Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 20. November 2026
(OR. en)

15334/26
ADD 1

Interinstitutionelles Dossier:
2026/0335(NLE)

MAR 192
OMI 80
ENV 1356
CLIMA 612

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.:	ANHANG zum BESCHLUSS DES RATES über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) auf seiner 85. Tagung und auf seiner fortgesetzten zweiten außerordentlichen Tagung sowie auf der dreiundzwanzigsten Tagung seiner zwischen den Tagungen tägigen Arbeitsgruppe zur Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen (ISWG-GHG) im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) zu vertreten ist

ANHANG

Leitrahmen gemäß den Artikeln 1, 2 und 3:

1. Die Union unterstützt ein endgültiges Paket mittelfristiger Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen, mit dem die Ziele der IMO-Treibhausgasstrategie von 2023 erreicht werden, insbesondere das Ziel, die Netto-Emissionen auf Well-to-Wake-Basis bis oder um 2050 – d. h. in zeitlicher Nähe zu diesem Datum – auf null zu senken.

2. Die Union tritt für ein endgültiges Paket ein, mit dem nichtdiskriminierende Behandlung gewährleistet und der Verwaltungsaufwand auf einen Mindestmaß reduziert wird.

3. Die Union stellt sicher, dass das endgültige Paket eine wirksame und einheitliche Durchsetzung, auch im Bereich Überwachung und Überprüfung, ermöglicht und gleichzeitig für die Schiffe für Flexibilität bei der Einhaltung seiner Ziele sorgt.

4. Die Union unterstützt, dass das endgültige Paket einen klaren Mechanismus für das wirtschaftliche Element enthält, der das technische Element ergänzt, und zwar durch zwei Reduktionspfade oder einen gleichwertigen Mechanismus, der demselben Zweck dient.

5. Die Union kann in den ersten Jahren der Umsetzung einen flacher verlaufenden Pfad für die Verringerung der Treibhausgasintensität von Kraftstoffen akzeptieren, sofern der Pfad in späteren Jahren steiler wird, um bis oder um 2050 – d. h. in zeitlicher Nähe zu diesem Datum – das Netto-Null-Ziel zu erreichen.

6. Die Union unterstützt die Festlegung eines glaubwürdigen Ziels für die Verringerung der Treibhausgasintensität von Kraftstoffen bis 2040, das bis 2035 einer Überprüfung unterzogen wird.

   Die Union unterstützt, das eine solche Überprüfung die Wirksamkeit der Maßnahme im Hinblick auf die Erreichung der Reduktionsziele und die Schaffung von Anreizen für die Entwicklung des Marktes für alternative Schiffskraftstoffe berücksichtigt und die

   a) objektive und transparente Indikatoren enthält,

   b) das Reduktionsziel für 2040 überprüft und gegebenenfalls ändert,

   c) die Reduktionsziele bis 2050 festlegt und

   d) die Verwirklichung der Ziele der IMO-Treibhausgasstrategie von 2023 nicht gefährdet.

7. In Bezug auf die Flexibilitätsoptionen zur Einhaltung der Reduktionsziele unterstützt die Union, dass mit der Überkonformität eines Schiffes in einem bestimmten Jahr die Unterkonformität desselben Schiffes oder eines anderen Schiffes für eine begrenzte Anzahl von Jahren ausgeglichen werden kann, sofern ein Schutzmechanismus gegen Marktverzerrungen eingeführt wird.

8. Die Union ist offen für die Ausarbeitung einer zusätzlichen Flexibilitätsoption zur Einhaltung der Reduktionsziele, die einen Mechanismus vorsieht, mit dem Schiffe – zu einem vorab von der IMO festgelegten Satz – finanzielle Beiträge zu Projekten leisten oder Investitionen darin tätigen können. Die Unterstützung für eine solche zusätzliche Flexibilitätsoption setzt voraus, dass sie nicht zu einer Beeinträchtigung der direkten Einhaltung führt und dass Anreize für langfristige, kraftstoff- und technologieneutrale Investitionen, die der Energiewende im Schifffahrtssektor förderlich sind, geschaffen werden und für eine klare Umweltintegrität, eine überprüfbare und dauerhafte Verringerung der Emissionen sowie Vermeidung von Doppelzählungen und Transparenzmaßnahmen gesorgt wird.

9. Die Union unterstützt die Schaffung von Anreizen für Kraftstoffe, Technologien und Energiequellen im Schifffahrtssektor, die keine oder nahezu keine Treibhausgasemissionen verursachen, durch das wirtschaftliche Element. Die Union ist offen für die Verwendung von Multiplikatoren für überkonforme Schiffe, die Technologien und Kraftstoffe nutzen, die keine oder nahezu keine Treibhausgasemissionen verursachen, sofern deren Dauer begrenzt ist, Doppelzählungen verhindert werden, das Netto-Null-Ziel des endgültigen Pakets der mittelfristigen Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen nicht gefährdet wird und die Umweltintegrität der Maßnahmen sichergestellt ist.

10. Die Union unterstützt einen Mechanismus, der Anreize für klare und plausible Lösungen schafft, mit denen alle Länder, insbesondere kleine Inselentwicklungsländer und die am wenigsten entwickelten Länder, bei der Beteiligung am Übergang im Schifffahrtssektor unterstützt werden, um sicherzustellen, dass dieser Übergang gerecht und ausgewogen erfolgt.