



Brüssel, den 18. Februar 2015
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0224 (COD)

17086/14
ADD 1

CLIMA 119
ENV 1010
MAR 191
MI 1013
ONU 167
CODEC 2552

ENTWURF DER BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer 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

– Entwurf der Begründung des Rates

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament am 1. Juli 2013 den eingangs genannten Vorschlag¹ und die entsprechende Folgenabschätzung übermittelt.
2. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme am 16. Oktober 2013 angenommen.²

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 16. April 2014 angenommen³ und dabei 85 Abänderungen angenommen.

3. Der Rat und das Europäische Parlament haben informelle Verhandlungen geführt, um im Rahmen des Standpunkts des Rates in erster Lesung zu einer Einigung zu gelangen ("frühzeitige Einigung in zweiter Lesung"). Diese Verhandlungen wurden am 18. November 2014 mit einer vorläufigen Einigung abgeschlossen.
4. Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) des Europäischen Parlaments hat am 3. Dezember 2014 die Ergebnisse des informellen Trilogs gebilligt. Am selben Tag 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.
5. Auf dieser Grundlage hat der Rat am 17. Dezember 2014 seine politische Einigung über den Wortlaut der Verordnung⁴, so wie er zwischen den beiden Organen vereinbart worden war, bestätigt.

¹ 11851/13.

² CESE 5340/2013.

³ 8671/14.

⁴ 16238/14.

II. ZIEL

Das Hauptziel der vorgeschlagenen Verordnung 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.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

A. Allgemeines

Im Anschluss an die Abstimmung im Plenum haben das Europäische Parlament und der Rat Verhandlungen mit dem Ziel geführt, eine Einigung in zweiter Lesung auf der Grundlage eines Standpunkts des Rates in erster Lesung, den das Parlament unverändert billigen könnte, zu erreichen. Der Wortlaut des Standpunkts des Rates in erster Lesung spiegelt den zwischen den Gesetzgebern erzielten Kompromiss voll und ganz wider.

B. Wichtigste Fragen

Die Änderungen am Vorschlag der Kommission spiegeln insgesamt die Notwendigkeit wieder, das richtige Gleichgewicht bei der Einrichtung eines Systems für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV), das flexibel bleibt, zu finden und dabei ein Mindestmaß an gleichen Ausgangsbedingungen zu gewährleisten und den Verwaltungsaufwand möglichst gering zu halten.

Im Einzelnen machten im Vergleich zum ursprünglichen Kommissionsvorschlag vor allem die folgenden Punkte Änderungen erforderlich:

- (a) die Liste der Begriffsbestimmungen, die erweitert wurde, indem neue Begriffsbestimmungen hinzugefügt und andere detaillierter gefasst wurden;
- (b) der Inhalt der Änderungen des Monitoringkonzepts und das Verfahren für diese Änderungen;

- (c) die Arten der Überwachung von Kohlendioxidemissionen – hier wurde eine besondere Freistellung von der Überwachung auf Grundlage der einzelnen Fahrten hinzugefügt; die Möglichkeit der freiwilligen Überwachung und Berichterstattung, sowohl jährlich als auch auf Grundlage der einzelnen Fahrten; außerdem wurden zusätzliche Angaben, etwa zur Eisklasse der Schiffe und zu Fahrten durch vereiste Gewässer, aufgenommen;
- (d) die Organisation der Prüftätigkeiten, mit dem Ziel einer klareren Abfolge der Maßnahmen und einer Vereinfachung des Verfahrens;
- (e) Struktur und Gegenstand der Erfüllung der Pflichten und der Sanktionsmechanismus, zusammen mit möglichen Verbindungen zur Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle;
- (f) das Streichen der Verbindung zur Verordnung (EU) Nr. 525/2013 über ein System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen sowie für die Berichterstattung über diese Emissionen und über andere klimaschutzrelevante Informationen auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Union;
- (g) die Informationen, die die Kommission öffentlich machen muss, die Anerkennung einer (eingeschränkten) Freistellung von dieser Veröffentlichungspflicht sowie die verschiedenen Arten von Berichten, die die Kommission gemäß der Verordnung erstellen muss;
- (h) der Geltungsbereich von Anhang II, in dem eine mögliche Unterscheidung zwischen verschiedenen Schiffstypen und die genauere Bestimmung der für die Berechnung der beförderten Ladung anwendbaren Parameter durch einen Durchführungsrechtsakt aufgenommen wurde; sowie
- (i) der Geltungsbereich der in der Verordnung vorgesehenen delegierten Rechtsakte.

IV. FAZIT

Der Standpunkt des Rates spiegelt den im Rahmen der informellen Verhandlungen zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat mit Unterstützung der Kommission erzielten Kompromiss voll und ganz wider.

Dieser Kompromiss wurde durch ein Schreiben des Vorsitzenden des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) des Europäischen Parlaments vom 3. Dezember 2014 an den Vorsitz bestätigt. Er wurde anschließend vom Rat (Umwelt) am 17. Dezember 2014 durch die Annahme der politischen Einigung gebilligt.
