



Brüssel, den 3. März 2015  
(OR. en)

---

---

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

---

---

6572/15  
ADD 1 REV 1

CODEC 249  
CLIMA 18  
ENV 89  
MAR 18  
MI 114  
ONU 24

### **I/A-PUNKT-VERMERK**

---

Absender: Generalsekretariat des Rates  
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

---

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(erste Lesung)  
– Annahme  
a) des Standpunkts des Rates in erster Lesung  
b) der Begründung des Rates  
= Erklärungen

---

### **Erklärung der Kommission**

Die Kommission betont, dass es gegen Geist und Buchstaben der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13) verstößt, systematisch Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b in Anspruch zu nehmen. Um diese Bestimmung geltend machen zu können, muss eine spezifische Notwendigkeit gegeben sein, von der Grundsatzregelung abzuweichen, der zufolge die Kommission den im Entwurf vorliegenden Durchführungsrechtsakt erlassen darf, wenn keine Stellungnahme vorliegt. Da Unterabsatz 2 Buchstabe b ein Abweichen von der in Artikel 5 Absatz 4 aufgestellten allgemeinen Regel beschreibt, kann die Anwendung dieser Bestimmung nicht ohne Weiteres in das Ermessen des Gesetzgebers gestellt werden, sondern ist restriktiv auszulegen und daher zu begründen.

## **Erklärung Zyperns**

Zypern hatte sich eindeutig für ein auf breiter Zustimmung basierendes internationales System für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV) unter der Federführung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ausgesprochen. In diesem Zusammenhang haben wir auch unseren Standpunkt zum Ausdruck gebracht, dass eine angemessen strukturierte MRV-Regelung auf EU-Ebene akzeptabel sein könnte. Unsere Unterstützung war an die Bedingung geknüpft, dass das System effizient ist und nicht den Wettbewerb verzerrt. Leider haben wir ernsthafte Bedenken, dass einige Bestimmungen in der zur Annahme vorliegenden Fassung der vorgeschlagenen Verordnung problematisch sind und den Besonderheiten des maritimen Sektors nicht hinreichend Rechnung getragen wurde.

Insbesondere ist Zypern der Ansicht, dass die Bestimmungen des Artikels 21 der Verordnung in Bezug auf die Veröffentlichung von Daten zur Energieeffizienz von Schiffen wettbewerbsverzerrend wirken werden. Außerdem sind die zu veröffentlichenden Daten über die Energieeffizienz der Schiffe nicht einheitlich vergleichbar und werden daher zu unzutreffenden Schlussfolgerungen führen und sich auf den Markt und den Entscheidungsprozess für neue Vorschriften auswirken.

Ein weiteres wichtiges Problem, das durch die Veröffentlichung von Informationen über die Energieeffizienz von Schiffen entstehen wird, ist die Offenlegung geschäftlich sensibler operativer Daten, etwa des Kraftstoffverbrauchs der Schiffe, des Volumens der umgeschlagenen Güter und der zurückgelegten Wegstrecke.

Zypern ist daher nicht in der Lage, der Annahme der Verordnung zuzustimmen.

## **Erklärung der Hellenischen Republik und Maltas**

1. Die Hellenische Republik und Malta sind der Ansicht, dass der Wortlaut der endgültigen Einigung über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 den konkreten Vorgehensweisen der weltweiten Schifffahrtsindustrie nicht vollständig Rechnung trägt; insofern ist es eher zweifelhaft, ob er zur Erreichung des angestrebten Ziels, nämlich der Erleichterung der Entwicklung internationaler Vorschriften über die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem internationalen Verkehr im Rahmen der IMO, geeignet ist.

2. Wir sind der Auffassung, dass nicht alle angeforderten Daten für jedes Schiff, das überwacht wird und über das Bericht erstattet wird, für den Zweck der Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO<sub>2</sub>-Emissionen von Schiffen relevant sind, so dass sich der Verwaltungsaufwand und die Kosten sowohl für die Flaggenstaaten als auch für die Reeder ohne erkennbare Vorteile für die Meeresumwelt erhöhen. Aus diesen Gründen befürworten Griechenland und Malta seit Beginn der Beratungen über die vorgeschlagene Verordnung, dass der Schwerpunkt auf der Erhebung von Daten des Brennstoffverbrauchs in Verbindung mit der zurückgelegten Wegstrecke liegen sollte, also auf Schiffsdaten, die bereits vorhanden sind.
3. Darüber hinaus sind die Hellenische Republik und Malta nicht von der Verhältnismäßigkeit und dem Mehrwert der Veröffentlichung geschäftlich sensibler Daten überzeugt, insbesondere von Daten bezüglich "Transportleistung" und "beförderter Ladung", wobei insbesondere zu berücksichtigen ist, dass Schiffe in einem Umfeld mit vielen Variablen operieren, die von keiner Partei zu kontrollieren sind und die ihre Leistung beeinflussen.
4. Darüber hinaus bleiben wir bei der Auffassung, dass die technischen Teile der vorgeschlagenen Verordnung nicht in ausreichendem Maße geprüft wurden und nicht genügend Zeit für eine weitere Ausarbeitung war, die die Entwicklung eines MRV-Systems ermöglicht hätte, das sowohl für die Industrie als auch für die Behörden praktikabel ist.
5. Zugleich stellen die Hellenische Republik und Malta in Frage, dass das vorgeschlagene MRV-System der EU in der Fassung der endgültigen Einigung als Modell und zur Unterstützung der Annahme eines weltweiten Systems einen Mehrwert darstellt, da die laufenden Beratungen im Rahmen der IMO einen weniger komplexen und leicht umsetzbaren Ansatz im Hinblick auf die Entwicklung eines weltweiten Systems zur Erhebung von Daten für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen verfolgen. Es ist von wesentlicher Bedeutung, zu gewährleisten, dass die Verordnung im Interesse einer vollständigen Angleichung an das weltweite System überprüft wird, sobald durch die IMO ein internationales System geschaffen wird.

Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen sind die Hellenische Republik und Malta nicht in der Lage, der endgültigen Einigung über die vorgeschlagene Verordnung zuzustimmen.

## Erklärung Finnlands, der Niederlande und Schwedens

Finnland, die Niederlande und Schweden befürworten die Überwachung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und unterstützen die Ergebnisse der Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament.

Alle Sektoren müssen zur Verringerung von Treibhausgasemissionen beitragen, um das globale Ziel der Begrenzung des weltweiten Temperaturanstiegs auf höchstens 2 °C zu verwirklichen. Angesichts des internationalen Charakters des Schiffsverkehrs dürfte eine weltweite Vereinbarung im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) die wirksamste Methode zur Verringerung von Treibhausgasemissionen sein. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass die MRV-Verordnung der EU zur Entwicklung internationaler Vorschriften im Rahmen der IMO beiträgt.

Die MRV-Verordnung der EU legt ein System zur Überwachung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und anderen einschlägigen Daten fest, bei dem die Vertraulichkeit kommerzieller und industrieller Informationen gewahrt bleibt. Die Verordnung kann unter anderem zur Beseitigung von Marktbarrieren beitragen und dank der Erhebung zuverlässiger Daten für die Festlegung von Zielen herangezogen werden.

Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Schiffe, die unter weniger günstigen klimatischen Bedingungen betrieben werden, sicherzustellen, ist es ferner wichtig, dass zu den Daten, die gemäß der Verordnung überwacht werden, spezifische Angaben zur Eisklasse der Schiffe und zu Fahrten durch vereiste Gewässer hinzugefügt werden können.

Wir möchten betonen, dass über einige Elemente der Verordnung noch weiter beraten werden muss. Insbesondere wird es wichtig sein, die Berechnung der Transportleistung und der Energieeffizienz von Schiffen weiter zu verfeinern, um einen fairen und zuverlässigen Vergleich zwischen verschiedenen Schiffstypen zu ermöglichen. Das wird eine Herausforderung bei allen Schiffstypen darstellen, insbesondere bei Schiffstypen wie Stückgut-, Ro-Pax- und Ro-Ro-Schiffen. Die Festlegung der Parameter für die Berechnung der beförderten Ladung für alle Schiffstypen ist von wesentlicher Bedeutung, und zwar sowohl für die Kategorie der Durchführungsrechtsakte als auch für die Kategorie der delegierten Rechtsakte.

Wir möchten ferner unterstreichen, wie wichtig es ist, dass die Mitgliedstaaten der EU weiterhin eine konstruktive Rolle bei den Beratungen über die Ausarbeitung internationaler Vorschriften im Rahmen der IMO spielen.

## Erklärung Polens

Polen unterstützt die Anstrengungen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Seeverkehr, ist aber der Ansicht, dass diese Anstrengungen aufgrund des internationalen Charakters der Schifffahrt und der weltweiten Auswirkungen des Klimawandels im Rahmen des Forums der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) unternommen werden sollten. Daher sollten jegliche gesetzgeberischen Lösungen eher globaler als regionaler Art sein.

Polen vertritt den Standpunkt, dass die Internationale Seeschiffahrtsorganisation das am besten geeignete Forum für die Festlegung rechtlicher Normen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr ist. Die Beschlüsse der IMO bringen nicht das Risiko mit sich, dass Nicht-EU-Staaten als Reaktion auf Bestimmungen, die auf Grundlage von EU-Anforderungen eingeführt wurden, Gegenmaßnahmen einführen. Polen unterstützt und fördert aktiv Maßnahmen, die im Rahmen des IMO-Forums mit dem Ziel ergriffen werden, geeignete internationale Instrumente zu schaffen.

Nach Auffassung Polens wird die Annahme der vorgeschlagenen Verordnung in ihrer jetzigen Form die Verhandlungen und Anstrengungen der IMO, weltweite Lösungen zu schaffen, nicht erleichtern, da der Verordnungsentwurf Elemente enthält, über die wahrscheinlich kurzfristig kein Konsens in der IMO zu erreichen ist (zum Beispiel die Frage der Meldung quantitativer Angaben zur Ladung).

Polen kann dem Entwurf der Verordnung nicht zustimmen. Da aber im Laufe der Arbeiten an dem Entwurf einigen Aspekten in einer Weise Rechnung getragen wurde, die die Verordnung annehmbarer gemacht und den im Rahmen des IMO-Forums vorgeschlagenen Lösungen angenähert hat, enthält sich Polen bei der Abstimmung der Stimme.