



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 29. April 2014  
(OR. en)**

**8671/14**

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2013/0224 (COD)**

---

**CODEC 1032  
ENV 392  
MAR 72  
MI 380  
ONU 39  
PE 257**

**INFORMATORISCHER VERMERK**

des Generalsekretariats des Rates

für den Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013  
– Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments (Straßburg, 14. bis 17. April 2014)

---

**I. EINLEITUNG**

Der Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit hat 93 Abänderungen (Abänderungen 1-93) zu dem Verordnungsvorschlag vorgelegt.

Zusätzlich haben Nuno TEIXEIRA (PPE – PT) und mindestens 39 weitere MdEP eine weitere Abänderung vorgelegt (Abänderung 94).

## **II. ABSTIMMUNG**

Bei seiner Abstimmung im Plenum am 16. April 2014 hat das Parlament 84 Abänderungen angenommen (Abänderungen 1-15, 17-24, 26, 28-36, 38-51, 53-71, 73-80, 82-87 und 90-93).

Der Wortlaut der angenommenen Abänderungen und der legislativen Entschließung des Europäischen Parlaments ist in der Anlage wiedergegeben.

---

## **Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr \*\*\*I**

**Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 16. April 2014 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))**

### **(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2013)0480),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0201/2013),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 16. Oktober 2013<sup>1</sup>,
  - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
  - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0080/2014),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
  2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
  3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

---

<sup>1</sup> ABl. C 67 vom 6.3.2014, S. 170.

## Abänderung 1

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Titel

##### *Vorschlag der Kommission*

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von **Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr** und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013.

##### *Geänderter Text*

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von **Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs** und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013

## Abänderung 2

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 1 a (neu)

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

**(1a) Der Seeverkehr hat durch die Kohlendioxidemissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen) und weitere Emissionen, einschließlich Stickoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx), Methan (CH<sub>4</sub>), Partikel und Ruß, Auswirkungen auf das weltweite Klima und die Luftqualität.**

## Abänderung 3

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 1 b (neu)

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

**(1b) Der internationale Schiffsverkehr ist die einzige Verkehrsart, die von den Verpflichtungen der EU zur Senkung der Treibhausgasemissionen ausgenommen ist. Nach der Folgenabschätzung, die dem Vorschlag für eine Verordnung beiliegt, sind die durch den internationalen Schiffsverkehr der EU bedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Zeitraum 1990 bis 2007 um 48 % gestiegen.**

## Abänderung 4

### Vorschlag für eine Verordnung

## **Erwägung 1 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(1c) In Anbetracht des sich rasch entwickelnden wissenschaftlichen Verständnisses der nicht CO<sub>2</sub>-bedingten Auswirkungen des Seeverkehrs auf das Weltklima sollte im Rahmen dieser Verordnung regelmäßig eine aktualisierte Bewertung dieser Auswirkungen vorgenommen werden. Auf der Grundlage der Bewertungen und unter Berücksichtigung der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 14. September 2011 zu einem umfassenden Konzept zur Verringerung klimaschädlicher anthropogener Emissionen außer Kohlendioxid sollte die Kommission eine Analyse der Folgen für die politischen Konzepte und Maßnahmen zur Senkung dieser Emissionen vornehmen.*

## **Abänderung 5**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(1d) Die Kommission sollte zudem handeln, um weitere Tätigkeiten zu regeln, die Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen verursachen und nicht unter diese Verordnung fallen, d. h. Einsatz von Kältemitteln durch Fischereifahrzeuge und Verdunstungsemissionen beim Laden und Entladen von Kraftstoffen und Schüttgut (z. B. VOC, Partikel).*

## **Abänderung 6**

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

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(1e) Im Weißbuch der Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ von 2011 wird eine Verringerung der Emissionen im Seeverkehr bis 2050 gegenüber dem Stand von 2005 um 40 % (falls möglich um 50 %) gefordert, insbesondere durch die*

## **Abänderung 7**

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

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

*(1f) In der Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Thema „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Wege zu einem wettbewerbsbestimmten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (2011/2096(INI)) wird eine EU-weit einheitliche Senkung der Emissionen von Kohlendioxid und Schadstoffen im Schiffsverkehr um 30 % gefordert, zu der die IMO-Übereinkünfte über den Energieeffizienzindex und den Energieeffizienz-Managementplan für Schiffe (SEEM) Beiträge leisten werden.*

## **Abänderung 8**

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

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

(3) Daten der IMO zufolge ließen sich der spezifische Energieverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Schiffen durch betriebliche Maßnahmen und den Einsatz verfügbarer Technologien um bis **zu** 75 % senken; ein beträchtlicher Teil dieser Maßnahmen kann als kostenwirksam erachtet werden, da die niedrigeren Kraftstoffkosten die Amortisierung etwaiger betrieblicher oder Investitionsausgaben gewährleisten.

(3) Daten der IMO zufolge ließen sich der spezifische Energieverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Schiffen durch betriebliche Maßnahmen und den Einsatz verfügbarer Technologien um **25 %** bis 75 % senken; ein beträchtlicher Teil dieser Maßnahmen kann als kostenwirksam erachtet werden – **oder kann der Branche aufgrund ihrer Ausgestaltung sogar Nettovorteile bieten** –, da die niedrigeren Kraftstoffkosten die Amortisierung etwaiger betrieblicher **Ausgaben** oder Investitionsausgaben gewährleisten.

## **Abänderung 9**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

## Erwägung 4

### Vorschlag der Kommission

(4) Die bestmögliche Option für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen *aus dem Seeverkehr* auf EU-Ebene besteht darin, *als ersten Schritt eines schrittweisen Vorgehens für die Einbeziehung der Emissionen aus dem Seeverkehr* in die Treibhausgasreduktionsverpflichtung der EU *ein System für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV-System) einzurichten, bei dem die CO<sub>2</sub>-Emissionen auf der Grundlage des Kraftstoffverbrauchs der Schiffe ermittelt werden.*

### Geänderter Text

(4) Die bestmögliche Option für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen *des Seeverkehrs* auf EU-Ebene besteht *noch immer* darin, *eine marktisierte Maßnahme zu treffen – Festlegung eines Preises für die Emissionen oder einer Abgabe –, die die Schaffung eines Systems für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV-System) voraussetzt, bei dem die Treibhausgasemissionen auf der Grundlage des Kraftstoffverbrauchs der Schiffe ermittelt werden. Die Erfassung von Daten über solche Emissionen ist ein erster Schritt eines stufenweisen Ansatzes zur Einbeziehung der Emissionen des Seeverkehrs in die Treibhausgasreduktionsverpflichtung der EU, der dadurch gerechtfertigt ist, dass die Emissionen gesenkt werden müssen. Der Zugang der Öffentlichkeit zu den Emissionsdaten wird zur Beseitigung von MarktbARRIEREN beitragen, die die Umsetzung vieler Maßnahmen mit Negativkosten, die eine Senkung von Emissionen dieses Wirtschaftszweigs bewirken würden, unmöglich machen.*

## Abänderung 10

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

### Vorschlag der Kommission

(6) Die Konsultation der Interessenträger und die Gespräche mit internationalen Partnern zeigen, dass ein *schrittweises Vorgehen für die Einbeziehung der Emissionen des Seeverkehrs in die Verpflichtungen zur Senkung der Treibhausgasemissionen der Union angewendet werden sollte, bei dem als erster Schritt ein robustes MRV-System für die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr zur Anwendung kommt und in einem späteren Stadium ein Preis für diese Emissionen festgelegt wird.* Durch dieses Konzept wird es leichter, auf internationaler Ebene eine Einigung über Zielvorgaben für die Minderung der Treibhausgasemissionen und über weitere Maßnahmen, mit denen sich diese Minderung mit möglichst geringem Kostenaufwand

### Geänderter Text

(6) Die Konsultation der Interessenträger und die Gespräche mit internationalen Partnern zeigen, dass ein *stufenweiser Ansatz zur Einbeziehung der Emissionen des Seeverkehrs in die Verpflichtungen zur Senkung der Treibhausgasemissionen der Union angewendet werden sollte, bei dem als erster Schritt ein tragfähiges MRV-System für die Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs zur Anwendung kommt und in einem späteren Stadium die Einführung neuer politischer Instrumente, und zwar die Festlegung eines Preises für die Emissionen oder einer Abgabe, erfolgt.* Durch dieses Konzept wird es leichter, auf internationaler Ebene eine Einigung über Zielvorgaben für die Minderung der Treibhausgasemissionen und über weitere

erreichen lässt, zu erzielen.

Maßnahmen, mit denen sich diese Minderung mit möglichst geringem Kostenaufwand erreichen lässt, zu erzielen.

## Abänderung 11

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

#### *Vorschlag der Kommission*

(7) Die Einführung eines EU-MRV-Systems dürfte zu Emissionsreduktionen **um bis zu 2 % gegenüber dem Business-as-usual-Szenario und zu aggregierten Nettokosteneinsparungen von bis zu 1,2 Mrd. EUR bis 2030** führen, da es dazu beitragen könnte, Marktbarrieren zu beseitigen, insbesondere solche, die auf den Mangel an Informationen über die Schiffseffizienz zurückgehen. Die Senkung der Transportkosten dürfte den internationalen Handel erleichtern. Außerdem ist ein **robustes** MRV-System eine Grundvoraussetzung für jede marktisierte Maßnahme oder **Effizienznorm**, unabhängig davon, ob es auf EU-Ebene oder weltweit angewandt wird. Es liefert ferner zuverlässige Daten **für die** Festlegung präziser Zielvorgaben für die Emissionsminderung und **für die** Bewertung der Fortschritte, die in Bezug auf den Beitrag des Seeverkehrs zur Verwirklichung einer Wirtschaft mit **geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoß** erzielt werden.

#### *Geänderter Text*

(7) Die Einführung eines EU-MRV-Systems dürfte zu Emissionsreduktionen führen, da es dazu beitragen könnte, Marktbarrieren zu beseitigen. Die Senkung der Transportkosten dürfte den internationalen Handel erleichtern. Außerdem ist ein **tragfähiges** MRV-System eine Grundvoraussetzung für jede marktisierte Maßnahme oder **sonstige Maßnahmen zur Schaffung einer besseren Grundlage für das Verursacherprinzip**, unabhängig davon, ob es auf EU-Ebene oder weltweit angewandt wird. **Aufgrund der Internationalität der Schiffahrt wäre ein weltweit vereinbartes Verfahren die vorzuziehende und die wirksamste Methode, Emissionen des internationalen Seeverkehrs zu verringern.** Es liefert **außerdem** zuverlässige Daten **zur** Festlegung präziser Zielvorgaben für die Emissionsminderung und **zur** Bewertung der Fortschritte, die in Bezug auf den Beitrag des Seeverkehrs zur Verwirklichung einer Wirtschaft mit **geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen** erzielt werden.

## Abänderung 12

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

#### *Vorschlag der Kommission*

(8) Alle Fahrten innerhalb der EU, alle eingehenden Fahrten aus dem letzten Hafen außerhalb der Union zum ersten Anlaufhafen in der Union und alle ausgehenden Fahrten von einem Hafen der Union zum nächsten Anlaufhafen außerhalb der EU sollten für die Zwecke der Überwachung **als** relevant erachtet werden. Auch die **CO<sub>2</sub>-Emissionen** in EU-Häfen, einschließlich derjenigen, die anfallen, wenn Schiffe sich am Liegeplatz befinden oder im Hafen fahren, sollten erfasst werden, insbesondere da es spezifische Maßnahmen gibt, mit denen sie sich verringern oder vermeiden lassen. Diese Vorschriften sollten auf nichtdiskriminierende Weise auf alle

#### *Geänderter Text*

(8) Alle Fahrten innerhalb der EU, alle eingehenden Fahrten aus dem letzten Hafen außerhalb der Union zum ersten Anlaufhafen in der Union und alle ausgehenden Fahrten von einem Hafen der Union zum nächsten Anlaufhafen außerhalb der EU sollten **als** für die Zwecke der Überwachung relevant erachtet werden. Auch die **Treibhausgasemissionen** in EU-Häfen, einschließlich derjenigen, die anfallen, wenn Schiffe sich am Liegeplatz befinden oder im Hafen fahren, sollten erfasst werden, insbesondere da es spezifische Maßnahmen **und alternative Technologien wie Infrastrukturen mit Stromanschlüssen für Schiffe am Liegeplatz** gibt, mit denen sie sich

Schiffe unabhängig von ihrer Flagge angewandt werden.

verringern oder vermeiden lassen. Diese Vorschriften sollten auf nichtdiskriminierende Weise auf alle Schiffe unabhängig von ihrer Flagge angewandt werden.

## Abänderung 13

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(8a) Angesichts des räumlichen Anwendungsbereichs und der damit einhergehenden Notwendigkeit zum Überwachen von Treibhausgasemissionen außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten sowie der Einbeziehung von weltweit registrierten Schiffahrtsunternehmen sollte die Kommission Drittstaaten frühzeitig und in angemessener Weise informieren, um größtmögliche internationale Akzeptanz zu bewirken.*

## Abänderung 14

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(10) Einem **robusten** schiffsspezifischen EU-MRV-System sollte die Berechnung von Emissionen anhand des auf Fahrten von und nach Häfen der EU verbrauchten Kraftstoffs zugrunde liegen, da wegen der großen Bunkerkapazität von Schiffen die Daten zu Kraftstoffverkäufen innerhalb dieses spezifischen Anwendungsbereichs keine hinreichend genauen Schätzungen des Kraftstoffverbrauchs liefern.

(10) Einem **tragfähigen** schiffsspezifischen EU-MRV-System sollte die Berechnung von Emissionen anhand des auf Fahrten von und nach Häfen der EU verbrauchten Kraftstoffs **oder die genaue Meldung der auf diesen Fahrten angefallenen tatsächlichen Emissionen** zugrunde liegen, da wegen der großen Bunkerkapazität von Schiffen die Daten zu Kraftstoffverkäufen innerhalb dieses spezifischen Anwendungsbereichs keine hinreichend genauen Schätzungen des Kraftstoffverbrauchs liefern.

## Abänderung 15

### Vorschlag für eine Verordnung

## Erwägung 11

### Vorschlag der Kommission

(11) Das EU-MRV-System sollte auch andere *klimarelevante* Daten *einbeziehen, anhand* *deren die Energieeffizienz von Schiffen* *bestimmt oder* die treibenden Kräfte für die Emissionsentwicklung untersucht werden können. *Durch diesen Anwendungsbereich* *steht* das EU-MRV-System *außerdem mit* *internationalen* Initiativen zur Einführung von Effizienznormen für vorhandene Schiffe, die *ebenfalls* betriebliche Maßnahmen *vorsehen, in Einklang und trägt* dazu *bei*, Marktbarrieren zu beseitigen, die auf den Mangel an Informationen zurückgehen.

### Geänderter Text

(11) Das EU-MRV-System sollte auch andere *relevante* Daten *umfassen, damit* die treibenden Kräfte für die Emissionsentwicklung untersucht werden können, das EU-MRV-System *an* *internationale* Initiativen *im IMO-Rahmen* zur Einführung von Effizienznormen für vorhandene Schiffe, die *sich auch auf* betriebliche Maßnahmen *erstrecken, angepasst* *wird und* dazu *beigetragen wird*, Marktbarrieren zu beseitigen, die auf den Mangel an Informationen zurückgehen.

## Abänderung 17

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

### Vorschlag der Kommission

*(13) Um den Verwaltungsaufwand für Eigner und Betreiber der Schiffe weiter zu verringern, sollten die Überwachungsvorschriften auf CO<sub>2</sub> fokussiert sein, das bei weitem wichtigste Treibhausgas aus dem Seeverkehr, fokussiert sein, das bis zu 98 % der gesamten Treibhausgasemissionen dieses Sektors ausmacht.*

### Geänderter Text

*entfällt*

## Abänderung 18

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

### Vorschlag der Kommission

*(16) In diesem Stadium sollten andere Treibhausgase, klimarelevante Stoffe oder Luftschatzstoffe nicht von dem EU-MRV-System erfasst werden, um zu vermeiden, dass der Einbau von Messgeräten vorgeschrieben wird, die nicht hinreichend zuverlässig und im Handel verfügbar sind, was der Anwendung des EU-MRV-Systems abträglich sein könnte.*

### Geänderter Text

*(16) Das MRV-System der Union bietet die Gelegenheit, eine kohärente Regulierung des Seeverkehrs im Vergleich mit anderen Wirtschaftszweigen herbeizuführen.*

## Abänderung 19

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 16 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(16a) Das MARPOL-Übereinkommen schreibt verbindlich die Anwendung des Energieeffizienz-Kennwerts (Energy Efficiency Design Index – EEDI) auf neue Schiffe und den Einsatz von Energieeffizienz-Managementplänen (Ship Efficiency Management Plans – SEEMP) für die Flotten der ganzen Welt vor.*

**Abänderung 20**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 18**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(18) Eine Prüfung durch akkreditierte Prüfstellen sollte sicherstellen, dass die Monitoringkonzepte und Emissionsberichte korrekt sind und mit dieser Verordnung in Einklang stehen. Als wichtiger Faktor für die Vereinfachung der Prüfung sollten die Prüfstellen die Glaubwürdigkeit der Daten überprüfen, indem sie die übermittelten Daten mit geschätzten Daten vergleichen, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Schiffsmerkmale stützen. Solche Schätzungen könnten von der Kommission zur Verfügung gestellt werden. Bei den Prüfstellen sollte es sich um unabhängige und qualifizierte natürliche oder juristische Personen handeln, die von den nationalen Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93<sup>19</sup> des Rates akkreditiert sein sollten.

(18) Eine Prüfung durch akkreditierte Prüfstellen sollte sicherstellen, dass die Monitoringkonzepte und Emissionsberichte korrekt sind und mit dieser Verordnung in Einklang stehen. **Daher sind Vorschriften über die Zuständigkeiten unentbehrlich, damit Prüfstellen die Prüftätigkeiten gemäß dieser Verordnung durchführen können.** Als wichtiger Faktor für die Vereinfachung der Prüfung sollten die Prüfstellen die Glaubwürdigkeit der Daten überprüfen, indem sie die übermittelten Daten mit geschätzten Daten vergleichen, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Schiffsmerkmale stützen. Solche Schätzungen könnten von der Kommission zur Verfügung gestellt werden. Bei den Prüfstellen sollte es sich um unabhängige und qualifizierte natürliche oder juristische Personen handeln, die von den nationalen Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/9319 des Rates akkreditiert sein sollten.

---

<sup>19</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

---

<sup>19</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

**Abänderung 21**

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 25

### *Vorschlag der Kommission*

(25) Damit die besten verfügbaren **Praktiken** und wissenschaftlichen Erkenntnisse genutzt werden können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 AEUV zu erlassen, um bestimmte technische Aspekte der Überwachung der **CO<sub>2</sub>-Emissionen aus** Schiffen und der Berichterstattung darüber zu überprüfen und weitere Vorschriften für die Prüfung von Emissionsberichten und die Akkreditierung der Prüfstellen festzulegen. Besonders wichtig ist, dass die Kommission bei ihren Vorarbeiten angemessene Konsultationen auch unter Einbeziehung von Sachverständigen durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission **gewährleisten**, dass die einschlägigen Unterlagen dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

### *Geänderter Text*

(25) Damit die besten verfügbaren **Methoden** und wissenschaftlichen Erkenntnisse genutzt werden können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte gemäß Artikel 290 AEUV zu erlassen, um bestimmte technische Aspekte der Überwachung der **Treibhausgasemissionen von** Schiffen und der Berichterstattung darüber zu überprüfen und weitere Vorschriften für die Prüfung von Emissionsberichten und die Akkreditierung der Prüfstellen festzulegen. Besonders wichtig ist, dass die Kommission bei ihren Vorarbeiten angemessene Konsultationen auch unter Einbeziehung von Sachverständigen durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission **dafür sorgen**, dass die einschlägigen Unterlagen dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

## Abänderung 22

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 26

### *Vorschlag der Kommission*

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

### *Geänderter Text*

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

## Abänderung 23

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27

#### *Vorschlag der Kommission*

(27) Das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von ***CO<sub>2</sub>-Emissionen aus*** Schiffen als erster Schritt eines ***schrittweisen Vorgehens für die*** Verringerung dieser Emissionen kann wegen ***des internationalen Charakters*** des Seeverkehrs durch Einzelmaßnahmen der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden und kann daher aufgrund des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Unionsebene erreicht werden. Die Union kann Maßnahmen verabschieden, die mit dem in Artikel 5 AEUV festgelegten Subsidiaritätsprinzip in Einklang stehen. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

#### *Geänderter Text*

(27) Das Ziel der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung ***der Treibhausgasemissionen*** von Schiffen als erster Schritt eines ***stufenweisen Ansatzes zur*** Verringerung dieser Emissionen ***und zur*** ***Verwirklichung der im Weißbuch der Kommission mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ genannten Ziele*** kann wegen ***der Internationalität*** des Seeverkehrs durch Einzelmaßnahmen der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden und kann daher aufgrund des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Unionsebene erreicht werden. Die Union kann Maßnahmen verabschieden, die mit dem in Artikel 5 AEUV festgelegten Subsidiaritätsprinzip in Einklang stehen. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

## Abänderung 24

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Zwecks Förderung der kostenwirksamen Verringerung der ***CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr*** enthält diese Verordnung ***die*** Vorschriften ***für*** die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von ***Kohlendioxidemissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen)*** und anderen ***klimarelevanten*** Daten von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich ***dort***

#### *Geänderter Text*

Zwecks Förderung der kostenwirksamen Verringerung der ***Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs*** enthält diese Verordnung Vorschriften ***über*** die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von ***Treibhausgasemissionen*** und anderen ***relevanten*** Daten von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich ***darin*** aufhalten oder ***ihn***

aufhalten oder **diesen** verlassen.

verlassen.

## Abänderung 26

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 2 – Absatz 2

##### *Vorschlag der Kommission*

2. Diese Verordnung gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, **Schiffe für den Fang oder die Verarbeitung von Fisch**, Holzschiffe einfacher Bauart, Schiffe ohne Maschinenantrieb und staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden.

##### *Geänderter Text*

2. Diese Verordnung gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Holzschiffe einfacher Bauart, Schiffe ohne Maschinenantrieb und staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden.

## Abänderung 28

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 3 – Buchstabe e

##### *Vorschlag der Kommission*

(e) „Prüfstelle“ eine juristische Person, die Prüftätigkeiten ausführt und von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>26</sup> und gemäß der vorliegenden Verordnung akkreditiert wurde;

##### *Geänderter Text*

(e) „Prüfstelle“ eine juristische Person, die Prüftätigkeiten ausführt und von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>26</sup> und gemäß der vorliegenden Verordnung akkreditiert wurde, **oder eine Stelle, die ein Modellierungssystem zum Zweck der Überwachung von Schiffsemissionen anzuwenden hat**;

---

<sup>26</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

<sup>26</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

## Abänderung 29

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 3 – Buchstabe g

##### *Vorschlag der Kommission*

(g) „andere **klimarelevante** Daten“ Daten im Zusammenhang mit **dem Kraftstoffverbrauch**, den **Transportleistungen** und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Leistungsfähigkeit von Schiffen **zu bewerten**;

##### *Geänderter Text*

(g) „andere **relevante** Daten“ Daten im Zusammenhang mit **den Treibhausgasemissionen infolge des Kraftstoffverbrauchs**, den **gefahrenen Strecken**, der **Möglichkeit eines Stromanschlusses am Liegeplatz** und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren,

und *Daten, die* die Leistungsfähigkeit von Schiffen *erkennen lassen*;

## Abänderung 30

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe j

#### *Vorschlag der Kommission*

(j) „konservativ“ die Tatsache, dass eine Reihe von Annahmen zugrunde gelegt werden, die *sicherzustellen*, dass die Jahresemissionen nicht zu niedrig bzw. die Entfernung nicht zu groß *oder die Lademenge nicht zu hoch* veranschlagt werden;

#### *Geänderter Text*

(j) „konservativ“ die Tatsache, dass eine Reihe von Annahmen zugrunde gelegt werden, die *sicherstellen*, dass die Jahresemissionen nicht zu niedrig bzw. die Entfernung nicht zu groß veranschlagt werden;

## Abänderung 31

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe k

#### *Vorschlag der Kommission*

(k) „Tonnen CO<sub>2</sub>“ *metrische Tonnen CO<sub>2</sub>*;

#### *Geänderter Text*

*entfällt*

## Abänderung 32

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe l a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

(la) „*Schiff am Liegeplatz*“ ein Schiff, das in einem Unionshafen für Zwecke des Be- und Entladens und der Beherbergung von Fahrgästen sicher festgemacht ist oder vor Anker liegt, auch in der Zeit, in der es nicht be- oder entladen wird;

## Abänderung 33

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe l b (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

(lb) „*Eisklasse*“ die von der Verwaltung oder einer von der Verwaltung anerkannten Organisation einem Schiff zugewiesene Einstufung, die anzeigt, dass das Schiff für Fahrten durch Meereis konzipiert wurde.

## Abänderung 34

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Schifffahrtsunternehmen überwachen gemäß den Absätzen 2 bis 6 die Menge und Art des Kraftstoffs, den jedes Schiff in einem ***Kalenderjahr in jedem Hafen*** im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und bei ***jeder Fahrt*** nach oder von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht, und erstatten darüber Bericht.

#### *Geänderter Text*

1. Die Schifffahrtsunternehmen überwachen gemäß den Absätzen 2 bis 6 die Menge und Art des Kraftstoffs, den jedes Schiff in einem ***Berichtszeitraum in allen Häfen*** im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und bei ***allen Fahrten*** nach oder von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht, und erstatten darüber Bericht.

## Abänderung 35

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Überwachung und Berichterstattung ***sind*** vollständig und umfassend und ***berücksichtigen alle Emissionen aus*** der Verbrennung von Kraftstoffen. Die Schifffahrtsunternehmen ergreifen geeignete Maßnahmen, um ***etwaige*** Datenlücken während des Berichtszeitraums ***zu vermeiden***.

#### *Geänderter Text*

2. Die Überwachung und Berichterstattung ***müssen*** vollständig und umfassend ***sein***, und ***dabei sind CO<sub>2</sub>-Emissionen infolge*** der Verbrennung von Kraftstoffen, ***während das Schiff auf See und am Liegeplatz ist, zu berücksichtigen***. Die Schifffahrtsunternehmen ergreifen geeignete Maßnahmen, um ***etwaigen*** Datenlücken während des Berichtszeitraums ***vorzubeugen***.

## Abänderung 36

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 6 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***6a. Die Schifffahrtsunternehmen haben die Empfehlungen aus den Prüfberichten gemäß Artikel 13 bei ihren folgenden Überwachungen und Berichterstattungen zu berücksichtigen.***

## Abänderung 38

### Vorschlag für eine Verordnung

## Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Falls eine internationale Übereinkunft über die Überwachung von Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs erreicht wird, überarbeitet die Kommission die Methoden nach Anhang I, und ihr wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 24 zu erlassen, die, falls angemessen, Änderungen des genannten Anhangs vorsehen, um die Verwendung von Durchflussmessern für einzubeziehende Verbrennungsprozesse und direkte Emissionsmessungen im Einzelnen zu regeln.*

## Abänderung 39

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 6 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

1. Spätestens am 31. August 2017 legen die Schiffahrtsunternehmen den Prüfstellen ein Monitoringkonzept vor, in dem angegeben ist, nach welcher Methode sie die Emissionen und anderen **klimarelevanten** Daten für jedes ihrer Schiffe über **5000** BRZ überwachen und übermitteln wollen.

*Geänderter Text*

1. Spätestens am 31. August 2017 legen die Schiffahrtsunternehmen den Prüfstellen ein Monitoringkonzept vor, in dem angegeben ist, nach welcher Methode sie die Emissionen und anderen **relevanten** Daten für jedes ihrer Schiffe über **400** BRZ überwachen und übermitteln wollen.

## Abänderung 40

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

(a) Identifikation und Typ des **Schiffes** (Name des **Schiffes**, Schiffsidentifikationsnummer der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), Register- oder Heimathafen und Name des Schiffseigners);

*Geänderter Text*

(a) Identifikation und Typ des **Schiff**s (Name des **Schiff**s, Schiffsidentifikationsnummer der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), Register- oder Heimathafen, **Eisklasse des Schiff**s und Name des Schiffseigners);

## Abänderung 41

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

(c) eine Beschreibung der Emissionsquellen an Bord des **Schiffes** wie **Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Kessel und Inertgasgeneratoren und der verwendeten**

*Geänderter Text*

(c) eine Beschreibung der **folgenden** Emissionsquellen **und der zugehörigen Kraftstoffarten** an Bord des **Schiff**s wie **folgt**:

**Kraftstoffarten;**

- (i) *Hauptmaschine(n)*
- (ii) *Hilfsmotor(en)*
- (iii) *Kessel*
- (iv) *Inertgasgenerator(en);*

**Abänderung 42**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe d**

*Vorschlag der Kommission*

(d) eine Beschreibung der Verfahren, Systeme und Zuständigkeiten für die Kontrolle der Vollständigkeit der Liste der Emissionsquellen im *Überwachungsjahr*, mit denen sichergestellt wird, dass die die Emissionen des Schiffs betreffende Überwachung und Berichterstattung vollständig sind;

*Geänderter Text*

(d) eine Beschreibung der Verfahren, Systeme und Zuständigkeiten für die Kontrolle der Vollständigkeit der Liste der Emissionsquellen im *Überwachungszeitraum*, mit denen sichergestellt wird, dass die die Emissionen des Schiffs betreffende Überwachung und Berichterstattung vollständig sind;

**Abänderung 43**

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

*Vorschlag der Kommission*

*(ii) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der beförderten Ladung und der Zahl der Fahrgäste, soweit zutreffend;*

*Geänderter Text*

*entfällt*

**Abänderung 44**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe h a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(ha) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen zur Bestimmung und Aufzeichnung der zurückgelegten Strecke und der Dauer bei Fahrten durch Meereis;*

**Abänderung 45**

**Vorschlag für eine Verordnung**

## Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe j

*Vorschlag der Kommission*

**(j) das Datum der letzten Änderung des Monitoringkonzepts.**

*Geänderter Text*

**entfällt**

## Abänderung 46

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 6 – Absatz 3 – Buchstabe j a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(ja) ein Überarbeitungsblatt zur Erfassung aller Einzelheiten zum Überarbeitungsverlauf;**

## Abänderung 47

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 6 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

4. Die Schifffahrtsunternehmen verwenden Monitoringkonzepte auf der Grundlage standardisierter Vorlagen. **Die** technischen Vorschriften **für** die Festlegung der Vorlagen für die Monitoringkonzepte gemäß Absatz 1 **werden im Wege von Durchführungsrechtsakten beschlossen. Diese Durchführungsrechtsakte werden von der Kommission nach dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.**

4. Die Schifffahrtsunternehmen verwenden Monitoringkonzepte auf der Grundlage standardisierter Vorlagen. **Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 24 zu erlassen, um die technischen Vorschriften über die Festlegung der Vorlagen für die Monitoringkonzepte gemäß Absatz 1 festzulegen. Die Vorlagen müssen so einfach wie möglich sein und dürfen keinen unnötigen Verwaltungsaufwand mit sich bringen.**

## Abänderung 48

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 7 – Absatz 2 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Ein Schifffahrtsunternehmen ändert das Monitoringkonzept, **wenn**

Ein Schifffahrtsunternehmen ändert das Monitoringkonzept **in den Situationen, die in den Buchstaben (a) bis (e) festgelegt sind. Das Monitoringkonzept wird ausschließlich in Bezug auf die speziellen Veränderungen, die sich aus diesen Situationen ergeben, geändert.**

## Abänderung 49

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

(a) der Eigner eines Schiffs wechselt;

#### *Geänderter Text*

(a) der Eigner eines Schiffs wechselt *oder ein Wechsel des DOC-Inhabers oder der Flagge erfolgt*;

## Abänderung 50

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

*Die Überwachung kann in Zeiträumen ausgesetzt werden, in denen sich ein Schiff in einer Notlage befindet, unter anderem bei Lebensrettungsmaßnahmen.*

## Abänderung 51

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

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

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

(b) Menge und Emissionsfaktor *bei jeder Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt*;

## Abänderung 53

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

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

*(f) beförderte Ladung;*

*entfällt*

## Abänderung 54

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Buchstabe f a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

*(fa) Energieeffizienz nach Maßgabe des Anhangs II;*

## Abänderung 55

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

*Vorschlag der Kommission*

**(g) Transportleistung.**

*Geänderter Text*

**entfällt**

**Abänderung 56**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 9 – Buchstabe g a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(ga) Datum und Beginn und Ende der  
Zeiträume, in denen die Überwachung wegen  
Notlagen, beispielsweise bei  
Lebensrettungsmaßnahmen, ausgesetzt  
wurde, sowie eine Beschreibung der Notlage;**

**Abänderung 57**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 9 – Absatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Bei Hochseeverkehr mit mehreren  
Aufenthalten in EU-Häfen sollte der  
europäische Streckenabschnitt als eine Fahrt  
gelten.**

**Abänderung 58**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 9 – Absatz 1 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Abweichend von Absatz 1 sind Schiffe, die  
ausschließlich im Anwendungsbereich dieser  
Verordnung betrieben werden und täglich  
mehrere Fahrten zurücklegen, von der  
Überwachung der Emissionen auf der  
Grundlage einzelner Fahrten freigestellt.**

**Abänderung 59**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 10**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Artikel 10**

**Article10**

Überwachung auf Jahresbasis

Überwachung auf Jahresbasis

Auf der Grundlage des gemäß Artikel 13  
Absatz 1 genehmigten Monitoringkonzepts  
überwachen die Schifffahrtsunternehmen bei  
jedem Schiff und für jedes Kalenderjahr in  
Einklang mit Anhang I Teil A und Anhang II

Auf der Grundlage des gemäß Artikel 13  
Absatz 1 genehmigten Monitoringkonzepts  
überwachen die Schifffahrtsunternehmen bei  
jedem Schiff und für jedes Kalenderjahr in  
Einklang mit Anhang I Teil A und Anhang II

Folgendes:

- (a) Menge und Emissionsfaktor *für jede* Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt *und aufgeschlüsselt nach innerhalb und außerhalb von Emissionskontrollgebieten verbrauchtem Kraftstoff*;
- (b) insgesamt emittiertes CO<sub>2</sub>;
- (c) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen *aus allen* Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- (d) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen *aus allen* Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- (e) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen *aus allen* Fahrten nach Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- (f) CO<sub>2</sub>-Emissionen, die am Liegeplatz in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt wurden;
- (g) zurückgelegte Gesamtfahrstrecke;
- (h) insgesamt auf See verbrachte Zeit;
- (i) **Transportleistung insgesamt**;
- (j) durchschnittliche Energieeffizienz.

Folgendes:

- (a) Menge und Emissionsfaktor *bei jeder* Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt;
- (b) insgesamt emittiertes CO<sub>2</sub>;
- (c) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen *aller* Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- (d) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen *aller* Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- (e) aggregierte CO<sub>2</sub>-Emissionen *aller* Fahrten nach Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- (f) CO<sub>2</sub>-Emissionen, die am Liegeplatz in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt wurden;
- (g) zurückgelegte Gesamtfahrstrecke;
- (h) insgesamt auf See *und am Liegeplatz* verbrachte Zeit;
- (j) durchschnittliche Energieeffizienz.

## Abänderung 60

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 11 – Absatz 3 – Buchstabe a – Ziffer iii a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*iiiia) Eisklasse des Schiffs,*

## Abänderung 61

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 11 – Absatz 3 – Buchstabe a – Ziffer iv

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

iv) technische Effizienz des Schiffs (Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) *oder geschätzter Kennwert (Estimated Index Value, EIV)* gemäß der IMO-Entschließung MEPC.215 (63), falls zutreffend),

iv) *zertifizierte* technische Effizienz des Schiffs, *ausgedrückt durch den* Energieeffizienz-Kennwert (EEDI), falls *für den jeweiligen Schiffstyp* zutreffend.

## Abänderung 62

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 11 – Absatz 3 – Buchstabe a – Ziffer ix

*Vorschlag der Kommission*  
ix) Anschrift, **Telefon- und Faxnummer** sowie E-Mail-Anschrift einer Kontaktperson;

*Geänderter Text*  
ix) Anschrift, **Telefonnummer** sowie E-Mail-Anschrift einer Kontaktperson;

## Abänderung 63

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 11 – Absatz 3 – Buchstabe c a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*  
**(ca) Angaben über Zeiträume mit aufgrund von Notlagen und Lebensrettung ausgesetzter Überwachung.**

## Abänderung 64

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 13 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

5. Die Prüfstelle stellt insbesondere sicher, dass die im Prüfbericht **enthaltenen** Emissionen und anderen **klimarelevanten** Daten in Einklang mit den Artikeln 8, 9 und 10 und dem Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 bestimmt wurden. Außerdem stellt die Prüfstelle sicher, dass die Emissionen und **klimarelevanten** Daten in den Berichten mit den Daten, die mittels anderer Quellen gemäß den Anhängen I und II berechnet wurden, schlüssig sind.

*Geänderter Text*  
5. Die Prüfstelle stellt insbesondere sicher, dass die im Prüfbericht **aufgeführten** Emissionen und anderen **relevanten** Daten in Einklang mit den Artikeln 8, 9 und 10 und dem Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 bestimmt wurden. Außerdem stellt die Prüfstelle sicher, dass die Emissionen und **relevanten** Daten in den Berichten mit den Daten, die mittels anderer Quellen gemäß den Anhängen I und II berechnet wurden, schlüssig sind.

## Abänderung 65

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 13 – Absatz 7 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*  
**7a. Wenn die Prüfstelle bei den Ergebnissen des Unternehmens bezüglich der Überwachung der Emissionen und der Berichterstattung darüber verbesserungswürdige Bereiche ermittelt hat, auch im Hinblick auf eine höheren Genauigkeit und die Verbesserung der Effizienz bei der Überwachung und Berichterstattung, nimmt sie in den Prüfbericht Empfehlungen zur Verbesserung auf.**

## Abänderung 66

### **Vorschlag für eine Verordnung** **Artikel 15 – Absatz 1**

<i>Vorschlag der Kommission</i>	<i>Geänderter Text</i>
<p><b>1. Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit der Überwachung und Berichterstattung, indem sie die gemeldeten Emissionen mit geschätzten Daten vergleicht, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Merkmale wie die installierte Maschinenleistung stützen.</b></p> <p><b>Werden erhebliche Abweichungen festgestellt, nimmt die Prüfstelle weitere Untersuchungen vor.</b></p>	<i>entfällt</i>

## Abänderung 67

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 3 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>	<i>Geänderter Text</i>
	<p><b>3a. Im Lauf der Besichtigungen und Überprüfungen, die von der EMSA zur Überwachung der Umsetzung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle vorgenommen werden, wird die EMSA zudem die Anwendung der Absätze 1, 2 und 3 durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten überwachen und der Kommission Bericht erstatten.</b></p>

## Abänderung 68

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 1

<i>Vorschlag der Kommission</i>	<i>Geänderter Text</i>
<p>1. Die Mitgliedstaaten legen <b>eine Sanktionsregelung</b> für Verstöße gegen die in Artikel 8 bis 12 niedergelegten Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften fest und ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die vorgesehenen Sanktionen <b>sind nicht weniger streng als diejenigen, die in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über Treibhausgasemissionen für den Fall von Verstößen gegen die Berichterstattungspflichten durch Betreiber vorgesehen sind, und sind</b> wirksam, verhältnismäßig und abschreckend. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis 1. Juli 2017 <b>diese Regelung</b> mit und unterrichten sie unverzüglich über spätere Änderungen <b>dieser Regelung</b>.</p>	<p>1. Die Mitgliedstaaten legen <b>ein System von Sanktionen</b> für Verstöße gegen die in Artikel 8 bis 12 niedergelegten Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften fest und ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen angewandt werden. Die vorgesehenen Sanktionen <b>müssen</b> wirksam, verhältnismäßig und abschreckend <b>sein</b>. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis 1. Juli 2017 <b>die entsprechenden Bestimmungen</b> mit und unterrichten sie unverzüglich über spätere Änderungen <b>der Bestimmungen</b>.</p>

## Abänderung 69

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 21 – Absatz 1

##### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Kommission veröffentlicht bis zum 30. Juni jedes Jahres die übermittelten Emissionsberichte gemäß Artikel 11 *zusammen mit Angaben zur Einhaltung der Berichterstattungs- und Überwachungsvorschriften durch das Schifffahrtsunternehmen gemäß den Artikeln 11 und 17.*

##### *Geänderter Text*

1. Die Kommission veröffentlicht bis zum 30. Juni jedes Jahres die übermittelten Emissionsberichte gemäß Artikel 11 *unter Achtung der Vertraulichkeit von geschäftlichen Information zum Schutz eines berechtigten wirtschaftlichen Interesses nach Maßgabe der Artikel 3 und 4 der Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates*<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> *Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen (ABl. L 41 vom 14.2.2003, S. 26).*

## Abänderung 70

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe a

##### *Vorschlag der Kommission*

(a) Identifikation des Schiffs, (Name, IMO-Identifikationsnummer **und** Register- oder Heimathafen);

##### *Geänderter Text*

(a) Identifikation des Schiffs, (Name, IMO-Identifikationsnummer, Register- oder Heimathafen **und Eisklasse des Schiffs**);

## Abänderung 71

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe c

##### *Vorschlag der Kommission*

(c) technische Effizienz des Schiffs (EEDI **oder EIV**, soweit anwendbar);

##### *Geänderter Text*

(c) technische Effizienz des Schiffs (EEDI, soweit **bei der jeweiligen Art von Schiff** anwendbar);

## Abänderung 73

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe g

##### *Vorschlag der Kommission*

(g) *durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und Treibhausgasemissionen je zurückgelegte Strecke und beförderte Ladung für Fahrten, die in den Anwendungsbereich*

##### *Geänderter Text*

*entfällt*

*dieser Verordnung fallen;*

## Abänderung 74

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 21 – Absatz 2 – Buchstabe h

*Vorschlag der Kommission*

*(h) für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, insgesamt pro Jahr auf See verbrachte Zeit;*

*Geänderter Text*

*entfällt*

## Abänderung 75

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 21 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

3. Die Kommission veröffentlicht einen Jahresbericht über Emissionen und andere *klimarelevante* Daten des *Seeverkehrssektors*.

*Geänderter Text*

3. Die Kommission veröffentlicht einen Jahresbericht über Emissionen und andere *relevante* Daten des *Seeverkehrs*.

## Abänderung 76

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 22 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

3. Wird ein internationales Übereinkommen über *globale* Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen *aus dem Seeverkehr* erzielt, *so* überprüft die Kommission diese Verordnung und *kann erforderlichenfalls Änderungen vorschlagen*.

*Geänderter Text*

3. Wird ein internationales Übereinkommen über *weltweite* Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen *des Seeverkehrs* erzielt, überprüft die Kommission diese Verordnung und *sorgt für ihre Anpassung an die einschlägigen von der IMO festgelegten internationalen Vorschriften*.

## Abänderung 77

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 23

*Vorschlag der Kommission*

Artikel 23

Übertragung von Befugnissen

Der Kommission wird *unter den in Artikel 24 genannten Bedingungen* die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Bestimmungen der Anhänge I und II zu ergänzen und zu ändern, *um neueste wissenschaftliche Erkenntnisse sowie die einschlägigen, an Bord der Schiffe vorliegenden Daten und die einschlägigen*

*Geänderter Text*

Artikel 23

Übertragung von Befugnissen

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Bestimmungen der Anhänge I und II zu *dem Zweck zu ergänzen und zu ändern, neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen Rechnung zu tragen und die Anhänge an die einschlägigen von der IMO festgelegten internationalen Regelungen anzupassen*,

internationalen *Vorschriften und international anerkannten Normen zu berücksichtigen, um* die genauesten und effizientesten Methoden für die Überwachung von Emissionen zu bestimmen und *um* die Genauigkeit der im Zusammenhang mit der Emissionsüberwachung und der Berichterstattung darüber verlangten Angaben zu verbessern, *soweit dies nicht wesentliche* Bestimmungen dieser Verordnung betrifft.

*damit Konformität mit internationalen Regelungen hergestellt wird, wobei* die genauesten und effizientesten Methoden für die Überwachung von Emissionen zu bestimmen *sind* und die Genauigkeit der im Zusammenhang mit der Emissionsüberwachung und der Berichterstattung darüber verlangten Angaben zu verbessern *ist. Diese Befugnis wird der Kommission unter den in Artikel 24 genannten Bedingungen nur insoweit übertragen, als sie nicht wesentliche* Bestimmungen dieser Verordnung betrifft.

## Abänderung 78

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

1. *Die in Artikel 5 Absatz 1a, Artikel 6 Absatz 4 und* den Artikeln 15, 16 und 23 *genannte Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte* wird der Kommission für fünf Jahre ab dem *[Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]* übertragen. *Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht der Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.*

## Abänderung 79

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 23 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten *Befugnisse*. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die

#### *Geänderter Text*

2. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 *Absatz 1a, Artikel 6 Absatz 4 und den Artikeln 15, 16 und* 23 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten *Befugnis*. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem darin

Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.

angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.

## Abänderung 80

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 24 – Absatz 4

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

4. Ein delegierter Rechtsakt, **der gemäß Artikel 5 Absatz 1a, Artikel 6 Absatz 4 und den Artikeln 15, 16 und 23 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 hat oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

## Abänderung 82

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 26 – Absatz 2

Verordnung (EU) Nr. 525/2013

Artikel 21a – Absatz 3 a (neu)

##### *Derzeitiger Wortlaut*

##### *Geänderter Text*

*(3a) Gestützt auf die Emissionsdaten, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 7 mitteilen und/oder die auf der Grundlage der Verordnung Nr. XXXX/XXXX bereitgestellt werden, bewertet die Kommission alle zwei Jahre die Gesamtauswirkungen des Seeverkehrs auf das Weltklima – auch durch Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen oder deren Auswirkungen – und verbessert diese Quantifizierung, indem sie wissenschaftliche Erkenntnisse bzw. Seeverkehrsdaten heranzieht.*

## Abänderung 83

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Teil B – Absatz 3 – Buchstabe d a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(da) Modellierung mit  
Schiffsbewegungsdaten und  
schiffsspezifischen Daten*

## Abänderung 84

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Teil B – Absatz 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Beliebige Kombinationen der oben  
angegebenen Methoden, die von der  
Prüfstelle genehmigt wurden, können  
verwendet werden, wenn damit die allgemeine  
Genauigkeit der Messung verbessert wird.*

## Abänderung 85

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Teil B – Nummer 1 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Dieser Ansatz wird nicht gewählt, wenn an  
Bord des Schiffs keine  
Bunkerlieferbescheinigungen vorliegen,  
namentlich, wenn die Ladung als Treibstoff  
genutzt wird, beispielsweise verdampftes  
Flüssigerdgas.*

*Wenn an Bord des Schiffs keine Bunker-  
lieferbescheinigungen vorliegen und speziell  
wenn die Ladung als Treibstoff genutzt wird,  
beispielsweise verdampftes Flüssigerdgas,  
werden nur die Kraftstofftank-Füllstands-  
angaben und die Füllstandsanzeigen für den  
Bunkerkraftstoff verwendet.*

## Abänderung 86

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Teil B – Nummer 1 – Absatz 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Wenn an Bord des Schiffs keine  
Bunkerlieferbescheinigungen vorliegen und  
speziell wenn die Ladung als Treibstoff  
genutzt wird, beispielsweise verdampftes  
Flüssigerdgas, werden nur die Kraftstofftank-  
Füllstandsangaben und die Füllstandsanzeigen  
für den Bunkerkraftstoff verwendet.*

## Abänderung 87

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Teil B – Nummer 2 – Absatz 5 – Buchstabe b a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(ba) die bei einer Prüfanalyse in einem  
akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemessene*

*Dichte, sofern die Daten vorliegen;*

## Abänderung 90

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Teil B – Nummer 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**4a. Methode Da: Modellierung mit Schiffsbewegungsdaten und schiffsspezifischen Daten**

*Die Stelle mit der Zuständigkeit für das Modellierungssystem schließt mit dem Schiffseigner des betreffenden Schiffs eine schriftliche Vereinbarung. Am Ende des Überwachungszeitraums werden die berechneten CO<sub>2</sub>-Emissionen mit dem Öltagebuch des Schiffs und den Bunkerlieferbescheinigungen verglichen, um Abweichungen zu ermitteln und zu korrigieren.*

## Abänderung 91

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang II – Teil A – Absatz 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Bei Passagierschiffen wird die beförderte Ladung in Form der Zahl der Passagiere angegeben. Bei allen anderen Schiffs-kategorien wird die beförderte Ladungsmenge in metrischen Tonnen und Kubikmetern Ladung angegeben.*

*entfällt*

## Abänderung 92

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang II – Teil A – Absatz 5

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Die Transportleistung wird bestimmt, indem die zurückgelegte Strecke mit der beförderten Ladungsmenge multipliziert wird.*

*entfällt*

## Abänderung 93

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang II – Teil B – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Die durchschnittliche Energieeffizienz wird anhand von **mindestens vier** Indikatoren - Kraftstoffverbrauch je Strecke, **Kraftstoffverbrauch je Transportleistung**, CO<sub>2</sub>-*

*Die durchschnittliche Energieeffizienz wird anhand von **zwei** Indikatoren – Kraftstoffverbrauch je Strecke **und** CO<sub>2</sub>Emissionen je Strecke – überwacht, die wie folgt berechnet*

Emissionen je Strecke **und CO<sub>2</sub>-Emissionen je Transportleistung** - überwacht, die wie folgt berechnet werden:

Kraftstoffverbrauch je Strecke = jährlicher Kraftstoffverbrauch insgesamt / insgesamt zurückgelegte Strecke

**Kraftstoffverbrauch je Transportleistung = jährlicher Kraftstoffverbrauch insgesamt / Transportleistung insgesamt**

CO<sub>2</sub>-Emissionen je Strecke = jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen insgesamt / insgesamt zurückgelegte Strecke

**CO<sub>2</sub>-Emissionen je Transportleistung = jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen insgesamt / Transportleistung insgesamt**

werden:

Kraftstoffverbrauch je Strecke = jährlicher Kraftstoffverbrauch insgesamt / insgesamt zurückgelegte Strecke

CO<sub>2</sub>-Emissionen je Strecke = jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen insgesamt / insgesamt zurückgelegte Strecke