



Brüssel, den 4. Dezember 2014  
(OR. en)

16238/14

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

CLIMA 113  
ENV 949  
MAR 186  
MI 960  
ONU 152  
CODEC 2390

**VERMERK**

Absender: Generalsekretariat des Rates  
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat  
Nr. Komm.dok.: 11851/13 ENV 658 MAR 86 MI 602 ONU 71 CODEC 1661 - COM(2013)  
480 final  
Betr.: Vorschlag für eine Verordnung 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 Verordnung (EU) Nr. 525/2013  
– Politische Einigung

**I. EINLEITUNG**

1. Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament am 1. Juli 2013 den eingangs genannten Vorschlag<sup>1</sup> und die entsprechende Folgenabschätzung<sup>2</sup> übermittelt. Ziel des Vorschlags ist die Einrichtung eines Systems für die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (MRV-System) als erstem Schritt auf dem Weg zu einem weltweiten MRV-System.

<sup>1</sup> Dok. 11851/13.

<sup>2</sup> Dok. 11851/13 ADD 1 + ADD 2 REV 1 + ADD 3 + ADD 4.

2. Der Rat führte auf seiner Tagung am 13. Dezember 2014 einen Gedankenaustausch über den Vorschlag der Kommission<sup>3</sup>. Am 12. Juni 2013 nahm der Rat Kenntnis von einem Informationsvermerk des hellenischen Vorsitzes über den Sachstand bei diesem Dossier in den Vorbereitungsgremien des Rates<sup>4</sup>.
3. Das Europäische Parlament hat am 16. April 2014 in erster Lesung über seine legislative Entschließung abgestimmt und 85 Abänderungen an der vorgeschlagenen Verordnung angenommen<sup>5</sup>. Das Europäische Parlament hat dem Rat am 24. Juni 2014 das Ergebnis seiner Abstimmung im Plenum übermittelt.
4. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme am 16. Oktober 2013 abgegeben (CESE 5340/2013). Der Ausschuss der Regionen hat am 2. September 2013 beschlossen, keine Stellungnahme zu diesem Vorschlag abzugeben.
5. Auf der Grundlage eines vom Ausschuss der Ständigen Vertreter erteilten Mandats hat der Vorsitz Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament aufgenommen, um eine frühzeitige Einigung in zweiter Lesung über diesen Vorschlag zu erzielen.
6. Nach zwei informellen Trilogen (am 15. Oktober und 18. November 2014) hat der Vorsitz einen endgültigen Kompromisstext<sup>6</sup> vorgelegt, der vom Ausschuss der Ständigen Vertreter auf seiner Tagung vom 26. November 2014 mit qualifizierter Mehrheit gebilligt wurde. EL, CY, PL und MT erklärten, dass sie die Einigung nicht unterstützen könnten.
7. Am 3. Dezember 2014 hat der Vorsitzende des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) des Europäischen Parlaments dem Vorsitzenden des AStV I in einem Schreiben mitgeteilt, dass er – sollte der Rat dem Europäischen Parlament wie vereinbart, vorbehaltlich der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen, seinen Standpunkt förmlich übermitteln – gemeinsam mit dem Berichterstatter dem Plenum empfehlen würde, den Standpunkt des Rates ohne Abänderungen in zweiter Lesung des Parlaments zu billigen.

---

<sup>3</sup> 16460/13.

<sup>4</sup> 10275/14.

<sup>5</sup> 8671/14.

<sup>6</sup> 15779/1/14 Rev 1.

8. Sofern der Rat nun auf der Grundlage des beiliegenden Textes seinen Standpunkt in erster Lesung festlegt und diesen dem Europäischen Parlament übermittelt, wird eine frühzeitige Einigung in zweiter Lesung erreicht werden.
9. Daher könnte der Ausschuss der Ständigen Vertreter den Rat ersuchen, seine politische Einigung über den mit dem Europäischen Parlament abgestimmten und in der Anlage zu diesem Vermerk<sup>7</sup> wiedergegebenen Text auf seiner Tagung am 17. Dezember 2014 zu bestätigen.
10. Es sei darauf hingewiesen, dass EL, CY, MT, FI, NL und die Kommission ihre Absicht geäußert haben, Erklärungen für das Ratsprotokoll vorzulegen.

---

<sup>7</sup> Änderungen gegenüber dem Kommissionsvorschlag sind wie folgt gekennzeichnet: Neue Textstellen sind unterstrichen; Streichungen sind durch [...] kenntlich gemacht.

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG 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 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Rechtsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>8</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>9</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren —

---

<sup>8</sup> ABl. C [...] vom , S. [...].

<sup>9</sup> ABl. C [...] vom , S. [...].

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Klima- und Energiepaket<sup>10</sup>, demzufolge alle Sektoren zur Verwirklichung der Emissionssenkungen beitragen müssen, auch der internationale Schiffsverkehr, erteilt ein eindeutiges Mandat: " ... Für den Fall, dass zum 31. Dezember 2011 keine internationale Übereinkunft, die im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsziele einbezieht, von den Mitgliedstaaten gebilligt wird oder keine derartige Übereinkunft im Rahmen des UNFCCC von der Gemeinschaft gebilligt wird, sollte die Kommission einen Vorschlag vorlegen, um die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsverpflichtung der Gemeinschaft einzubeziehen, mit dem Ziel des Inkrafttretens des vorgeschlagenen Rechtsaktes bis 2013. Dieser Vorschlag sollte negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des potenziellen Nutzens für die Umwelt minimieren."
- (1a) Der Seeverkehr hat durch die Kohlendioxidemissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen) und weitere Emissionen, einschließlich Stickoxide (NO<sub>x</sub>), Schwefeloxide (SO<sub>x</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Partikel und Ruß, Auswirkungen auf das weltweite Klima und die Luftqualität.
- (1b) Der internationale Schiffsverkehr ist die einzige Verkehrsart, die von der Verpflichtung der Union zur Senkung der Treibhausgasemissionen ausgenommen ist. Nach der Folgenabschätzung zu dem Vorschlag für diese Verordnung sind die durch den internationalen Schiffsverkehr der Union bedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Zeitraum 1990 bis 2007 um 48 % gestiegen.
- (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 ihrer Bewertungen sollte die Kommission die Folgen für die politischen Konzepte und Maßnahmen zur Senkung dieser Emissionen analysieren.

<sup>10</sup> Entscheidung Nr. 406/2009/EG und Richtlinie 2009/29/EG.

- (1e) In der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 5. Februar 2014 zu dem Thema "Ein Rahmen für die Klima- und 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 EU festzulegen. Das Europäische Parlament wies zudem darauf hin, dass alle Wirtschaftszweige zur Senkung der Treibhausgasemissionen beitragen müssen, damit die Union einen angemessenen Beitrag zu den globalen Bemühungen leisten kann.
- (1f) Der Europäische Rat<sup>11</sup> hat das verbindliche Ziel der EU gebilligt, die EU-internen Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Der Europäische Rat erklärte zudem, dass es wichtig ist, im Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen und die Risiken in Verbindung mit der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern, und ersuchte die Kommission, weiter Instrumente und Maßnahmen für ein umfassendes und technologieneutrales Konzept zu prüfen, mit dem u. a. die Emissionsreduktion und die Energieeffizienz im Verkehrssektor gefördert werden.
- (1g) Im 7. Umweltaktionsprogramm (UAP) wird betont, dass sich alle Wirtschaftssektoren an der Reduktion der THG-Emissionen beteiligen müssen, wenn die Union ihren Beitrag zu den globalen Bemühungen leisten soll. In diesem Zusammenhang wird im 7. UAP hervorgehoben, dass das Weißbuch für den Verkehr von 2011 durch eine solide politische Rahmenregelung untermauert werden muss.
- (2) Im Juli 2011 hat die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) technische und betriebliche Maßnahmen getroffen, zu denen insbesondere der Energieeffizienz-Kennwert (Energy Efficiency Design Index, EEDI) für Schiffsneubauten und der Energieeffizienz-Managementplan (SEEMP) gehören, die insofern eine Verbesserung darstellen, als sie den erwarteten Anstieg der Treibhausgasemissionen mindern, die allein aber nicht die absolute Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Schiffsverkehr bewirken können, die erforderlich ist, um das globale Ziel der Begrenzung des weltweiten Temperaturanstiegs auf höchstens 2 °C zu verwirklichen.

---

<sup>11</sup>

Schlussfolgerungen der Tagung des Europäischen Rates vom 23./24. Oktober 2014 in Brüssel.

- (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 und deswegen dem Sektor Nettovorteile bieten, da die niedrigeren Kraftstoffkosten die Amortisierung etwaiger betrieblicher oder Investitionsausgaben gewährleisten.
- (4) Die bestmögliche Option für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr auf Ebene der Union besteht darin, als ersten Schritt eines schrittweisen Vorgehens für die Einbeziehung der Emissionen aus dem Seeverkehr in die Treibhausgasreduktionsverpflichtung der Union – neben den Emissionen aus anderen Sektoren, die bereits zur Erfüllung dieser Verpflichtung beitragen – 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. Der Zugang der Öffentlichkeit zu den Emissionsdaten wird zur Beseitigung von Marktbarrieren beitragen, die die Umsetzung vieler Maßnahmen mit Negativkosten, die eine Senkung der Treibhausgasemissionen dieses Sektors bewirken würden, unmöglich machen.
- (5) Marktbarrieren, wie der Mangel an zuverlässigen Informationen über die Kraftstoffeffizienz von Schiffen oder über Technologien für die Nachrüstung von Schiffen, der mangelnde Zugang zu Finanzmitteln für Investitionen in die Energieeffizienz von Schiffen und das Nutzer-Investor-Dilemma (die Schiffseigner profitieren nicht von ihren Investitionen in die Schiffseffizienz, da die Kraftstoffkosten von den Betreibern getragen werden) behindern die Annahme von Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs.
- (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 erreichen lässt, zu erzielen.

- (7) Die Einführung eines MRV-Systems der Union dürfte zu Emissionsreduktionen um bis zu 2 % gegenüber dem Business-as-usual-Szenario und zu aggregierten Nettokosten-einsparungen 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 –, indem den einschlägigen Märkten vergleichbare und fundierte Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die Energieeffizienz zur Verfügung gestellt werden. Die Senkung der Transportkosten dürfte den internationalen Handel erleichtern. Außerdem ist ein robustes MRV-System eine Grundvoraussetzung für jede marktisierte Maßnahme [...], Effizienznorm oder andere Maßnahme, unabhängig davon, ob es auf Ebene der Union 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. Aufgrund des internationalen Charakters des Schiffsverkehrs wäre eine weltweite Einigung die bevorzugte und wirksamste Methode zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Seeverkehr.
- (8) Alle Fahrten innerhalb der Union, alle eingehenden Fahrten aus dem letzten Hafen außerhalb der Union zum ersten Anlaufhafen in der Union und alle ausgehenden Fahrten von einem Hafen der Union zum nächsten Anlaufhafen außerhalb der Union, einschließlich der Ballastfahrten, sollten für die Zwecke der Überwachung als relevant erachtet werden. Auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Unionshäfen, 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 Schiffe unabhängig von ihrer Flagge angewandt werden. Da jedoch der Seeverkehr im Mittelpunkt dieser Verordnung steht, sollten darin keine Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungsanforderungen für Schiffsbewegungen und Tätigkeiten festgelegt werden, die nicht der gewerblichen Beförderung von Gütern oder Personen dienen, so z. B. das Ausbaggern, das Eisbrechen, die Rohrverlegung oder Tätigkeiten auf Offshore-Anlagen.
- (8a) Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Schiffe, die unter weniger günstigen klimatischen Bedingungen betrieben werden, sicherzustellen, sollte die Möglichkeit bestehen, bei den auf der Grundlage dieser Verordnung überwachten Daten spezifische Angaben zur Eisklasse der Schiffe und zu Fahrten durch vereiste Gewässer aufzunehmen.

- (9) Angesichts der Komplexität und hohen Technizität der einzuführenden Bestimmungen, der Notwendigkeit einer unionsweit anwendbaren einheitlichen Regelung, die den internationalen Charakter des Seeverkehrs und die Tatsache widerspiegelt, dass zahlreiche Schiffe voraussichtlich Häfen in verschiedenen Mitgliedstaaten anlaufen, sollte das vorgeschlagene MRV-System in Form einer Verordnung eingeführt werden, um die Umsetzung in der gesamten Union zu erleichtern.
- (10) Einem robusten schiffsspezifischen MRV-System der Union sollte die Berechnung von Emissionen anhand des auf Fahrten von und nach Häfen der Union 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.
- (11) Das MRV-System der Union sollte auch andere [...]relevante Daten einbeziehen, anhand deren die Energieeffizienz von Schiffen bestimmt oder die treibenden Kräfte für die Emissionsentwicklung untersucht werden können, wobei die Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse zu wahren sind. Durch diesen Anwendungsbereich steht das MRV-System der Union 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.
- (12) Um den Verwaltungsaufwand für die Eigner und Betreiber der Schiffe, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, zu minimieren und das Kosten-Nutzen-Verhältnis des MRV-Systems zu optimieren, ohne das Ziel der Erfassung des weitaus größten Teils der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr zu gefährden, sollten die Vorschriften für das MRV-System nur für Großemittenten anwendbar sein. Nach einer ausführlichen Analyse der Größenklassen und Emissionen von Schiffen, die von und nach Unionshäfen fahren, wurde ein Schwellenwert von 5000 BRZ gewählt. Schiffe von mehr als 5000 BRZ machen etwa 55 % der Zahl der Schiffe aus, die Unionshäfen anlaufen, und sind für etwa 90 % der damit verbundenen Emissionen verantwortlich. Dieser nichtdiskriminierende Schwellenwert würde sicherstellen, dass die wichtigsten Emittenten erfasst werden. Ein niedrigerer Schwellenwert wäre mit höherem Verwaltungsaufwand verbunden, während bei einem höheren Wert weniger Emissionen erfasst würden, was der Umweltwirksamkeit des Systems abträglich wäre.

- (13) Um den Verwaltungsaufwand für Eigner und Betreiber der Schiffe weiter zu verringern, sollten die Überwachungsvorschriften auf CO<sub>2</sub>, das bei weitem wichtigste Treibhausgas aus dem Seeverkehr, fokussiert sein [...].
- (14) Die Vorschriften sollten geltende Bestimmungen und an Bord der Schiffe bereits vorliegende Daten berücksichtigen, weswegen Schiffseignern die Möglichkeit geboten werden sollte, eine der folgenden vier Überwachungsmethoden zu wählen: die Verwendung von Bunkerlieferbescheinigungen, Überwachung des Bunkerkraftstoffs, Durchflussmesser für einzubziehende Verbrennungsprozesse oder direkte Emissionsmessungen. Ein schiffsspezifisches Monitoringkonzept sollte eine Dokumentation zu der getroffenen Wahl und weitere Einzelheiten zur Anwendung der gewählten Methode enthalten.
- (15) Jedes Schifffahrtsunternehmen, das während eines vollständigen Berichtszeitraums für ein Schiff verantwortlich ist, das Seeverkehrsleistungen erbringt, sollte für alle Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen zuständig sein, die sich im Zusammenhang mit diesem Zeitraum ergeben, einschließlich der Vorlage eines für zufriedenstellend befundenen Emissionsberichts. Bei einem [...] Wechsel des Schifffahrtsunternehmens ist das neue [...] Schifffahrtsunternehmen nur für die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten zuständig, die den Berichterstattungszeitraum betreffen, in dem [...] der Wechsel des Schifffahrtsunternehmens stattgefunden hat. Um die Erfüllung dieser Verpflichtungen zu erleichtern, sollte das neue [...] Schifffahrtsunternehmen eine Kopie des letzten Monitoringkonzepts und gegebenenfalls eine Bescheinigung über die Erfüllung der Vorschriften (Konformitätsbescheinigung) erhalten. [...]
- (16) In diesem Stadium sollten andere Treibhausgase, klimarelevante Stoffe oder Luftschadstoffe nicht von dem MRV-System der Union 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 MRV-Systems der Union abträglich sein könnte.
- (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 gesamte Weltflotte vor.

- (17) Um den Verwaltungsaufwand für die Eigner und Betreiber der Schiffe zu minimieren, sollten die Berichterstattung und Veröffentlichung der übermittelten Daten auf jährlicher Basis organisiert werden. Datenschutzbelangen dürfte dadurch genügt werden, dass sich die Veröffentlichung von Emissionen, Kraftstoffverbrauch und Effizienzdaten auf Jahresdurchschnittswerte und aggregierte Zahlen beschränkt. Um sicherzustellen, dass der Schutz berechtigter wirtschaftlicher Interessen, die dem öffentlichen Interesse an der Verbreitung übergeordnet sind, nicht beeinträchtigt wird, sollte auf Antrag eines Schiffahrtsunternehmen in Ausnahmefällen eine andere Aggregationsebene angewandt werden. Die der Kommission übermittelten Daten sind dazu bestimmt, in Statistiken aufgenommen zu werden, soweit diese Daten für die Entwicklung, Erstellung und Verbreitung europäischer Statistiken gemäß dem Beschluss 2012/504/EU der Kommission vom 17. September 2012 über Eurostat<sup>12</sup> relevant sind.
- (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. Um die Unparteilichkeit sicherzustellen, sollte es sich bei den Prüfstellen 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 des Rates<sup>13</sup> akkreditiert sein sollten.
- (19) Eine von einer Prüfstelle ausgestellte Konformitätsbescheinigung sollte ständig an Bord der Schiffe mitgeführt werden, um nachweisen zu können, dass den Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfpflichten genügt wurde. Die Prüfstellen sollten die Kommission über die Ausstellung solcher Bescheinigungen unterrichten.

---

<sup>12</sup> ABl. L 251 vom 18.9.2012, S. 49.

<sup>13</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

- (20) Auf der Grundlage ihrer Erfahrung mit ähnlichen Aufgaben auf dem Gebiet der Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) im Rahmen ihres Mandats die Kommission bei der Durchführung bestimmter Aufgaben unterstützen.
- (21) [...] Die Durchsetzung der Verpflichtungen, die sich aus dem MRV-System ergeben, sollte sich auf vorhandene Instrumente stützen, namentlich die in Anwendung der Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten<sup>14</sup> und der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle<sup>15</sup> eingerichteten Instrumente, sowie auf Informationen über die Ausstellung von Konformitätsbescheinigungen. [...] Die Bescheinigung, aus der hervorgeht, dass das Schiff die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten erfüllt, sollte in das Verzeichnis der Zeugnisse und Unterlagen gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Richtlinie 2009/16/EG aufgenommen werden.
- (21a) Die Mitgliedstaaten sollten bestrebt sein, die Schiffe zu überprüfen, die Häfen in ihrem Hoheitsgebiet anlaufen und zu denen keine Informationen über die Konformitätsbescheinigung verfügbar sind.
- (21b) Die Nichteinhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung sollte Sanktionen nach sich ziehen. Mitgliedstaaten sollten Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung festlegen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (22) [...] Im Fall von Schiffen, die in zwei oder mehr [...] aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen ihre Überwachungs- und Berichterstattungspflichten nicht erfüllt haben und bei denen die Erfüllung der Vorschriften nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte, sollte [...] die Möglichkeit der Ausweisung vorgesehen werden. Dies sollte so gehandhabt werden, dass es möglich ist, die Situation innerhalb einer angemessenen Frist zu beheben.

---

<sup>14</sup> ABl. L131 vom 28.5.2009, S. 132.

<sup>15</sup> ABl. L131 vom 28.5.2009, S. 57.

- (22a) Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen in ihrem Hoheitsgebiet und keine in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallende Schiffe unter ihrer Flagge haben oder ihre nationalen Schiffahrtsregister geschlossen haben, sollten von den in dieser Verordnung festgelegten Bestimmungen über Sanktionen so lange abweichen können, wie kein solches Schiff ihre Flagge führt.
- (23) [...]
- (24) Das MRV-System der Union sollte als Modell für die Umsetzung eines globalen MRV-Systems dienen. Ein globales MRV-System wäre vorzuziehen, da es wegen des breiteren Anwendungsbereichs als wirksamer erachtet werden könnte. In diesem Zusammenhang und im Hinblick auf die Erleichterung der Ausarbeitung internationaler Regeln innerhalb der IMO für die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr sollte die Kommission der IMO und anderen einschlägigen internationalen Organisationen regelmäßig wichtige Informationen über die Durchführung dieser Verordnung übermitteln und bei der IMO Stellungnahmen zu diesem Thema abgeben. Wird eine Einigung über ein globales MRV-System erzielt, so sollte die Kommission das MRV-System der Union überarbeiten, um es an das globale System anzulegen.
- (25) Damit [...] die einschlägigen internationalen Vorschriften und internationalen und europäischen Normen sowie die technologischen und wissenschaftlichen Entwicklungen berücksichtigt 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.

- (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 sowie die Festlegung und Überprüfung technischer Vorschriften über die anwendbaren Parameter für andere Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffe, Ro-Ro-Schiffe und Containerschiffe 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<sup>16</sup>, ausgeübt werden.
- (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 [...] der Treibhausgasemissionen 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.
- (28) Die Vorschriften zur Einführung des MRV-Systems sollten mit der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr<sup>17</sup> und mit der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr<sup>18</sup> vereinbar sein.

<sup>16</sup> ABl. L 251 vom 18.9.2012, S. 49.

<sup>17</sup> ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

<sup>18</sup> ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

- (29) Diese Verordnung sollte am 1. Juli 2015 in Kraft treten, um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten und die relevanten Interessenträger genügend Zeit haben, vor Beginn des ersten Berichtszeitraums am 1. Januar 2018 die Maßnahmen zu treffen, die für eine wirksame Anwendung dieser Verordnung erforderlich sind –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## KAPITEL I

### ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

#### *Artikel 1*

##### Gegenstand

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 [...]relevanten Daten von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.

#### *Artikel 2*

##### Anwendungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für Schiffe mit mehr als 5000 BRZ in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die während der Fahrten vom letzten Anlaufhafen zu einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zum nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden.
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.

### Artikel 3

#### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) "Emissionen" die Freisetzung von CO<sub>2</sub> in die Luft durch die Schiffe gemäß Artikel 2;
- aa) "Fahrt" jede Bewegung eines Schiffes, die in einem Anlaufhafen beginnt oder endet und die der gewerblichen Beförderung von Personen oder Gütern dient;
- b) "Anlaufhafen" den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um Güter zu laden oder zu löschen oder Personen ein- oder auszuschiffen; ausgenommen sind daher Halte zum alleinigen Zweck der Bebunkerung, der Übernahme von [...] Proviant, [...] des Besatzungswechsels, der Verlegung in ein Trockendock oder der Reparatur des Schiffes und/oder von dessen Ausrüstung, Halte, weil das Schiff der Hilfe bedarf oder sich in Seenot befindet, außerhalb von Häfen durchgeführte Umladungen von Schiff zu Schiff oder Halte, die dem alleinigen Zweck des Schutzes vor Schlechtwetterlagen dienen oder aufgrund von Such- und Rettungsaktionen erforderlich sind;
- I "Schiffahrtsunternehmen" den Eigner eines Schiffes gemäß Artikel 2 oder jede andere Organisation oder Person, wie den Leiter oder den Bareboat-Charterer, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übernommen hat;
- d) "Bruttoraumzahl" (BRZ) ist die nach den Vermessungsvorschriften in Anlage 1 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 oder in einem etwaigen Nachfolge-Übereinkommen berechnete Bruttoraumzahl;

- I "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>19</sup> und gemäß der vorliegenden Verordnung akkreditiert wurde;
- f) "Prüfung" die Tätigkeiten, die eine Prüfstelle ausführt, um die Konformität der vom Schifffahrtsunternehmen übermittelten Dokumente mit den Anforderungen gemäß dieser Verordnung zu bewerten;
- fa) "Konformitätsbescheinigung" eine schiffsspezifische Bescheinigung, die für ein Schifffahrtsunternehmen von einer akkreditierten Prüfstelle ausgestellt wird und in der bestätigt wird, dass das Schiff die Anforderungen dieser Verordnung für einen bestimmten Berichtszeitraum erfüllt;
- g) "andere [...]relevante Daten" Daten im Zusammenhang mit CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgrund von Kraftstoffverbrauch, den Transportleistungen und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Leistungsfähigkeit von Schiffen zu bewerten;
- h) "Emissionsfaktor" die durchschnittliche Rate der Emissionen eines Treibhausgases bezogen auf die Tätigkeitsdaten für einen Stoffstrom, wobei bei der Verbrennung von einer vollständigen Oxidation und bei allen anderen chemischen Reaktionen von einer vollständigen Umsetzung ausgegangen wird;
- i) "Unsicherheit" ein sich auf das Ergebnis einer Größenbestimmung beziehender Parameter, der die Streuung der Werte charakterisiert, die dieser Größe wahrscheinlich zugeschrieben werden können, einschließlich der Effekte durch systematische und zufällig auftretende Einflussfaktoren, ausgedrückt als Abweichung der auftretenden Werte vom Mittelwert in Prozent unter Ansatz eines Konfidenzintervalls von 95 %, wobei jede Asymmetrie der Werteverteilung berücksichtigt wird;
- j) "konservativ" die Tatsache, dass eine Reihe von Annahmen zugrunde gelegt werden, die sicherstellen, dass die Jahresemissionen nicht zu niedrig bzw. die Entferungen nicht zu groß oder die Lademenge nicht zu hoch veranschlagt werden;

---

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

- k) "Tonnen CO<sub>2</sub>" metrische Tonnen CO<sub>2</sub>;
- l) "Berichtszeitraum" ein Kalenderjahr, in dem Emissionen überwacht und mitgeteilt werden müssen. Für Fahrten, deren Beginn und Ende in zwei unterschiedlichen Kalenderjahren liegen, werden die Überwachungs- und Melddaten dem ersten betreffenden Kalenderjahr zugerechnet;
- la) "Schiff am Liegeplatz" ein Schiff, das in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats 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;
- lb) "Eisklasse" die von den zuständigen nationalen Behörden des Flaggenstaats oder einer von diesem Staat anerkannten Organisation einem Schiff zugewiesene Einstufung, die anzeigt, dass das Schiff für das Befahren vereister Meere konzipiert wurde.

## KAPITEL II

### ÜBERWACHUNG UND BERICHTERSTATTUNG

#### ABSCHNITT 1

##### Grundsätze und Methoden für die Überwachung und Berichterstattung

###### *Artikel 4*

###### Gemeinsame Grundsätze für die Überwachung und Berichterstattung

1. Entsprechend den Anforderungen der Artikel 8 bis 12 überwachen die Schifffahrtsunternehmen gemäß den Absätzen 2 bis 6 bei jedem ihrer Schiffe über 5000 BRZ die [...] einschlägigen Parameter in einem [...] Berichtszeitraum in [...] allen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und bei [...] Fahrten nach oder von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und erstatten darüber Bericht.

2. Die Überwachung und Berichterstattung sind vollständig und umfassend und berücksichtigen die [...] CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Verbrennung von Kraftstoffen, während sich die Schiffe auf See oder am Liegeplatz befinden. Die Schifffahrtsunternehmen ergreifen geeignete Maßnahmen, um etwaige Datenlücken während des Berichtszeitraums zu vermeiden.
  3. Die Überwachung und Berichterstattung sind schlüssig und in der Zeitreihe vergleichbar. Die Schifffahrtsunternehmen wenden dieselben Überwachungsmethoden und Datensätze an, es sei denn, die Prüfstelle genehmigt Änderungen und Abweichungen.
  4. Die Überwachungsdaten (einschließlich Annahmen, Bezugswerte, Emissionsfaktoren und Tätigkeitsdaten) werden von den Schifffahrtsunternehmen auf transparente Weise so ermittelt, erfasst, zusammengestellt, analysiert und dokumentiert, dass die Emissionsbestimmung von der Prüfstelle nachvollzogen werden kann.
  5. Die Schifffahrtsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Emissionsbestimmung weder systematisch noch wissentlich falsch ist. Sie identifizieren und reduzieren etwaige Unsicherheitsquellen.
  6. Die Schifffahrtsunternehmen tragen dafür Sorge, dass hinreichende Gewähr für die Integrität der zu überwachenden und zu übermittelnden Emissionsdaten besteht.
- 6a. Die Schifffahrtsunternehmen sind bestrebt, die Empfehlungen aus den gemäß Artikel 13 ausgestellten Prüfberichten bei ihrer weiteren Überwachung und Berichterstattung zu berücksichtigen.

### *Artikel 5*

Methoden für die Überwachung von Emissionen und anderen relevanten Daten aus dem Seeverkehr und für die Berichterstattung darüber.

1. Für die Zwecke von Artikel 4 Absätze 1, 2 und 3 ermitteln die Schifffahrtsunternehmen [...] für jedes ihrer Schiffe über 5000 BRZ die CO<sub>2</sub>-Emissionen nach einer der in Anhang I aufgeführten Methoden und andere relevante Daten nach den Vorschriften in Anhang II.

2. Die Kommission kann delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 24 erlassen, um die Methoden in Anhang I und die Vorschriften in Anhang II zu ändern, damit einschlägigen internationalen Vorschriften sowie internationalen und europäischen Normen Rechnung getragen wird. Die Kommission kann zudem delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 24 erlassen, um die Anhänge zu ändern, damit die darin festgelegten Elemente der Überwachungsmethoden in Anbetracht der technologischen und wissenschaftlichen Entwicklungen verbessert werden.

## ABSCHNITT 2

### MONITORINGKONZEPT

#### *Artikel 6*

##### Inhalt und Übermittlung des Monitoringkonzepts

1. Spätestens am 31. August 2017 legen die Schifffahrtsunternehmen den Prüfstellen ein Monitoringkonzept vor, in dem angegeben ist, nach welcher Methode sie die Emissionen und anderen [...]relevanten Daten für jedes ihrer Schiffe über 5000 BRZ überwachen und übermitteln wollen.
2. Für Schiffe, die nach dem [...] 31. August 2017 zum ersten Mal in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, legt das Schifffahrtsunternehmen [...] unbeschadet des Absatzes 1 der Prüfstelle unverzüglich und höchstens zwei Monate nach dem ersten Anlaufen eines Hafens im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein Monitoringkonzept vor.
3. Das Monitoringkonzept gemäß Absatz 1 umfasst eine vollständige und transparente Beschreibung der Überwachungsmethode für ein bestimmtes Schiff und enthält mindestens folgende Angaben:
  - a) Identifikation und Typ des Schiffes (Name des Schiffes, Schiffsidentifikationsnummer der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), Register- oder Heimathafen und Name des Schiffseigners);

- b) Name des Schiffahrtsunternehmens und die Anschrift, Telefonnummer [...] und E-Mail-Adresse einer Kontaktperson;
- c) eine Beschreibung der folgenden Emissionsquellen an Bord des Schiffes: [...] Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Gasturbinen, Kessel und Inertgasgeneratoren und der verwendeten Kraftstoffarten;
- d) eine Beschreibung der Verfahren, Systeme und Zuständigkeiten für die Kontrolle [...] der Liste der Emissionsquellen im [...] Berichtszeitraum, mit denen sichergestellt wird, dass die die Emissionen des Schiffs betreffende Überwachung und Berichterstattung vollständig sind;
- e) eine Beschreibung der Verfahren zur Überwachung der Vollständigkeit der Fahrtenliste;
- f) eine Beschreibung der Verfahren zur Überwachung des Kraftstoffverbrauchs des Schiffes, die Folgendes umfasst:
  - i) die für die Berechnung des Kraftstoffverbrauchs für jede Emissionsquelle gewählte Methode gemäß Anhang I, gegebenenfalls mit einer Beschreibung der verwendeten Messeinrichtungen;
  - ii) (gegebenenfalls) die Verfahren für die Messung der gebunkerten und der in den Tanks vorhandenen Menge Kraftstoff, eine Beschreibung der verwendeten Messinstrumente und der Verfahren für die Aufzeichnung, das Abrufen, die Übermittlung bzw. die Speicherung der Messdaten;
  - iii) (gegebenenfalls) die für die Bestimmung der Dichte gewählte Methode;
  - iv) ein Verfahren, mit dem sichergestellt werden soll, dass die Gesamtunsicherheit der Treibstoffmessungen konsistent ist mit den Anforderungen dieser Verordnung, wobei nach Möglichkeit auf nationale Gesetze, Klauseln in Kundenverträgen oder auf Genauigkeitsstandards von Kraftstofflieferanten zu verweisen ist;

- g) die für die einzelnen Kraftstofftypen verwendeten einzigen Emissionsfaktoren oder – bei alternativen Kraftstoffen – die Methodiken für die Bestimmung der Emissionsfaktoren, einschließlich der Methodik für die Probenahmen, der Analysemethoden und einer Beschreibung der in Anspruch genommenen Laboratorien (und gegebenenfalls eine Bestätigung ihrer Akkreditierung nach ISO 17025);
- h) eine Beschreibung der Verfahren für die Bestimmung der Tätigkeitsdaten pro Fahrt, die Folgendes umfasst:
  - i) die Verfahren, Zuständigkeiten und Datenquellen zur Bestimmung und Aufzeichnung jeder Fahrtstrecke;
  - ii) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der beförderten Ladung und der Zahl der Fahrgäste, soweit zutreffend;
  - iii) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der zwischen dem Auslaufhafen und dem Einlaufhafen auf See verbrachten Zeit;
- i) eine Beschreibung der Methode zur Bestimmung von Ersatzdaten zur Schließung von Datenlücken;
- j) ein Überarbeitungsblatt zur Erfassung aller Einzelheiten zum Überarbeitungsverlauf.

3a Im Monitoringkonzept gemäß Ansatz 1 können auch Angaben über die Eisklasse des Schiffes und/oder die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der bei Fahrten durch Meereis zurückgelegten Strecke und der Dauer der Fahrt..

4. Die Schifffahrtsunternehmen verwenden Monitoringkonzepte auf der Grundlage standardisierter Vorlagen. [...] Die Vorlagen, einschließlich der technischen Vorschriften für ihre einheitliche Anwendung, werden im Wege von Durchführungsrechtsakten beschlossen. Diese Durchführungsrechtsakte werden von der Kommission nach dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

## *Artikel 7*

### Änderungen des Monitoringkonzepts

Die Schifffahrtsunternehmen überprüfen regelmäßig und mindestens einmal jährlich, ob das Monitoringkonzept des Schiffs dessen Art und Funktionsweise angemessen ist und ob die Überwachungsmethodik verbessert werden kann.

Ein Schifffahrtsunternehmen ändert das Monitoringkonzept in den Situationen, die in den Buchstaben a bis e dargelegt sind:

- a) im Falle eines Wechsels des [...] Schifffahrtsunternehmens;
- b) aufgrund neuer Emissionsquellen oder aufgrund der Verwendung neuer Kraftstoffe, die im Monitoringkonzept noch nicht enthalten sind, treten neue Emissionen auf;
- c) es hat bei der Datenverfügbarkeit aufgrund der Verwendung neuer Arten von Messinstrumenten, neuer Probenahmeverfahren oder neuer Analysemethoden oder aus anderen Gründen Änderungen gegeben, so dass die Genauigkeit der Bestimmung von Emissionen [...] beeinträchtigt werden kann;
- d) es hat sich herausgestellt, dass aus der bislang angewendeten Überwachungsmethodik resultierende Daten nicht korrekt sind;
- e) es wurde festgestellt, dass das ein Teil des Monitoringkonzepts mit den Bestimmungen dieser Verordnung nicht in Einklang steht, und die Prüfstelle hat das Schifffahrtsunternehmen gemäß Artikel 13 Absatz 1 aufgefordert, es zu ändern.

Die Schifffahrtsunternehmen müssen den Prüfstellen Vorschläge für Änderungen des Monitoringkonzepts umgehend übermitteln.

[...] Änderungen des Monitoringkonzepts aufgrund der Buchstaben b, c und d dieses Artikels unterliegen der Bewertung durch die Prüfstelle gemäß Artikel 13 Absatz1. Nach der Bewertung teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen mit, ob die Änderungen nunmehr konform sind.

## ABSCHNITT 3

### ÜBERWACHUNG VON EMISSIONEN UND ANDEREN RELEVANTEN DATEN

#### *Artikel 8*

##### Überwachung von Tätigkeiten innerhalb eines Berichtszeitraums

Ab 1. Januar 2018 überwachen die Schifffahrtsunternehmen auf der Grundlage des gemäß Artikel 13 Absatz 1 [...] bewerteten Monitoringkonzepts die Emissionen jedes Schiffs auf Grundlage der einzelnen Fahrten und auf Jahresbasis durch Anwendung einer geeigneten Methode aus Anhang I Teil B und durch Berechnung der Emissionen gemäß Anhang I Teil A.

#### *Artikel 9*

##### Überwachung auf Grundlage der einzelnen Fahrten

1. Auf der Grundlage des gemäß Artikel 13 Absatz 1 [...] bewerteten Monitoringkonzepts überwachen die Schifffahrtsunternehmen bei jedem Schiff und für jede Fahrt nach und von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats in Einklang mit Anhang I Teil A und Anhang II Folgendes:
  - a) Auslauf- und Einlaufhafen, einschließlich Datum und Uhrzeit der Abfahrt und der Ankunft;
  - b) Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt [...];

- c) emittiertes CO<sub>2</sub>;
- d) zurückgelegte Fahrstrecke;
- e) Zeit auf See;
- f) beförderte Ladung;
- g) Transportleistung.

Zudem können die Schiffahrtsunternehmen gegebenenfalls die Angaben zur Eisklasse des Schiffes und zu Fahrten durch vereiste Gewässer überwachen.

2. Abweichend von Absatz 1 und unbeschadet des Artikels 10 sind die Schiffe von der Verpflichtung zur Überwachung der in Absatz 1 genannten Angaben pro Fahrt ausgenommen, wenn

- a) alle Fahrten des Schiffes im Berichtszeitraum in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beginnen oder enden und
- b) das Schiff laut seinem Fahrplan im Berichtszeitraum mehr als 300 Fahrten unternimmt.

## Artikel 10

### Überwachung auf Jahresbasis

Auf der Grundlage des gemäß Artikel 13 Absatz 1 [...] bewerteten 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 [...];
- b) insgesamt im Anwendungsbereich dieser Verordnung emittiertes aggregiertes 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.

Die Schifffahrtsunternehmen können gegebenenfalls die Angaben zur Eisklasse des Schiffes und zu den Fahrten durch vereiste Gewässer überwachen.

Die Schifffahrtsunternehmen können zudem den verbrauchten Kraftstoff und das emittierte CO<sub>2</sub> aufgeschlüsselt nach anderen im Monitoringkonzept festgelegten Kriterien überwachen.

## ABSCHNITT 4

### BERICHTERSTATTUNG

#### *Artikel 11*

##### Inhalt des Emissionsberichts

1. Ab 2019 legen die Schifffahrtsunternehmen der Kommission und den Behörden der entsprechenden Flaggenstaaten alljährlich bis zum 30. April für jedes Schiff unter ihrer Verantwortung einen Emissionsbericht zu den Emissionen und anderen [...]relevanten Daten des gesamten Berichtszeitraums vor, den eine Prüfstelle in Einklang mit den in Artikel 14 genannten Anforderungen als zufriedenstellend befunden hat.
2. Hat das [...] Schifffahrtsunternehmen gewechselt, so sorgt das neue Schifffahrtsunternehmen dafür, dass jedes Schiff unter seiner Verantwortung die Anforderungen dieser Verordnung in Bezug auf den gesamten Berichtszeitraum erfüllt, in dem es die Verantwortung für das betreffende Schiff trägt.
3. Die Schifffahrtsunternehmen nehmen in den Emissionsbericht gemäß Absatz 1 folgende Angaben auf:
  - a) Angaben zur Identifizierung des Schiffs und des Schifffahrtsunternehmens, einschließlich
    - i) Name des Schiffs,
    - ii) IMO-[...]Identifikationsnummer.
    - iii) Register- oder Heimathafen,
    - iiia) Eisklasse des Schiffs, sofern sie im Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 enthalten ist,

- iv) technische Effizienz des Schiffs (Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) oder geschätzter Kennwert (Estimated Index Value, EIV) gemäß der IMO-Entschließung MEPC.215 (63), falls zutreffend),
  - v) Name des Schiffseigners,
  - vi) Anschrift des Schiffseigners und seines Hauptgeschäftssitzes,
  - vii) Name des Schifffahrtsunternehmens (soweit nicht mit Schiffseigner identisch),
  - viii) Anschrift des Schifffahrtsunternehmens (soweit nicht mit Schiffseigner identisch) und seines Hauptgeschäftssitzes,
  - ix) Anschrift, Telefonnummer [...] sowie E-Mail-Adresse einer Kontaktperson;
  - x) Identität der Prüfstelle, die den Emissionsbericht bewertet hat.
- b) Angaben zur verwendeten Überwachungsmethode und der damit verbundenen Unsicherheit;
- c) Ergebnisse der jährlichen Überwachung der Parameter gemäß Artikel 10.

### *Artikel 12*

#### Format des Emissionsberichts

1. Der Emissionsbericht gemäß Artikel 11 wird mittels automatischen Systemen und Datenaustauschformaten, einschließlich elektronischer Vorlagen, übermittelt.
2. Die technischen Vorschriften für das in Absatz 1 genannte Datenaustauschformat einschließlich elektronischer Vorlagen werden im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden von der Kommission nach dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

## KAPITEL III

### PRÜFUNG UND AKKREDITIERUNG

#### *Artikel 13*

##### Prüfumfang und Prüfbericht

1. Die Prüfstelle bewertet die Konformität des in Artikel 6 genannten Monitoringkonzepts mit den Anforderungen in den Artikeln 6 und 7. Werden bei der Bewertung Nichtkonformitäten mit den obengenannten Anforderungen festgestellt, so überarbeitet das betreffende Schiffahrtsunternehmen sein Monitoringkonzept entsprechend und übermittelt das überarbeitete Konzept zur endgültigen Bewertung durch die Prüfstelle vor Beginn des Berichtszeitraums. Wird eine solche Überarbeitung des Monitoringkonzepts verlangt, vereinbart das Schiffahrtsunternehmen mit der Prüfstelle einen für ihre Durchführung notwendigen Zeitraum, der keinesfalls über den Beginn des Berichtszeitraums hinausgehen darf.
2. Die Prüfstelle bewertet die Konformität des Emissionsberichts mit den Anforderungen der Artikel 8 bis [...] 12 und der Anhänge I und II.
3. Die Prüfstelle [...] bewertet insbesondere [...], [...] ob die im Prüfbericht enthaltenen Emissionen und anderen [...] relevanten Daten in Einklang mit den Artikeln 8, 9 und 10 und dem Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 bestimmt wurden. [...].
4. Führt die Prüfbewertung zu dem Schluss, dass [...] mit hinreichender Gewähr der Prüfstelle der Emissionsbericht keine wesentlichen Falschangaben [...] enthält, so stellt die Prüfstelle einen Prüfbericht aus, in dem erklärt wird, dass der Emissionsbericht für zufriedenstellend befunden wird. Im Prüfbericht sind alle wichtigen Aspekte der von der Prüfstelle durchgeführten Arbeiten präzisiert.

5. Führt die Prüfbewertung zu dem Schluss, dass der Emissionsbericht [...] Falschangaben [...] oder Nichtkonformitäten mit den Anforderungen [...] dieser Verordnung enthält, so teilt die Prüfstelle dem Schiffahrtsunternehmen dies zeitnah mit [...]. In diesem Fall berichtet das Schiffahrtsunternehmen alle Falschangaben oder Nichtkonformitäten [...], damit das Prüfverfahren rechtzeitig abgeschlossen werden kann, und übermittelt der Prüfstelle den überarbeiteten Prüfbericht und alle anderen Angaben, die für die Behebung sämtlicher Nichtkonformitäten erforderlich sind. Die Prüfstelle [...] gibt in ihrem Prüfbericht [...] an, ob das Schiffahrtsunternehmen die bei der Prüfbewertung festgestellten Falschangaben oder Nichtkonformitäten behoben hat. Wurden die mitgeteilten Falschangaben oder Nichtkonformitäten nicht behoben und führen diese einzeln oder kombiniert zu wesentlichen Falschangaben, stellt die Prüfstelle einen Prüfbericht aus, in dem erklärt wird, dass der Emissionsbericht nicht die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt.

#### *Artikel 14*

##### Allgemeine Pflichten und Grundsätze für die Prüfstellen

1. Die Prüfstelle ist von einem Schiffahrtsunternehmen oder dem Betreiber des betreffenden Schiffs unabhängig und führt die Tätigkeiten gemäß der vorliegenden Verordnung im öffentlichen Interesse durch. Deswegen darf die Prüfstelle und jeder Teil derselben Rechtsperson kein Schiffahrtsunternehmen, kein Schiffsbetreiber und kein Eigner eines Schiffahrtsunternehmens oder dessen Eigentum sein, noch darf sie Beziehungen zum Schiffahrtsunternehmen unterhalten, die ihre Unabhängigkeit und Unparteilichkeit beeinträchtigen könnten.

2. Bei der Prüfung der Emissionsberichte gemäß Artikel 11 und der vom Schifffahrtsunternehmen eingesetzten Überwachungsverfahren bewertet die Prüfstelle die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit und Genauigkeit der Überwachungssysteme sowie der übermittelten Daten und Angaben zu den Emissionen, insbesondere:
  - a) der Zuweisung des Kraftstoffverbrauchs zu Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;
  - b) der übermittelten Daten zum Kraftstoffverbrauch und der damit verbundenen Messungen und Berechnungen;
  - c) der Wahl und Anwendung der Emissionsfaktoren;
  - d) der Berechnungen, mit denen die Gesamtemissionen ermittelt werden;
  - e) der Berechnungen, mit denen die Energieeffizienz ermittelt wird.
3. Die Prüfstelle befasst sich nur mit Berichten gemäß Artikel [...] 12, wenn zuverlässige, glaubwürdige Daten und Angaben es ermöglichen, die Emissionen mit [...] hinreichender Sicherheit zu ermitteln, und wenn Folgendes gewährleistet ist:
  - a) die gemeldeten Daten sind kohärent vor dem Hintergrund von geschätzten Daten, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Merkmale wie die installierte Maschinenleistung stützen;
  - b) die gemeldeten Daten weisen keine Unstimmigkeiten auf, insbesondere beim Vergleich der Gesamtmenge des von jedem Schiff jährlich gebunkerten Kraftstoffs und dem aggregierten Kraftstoffverbrauch auf Fahrten, die unter den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;
  - c) die Daten wurden nach Maßgabe der geltenden Vorschriften erhoben;
  - d) die einschlägigen Aufzeichnungen des Schiffes sind vollständig und schlüssig.

## *Artikel 15*

### Prüfverfahren

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. Werden erhebliche Abweichungen festgestellt, nimmt die Prüfstelle weitere Untersuchungen vor.
2. Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit den einzelnen Berechnungsschritten, indem sie alle verwendeten Datenquellen und Methodiken überprüft.
3. Die Prüfstelle berücksichtigt etwaige wirksame Verfahren zur Beherrschung der Risiken, die das Schifffahrtsunternehmen anwendet, um die Unsicherheiten in Bezug auf die Genauigkeit der angewendeten Überwachungsmethoden zu verringern.
4. Das Schifffahrtsunternehmen liefert der Prüfstelle alle zusätzlichen Informationen, die es ihr ermöglichen, die Prüfverfahren durchzuführen. Die Prüfstelle kann im Laufe der Prüfverfahrens Stichprobenkontrollen durchführen, um die Zuverlässigkeit der übermittelten Daten und Informationen zu bestimmen.
5. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 24 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Vorschriften für die in dieser Verordnung genannten Prüftätigkeiten [...] weiter zu präzisieren. Beim Erlass dieser Rechtsakte berücksichtigt die Kommission die in Anhang III Teil A aufgeführten Elemente. Diese delegierten Rechtsakte stützen sich auf die Prüfgrundsätze gemäß Artikel 14 und einschlägige international anerkannte Normen.

## *Artikel 16*

### Akkreditierung von Prüfstellen

1. Eine Prüfstelle, die Monitoringkonzepte und Emissionsberichte bewertet und die Prüf- und Konformitätsbescheinigungen gemäß den Artikeln 13 und 17 ausstellt, muss von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für Tätigkeiten, die in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen, akkreditiert werden.
2. Soweit die vorliegende Verordnung keine speziellen Vorschriften für die Akkreditierung von Prüfstellen enthält, gelten die einschlägigen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.
3. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 24 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Verfahren für die Akkreditierung von Prüfstellen weiter zu präzisieren. Beim Erlass dieser Rechtsakte berücksichtigt die Kommission die in Anhang III Teil B aufgeführten Elemente. Diese delegierten Rechtsakte stützen sich auf die Prüfgrundsätze gemäß Artikel 14 und einschlägige international anerkannte Normen.

## KAPITEL IV

### ERFÜLLUNG DER VORSCHRIFTEN UND VERÖFFENTLICHUNG VON INFORMATIONEN

## *Artikel 17*

### Ausstellung einer Konformitätsbescheinigung

1. Erfüllt der Emissionsbericht gemäß Artikel 11 bis 15 laut Prüfbericht die Anforderungen der Artikel 11 bis 15 sowie der Anhänge I und II, so stellt die Prüfstelle für das betreffende Schiff eine Konformitätsbescheinigung aus.

2. Die in Absatz 1 genannte Konformitätsbescheinigung enthält folgende Angaben:
  - a) Identifikation des Schiffs, (Name, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);
  - b) Name, Anschrift und Hauptgeschäftssitz des Schiffseigners;
  - c) Identität der Prüfstelle,
  - d) Ausstellungsdatum der Konformitätsbescheinigung (der Berichtszeitraum, auf den sie sich bezieht, und Gültigkeitszeitraum).
3. Konformitätsbescheinigungen werden für einen Zeitraum von 18 Monaten nach Ablauf des Berichtszeitraums für gültig erachtet.
4. Die Prüfstelle teilt der Kommission und der Flaggenstaatbehörde unverzüglich die Ausstellung einer Konformitätsbescheinigung mit und übermittelt die in Absatz 2 genannten Angaben mithilfe automatischer Systeme und vollständiger Datenaustauschformate, einschließlich elektronischer Vorlagen, die die Kommission nach dem in dieser Verordnung vorgesehenen Verfahren erstellt hat.
5. Die technischen Vorschriften für das in Absatz 4 genannte Datenaustauschformat einschließlich elektronischer Vorlagen werden im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden von der Kommission nach dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

## *Artikel 18*

Verpflichtung, eine gültige Konformitätsbescheinigung an Bord mitzuführen

Ab dem 30. Juni [...] des auf den Ablauf des Berichtszeitraums folgenden Jahres führen Schiffe, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen und die Fahrten unternommen haben, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, eine gemäß Artikel 17 ausgestellte gültige Bescheinigung an Bord, aus der hervorgeht, dass das Schiff seine Berichterstattungs- und Überwachungspflichten [...] erfüllt hat.

## *Artikel 19*

Erfüllung der Überwachungs- und Berichterstattungspflichten und Überprüfungen

1. Auf der Grundlage der gemäß Artikel 21 Absatz 1 veröffentlichten Angaben [...] ergreift jeder Mitgliedstaat alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffe unter seiner Flagge die Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften gemäß Artikel 8 bis 12 erfüllen, und betrachtet die Angabe, dass eine Konformitätsbescheinigung für das betreffende Schiff gemäß Artikel 17 Absatz 4 ausgestellt wurde, als Nachweis dieser Konformität.
2. Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass bei einer gemäß der Verordnung 2009/16/EG<sup>20</sup> durchgeführten Überprüfung eines in einem Hafen in seinem Hoheitsgebiet befindlichen Schiffs auch [...] kontrolliert wird, ob [...] eine gültige Konformitätsbescheinigung [...] an Bord mitgeführt wird.

---

<sup>20</sup> Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

3. Bei jedem Schiff, [...] für das [...] die Angaben gemäß Artikel 21 Absatz 2 Buchstaben j und k nicht [...] verfügbar sind und das einen Hafen [...] im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, darf ein Mitgliedstaat kontrollieren, ob [...] eine gültige Konformitätsbescheinigung [...] an Bord mitgeführt wird.

*Artikel 20*

Sanktionen, Informationsaustausch und Ausweisungsanordnung

1. Die Mitgliedstaaten legen eine Sanktionsregelung 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 [...] sind wirksam, verhältnismäßig und abschreckend. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis 1. Juli 2017 diese Regelung mit und unterrichten sie unverzüglich über spätere Änderungen dieser Regelung.
2. Die Mitgliedstaaten sorgen für einen wirksamen Informationsaustausch und eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den einzelstaatlichen Behörden, die für die Erfüllung der Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften sorgen, oder gegebenenfalls zwischen den mit Sanktionsverfahren betrauten einzelstaatlichen Behörden. [...] Einzelstaatliche Sanktionsverfahren [...] eines Mitgliedstaats gegen ein bestimmtes Schiff sind der Kommission, der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), den übrigen Mitgliedstaaten und dem betreffenden Flaggenstaat mitzuteilen.

3. Gegen Schiffe, die in zwei oder mehr [...] aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen die Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften nicht erfüllt haben und bei denen die Erfüllung der Vorschriften nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte, kann die [...] zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens eine Ausweisungsanordnung verhängen, über die sie die Kommission, die EMSA, die übrigen Mitgliedstaaten und den betreffenden Flaggenstaat in Kenntnis setzt. Als Folge einer solchen Ausweisungsanordnung verweigert jeder Mitgliedstaat diesem Schiff das Anlaufen jedes seiner Häfen, bis das Schifffahrtsunternehmen die Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften gemäß den Artikeln [...] 11 und 18 erfüllt hat und dies durch Übermittlung einer gültigen Konformitätsbescheinigung an die zuständige nationale [...] Behörde, die die Ausweisungsanordnung verhängt hat, bestätigt wird. Dieser Absatz berührt nicht internationale Seeschifffahrtsvorschriften, die für Schiffe in Seenot gelten.

3a. Der Eigner oder Betreiber eines Schiffes oder sein Vertreter in den Mitgliedstaaten hat das Recht, bei einem Gericht wirksame Rechtsmittel gegen diese Ausweisungsanordnung einzulegen, und wird darüber von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens ordnungsgemäß unterrichtet. Die Mitgliedstaaten führen zu diesem Zweck geeignete Verfahren ein und behalten sie bei.

4. Ein Mitgliedstaat ohne Seehäfen in seinem Hoheitsgebiet, der sein nationales Schifffahrtsregister geschlossen hat oder keine Schiffe unter seiner Flagge hat, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, kann so lange von den Bestimmungen dieses Artikels abweichen, wie kein solches Schiff seine Flagge führt. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, von dieser Ausnahme Gebrauch zu machen, so teilt er dies der Kommission spätestens bei Inkrafttreten dieser Verordnung mit. Alle späteren Änderungen sind ebenfalls der Kommission mitzuteilen.

## *Artikel 21*

### Veröffentlichung von Informationen

1. Die Kommission veröffentlicht bis zum 30. Juni jedes Jahres die übermittelten [...] Berichte zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Artikel 11 zusammen mit [...] den in Absatz 2 aufgeführten Angaben.
2. Die Veröffentlichung nach Absatz 1 enthält folgende Angaben:
  - a) Identifikation des Schiffs, (Name, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);
  - b) [...].
  - c) technische Effizienz des Schiffs (EEDI oder EIV, soweit anwendbar);
  - d) die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr;
  - e) Kraftstoffverbrauch insgesamt pro Jahr für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;
  - f) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und [...] CO<sub>2</sub>-Emissionen je zurückgelegte Strecke für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;
  - g) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und [...] CO<sub>2</sub>-Emissionen je zurückgelegte Strecke und beförderte Ladung für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen;
  - h) für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, insgesamt pro Jahr auf See verbrachte Zeit;
  - i) angewandte Überwachungsmethodik;
  - j) Ausstellungs- und Ablaufdatum der Konformitätsbescheinigung;

- k) Identität der Prüfstelle, die den Emissionsbericht [...] bewertet hat;
- ka) andere Angaben, die auf freiwilliger Grundlage gemäß Artikel 10 überwacht und übermittelt wurden.
- 2a. Falls aufgrund bestimmter Umstände die Bekanntgabe einer Kategorie aggregierter Daten gemäß Absatz 2, die keinen Bezug zu Emissionen in die Umwelt haben, ausnahmsweise den Schutz geschäftlicher Interessen, die als berechtigte und dem öffentlichen Interesse an der Verbreitung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 übergeordnete wirtschaftliche Interessen schützenswert sind, beeinträchtigen würde, wird auf Antrag des Schiffahrtsunternehmen eine andere Aggregationsebene dieser spezifischen Daten angewandt, um diese Interessen zu schützen. Wenn dies nicht möglich ist, veröffentlicht die Kommission nicht die Angaben.
3. Die Kommission veröffentlicht einen Jahresbericht über Emissionen und andere [...] relevante Daten des Seeverkehrssektors, einschließlich aggregierter und erläuterter Ergebnisse, um die Öffentlichkeit zu informieren und die Bewertung der Emissionen und der Energieeffizienz des Seeverkehrs nach Größe, Art der Schiffe, Tätigkeit oder anderen als relevant erachteten Kategorien zu ermöglichen.
- 3a. Die Kommission bewertet alle zwei Jahre die Gesamtauswirkungen des Seeverkehrssektors auf das Weltklima, einschließlich seiner Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen oder deren Auswirkungen
4. Die EMSA unterstützt im Rahmen ihres Mandats die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup> bei ihrer Arbeit zur Erfüllung der Artikel [...] 12, 17 und 21 der vorliegenden Verordnung.

<sup>21</sup> ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

## KAPITEL V

### INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

#### *Artikel 22*

##### Internationale Zusammenarbeit

1. Die Kommission unterrichtet die IMO und andere einschlägige internationale Einrichtungen regelmäßig über die Anwendung dieser Verordnung [...] unbeschadet der in den Verträgen vorgesehenen Aufteilung der Zuständigkeiten oder Beschlussfassungsverfahren.
2. Die Kommission und gegebenenfalls die Mitgliedstaaten pflegen den technischen Austausch mit Drittländern [...], insbesondere in Bezug auf die Weiterentwicklung von Überwachungsmethoden, die Organisation der Berichterstattung und die Prüfung der Emissionsberichte.
3. Wird ein internationales Übereinkommen über ein globales System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen oder über globale Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr erzielt, so überprüft die Kommission diese Verordnung und [...] schlägt erforderlichenfalls Änderungen zu dieser Verordnung vor, um die Angleichung an dieses internationale Übereinkommen sicherzustellen.

## KAPITEL VI

### DELEGIERTE UND DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### *Artikel 23*

[...].

#### *Artikel 24*

##### Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.
- 1a Die Befugnis zum Erlass von delegierten Rechtsakten gemäß den Artikeln 5, 15 und 16 [...] 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 Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 5, 15 und 16 [...] kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

3. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
4. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 5, 15 und 16 [...] 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 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.

### *Artikel 25*

#### Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 8 der Entscheidung 93/389/EWG eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

### *Artikel 26*

#### Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 525/2013

[...].

*Artikel 26a*

Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

Folgender Punkt wird in die Liste in Anhang IV der Richtlinie 2009/16/EG aufgenommen:

"[50.] Konformitätsbescheinigung ausgestellt gemäß der Verordnung (EU) Nr. XXXX/XXXX über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 und der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle. "

*Artikel 27*

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 2015 in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*      *Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*                                    *Der Präsident*

---

Methoden für die Überwachung von [...] CO<sub>2</sub>-Emissionen und anderen [...]relevanten Daten und die Berichterstattung darüber

**A. BERECHNUNG DER [...] CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN (Artikel 9)**

Die Schifffahrtsunternehmen berechnen die [...] CO<sub>2</sub>-Emissionen anhand nachstehender Formel:

Kraftstoffverbrauch x Emissionsfaktor

Der Kraftstoffverbrauch umfasst den von den Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Gasturbinen, Kesseln und Inertgasgeneratoren verbrauchten Kraftstoff.

Der Kraftstoffverbrauch am Liegeplatz im Hafen wird gesondert berechnet.

Grundsätzlich werden Standardwerte für die Emissionsfaktoren von Kraftstoffen verwendet, es sei denn, das Schifffahrtsunternehmen beschließt, die Angaben auf den Bunkerlieferbescheinigungen heranzuziehen, die für den Nachweis der Beachtung der geltenden Vorschriften über Schwefelemissionen verwendet werden.

Die Standardemissionsfaktoren beruhen auf den neuesten verfügbaren IPCC-Werten. Diese lassen sich aus Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup> ableiten.

Auf Biokraftstoffe und alternative nichtfossile Kraftstoffe werden geeignete Emissionsfaktoren angewendet.

**B. METHODEN FÜR DIE BESTIMMUNG VON EMISSIONEN**

Das Schifffahrtsunternehmen gibt im Monitoringkonzept an, nach welcher Überwachungsmethodik der Kraftstoffverbrauch jedes [...] Schiffs unter seiner Verantwortung berechnet wird, und sorgt dafür, dass die einmal gewählte Methodik einheitlich angewendet wird.

---

<sup>22</sup> ABl. L 181 vom 12.7.2012, S. 30-104.

[...].

Es wird der tatsächliche Kraftstoffverbrauch bei jeder Fahrt herangezogen, der nach einer der folgenden Methoden berechnet wird:

- a) Bunkerlieferbescheinigung für Bunkerkraftstoff und regelmäßige Kontrollen des Füllstands;
- b) Überwachung des Bunkerkraftstoffs an Bord;
- c) Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse;
- d) direkte Emissionsmessung.

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

1. Methode A. Bunkerlieferbescheinigung und regelmäßige Kontrollen des Füllstands

Dieser Methode liegen die in der Bunkerlieferbescheinigung angegebene Menge und Art des Kraftstoffs in Verbindung mit regelmäßigen Kontrollen des Füllstands durch das Ablesen von Füllstandsanzeigen zugrunde. Die zu Beginn des Zeitraums vorhandene Kraftstoffmenge zuzüglich Lieferungen abzüglich des am Ende des Zeitraums vorhandenen Kraftstoffs und des zwischen Beginn und Ende des Zeitraums ausgepumpten Kraftstoffs ergibt den Kraftstoffverbrauch in dem Zeitraum.

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufenthalten oder die in einem Hafen verbrachte Zeit. Für den in einem Zeitraum verbrauchten Kraftstoff sind die Kraftstoffart und der Schwefelgehalt anzugeben.

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

Nach den geltenden MARPOL-Regeln (Anlage VI) ist die Bunkerlieferbescheinigung obligatorisch, und die entsprechenden Aufzeichnungen werden an Bord für einen Zeitraum von drei Jahren nach der Bunkerlieferung so aufbewahrt, dass sie ohne Weiteres zugänglich sind. Die regelmäßige Kontrolle des Füllstands an Bord stützt sich auf das Ablesen der Füllstandsanzeige. Dabei werden für die einzelnen Bunker maßgebliche Tanktabellen verwendet, um die Menge zum Zeitpunkt des Ablesens des Füllstands zu bestimmen. Die mit der Bunkerlieferbescheinigung verbundene Unsicherheit ist im Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 anzugeben. Der Füllstand wird mithilfe von geeigneten Methoden wie automatischen Systemen, Sondierungen und Peilbändern abgelesen. Die Methode für Tanksondierungen und die damit verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 anzugeben.

Wird die gebunkerte oder die in den Tanks verbliebene Kraftstoffmenge in Volumeneinheiten, ausgedrückt in Litern, bestimmt, so wandelt das Schifffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schifffahrtsunternehmen bestimmt die reale Dichte wie folgt:

- a) entweder anhand der Bordmesssysteme oder
- b) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Lieferbescheinigung verzeichneten Dichte.

Die reale Dichte wird in kg/Liter ausgedrückt und für die herrschende Temperatur bei der jeweiligen Messung bestimmt. In Fällen, in denen keine Werte für die reale Dichte vorliegen, wird nach Genehmigung durch die Prüfstelle ein Standarddichtefaktor für die betreffende Kraftstoffart angewendet.

## 2. Methode B: Überwachung des Bunkerkraftstoffs an Bord

Dieser Methode liegen die an Bord vorgenommenen Ablesungen des Füllstands aller Kraftstofftanks zugrunde. Abgelesen wird der Füllstand täglich, wenn sich das Schiff auf See befindet, und jedes Mal, wenn das Schiff Kraftstoff bunkert oder auspumpt.

Die kumulierten Abweichungen des Füllstands zwischen zwei Ablesungen ergeben den Treibstoffverbrauch während des Zeitraums.

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufenthalten oder die in einem Hafen verbrachte Zeit. Für den in einem Zeitraum verbrauchten Kraftstoff sind die Kraftstoffart und der Schwefelgehalt anzugeben.

Der Füllstand wird mithilfe von geeigneten Methoden wie automatischen Systemen, Sondierungen und Peilbändern abgelesen. Die Methode für Tanksondierungen und die damit verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 anzugeben.

Wird die gebunkerte oder die in den Tanks verbliebene Kraftstoffmenge in Volumeneinheiten, ausgedrückt in Litern, bestimmt, so wandelt das Schifffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schifffahrtsunternehmen bestimmt die reale Dichte wie folgt:

- a) entweder anhand der Bordmesssysteme oder
- e) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Lieferbescheinigung verzeichneten Dichte oder
- ba) anhand der bei einer Prüfanalyse in einem akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemessenen Dichte, sofern die Werte vorliegen.

Die reale Dichte wird in kg/Liter ausgedrückt und für die herrschende Temperatur bei der jeweiligen Messung bestimmt. In Fällen, in denen keine Werte für die reale Dichte vorliegen, wird nach Genehmigung durch die Prüfstelle ein Standarddichtefaktor für die betreffende Kraftstoffart angewendet.

### 3. Methode C: Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse

Dieser Methode liegen die gemessenen Kraftstoffströme an Bord zugrunde. Die Daten aller wichtigen Emissionsquellen zugeordneten Durchflussmesser werden kombiniert, um den gesamten Treibstoffverbrauch für einen gegebenen Zeitraum zu bestimmen.

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufenthalten oder die in einem Hafen verbrachte Zeit. Für den in einem Zeitraum verbrauchten Kraftstoff sind die Kraftstoffart und der Schwefelgehalt zu überwachen.

Die angewandten Kalibriermethoden und die mit den Durchflussmessern verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 anzugeben.

Wird die verbrauchte Kraftstoffmenge in Volumeneinheiten, ausgedrückt in Litern, bestimmt, so wandelt das Schifffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schifffahrtsunternehmen bestimmt die reale Dichte wie folgt:

- a) entweder anhand der Bordmesssysteme oder
- b) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Lieferbescheinigung verzeichneten Dichte.

Die reale Dichte wird in kg/Liter ausgedrückt und für die herrschende Temperatur bei der jeweiligen Messung bestimmt. In Fällen, in denen keine Werte für die reale Dichte vorliegen, wird nach Genehmigung durch die Prüfstelle ein Standarddichtefaktor für die betreffende Kraftstoffart angewendet.

#### 4. Methode D: Direkte Emissionsmessung

Direkte Emissionsmessungen können für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, und für Emissionen verwendet werden, die in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anfallen. Das emittierte CO<sub>2</sub> umfasst das von den Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Gasturbinen, Kesseln und Inertgasgeneratoren emittierte CO<sub>2</sub>. Bei Schiffen, deren Berichterstattung auf dieser Methode beruht, wird der Kraftstoffverbrauch anhand der gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen und des auf den jeweiligen Kraftstoff anwendbaren Emissionsfaktors berechnet.

Der Methode liegt die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionsströme in Abgaskaminen (Schornsteinen) zugrunde, bei der die CO<sub>2</sub>-Konzentration des Abgases mit dem Abgasstrom multipliziert wird.

Die angewandten Kalibriermethoden und die mit den Geräten verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 anzugeben.

## **ANHANG II**

### Überwachung anderer [...]relevanter Daten

#### A. Überwachung pro Fahrt (Artikel 9).

##### 1. Für die Zwecke der Überwachung anderer [...]relevanter Daten pro Fahrt (Artikel 9 Absatz 1) beachten die Schiffahrtsunternehmen Folgendes:

- a) Das Datum und die Uhrzeit des Auslaufens und der Ankunft sind als mittlere Greenwich-Zeit (GMT) anzugeben. Die auf See verbrachte Zeit wird auf der Grundlage der Daten zum Auslaufen aus dem Hafen und zur Ankunft im Hafen ohne Ankerzeit berechnet.
- b) Die Fahrtstrecke kann die Strecke der direktesten Route zwischen Auslaufhafen und Ankunftshafen oder die tatsächlich zurückgelegte Strecke sein. Wird die Strecke der direktesten Route zwischen dem Auslauf- und dem Ankunftshafen verwendet, so sollte ein konservativer Korrekturfaktor angewendet werden, um sicherzustellen, dass die zurückgelegte Strecke nicht wesentlich unterschätzt wird. Im Monitoringkonzept gemäß Artikel 6 wird präzisiert, welche Streckenberechnung und gegebenenfalls welcher Korrekturfaktor verwendet werden. Die zurückgelegte Strecke wird in Seemeilen angegeben.
- c) Die Transportleistung wird bestimmt, indem die zurückgelegte Strecke mit der beförderten Ladungsmenge multipliziert wird.
- d) Bei Fahrgastschiffen wird die beförderte Ladung in Form der Zahl der Fahrgäste angegeben. Bei allen anderen Schiffskategorien wird die beförderte Ladungsmenge entweder in metrischen Tonnen [...] oder gegebenenfalls in Standardkubikmetern Ladung angegeben.

- e) Bei Ro-Ro-Schiffen wird die beförderte Ladung als Summe von Ladeeinheiten (Lastkraftwagen, Personenkraftwagen usw.) oder von Spurmetern multipliziert mit den Standardwerten für ihr Gewicht bestimmt. Wird eine von Ro-Ro-Schiffen beförderte Ladung auf der Grundlage des Anhangs B der CEN 16258 (2012), die die "Methode zur Berechnung und Deklaration des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen (Güter- und Personenverkehr)" betrifft, bestimmt, so gilt diese Bestimmung als dieser Verordnung entsprechend.
- f) Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck "Ro-Ro-Schiff" ein Schiff, das für die Beförderung von Roll-on/Roll-off-Güterbeförderungseinheiten bestimmt ist oder über Roll-on/Roll-off-Laderäume verfügt.
- g) Bei Container-Schiffen wird die beförderte Ladung als Gesamtgewicht der Ladung in Tonnen oder – wenn dies nicht möglich ist – als Summe der TEU multipliziert mit den Standardwerten für ihr Gewicht bestimmt. Wird eine von einem Container-Schiff beförderte Ladung gemäß den geltenden IMO-Leitlinien oder -Instrumenten oder den Instrumenten gemäß dem SOLAS-Übereinkommen bestimmt, so gilt diese Bestimmung als dieser Verordnung entsprechend.
- h) Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck "Container-Schiff" ein Schiff, das ausschließlich für die Beförderung von Containern in Laderäumen oder an Deck bestimmt ist.
- i) Bei der Bestimmung der Ladung, die von anderen Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffen, Ro-Ro-Schiffen und Containerschiffen befördert wird, können gegebenenfalls das Gewicht und das Volumen der beförderten Ladung und die Anzahl der beförderten Fahrgäste berücksichtigt werden. Zu diesen Kategorien zählen u.a. Tankschiffe, Massengutschiffe, Stückgutschiffe, Külschiffe, Fahrzeugträgerschiffe und Tank-Massengutschiffe.

2. Um einheitliche Bedingungen für die Anwendung der Bestimmung in Absatz 1 Buchstabe i sicherzustellen, erlässt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten technische Vorschriften, in denen für jede der in diesem Absatz genannten anderen Kategorien von Schiffen anwendbare Parameter aufgeführt sind.
3. Diese Durchführungsrechtsakte werden von der Kommission spätestens bis zum [31. Dezember 2016] nach dem in Artikel 25 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Verfahren erlassen.
4. Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten gegebenenfalls die anwendbaren Parameter gemäß Absatz 1 Buchstabe i überarbeiten. Gegebenenfalls überarbeitet die Kommission zudem diese Parameter, um den Änderungen dieses Anhangs gemäß Artikel 5 Absatz 2 Rechnung zu tragen.
5. Im Zusammenhang mit der Einhaltung dieser Vorschriften können sich die Schifffahrtsunternehmen auch dafür entscheiden, spezifische Angaben zur Eisklasse des Schiffes und zu Fahrten durch vereiste Gewässer einzubeziehen.

B. Überwachung auf Jahresbasis (Artikel 10)

Für die Zwecke der Überwachung anderer [...]relevanter Daten auf Jahresbasis beachten die Schifffahrtsunternehmen Folgendes:

Die gemäß Artikel 10 zu überwachenden Werte sollten durch Aggregation der jeweiligen Daten pro Fahrt bestimmt werden.

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

Im Zusammenhang mit der Einhaltung dieser Vorschriften können sich die Schiffahrtsunternehmen auch dafür entscheiden, spezifische Angaben zur Eisklasse des Schiffes und zu Fahrten durch vereiste Gewässer und andere Daten in Bezug auf den verbrauchten Kraftstoff und dem emittierten CO<sub>2</sub> aufgeschlüsselt nach anderen im Monitoringkonzept festgelegten Kriterien einzubeziehen.

### **ANHANG III**

Elemente, die bei den in den Artikeln 15 und 16 vorgesehenen delegierten Rechtsakten zu berücksichtigen sind:

A. PRÜFVERFAHREN

- Zuständigkeiten der Prüfstellen;
- Dokumente, die die Schifffahrtsunternehmen den Prüfstellen vorlegen müssen;
- Risikobewertung, die von der Prüfstelle durchzuführen ist;
- Bewertung der Konformität des Monitoringkonzepts;
- Prüfung des Emissionsberichts;
- Wesentlichkeitsschwelle;
- hinreichende Gewähr der Prüfstelle;
- Falschangaben und Nichtkonformitäten;
- Inhalt des Prüfberichts;
- Empfehlungen für Verbesserungen;
- Kommunikation zwischen dem Schifffahrtsunternehmen, der Prüfstelle und der Kommission;

## B. AKKREDITIERUNG VON PRÜFSTELLEN

- wie eine Akkreditierung für Seeverkehrsleistungen beantragt werden kann;
  - wie die Prüfstellen von den nationalen Akkreditierungsstellen bewertet werden,  
damit eine Akkreditierungsurkunde ausgestellt werden kann;
  - wie die nationalen Akkreditierungsstellen ihre Aufsicht ausübt, wenn es um die  
Bestätigung der Fortführung der Akkreditierung geht;
  - Anforderungen an die nationalen Akkreditierungsstellen, damit sie befähigt sind,  
Prüfstellen für Seeverkehrsleistungen zu akkreditieren, einschließlich der  
Bezugnahme auf harmonisierte Normen.
-