichtlich nur um 60 % senken werden.
	_____
	[1a] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1588581905912&uri=CELEX:52020PC0080

Abänderung 8

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4b) Die Beseitigung von Markthemmnissen in der Seeschifffahrt einschließlich der Anwendung eines transparenten und zuverlässigen Systems für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) soll dazu beitragen, dass Energieeffizienz-Technologien eingesetzt und somit die Emissionen im Seeverkehr bis 2030 um ca. 2 % reduziert werden. Deshalb bedarf es weiterer Maßnahmen, damit die Seeschifffahrt umfassend zu den gesamtwirtschaftlichen Bemühungen um die Verwirklichung des Klimaneutralitätsziels der Union, der Ziele für 2030 und anderer potenzieller Zwischenziele beiträgt. Als wichtigstes Instrument der Union für die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Treibhausgasemissionen und Luftverschmutzung durch den Seeverkehr bildet die EU-MRV-Verordnung die Grundlage für weitere Maßnahmen. Der Anwendungsbereich der genannten Verordnung sollte deshalb ausgeweitet werden, sodass er verbindliche Anforderungen für Schifffahrtsunternehmen umfasst, ihre Treibhausgasemissionen pro Transportleistung zu senken. Außerdem muss das EU-EHS auch für den Seeverkehr gelten.

Abänderung 9

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6

Vorschlag der Kommission	*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[20] (im Folgenden „EU-MRV-Verordnung"), die 2016 durch zwei delegierte Verordnungen[21] und zwei Durchführungsverordnungen[22] 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_2-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_2-Emissionen. Die ersten Emissionsberichte ***sind*** am 30. April 2019 fällig.	(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[20] (im Folgenden „EU-MRV-Verordnung"), die 2016 durch zwei delegierte Verordnungen[21] und zwei Durchführungsverordnungen[22] 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 in die Verpflichtungen der Union zur Reduzierung von Treibhausgasen und zur anschließenden Bepreisung dieser Emissionen im Einklang mit dem Verursacherprinzip. Als die EU-MRV-Verordnung erlassen wurde, sagte die Kommission zu, 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, wobei sie besonderes Augenmerk auf die Möglichkeit der Ausweitung des EU-EHS auf den Seeverkehr richtete.*** Gemäß der EU-MRV-Verordnung sind ***Schifffahrtsunternehmen*** verpflichtet, den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-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. ***Diese Verpflichtung*** gilt auch für in EWR-Häfen verursachte CO_2-Emissionen. Die ersten Emissionsberichte ***waren*** am 30. April 2019 fällig ***und wurden von der Kommission am 30. Juni 2019 veröffentlicht***.
[20] 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).	[20] 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).
[21] 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).	[21] 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).
[22] 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	[22] 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).	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).

Abänderung 10

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6a) Die Verringerung der Emissionen aus der Schifffahrt und ihrer Auswirkungen auf die globale Erwärmung und die Luftverschmutzung sollte nicht in einer Weise umgesetzt werden, die der biologischen Vielfalt der Meere schadet, sondern mit Maßnahmen einhergehen, die auf die Wiederherstellung der Meeres- und Küstenökosysteme abzielen, die von der Schifffahrt etwa durch in die Meere eingeleitete Stoffe (beispielsweise Ballastwasser, Kohlenwasserstoffe, Schwermetalle und Chemikalien), auf hoher See verlorene Container und Kollisionen mit Walen beeinträchtigt werden.

Abänderung 11

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6b) Im Seeverkehr ist der Schiffseigner nicht immer mit der natürlichen oder juristischen Person identisch, von der das Schiff gewerblich betrieben wird. Daher sollten alle gemäß der EU-MRV-Verordnung bereitzustellenden Daten vom für den gewerblichen Betrieb des Schiffes Verantwortlichen wie etwa dem Geschäftsführer, dem Zeitbefrachter oder dem Bareboat-Charterer erhoben und diesem zugewiesen werden.

Abänderung 12

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6c) Die im Rahmen der EU-MRV-Verordnung erhobenen Daten sollten genutzt werden, um den Übergang zu emissionsfreien Schiffen zu fördern, indem ein Energieeffizienzzertifikat für Schiffe eingeführt wird, das eine Ratingskala umfasst und somit insbesondere mit Blick auf Verkauf oder Vermietung einen transparenten Vergleich von Schiffen ermöglicht. Die Daten sollten ferner genutzt werden, um die Mitgliedstaaten dazu anzuhalten, bewährte Verfahren zu fördern und die effizientesten Schiffe zu unterstützen.

Abänderung 13

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6 d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6d) Die Kommission sollte in Zusammenarbeit mit Schiffseignern, sonstigen Beteiligten und unabhängigen Sachverständigen ein europäisches Schifffahrtslabel für Produkte entwickeln, um die Verbraucher über die Umweltauswirkungen des Seeverkehrs im Zusammenhang mit den von ihnen erworbenen Produkten zu informieren. Ein solches Label würde die Umwelt- und Energiewende in der Schifffahrt unterstützen, indem es die Möglichkeit bietet, die Verbraucher zuverlässig und transparent über freiwillige Initiativen zu informieren. Es würde die Verbraucher dazu anregen, Produkte zu kaufen, die von Schiffen befördert wurden, deren Eigner die entsprechenden Umweltauswirkungen – z. B. in Bezug auf Treibhausgas-, Schadstoff- und Lärmemissionen sowie in Bezug auf Abfall- und Wassermanagement – verringert haben.

Abänderung 14

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6 e (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6e) Die Richtlinie 92/106/EWG des Rates[1a] trägt zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen bei, indem sie eine Verlagerung vom Straßengüterverkehr auf emissionsärmere Verkehrsträger einschließlich emissionsfreier Flusskorridore fördert. Eine Überarbeitung dieser Richtlinie ist erforderlich, um die Bemühungen um die Förderung des multimodalen Verkehrs und die Steigerung von Effizienz und

	emissionsarmen Alternativen zu intensivieren. Im Hinblick auf die dauerhafte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf Wasserwege ist eine emissionsfreie Binnenschifffahrt von entscheidender Bedeutung, weshalb Investitionen in Betankungs- und Ladeinfrastrukturen in Binnenhäfen gefördert werden müssen.
	[1a] Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).

Abänderung 15

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6 f (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6f) Die Häfen der Union stellen aufgrund ihrer geografischen Lage und wirtschaftlichen Aktivitäten strategische Knotenpunkte für die Energiewende dar. Sie sind die wichtigsten Anlieferungsorte für Energierohstoffe (Import, Lagerung oder Vertrieb), beteiligen sich zunehmend am Ausbau von Produktionsstandorten für Energie aus erneuerbaren Quellen und entwickeln neue Strategien für das Energiemanagement und die Kreislaufwirtschaft. Im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals sollte die Union daher die Dekarbonisierung des maritimen Sektors mit einem strategischen Vorgehen in Bezug auf die Häfen der Union verknüpfen, um deren Rolle als Triebkraft für die Energiewende zu unterstützen. Die Mitgliedstaaten sollten dazu angeregt werden, die Entwicklung emissionsfreier Häfen zu fördern und in Betankungs-

	und Ladeinfrastrukturen zu investieren. Dies hätte einen unmittelbaren Nutzen für die Gesundheit aller Anwohner von Hafen- und Küstengebieten und würde die negativen Auswirkungen auf die Artenvielfalt in diesen Meeres- und Küstengebieten begrenzen, die auch riesige Landgebiete umfassen, von denen einige zum Natura-2000-Netz gehören.

Abänderung 16

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*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 die EU-MRV-Verordnung und schlägt erforderlichenfalls Änderungen vor, um die ***Angleichung an dieses internationale*** Übereinkommen sicherzustellen.	(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 der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr*** die EU-MRV-Verordnung und schlägt erforderlichenfalls Änderungen vor, um die ***Kohärenz mit diesem internationalen*** Übereinkommen sicherzustellen. ***Die Union muss unabhängig von etwaigen Maßnahmen auf internationaler Ebene auch künftig in der Lage sein, ehrgeizige Ziele zu verfolgen, und eine Führungsrolle im Klimaschutz einnehmen, indem sie innerhalb der Union strengere Maßnahmen aufrechterhält oder erlässt.***

Abänderung 17

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 8

Vorschlag der Kommission	*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)[23] angenommen wurde, haben sich die Union und ihre Mitgliedstaaten zu einem gesamtwirtschaftlichen Reduktionsziel verpflichtet. Die Bemühungen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) um die Begrenzung der Emissionen aus der internationalen Seeschifffahrt sind bereits im Gange und sollten gefördert werden. Die IMO hat im Oktober 2016 ein Datenerhebungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen angenommen[24] (im Folgenden „globales IMO-Datenerhebungssystem“).	(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)[23] angenommen wurde, haben sich die Union und ihre Mitgliedstaaten zu einem gesamtwirtschaftlichen Reduktionsziel verpflichtet. Die Bemühungen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) um die Begrenzung der Emissionen aus der internationalen Seeschifffahrt sind bereits im Gange und sollten gefördert werden. Die IMO hat im Oktober 2016 ein Datenerhebungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen angenommen[24] (im Folgenden „globales IMO-Datenerhebungssystem“). ***Zudem hat die IMO am 13. April 2018 eine erste Strategie zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen („erste IMO-Strategie“) verabschiedet, die darauf abzielt, 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 einschließlich sämtlicher Mitgliedstaaten der Union dazu verpflichtet, die CO_2-Emissionen pro Transportleistung für den internationalen Seeverkehr bis 2030 im Durchschnitt um mindestens 40 % zu reduzieren und sich um eine Senkung um 70 % bis 2050 zu bemühen. Es ist deshalb sinnvoll, die wichtigsten Elemente der ersten IMO-Strategie in das Unionsrecht aufzunehmen und sich weiterhin***

	konstruktiv mit den IMO-Mitgliedstaaten um eine weltweite Vereinbarung über Maßnahmen zur Senkung des Ausstoßes von Treibhausgasen zu bemühen. Die Schifffahrtsunternehmen sollten verpflichtet sein, den jährlichen CO_2-Ausstoß pro Transportleistung im Durchschnitt aller Schiffe unter ihrer Verantwortung bis 2030 linear um mindestens 40 % gegenüber der durchschnittlichen Leistung der Kategorie von Schiffen derselben Größe und desselben Typs gemäß der MRV-Verordnung zu senken. Das Ausgangsszenario für die Maßnahmen zur Senkung des Treibhausgasausstoßes sollte unter Rückgriff auf die Daten aus dem THETIS-MRV und dem IMO-Datenerhebungssystem festgelegt werden, wobei die Emissionssenkungen, die von Schifffahrtsunternehmen, die bei der Dekarbonisierung als Vorreiter vorangehen, bereits erzielt wurden, uneingeschränkt anerkannt werden sollten. Die Kommission sollte delegierte Rechtsakte erlassen, um die detaillierten Bestimmungen für die Festlegung des Ausgangsszenarios, den jährlichen Reduktionsfaktor für jede Schiffskategorie, die Vorschriften und Instrumente für die Berechnung und Einziehung der Strafen bei einem Überschreiten der Emissionen und alle sonstigen Bestimmungen festzulegen, die für die Einhaltung dieser Verpflichtung und die Kontrolle ihrer Einhaltung erforderlich sind.
[23] Übereinkommen von Paris (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4).	[23] Übereinkommen von Paris (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4).
[24] IMO-Entschließung MEPC.278(70) zur Änderung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens.	[24] IMO-Entschließung MEPC.278(70) zur Änderung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens.

Abänderung 18

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) In Anbetracht der Koexistenz dieser beiden Systeme zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung hat die Kommission gemäß Artikel 22 der EU-MRV-Verordnung bewertet, wie die beiden Systeme aneinander angeglichen werden können, damit der Verwaltungsaufwand für Schiffe verringert werden kann und gleichzeitig die Ziele der EU-MRV-Verordnung ***erhalten bleiben können***.	(9) In Anbetracht der Koexistenz dieser beiden Systeme zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung hat die Kommission gemäß Artikel 22 der EU-MRV-Verordnung bewertet, wie die beiden Systeme aneinander angeglichen werden können, damit der Verwaltungsaufwand für Schiffe ***– insbesondere wenn sie im Eigentum von KMU stehen –*** verringert werden kann und gleichzeitig die Ziele der EU-MRV-Verordnung ***aufrechterhalten werden***.

Abänderung 19

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission	*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 ***und des Geltungsbereichs*** oder der Anforderungen an die Prüfung, Transparenz und Berichterstattung über CO_2-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	(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 wahren würde. Solch eine teilweise Angleichung sollte jedoch keine Änderung der Verwaltungspraxis oder der Anforderungen an die Prüfung, Transparenz und Berichterstattung über CO_2-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

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 beschränken.	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 in den Geltungsbereich der EU-MRV-Verordnung fallenden Schiffe,*** Begriffsbestimmungen, Überwachungsparameter, Monitoringkonzepte und Vorlagen beschränken.

Abänderung 20

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 12

Vorschlag der Kommission	*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 ***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[25] ***basieren***, um den Verwaltungsaufwand zu verringern.	(12) Die Bestimmungen des globalen IMO-Datenerhebungssystems über die jährlich zu überwachenden und übermittelnden Daten sollten berücksichtigt werden, um bei Tätigkeiten von Schiffen, die ***in den Geltungsbereich beider*** 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[25] ***beruhen***, um den Verwaltungsaufwand zu verringern.
_____	_____

[25] ***IMO-Empfehlung*** MEPC 282(70)	[25] ***IMO-Entschließung*** MEPC 282(70)***.***

Abänderung 21

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Der Inhalt der Monitoringkonzepte sollte gestrafft werden, um dem globalen IMO-Datenerhebungssystem Rechnung zu tragen, ausgenommen ***der Teile*** des Konzepts, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass im Rahmen der EU-MRV-Verordnung nur unionsbezogene Daten überwacht und übermittelt werden. Daher sollten Bestimmungen zu einzelnen Fahrten Teil des Monitoringkonzepts bleiben.	(13) Der Inhalt der Monitoringkonzepte sollte gestrafft werden, um dem globalen IMO-Datenerhebungssystem Rechnung zu tragen, ausgenommen ***den Teilen*** des Konzepts, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass im Rahmen der EU-MRV-Verordnung nur unionsbezogene Daten überwacht und übermittelt werden. Daher sollten Bestimmungen zu einzelnen Fahrten Teil des Monitoringkonzepts bleiben. ***Die Kommission sollte die Mitgliedstaaten außerdem durch den Austausch von Fachwissen und bewährten Verfahren sowie durch die Einführung neuer Technologien unterstützen, damit administrative Hindernisse abgebaut und Daten effizient und sicher aufgefunden werden.***

Abänderung 22

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(13a) Die Folgenabschätzung, die die Kommission 2013 anlässlich des Vorschlags für die EU-MRV-Verordnung durchführte, ergab, dass ein EU-EHS für Emissionen aus dem Seeverkehr wirksam ist und ein EU-EHS-System oder ein

zielorientierter Ausgleichsfonds Optionen darstellen, mit denen die erforderlichen Emissionsreduktionen in dem Wirtschaftszweig erreicht werden könnten. Um den Seeverkehr in die Bemühungen der Union um die Verringerung der Emissionen einzubeziehen, sollte der Geltungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[1a] auch Emissionen aus dem Seeverkehr umfassen. Die Kommission sollte delegierte Rechtsakte erlassen, um die Gesamtmenge der Zertifikate für den Seeverkehr im Einklang mit anderen Branchen und die Methode der Zuteilung von Zertifikaten für den Seeverkehr durch vollständige Versteigerung festzulegen. Bei der Ausarbeitung dieser delegierten Rechtsakte sollte die Kommission die Folgenabschätzung von 2013 aktualisieren, um insbesondere das Ziel der Union für 2030 hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Verringerung der Treibhausgasemissionen, das Klimaneutralitätsziel gemäß der Verordnung (EU) …/… [Europäisches Klimagesetz] und die wirtschaftlichen Auswirkungen, einschließlich möglicher Risiken unbeabsichtigter Verkehrsverlagerungen und der Verlagerung von CO_2-Emissionen, zu berücksichtigen. Die Kommission sollte die Ergebnisse dieser Bewertung veröffentlichen. Es ist wichtig, dass die Union und ihre Mitgliedstaaten Maßnahmen auf internationaler Ebene unterstützen, um die Klimaauswirkungen des Seeverkehrs zu verringern. Die Kommission sollte die Fortschritte im Hinblick auf die Annahme eines marktwirtschaftlichen Instruments durch die IMO fortlaufend beobachten und im Falle der Annahme eines globalen marktwirtschaftlichen Instruments prüfen, wie eine Übereinstimmung zwischen den Maßnahmen der Union und den globalen Maßnahmen sichergestellt werden kann, sodass die ökologische Integrität und Wirkung der

Klimaschutzmaßnahmen der Union gewahrt wird.

Abänderung 23

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 13 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(13b) Für den erfolgreichen Umstieg auf einen emissionsfreien Seeverkehr bedarf es eines integrierten Konzepts und geeigneter Rahmenbedingungen, mit denen Innovationen sowohl an Bord der Schiffe als auch in den Häfen gefördert werden. Derartige Rahmenbedingungen umfassen öffentliche und private Investitionen in Forschung und Innovation, technische und betriebliche Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen und den Einsatz von nachhaltigen alternativen Kraftstoffen wie Wasserstoff und Ammoniak, die mit Energie aus erneuerbaren Quellen produziert werden, und von emissionsfreien 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 Ozeanfonds eingerichtet werden, um die Energieeffizienz von Schiffen zu verbessern und Investitionen zu fördern, mit denen ein Beitrag zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs auch im Kurzstreckenseeverkehr und in Häfen geleistet werden soll. Außerdem sollte die Kommission Maßnahmen ausarbeiten, um den Zugang der Schiffe mit dem höchsten Schadstoffausstoß zu EU-Häfen zu regulieren und mit fossilen Kraftstoffen betriebene Schiffe, die in

Häfen liegen, dazu zu verpflichten, die landseitige Stromversorgung oder alternative emissionsfreie Optionen zu nutzen. Darüber hinaus sollte die Kommission prüfen, ob die Häfen dazu verpflichtet werden können, auf Emissionen beruhende Liegegebühren einzuführen.

Abänderung 24

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(13c) Der erfolgreiche Übergang zu emissionsfreien und umweltfreundlichen Schiffen erfordert ein integriertes Konzept für die Förderung innovativer Maßnahmen für umweltfreundlichere Schiffe – etwa mit Blick auf Rumpfgestaltung, neuartige Motoren, nachhaltige alternative Kraftstoffe sowie Antrieb mithilfe von Windkraft – und betriebliche Maßnahmen wie etwa Geschwindigkeitsreduzierung und bessere Routenplanung, die kurzfristig umgesetzt werden können, um den Treibstoffverbrauch und somit auch Emissionen zu reduzieren. Die Verringerung der Geschwindigkeit („Slow Steaming") wurde infolge des starken Anstiegs der Kraftstoffpreise zwischen 2006 und 2012 in großem Maßstab getestet: Eine Verringerung der Geschwindigkeit um 10 % führte zu einer Verringerung des Verbrauchs um etwa 19 %[1a] und einer entsprechenden Verringerung der Emissionen. Marktwirtschaftliche Instrumente wie etwa das EU-EHS setzen Anreize zur Verringerung der Emissionen, für Investitionen in Forschung und Innovation, sodass die Energieeffizienz von Schiffen verbessert wird, sowie für den Einsatz nachhaltiger alternativer

Kraftstoffe und Antriebstechniken, wozu auch die erforderlichen Betankungs- und Ladeinfrastrukturen in See- und Binnenhäfen gehören.

[1a] Europäische Umweltagentur, Technischer Bericht Nr. 4/2013: „The impact of international shipping on European air quality and climate forcing“.

Abänderung 25

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(14a) Die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sollte mit den notwendigen Befugnissen und Ressourcen ausgestattet werden, um die Emissionsmeldungen kontrollieren zu können, die von einer Prüfstelle als zufriedenstellend eingestuft wurden, damit die Daten im THETIS-MRV-Register stets hochwertig sind.

Abänderung 26

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 14 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(14b) Die Kommission sollte die Funktionsweise der Verordnung (EU) 2015/757 überprüfen und dabei die Erfahrungen, die bei der Durchführung

	jener Verordnung und bei der Anwendung des globalen IMO-Datenerhebungssystems gewonnen wurden, sowie sonstige einschlägige Entwicklungen, mit denen zur Senkung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr beigetragen werden soll, berücksichtigen.

Abänderung 27

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 14 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(14c) Im Seeverkehr werden auch Luftschadstoffe wie etwa Schwefeloxide (SOx), Stickoxide (NOx), Schwebstoffe, ozonabbauende Stoffe und flüchtige organische Verbindungen (VOC) freigesetzt.[1a] Luftschadstoffe beeinträchtigen sowohl die Umwelt als auch die Gesundheit der Bürger, insbesondere derjenigen, die in Küsten- oder Hafengebieten leben oder arbeiten. Die Kommission sollte die einschlägigen Rechtsvorschriften bis Juni 2021 überprüfen und konkrete Vorschläge vorlegen, um das Problem der Luftschadstoffemissionen aus dem Seeverkehr anzugehen. Die Kommission sollte außerdem auf die Ausweitung der SOx-Emissions-Überwachungsgebiete (SECA) und der NOx-Emissions-Überwachungsgebiete (NECA) in allen europäischen Gewässern – darunter auch im Mittelmeer – hinarbeiten und sich darüber hinaus mit dem Problem der Einleitung von Waschwasser aus Gaswäschern und der Einleitung anderer Substanzen wie etwa von Ballastwasser, Kohlenwasserstoffen, Schwermetallen und Chemikalien auf offener See und mit dem Problem der Auswirkungen dieser

	Substanzen auf die marine biologische Vielfalt befassen.

Abänderung 28

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) Gegenstand der Verordnung (EU) 2015/757 sind die Überwachung von ***CO_2-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.	(15) Gegenstand der Verordnung (EU) 2015/757 sind die Überwachung von ***Treibhausgasemissionen*** von Schiffen, die EWR-Häfen anlaufen, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen***, mit dem Ziel, die durchschnittliche Kohlendioxidintensität pro Transportleistung zu reduzieren, indem unter anderem die Emissionen dieser Schiffe, während diese sich am Liegeplatz befinden, deutlich gesenkt werden, und diese Emissionen mit einem Preis zu belegen, um so die*** Treibhausgasemissionen ***aus dem Seeverkehr zu verringern***. Dies kann von den Mitgliedstaaten nicht ***ausreichend verwirklicht*** werden, sondern ist vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen auf Unionsebene ***besser*** 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 ***Verwirklichung*** dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

Abänderung 29

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(15a) Der Übergang zu einer klimaneutralen Schifffahrt ist noch nicht verwirklicht, und die Regulierungsmaßnahmen in diesem Zusammenhang reichen bislang nicht aus. Die Häfen können einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs leisten. Die Betreiber von Schiffen, die Häfen der Union anlaufen, sollten verpflichtet werden, sicherzustellen, dass ihre Schiffe keine Treibhausgase oder Luftschadstoffe ausstoßen, während sie sich am Liegeplatz befinden, indem sie beispielweise die landseitige Stromversorgung nutzen. Dies wäre insbesondere im Fall von Liegeplätzen, die sich in der Nähe städtischer Gebiete befinden, wichtig, um die Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die Gesundheit der Menschen zu verringern. Angesichts der Tatsache, dass Schiffe in unterschiedlichem Maße Treibhausgase und Luftschadstoffe ausstoßen, sollten zunächst die umweltschädlichsten Schiffe, darunter große Fahrgastschiffe, verpflichtet werden, diese Anforderung zu erfüllen.

Abänderung 30

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*

	(15b) Die Schiffsbetreiber sollten sicherstellen, dass sie ihre Schiffe möglichst energieeffizient betreiben und die Emissionen möglichst gering halten. Die Schiffsbauer sollten dafür Sorge tragen, dass sie die Verringerung der Emissionen beim Bau neuer Schiffe vorrangig behandeln.

Abänderung 31

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Überschrift (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Änderungen der Verordnung (EU) 2015/757

Abänderung 32

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

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Die Verordnung (EU) 2015/757 wird wie folgt geändert:

Abänderung 33

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

Verordnung (EU) 2015/757

Erwägung 23

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1. Erwägungsgrund 23 erhält folgende Fassung:
(23) ***In diesem Stadium sollten*** andere Treibhausgase, klimawirksame Stoffe ***oder*** Luftschadstoffe ***nicht von dem MRV-System der Union*** erfasst werden, um ***zu vermeiden, dass der Einbau von Messgeräten notwendig wird, die nicht hinreichend zuverlässig oder nicht im Handel verfügbar sind, was der Anwendung*** des ***MRV-Systems der Union abträglich sein könnte***.	***„***(23) ***Das MRV-System der Union sollte erweitert werden, sodass – sofern es hinreichend zuverlässige oder im Handel verfügbare Messgeräte gibt – auch*** andere Treibhausgase, klimawirksame Stoffe ***und*** Luftschadstoffe erfasst werden, um ***das Klima, die Umwelt und die Gesundheit*** des ***Menschen besser zu schützen***.***“***

Abänderung 34

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer -1 a (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 1

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1a. Artikel 1 erhält folgende Fassung:
Artikel 1	***„***Artikel 1
Gegenstand	Gegenstand
Um die Kohlendioxidemissionen (CO_2-Emissionen) aus dem Seeverkehr kostenwirksam zu reduzieren enthält ***diese Verordnung*** Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von ***CO_2-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 unter Berücksichtigung der am 13. April 2018 angenommenen ersten IMO-Strategie zur Verringerung der***

	Treibhausgasemissionen von Schiffen einen Beitrag zur Verwirklichung des in der Verordnung (EU) …/… [Europäisches Klimagesetz] verankerten Ziels der gesamtwirtschaftlichen Klimaneutralität der Union zu leisten, werden Schifffahrtsunternehmen durch diese Verordnung verpflichtet, ihre durchschnittlichen jährlichen CO_2-Emissionen pro Transportleistung nach Maßgabe von Artikel 12a zu reduzieren.“

Abänderung 35

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer -1 b (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 2 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-1b. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
(1) Diese Verordnung gilt für Schiffe mit ***mehr als*** 5 000 BRZ in Bezug auf die ***CO_2-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.	**„**(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.**“**

Abänderung 36

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – **Nummer 1 – Buchstabe -a (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	-a) Folgender Buchstabe wird eingefügt:
	„aa) ‚Treibhausgasemissionen' die Freisetzung von in Anhang II der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* genannten Treibhausgasen durch Schiffe;
	**** 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).“***

Abänderung 37

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe -a a (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe b

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	-aa) Buchstabe b erhält folgende Fassung:
b) „Anlaufhafen“ den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um Güter zu laden oder	„b) ‚Anlaufhafen' den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um ***einen erheblichen***

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 befindet, außerhalb von Häfen durchgeführte Umladungen von Schiff zu Schiff und Halte, die dem alleinigen Zweck des Schutzes vor Schlechtwetterlagen dienen oder aufgrund von Such- und Rettungsaktionen erforderlich sind;	***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 der Hilfe bedarf oder sich in Seenot befindet, außerhalb von Häfen durchgeführte Umladungen von Schiff zu Schiff und Halte, die dem alleinigen Zweck des Schutzes vor Schlechtwetterlagen dienen oder aufgrund von Such- und Rettungsaktionen erforderlich sind;**“**

Abänderung 38

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 – Buchstabe a

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) ***„Schifffahrtsunternehmen“*** den Schiffseigner oder sonstige Organisation oder Person, wie den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übernommen ***und zugestimmt*** hat***, alle durch die Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments*** und ***des Rates auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen***;	**„**d) ***‚Schifffahrtsunternehmen‘*** den Schiffseigner oder ***eine*** sonstige Organisation oder Person, wie den Geschäftsführer***, den Zeitbefrachter*** oder den Bareboat-Charterer, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den ***gewerblichen*** Betrieb des Schiffs übernommen hat und ***für den vom Schiff verbrauchten Kraftstoff aufkommt***;**“**

Abänderung 39

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

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe i

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	aa) Buchstabe i erhält folgende Fassung:
i) **„**andere relevante Informationen**“** Informationen im Zusammenhang mit CO_2-Emissionen aufgrund von Kraftstoffverbrauch, den Transportleistungen und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Effizienz von Schiffen zu bewerten;	**„**i) **‚**andere relevante Informationen**‘** Informationen im Zusammenhang mit CO_2-Emissionen aufgrund von Kraftstoffverbrauch, den Transportleistungen***, der Landstromversorgung von Schiffen am Liegeplatz*** und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Effizienz von Schiffen zu bewerten;**“**

Abänderung 40

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

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 4 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	1a. Artikel 4 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
(1) Entsprechend den Artikeln 8 bis 12 überwachen die Schifffahrtsunternehmen für jedes ***ihrer*** Schiffe die einschlägigen Parameter in einem Berichtszeitraum und erstatten darüber Bericht. Sie führen diese Überwachung und Berichterstattung in allen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und bei allen Fahrten zu	**„**(1) Entsprechend den Artikeln 8 bis 12 überwachen die Schifffahrtsunternehmen für jedes ***der von ihnen gewerblich betriebenen*** Schiffe die einschlägigen Parameter in einem Berichtszeitraum und erstatten darüber Bericht. Sie führen diese Überwachung und Berichterstattung in allen Häfen im Hoheitsgebiet eines

oder von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durch.	Mitgliedstaats und bei allen Fahrten zu oder von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durch.**“**

Abänderung 41

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 1 b (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 5 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	1b. In Artikel 5 wird folgender Absatz angefügt:
	„(2a) Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2021 gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte, um diese Verordnung durch die Festlegung der Verfahren für die Bestimmung von Methanemissionen (CH_4) zu ergänzen.
	Zusätzlich zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Unterabsatz 1 bewertet die Kommission bis zum 31. Dezember 2021 die Auswirkungen der Emissionen von Treibhausgasen, bei denen es sich nicht um CO_2 oder CH_4 handelt und die von Schiffen freigesetzt werden, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen, auf das Weltklima und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat darüber Bericht. Die Kommission fügt ihrem Bericht gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei, der sich mit der Frage befasst, wie mit diesen Emissionen umgegangen werden soll.“

Abänderung 72

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a – Ziffer i a (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ia) Folgender Buchstabe wird eingefügt:
	„ca) Die Emissionsfaktoren für alternative Kraftstoffe, u. a. für Flüssigerdgas, Biokraftstoffe, kohlenstoffhaltige erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs, werden in CO_2-Äquivalent ausgedrückt und umfassen alle Treibhausgase und beruhen auf einer Lebenszyklusanalyse. Diese Emissionsfaktoren werden von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

Abänderung 42

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe a

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 9 – Absatz 1 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
f) beförderte Ladung, auf freiwilliger Basis;	***entfällt***

Abänderung 43

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – **Nummer 3 a (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 9 – Absatz 2 – Buchstabe a

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	3a. Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:
a) ***alle*** Fahrten des Schiffes im Berichtszeitraum in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beginnen oder enden und	***„***a) ***mindestens 90 % der*** Fahrten des Schiffes im Berichtszeitraum in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beginnen oder enden und***“***

Abänderung 44

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe a a (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 10 – Absatz 1 – Buchstabe j a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	aa) Folgender Buchstabe wird angefügt:
	„ja) beförderte Ladung.“

Abänderung 45

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe a

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 11 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2) Hat das ***Schifffahrtunternehmen*** 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.	***„(***2) Hat das ***Schifffahrtsunternehmen*** gewechselt, so übermittelt das bisherige Unternehmen der Kommission und den Behörden des betreffenden Flaggenstaats ***am Tag des Vollzugs des Wechsels bzw.*** möglichst umgehend nach dem Tag des ***Vollzugs*** des Wechsels und ***spätestens 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. ***Das neue Schifffahrtsunternehmen stellt sicher, dass jedes in seine Verantwortung fallende Schiff im verbleibenden Berichtszeitraum nach dem Wechsel die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt.“***

Abänderung 46

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b a (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 11 – Absatz 3 – Ziffer xi a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ba) In Absatz 3 Buchstabe a wird folgende Ziffer angefügt:

„xia) beförderte Ladung;“

Abänderung 47

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 – Buchstabe b b (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 11 – Absatz 3 – Ziffer xi b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	bb) In Absatz 3 Buchstabe a wird folgende Ziffer angefügt:
	„xib) Größe des Schiffes;“

Abänderung 48

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 a (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Kapitel II a (neu) – Artikel 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	5a. Folgendes Kapitel wird eingefügt:
	„KAPITEL IIa
	VERRINGERUNG DER EMISSIONEN
	Artikel 12a

Verringerung der Emissionen

(1) Die Schifffahrtsunternehmen senken ihren jährlichen CO_2-Ausstoß pro Transportleistung im Durchschnitt aller Schiffe unter ihrer Verantwortung bis 2030 linear um mindestens 40 % gegenüber der durchschnittlichen Leistung der Kategorie von Schiffen derselben Größe und desselben Typs gemäß dieser Verordnung.

(2) Sofern ein Schifffahrtsunternehmen in einem bestimmten Jahr die jährliche Reduzierung gemäß Absatz 1 nicht erreicht, verhängt die Kommission eine finanzielle Sanktion, die wirksam, angemessen und abschreckend und mit einem marktgestützten Emissionshandelssystem wie dem EU-EHS vereinbar sein muss. Mit der Zahlung der Sanktion wegen übermäßiger Emissionen wird das Schifffahrtsunternehmen nicht von seinen Pflichten gemäß Absatz 1 mit Blick auf den Zeitraum bis 2030 entbunden. Für Schifffahrtsunternehmen, die die gemäß diesem Artikel festgelegten Emissionsgrenzwerte nicht erfüllen, gelten die Bestimmungen von Artikel 20 Absätze 3 und 4.

(3) Die Kommission erlässt gemäß Artikel 23 bis zum … [sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung, in denen sie die Schiffskategorien für die Zwecke von Absatz 1 und das Ausgangsszenario sowie den anzuwendenden jährlichen Reduktionsfaktor für jede Schiffskategorie festlegt, indem sie auf die Daten des THETIS-MRV einschließlich des vorgeschriebenen Parameters „beförderte Ladung“ und des IMO-Datenerhebungssystems zurückgreift, wobei die Emissionssenkungen, die von Schifffahrtsunternehmen, die bei der Dekarbonisierung als Vorreiter vorangehen, bereits erzielt wurden, uneingeschränkt anerkannt werden,

sodass die in Absatz 1 genannte Zielvorgabe erreicht wird, und in denen sie die Vorschriften und Instrumente für die Berechnung und Einziehung der Strafen bei einem Überschreiten der Emissionen gemäß Absatz 2 und etwaige weitere für die Einhaltung und Überprüfung der Einhaltung dieses Artikels erforderliche Bestimmungen festlegt.

(4) Innerhalb von zwölf Monaten nach der Annahme von Maßnahmen zur Umsetzung der am 13. April 2018 angenommenen ersten Strategie zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen durch die IMO und vor dem Inkrafttreten dieser Maßnahmen übermittelt die Kommission einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat, in dem sie die Ambitionen und die generelle ökologische Integrität der von der IMO beschlossenen Maßnahmen einschließlich der generellen Ambitionen mit Blick auf die Vorgaben des Übereinkommens von Paris, das Ziel der Union zur gesamtwirtschaftlichen Reduzierung des Treibhausgasausstoßes bis 2030 und das Ziel der Klimaneutralität gemäß der Verordnung (EU) …/… [Europäisches Klimagesetz] bewertet.

(5) Die Kommission kann dem in Absatz 4 genannten Bericht gegebenenfalls einen an das Europäische Parlament und den Rat gerichteten Legislativvorschlag zur Änderung dieser Verordnung auf eine Art und Weise beifügen, die mit dem Ziel der Wahrung der ökologischen Integrität und Wirksamkeit der Klimaschutzmaßnahmen der Union und insbesondere mit dem Ziel der Union zur gesamtwirtschaftlichen Reduzierung des Treibhausgasausstoßes bis 2030 und dem Ziel der Klimaneutralität gemäß der Verordnung (EU) …/… [Europäisches Klimagesetz] kohärent ist.“

Abänderung 49

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 5 b (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 12 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	5b. Folgender Artikel wird eingefügt:
	„Artikel 12b
	Emissionen von Schiffen am Liegeplatz
	Die Schifffahrtsunternehmen sorgen dafür, dass bis 2030 keines der unter ihrer Verantwortung befindlichen Schiffe Treibhausgasemissionen ausstößt, wenn es sich an einem Liegeplatz befindet.“

Abänderung 50

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – **Nummer 5 c (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 21 – Absatz 1

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	5c. Artikel 21 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
(1) Die Kommission macht bis zum 30. Juni jedes Jahres die gemäß Artikel 11 übermittelten Informationen ***zu den CO_2-Emissionen*** zusammen mit den in Absatz 2 dieses Artikels aufgeführten Informationen	**„**(1) Die Kommission macht bis zum 30. Juni jedes Jahres die gemäß Artikel 11 übermittelten Informationen zusammen mit den in Absatz 2 dieses Artikels aufgeführten Informationen öffentlich

öffentlich zugänglich.	zugänglich.**“**

Abänderung 51

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – **Nummer 5 d (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe a

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	5d. Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:
a) Identifikation des Schiffs (Name, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);	**„**a) Identifikation des Schiffs (Name, ***Schifffahrtsunternehmen,*** IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);**“**

Abänderung 74

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – **Nummer 6 a (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe d

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	6a. Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe d wird wie folgt geändert:
d) Kraftstoffverbrauch insgesamt pro Jahr für Fahrten;	***d)*** Kraftstoffverbrauch insgesamt ***nach Kraftstoffart*** pro Jahr für Fahrten;

Abänderung 52

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 b (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe k a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	6b. In Artikel 21 Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:
	„ka) die Größe des Schiffs.“

Abänderung 76

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – **Nummer 6 c (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe k b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	6c. In Artikel 21 Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:
	„kb) Gesamtfahrstrecke;“

Abänderung 77

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – **Nummer 6 d (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe k c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	6d. In Artikel 21 Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:
	„kc) Tragfähigkeit (in Tonnen);“

Abänderung 78

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – **Nummer 6 e (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe k d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	6e. In Artikel 21 Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:
	„kd) Transportleistung;“

Abänderung 79

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – **Nummer 6 f (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe k e (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	6f. In Artikel 21 Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:
	„ke) Name des Reeders;“

Abänderung 80

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – **Nummer 6 g (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe k f (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	6g. In Artikel 21 Absatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:
	„kf) beförderte Ladung.“

Abänderung 53

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 h (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 21 – Absatz 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	6h. In Artikel 21 wird folgender Absatz angefügt:
	„(6a) Die EMSA führt gemäß ihrem Arbeitsprogramm 2020–2022 weitere statistische Überprüfungen der gemäß Artikel 11 Absatz 1 übermittelten Daten durch, um sich ihrer Kohärenz zu versichern.“

Abänderung 54

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – **Nummer 6 i (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 21 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	6i. Folgender Artikel wird eingefügt:
	„Artikel 21a
	Kennzeichnung der Umweltleistung von Schiffen
	(1) Um Anreize für die Verringerung von Emissionen zu schaffen und um für mehr Transparenz hinsichtlich der Informationen zu sorgen, richtet die Kommission ein umfassendes Kennzeichnungssystem der Union für die Umweltleistung von Schiffen ein, das für die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Schiffe gilt.
	(2) Die Kommission erlässt bis zum 1. Juli 2021 gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte, um diese Verordnung durch die Festlegung detaillierter Bestimmungen zu ergänzen, die die Funktionsweise des Kennzeichnungssystems der Union für die Umweltleistung von Schiffen sowie die technischen Normen, auf denen das System beruht, betreffen.“

Abänderung 55

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 j (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 22 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	6j. Artikel 22 Absatz 3 wird gestrichen.

Abänderung 56

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6 k (neu)

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 22 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	6k. Folgender Artikel wird eingefügt:
	„Artikel 22a
	Überprüfung
	(1) Bis zum 31. Dezember 2022 überprüft die Kommission das Funktionieren dieser Verordnung unter Berücksichtigung der bei ihrer Durchführung gewonnenen Erfahrungen sowie sonstiger relevanter Entwicklungen, die auf die Senkung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr und die Erfüllung der Verpflichtungen der Union aus dem Übereinkommen von Paris ausgerichtet sind. Im Rahmen der Überprüfung schlägt die Kommission zusätzliche Anforderungen zur Verringerung der Emissionen anderer Treibhausgase als CO_2 und zur Verringerung des Ausstoßes von Luftschadstoffen und der Einleitung von Abwasser aus beispielsweise Gaswäschern auf offener See durch Schiffe vor. Bei dieser Überprüfung wird

außerdem eine Ausweitung des Geltungsbereichs dieser Verordnung auf Schiffe zwischen 400 und 5 000 BRZ geprüft. Gegebenenfalls legt die Kommission im Anschluss an diese Überprüfung einen Legislativvorschlag zur Änderung dieser Verordnung vor.

(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[**] erstellt die Kommission außerdem einen Vorschlag für die Festlegung verbindlicher Ziele für die Mitgliedstaaten, die darauf ausgerichtet sind, dass an See- und Binnenhäfen in ausreichendem Maß eine 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).“

Abänderung 57

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – **Nummer 6 l (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 23 – Absatz 2

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	6l. Artikel 23 Absatz 2 erhält folgende Fassung:
(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.	**„**(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter ***Rechtsakte*** gemäß ***Artikel*** 5 ***Absätze*** 2 ***und 2a, Artikel 12a Absatz 3***, ***Artikel*** 15 Absatz 5 und ***Artikel*** 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.**“**

Abänderung 58

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1 – **Nummer 6 m (neu)**

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 23 – Absatz 3

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	6m. Artikel 23 Absatz 3 erhält folgende Fassung:
(3) Die Befugnisübertragung gemäß ***den Artikeln*** 5 ***Absatz*** 2, 15 Absatz 5 und 16 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der	**„**(3) Die Befugnisübertragung gemäß ***Artikel*** 5 ***Absätze*** 2 ***und 2a, Artikel 12a Absatz 3, Artikel*** 15 Absatz 5 und ***Artikel*** 16 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. 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.	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.**“**

Abänderung 59

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

Verordnung (EU) 2015/757

Artikel 23 – Absatz 5

Derzeitiger Wortlaut	*Geänderter Text*
	6n. Artikel 23 Absatz 5 erhält folgende Fassung:
(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.	**„**(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß ***Artikel*** 5 ***Absätze*** 2 ***und 2a, Artikel 12a Absatz 3, Artikel*** 15 Absatz 5 und ***Artikel*** 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.**“**

Abänderung 60

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. Folgendes Kapitel wird eingefügt:
	„KAPITEL IIa
	SEEVERKEHR
	Artikel 3ga
	Anwendungsbereich
	Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten ab dem 1. Januar 2022 für die Vergabe und Zuteilung von Zertifikaten für Treibhausgasemissionen von Schiffen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates* fallen und in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen. Bei einem Wechsel des Schifffahrtsunternehmens gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 ist das neue Schifffahrtsunternehmen lediglich zum Erwerb von Zertifikaten für den Ausstoß von Treibhausgasen verpflichtet, der in dem Zeitraum stattfindet, in dem die Aktivitäten des Schiffs unter seiner

Verantwortung durchgeführt werden.

Artikel 3gb

Gesamtmenge und Methode der Zuteilung von Zertifikaten für den Seeverkehr

(1) Die Kommission aktualisiert bis zum 31. Dezember 2020 die 2013 erstellte und dem Vorschlag der Kommission für die Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates** beigefügte Folgenabschätzung und erlässt gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte, um diese Richtlinie durch die Festlegung der Gesamtmenge an Zertifikaten für den Seeverkehr im Einklang mit anderen Wirtschaftszweigen und der Methode für die Zuteilung von Zertifikaten für den Seeverkehr durch vollständige Versteigerung sowie durch konkrete Bestimmungen im Hinblick auf den Verwaltungsmitgliedstaat zu ergänzen. Die delegierten Rechtsakte beruhen auf den besten verfügbaren Daten und auf einer Abschätzung der Folgen der verschiedenen Optionen, wozu auch die Auswirkungen auf Emissionen und Wirtschaft gehören.

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

(3) Mindestens 50 % der Einnahmen aus der Versteigerung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Zertifikate werden mittels des gemäß Artikel 3gc eingerichteten Fonds verwendet.

(4) Die Einnahmen aus der Versteigerung der Zertifikate, die nicht mittels des gemäß Artikel 3gc eingerichteten Fonds verwendet, sondern den Mitgliedstaaten zugeteilt werden, werden auf eine Art und Weise verwendet, die mit den Zielen dieser Richtlinie, insbesondere der Bekämpfung des Klimawandels in der Union und in Drittländern, dem Schutz und der Wiederherstellung von von der weltweiten Erwärmung betroffenen marinen

Ökosystemen und der Förderung eines gerechten Übergangs in den Mitgliedstaaten vereinbar ist, indem in Abstimmung mit den Sozialpartnern die Wiedereingliederung, Umschulung und Weiterbildung von Arbeitnehmern, Bildung, Initiativen für Arbeitssuchende und Start-ups gefördert werden. Sämtliche Informationen über die Verwendung der genannten Einnahmen werden veröffentlicht.

(5) Die Kommission überwacht die Umsetzung dieses Kapitels und etwaige Versuche von Schifffahrtsunternehmen, die Anforderungen dieser Richtlinie zu umgehen. Die Kommission schlägt erforderlichenfalls Maßnahmen vor, mit denen diese Versuche unterbunden werden.

Artikel 3gc

Ozeanfonds

(1) Für den Zeitraum von 2022 bis 2030 wird ein Ozeanfonds (im Folgenden „der Fonds“) eingerichtet, um die Energieeffizienz von Schiffen zu verbessern und Investitionen in innovative Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs auch im Kurzstreckenseeverkehr und in Häfen sowie die Verwendung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe wie etwa Wasserstoff und Ammoniak, die mit Energie aus erneuerbaren Quellen produziert werden, und emissionsfreier Antriebstechniken wie etwa der Windkraft zu fördern. 20 % der Einnahmen des Fonds werden für den Schutz, die Wiederherstellung und die bessere Bewirtschaftung von marinen Ökosystemen wie etwa Meeresschutzgebieten, die von der Erderwärmung beeinträchtigt werden, und für die Förderung einer bereichsübergreifenden nachhaltigen blauen Wirtschaft wie der erneuerbaren Meeresenergie verwendet. Alle aus dem

Fonds geförderten Investitionen werden veröffentlicht und müssen mit den Zielen dieser Richtlinie im Einklang stehen.

(2) Abweichend von Artikel 12 dieser Richtlinie können im Seeverkehr tätige Schifffahrtsunternehmen entsprechend ihren gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 für das vorangegangene Kalenderjahr gemeldeten Gesamtemissionen einen jährlichen Mitgliedsbeitrag in den Fonds einzahlen, um den Verwaltungsaufwand für Schifffahrtsunternehmen einschließlich kleiner und mittlerer Unternehmen bzw. für Unternehmen, deren Tätigkeit nur selten in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fällt, zu begrenzen. Die Zertifikate werden im Namen der im Seeverkehr tätigen Schifffahrtsunternehmen, die dem Fonds als Mitglieder angehören, von dem Fonds gesammelt ausgegeben. Der Mitgliedsbeitrag pro Tonne Emissionen wird vom Fonds jedes Jahr bis zum 28. Februar festgelegt und muss mindestens dem höchsten am Primär- oder Sekundärmarkt im Vorjahr verzeichneten Abrechnungspreis für Zertifikate entsprechen.

(3) Der Fonds erwirbt Zertifikate entsprechend der kollektiven Gesamtmenge der Beiträge nach Absatz 2 dieses Artikels im vorhergehenden Kalenderjahr und gibt sie bis zum 30. April eines jeden Jahres an das gemäß Artikel 19 dieser Richtlinie eingerichtete Register ab, damit sie anschließend gelöscht werden. Der Öffentlichkeit werden sämtliche Informationen über die Beiträge zugänglich gemacht.

(4) Der Fonds wird zentral von einer Einrichtung der Union verwaltet, deren Leitungsstruktur an die Leitungsstruktur des Fonds gemäß Artikel 10a Absatz 8 dieser Richtlinie angelehnt ist. Seine Leitungsstruktur und sein Beschlussfassungsverfahren sind insbesondere im Hinblick auf die Festlegung von prioritären Bereichen,

Kriterien und die Verfahren zur Gewährung von Finanzhilfen transparent und inklusiv. Die einschlägigen Interessenträger üben eine angemessene beratende Funktion aus. Sämtliche Informationen über die Investitionen und alle sonstigen relevanten Informationen über die Funktionsweise des Fonds werden veröffentlicht.

(5) Die Kommission berät mit Drittländern darüber, wie diese den Fonds ebenfalls in Anspruch nehmen können.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Richtlinie im Hinblick auf die Umsetzung dieses Artikels zu erlassen.

Artikel 3gd

Berichterstattung und Überprüfung durch die Kommission hinsichtlich der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation

(1) Innerhalb von zwölf Monaten nach der Annahme von weltweit gültigen marktwirtschaftlichen Instrumenten zur Verringerung der Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs durch die IMO und vor dem Inkrafttreten dieser Instrumente übermittelt die Kommission einen Bericht an das Europäische Parlament und den Rat, in dem sie die Ambitionen und die generelle ökologische Integrität dieser Instrumente einschließlich ihrer generellen Ambitionen mit Blick auf die Vorgaben des Übereinkommens von Paris, das Ziel der Union zur gesamtwirtschaftlichen Reduzierung des Treibhausgasausstoßes bis 2030 und das Ziel der Klimaneutralität gemäß der Verordnung (EU) …/… [Europäisches Klimagesetz] bewertet. In diesem Bericht richtet die Kommission ihr Augenmerk insbesondere auf den Umfang der Beteiligung an diesen globalen Instrumenten, ihre

Durchsetzbarkeit, die Transparenz, die Sanktionen bei Nichteinhaltung, die Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit, den Rückgriff auf Kompensationszertifikate, die Emissionsüberwachung, -meldung und -prüfung, die Register, die Rechenschaftspflicht und die Vorschriften über die Verwendung von Biokraftstoffen.

(2) Die Kommission fügt dem in Absatz 1 genannten Bericht gegebenenfalls einen an das Europäische Parlament und den Rat gerichteten Legislativvorschlag zur Änderung dieser Richtlinie auf eine Art und Weise bei, die mit dem Ziel der Wahrung der ökologischen Integrität und Wirksamkeit der Klimaschutzmaßnahmen der Union und insbesondere mit dem Ziel der Union zur gesamtwirtschaftlichen Reduzierung des Treibhausgasausstoßes bis 2030 und dem Ziel der Klimaneutralität gemäß der Verordnung (EU) …/… [Europäisches Klimagesetz] kohärent ist.

---

[*] 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).

*** Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über ein System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen sowie für die Berichterstattung über diese Emissionen und über andere klimaschutzrelevante Informationen auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Union und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 280/2004/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 13).“*