



Rat der
Europäischen Union

116511/EU XXV. GP
Eingelangt am 27/09/16

Brüssel, den 26. September 2016
(OR. en)

12576/16

CLIMA 119
ENV 608
MAR 239
MI 599
ONU 101
DELACT 200

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	22. September 2016
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2016) 5900 final
Betr.:	Delegierte Verordnung (EU) .../... der Kommission vom 22.9.2016 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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2016) 5900 final.

Anl.: C(2016) 5900 final

12576/16

/pag

DG E 1B

DE



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 22.9.2016
C(2016) 5900 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 22.9.2016

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Die 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 und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (im Folgenden „Verordnung über MRV im Seeverkehr“) wurde am 29. April 2015 angenommen und trat im Juli 2015 in Kraft.

Hauptziel dieser Verordnung ist es, „*die Kohlendioxidemissionen (CO₂-Emissionen) ... kostenwirksam zu reduzieren*“ (Artikel 1). Um dieses Ziel zu erreichen, soll mit Wirkung vom 1. Januar 2018 ein robustes Überwachungs- und Berichterstattungssystem für geprüfte Daten zum jährlichen Kraftstoffverbrauch, zu den CO₂-Emissionen und zu anderen energieeffizienzbezogenen Parametern von Schiffen mit mehr als 5000 BRZ, die EU-Häfen anlaufen, eingeführt werden.

Gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung über MRV im Seeverkehr müssen die Schifffahrtsunternehmen für ihre Schiffe die CO₂-Emissionen nach einer der in Anhang I der Verordnung aufgeführten Methoden ermitteln und andere relevante Informationen nach den Vorschriften überwachen, die in Anhang II der Verordnung festgelegt sind.

Nach Artikel 5 Absatz 2 erster Satz der Verordnung über MRV im Seeverkehr wird der Kommission „*die Befugnis übertragen, ... delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Methoden in Anhang I und die Vorschriften in Anhang II zu ändern, um einschlägigen internationalen Vorschriften sowie internationalen und europäischen Normen Rechnung zu tragen*“.

Nach Artikel 5 Absatz 2 zweiter Satz der Verordnung über MRV im Seeverkehr wird der Kommission „*aufßerdem die Befugnis übertragen, ... die ... Elemente der Überwachungsmethoden in Anbetracht technologischer und wissenschaftlicher Entwicklungen zu verbessern*“.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Im Einklang mit der gängigen Praxis, bei Vorarbeiten für delegierte Rechtsakte Sachverständige zu konsultieren, ersuchte die Kommission die Vollversammlung des Europäischen Forums für nachhaltige Schifffahrt (European Sustainable Shipping Forum, ESSF), eine Monitoring-Untergruppe für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung im Seeverkehr (im Folgenden „Monitoring-Untergruppe für MRV im Seeverkehr“) einzusetzen.

In der Monitoring-Untergruppe für MRV im Seeverkehr waren neben Sachverständigen aus den nationalen Behörden der Mitgliedstaaten auch nichtstaatliche Umweltorganisationen, internationale und europäische Schifffahrtsverbände und andere einschlägige Einrichtungen wie Klassifikationsgesellschaften und freiwillige Initiativen zur Überwachung und Berichterstattung betreffend Treibhausgase vertreten.

Die Untergruppe kam zwischen Juli 2015 und Mai 2016 fünf Mal zusammen, um einschlägige internationale Normen sowie europäische und internationale Vorschriften zu ermitteln, aber auch um festzustellen, welche wissenschaftliche und technische Entwicklungen auf diesem Gebiet Änderungen der Anhänge I und II der Verordnung (EU)

2015/757 erforderlich machen könnten. Die Untergruppe übermittelte den Entwurf ihrer Empfehlungen an die ESSF-Vollversammlung, die diese auf ihrer Tagung vom 28. Juni 2016 angenommen hat.

Die Protokolle, Hintergrundpapiere und Präsentationen der Tagungen der Monitoring-Untergruppe über MRV im Seeverkehr sind auf der Website der Kommission abrufbar.¹

Am 29. Juni fand eine spezielle Sitzung mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten statt, bei der der Inhalt dieses delegierten Rechtsakts vorgestellt und erörtert wurde.

Vier Wochen lang (28. Juli – 25. August 2016) konnte online zum Entwurf der delegierten Verordnung Stellung genommen werden. Sechs Organisationen meldeten sich zu Wort, wovon fünf, die den Schifffahrtssektor vertraten, auch in der ESSF-Monitoring-Untergruppe für MRV im Seeverkehr teilgenommen hatten. Die meisten von ihnen wiederholten Standpunkte, die bereits bei den Sitzungen der Untergruppe vorgebracht worden waren, oder sprachen Themen an, die nicht in den Geltungsbereich dieses delegierten Rechtsaktes fielen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Mit der delegierten Verordnung sollen die Anhänge I und II der Verordnung (EU) 2015/757 durch Berücksichtigung der einschlägigen internationalen Normen und Vorschriften sowie wissenschaftlicher und technischer Entwicklungen wie folgt auf den neuesten Stand gebracht werden:

- Die Verordnung enthält die Emissionsfaktoren für die Bestimmung von CO₂-Emissionen, die auf internationaler Ebene von der IMO mit der Entschließung MEPC 245 (66) 2014 (Richtlinien für die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für Schiffsneubauten) festgelegt wurden;
- sie eröffnet Unternehmen, die die Überwachungsmethoden A und C für Kraftstoff verwenden, die Möglichkeit, die reale Dichte auf der Grundlage der Dichte zu bestimmen, die von einem akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemäß ISO 3675:1998 gemessen wurde;
- sie enthält die Auflage, die in Anhang II Teil A Buchstaben a und b genannte „auf See verbrachte Zeit“ und „zurückgelegte Strecke“ im Einklang mit einschlägigen Empfehlungen internationaler Sachverständiger nach dem Grundsatz „von Liegeplatz zu Liegeplatz“ zu berechnen;
- sie sieht vor, dass in Anhang II Teil A Abschnitt 1 Buchstabe e der Verordnung (EU) 2015/757 im Einklang mit den IMO-Richtlinien für die freiwillige Verwendung des Energie-Effizienz-Betriebs-Indikators (EEOI) und mit der Norm EN 16258:2012 die tatsächliche Masse der Fracht als weitere Alternative für die Bestimmung des Frachtgewichts bei Ro-Ro-Schiffen herangezogen werden kann.

¹ http://ec.europa.eu/clima/events/articles/0108_en.htm

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 22.9.2016

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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/EG², insbesondere auf Artikel 5 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um die Kohlendioxidemissionen (CO₂-Emissionen) aus dem Seeverkehr kostenwirksam zu reduzieren, enthält die Verordnung (EU) 2015/757 Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.
- (2) Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757 enthält die Methoden zur Überwachung von CO₂-Emissionen anhand des Kraftstoffverbrauchs. Anhang II der Verordnung (EU) 2015/757 enthält die Vorschriften für die „Überwachung anderer relevanter Informationen“.
- (3) Gemäß Anhang I Teil A der Verordnung (EU) 2015/757 sollten die CO₂-Emissionen durch Multiplikation des Emissionsfaktors und des Kraftstoffverbrauchs berechnet werden, wobei letzterer anhand der in Teil B des Anhangs enthaltenen Überwachungsmethoden A (Bunkerlieferbescheinigungen und regelmäßige Kontrollen des Füllstands der Kraftstofftanks), B (Überwachung der Bunkerkraftstofftanks an Bord) und C (Durchflussmesser für einzubziehende Verbrennungsprozesse) bestimmt wird. Die IMO-Entschließung³ über Richtlinien für die Methode zur Berechnung des

² ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

³ MEPC 245 (66) 2014.

erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für Schiffsneubauten enthält eine Reihe von Standardwerten für Emissionsfaktoren für an Bord von Schiffen verwendete Standardkraftstoffe. Diese Standardwerte können zur Berechnung der CO₂-Emissionen aus der Schifffahrt herangezogen werden. Die Anwendung dieser Standardwerte durch Schiffe bei der Überwachung ihrer CO₂-Emissionen und der Berichterstattung darüber gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757 stellt sowohl einen schlanken Regulierungsansatz als auch eine harmonisierte Durchführung sicher.

- (4) Die Überwachungsmethoden A, B und C sehen bei der Bestimmung der gebunkerten Kraftstoffmenge oder der in den Tanks verbliebenen Kraftstoffmenge die Umwandlung von Volumen in Masse anhand der realen Dichtewerte vor. Gemäß Anhang I Teil B Abschnitt 2 Absatz 5 Buchstabe c können Unternehmen, die die Überwachungsmethode B anwenden, die reale Dichte anhand der bei einer Prüfanalyse in einem akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemessenen Dichte bestimmen, sofern die Werte vorliegen. Durch die Ausdehnung dieser Möglichkeit auf Unternehmen, die die Überwachungsmethoden A und C anwenden, wäre eine harmonisierte Anwendung dieser drei Überwachungsmethoden im Einklang mit der ISO-Norm 3675:1998⁴ sichergestellt. Darüber hinaus würde dies dem Vorgehen in der Industrie völlig entsprechen und die Vergleichbarkeit des nach den drei genannten Methoden überwachten Kraftstoffverbrauchs vergrößern.
- (5) Der Grundsatz „von Liegeplatz zu Liegeplatz“ würde mehr Klarheit schaffen und ein harmonisiertes Konzept für den genauen Start- und Endpunkt von Fahrten bieten. Dies würde die in Anhang II Teil A Abschnitt 1 Buchstaben a und b der Verordnung (EU) 2015/757 genannten Parameter, anhand deren die auf See verbrachte Zeit und die zurückgelegte Strecke überwacht werden, präzisieren und dem Vorgehen in der Industrie entsprechen.
- (6) Die IMO-Richtlinien für die freiwillige Verwendung des Energie-Effizienz-Betriebs-Indikators (EEOI) für Schiffe⁵ und die CEN-Norm EN 16258:2012⁶ bieten Ro-Ro-Schiffen die Möglichkeit, die beförderte Fracht auf der Grundlage der realen Masse der Fracht zu überwachen und zu melden. Die Aufnahme dieses Parameters zusätzlich zu den in Anhang II Teil A Abschnitt 1 Buchstabe e der Verordnung (EU) 2015/757 genannten würde das Vorgehen in der Industrie besser widerspiegeln und so die Überwachung vereinfachen.
- (7) Im Einklang mit der gängigen Praxis der Kommission, bei Vorarbeiten für delegierte Rechtsakte Sachverständige zu konsultieren, wurde unter der Schirmherrschaft des Europäischen Forums für nachhaltige Schifffahrt (European Sustainable Shipping Forum, ESSF) eine Monitoring-Untergruppe für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung im Seeverkehr (Monitoring-Untergruppe für MRV im Seeverkehr) eingesetzt, die aus Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, der Industrie und der Zivilgesellschaft bestand. Die Untergruppe ermittelte eine Reihe von internationalen und europäischen Normen und internationalen Vorschriften sowie wissenschaftliche und technische Entwicklungen und empfahl, diese in die vorliegende Verordnung

⁴ ISO 3675:1998 Rohöl und Mineralölerzeugnisse - Bestimmung der Dichte im Labor - Aräometer-Verfahren.

⁵ MEPC.1/Circ.684 IMO Guidelines for voluntary use of the ship Energy Efficiency Operational Indicator.

⁶ Methode zur Berechnung und Deklaration des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen (Güter- und Personenverkehr).

einzuzeichnen. Der Entwurf der Empfehlungen der Untergruppe zu diesen Aspekten wurde am 28. Juni 2016 von der ESSF-Vollversammlung angenommen.

- (8) Die Anhänge I und II der Verordnung (EU) 2015/757 sollten daher entsprechend geändert werden –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge I und II der Verordnung (EU) 2015/757 werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am 22.9.2016

*Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER*