



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 11. März 2015
(OR. en)

7108/15

Interinstitutionelles Dossier:
2013/0224 (COD)

CLIMA 28
ENV 163
MAR 31
MI 163
ONU 30
CODEC 343

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	10. März 2015
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2015) 128 final
Betr.:	MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union betreffend den Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer 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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2015) 128 final.

Anl.: COM(2015) 128 final



Brüssel, den 10.3.2015
COM(2015) 128 final

2013/0224 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT
gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
betreffend den

**Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer 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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Hintergrund

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat 28. Juni 2013
(Dokument COM (2013) 480 endg. – 2013/0224 COD):

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 16. Oktober 2013

Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 16. April 2014

Übermittlung des geänderten Vorschlags: entfällt

Festlegung des Standpunkts des Rates: 5. März 2015

2. Gegenstand des Vorschlags der Kommission

Ziel des Vorschlags ist die Schaffung eines EU-Rechtsrahmens für die Sammlung und Veröffentlichung geprüfter jährlicher Daten über die CO₂-Emissionen und Energieeffizienz aller großen Schiffe (über 5 000 BRZ), die EU-Häfen anlaufen - unabhängig vom Ort ihrer Registrierung. Diese Initiative ist die erste Etappe der EU-Strategie zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die die Kommission in ihrer Mitteilung vom Juni 2013¹ darlegte, und wird zudem einen wertvollen Beitrag zu den laufenden Gesprächen in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) leisten.

Der Vorschlag sieht die folgenden zentralen Kriterien für die Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung vor:

- (a) Anwendungsbereich: Unter die Vorschriften für die Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung fallen Schiffe mit mehr als 5000 BRT, die Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anlaufen. Ausgenommen sind Schiffe mit geringen Emissionen (kleine und mittelgroße Schiffe bis 5000 BRT), die etwa 40 % der Flotte ausmachen, jedoch nur für 10 % der Gesamtemissionen verantwortlich sind.

¹ Mitteilung der Kommission über die Einbeziehung der Seeverkehrsemissionen in die Maßnahmen der EU zur Verringerung der Treibhausgasemissionen, COM(2013) 479 endg..

- (b) Ausgenommen sind die folgenden Schiffskategorien: Kriegsschiffe, Schiffe für den Fang oder die Verarbeitung von Fisch, Holzschiffe und staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden.
- (c) Gemäß den Grundsätzen des internationalen Seerechts werden die Vorschriften für die Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung in nichtdiskriminierender Weise auf alle Schiffe, unabhängig von ihrer Flagge, angewandt, die EU-Häfen anlaufen.
- (d) Die Vorschriften finden auf Fahrten von und zu EU-Häfen Anwendung. Ab dem 1. Januar 2018 müssen die CO₂-Emissionen und andere Effizienzparameter von Schiffen überwacht werden, die innerhalb der EU verkehren (die Fahrten zwischen Anlaufhäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats), von Schiffen im Eingangsverkehr (Fahrten vom letzten Hafen außerhalb der EU bis zum ersten Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats) und von Schiffen im Ausgangsverkehr (Fahrten von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zum nächsten Anlaufhafen außerhalb der EU).
- (e) Auch die Emissionen von Schiffen, die sich in Häfen aufhalten, müssen überwacht, in Berichten vermerkt und überprüft werden. Damit soll die Nutzung der vorhandenen hafenseitigen Technik zur Emissionsreduzierung gefördert werden.
- (f) Für die Überwachung werden bereits vorhandene Daten aus den Logbüchern, Mittagsmeldungen und Bunkerlieferbescheinigungen herangezogen.
- (g) Nach der Überwachung müssen diese Daten von einer unabhängigen Stelle überprüft und dann zusammengefasst der Kommission und dem Flaggenstaat des Schiffes jährlich gemeldet werden.
- (h) Die Kommission wird anhand der jährlich übermittelten geprüften und aggregierten Daten einen Bericht erstellen, der Aufschluss über die „je Schiff“ berechneten CO₂-Emissionen und die Effizienzparameter gibt.
- (i) Eine begrenzte Anzahl von Aufgaben, vor allem im Zusammenhang mit der Datenbank über die Durchsetzung der Verpflichtungen, wird der Europäischen Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr (EMSA) im Einklang mit ihrer Gründungsverordnung übertragen.
- (j) Den Mitgliedstaaten obliegt in ihrer Eigenschaft als Flaggenstaat oder Hafenstaat (im Rahmen der Hafenstaatkontrolle (gemäß Artikel 19 Absatz 2) oder im Rahmen überwachungs-, berichts- oder prüfungsspezifischer Kontrollen (gemäß Artikel 19 Absatz 3) die Aufgabe zu überprüfen, ob an Bord eines Schiffes, das Häfen in ihrem Hoheitsgebiet anläuft, eine gültige Konformitätsbescheinigung mitgeführt wird, und gegebenenfalls Sanktionen aufzuerlegen.
- (k) Die Verordnung sollte internationalen Entwicklungen Rechnung tragen, indem sie gegebenenfalls geändert wird, um an internationale Vereinbarungen, vor allem der IMO, angepasst zu werden.

3. Bemerkungen zum Standpunkt des Rates

3.1. Allgemeine Bemerkungen zum Standpunkt des Rates

Nach Auffassung der Kommission führten die informellen Verhandlungen zu einem ausgewogenen Paket mit zufriedenstellenden Lösungen für eine Reihe wichtiger Fragen, wie beispielsweise zum Anwendungsbereich der Verordnung, zur Überwachung und Meldung von Fracht, zur Vertraulichkeit von Daten und Transparenz von Informationen oder zur Durchsetzung der Bestimmungen. Die Kommission sieht sich daher in der Lage, das Ergebnis, wie es im Standpunkt des Rates zum Ausdruck kommt, zu unterstützen.

Die Kommission gibt dennoch eine gesonderte Stellungnahme zum Rückgriff des Rates auf die in Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 vorgesehene Möglichkeit ab, einen Durchführungsrechtsakt ohne Stellungnahme zu erlassen. Die Kommission stellt sich dem nicht entgegen, ist jedoch der festen Überzeugung, dass ein Rückgriff auf diese Bestimmung begründet werden muss, weshalb sie im Anhang zu dieser Mitteilung eine Stellungnahme hierzu abgibt.

3.2. Abänderungen des Parlaments in erster Lesung (kurz):

Der Rat ist auf einige Abänderungen des Europäischen Parlaments ausdrücklich nicht eingegangen. Die Ansichten der Kommission zu diesen Abänderungen des Europäischen Parlaments sind nachstehend erläutert.

In seiner Stellungnahme in erster Lesung beantragt das Europäische Parlament vor allem die folgenden Abänderungen.

- (l) **Bezugnahme nicht nur auf „CO₂-Emissionen“, sondern weiter gefasst auf „Treibhausgasemissionen“ (Abänderungsanträge 1, 9, 10, 12, 17, 21, 23, 24, 29 und 31). Teilweise von der Kommission akzeptiert.** In seiner Stellungnahme in erster Lesung ersetzt das Europäische Parlament an mehreren Stellen die Bezugnahme auf „CO₂-Emissionen“ durch „Treibhausgasemissionen“, um die Notwendigkeit zu verdeutlichen, dass im Laufe der Zeit auch andere als CO₂-Emissionen des Seeverkehrs berücksichtigt werden müssen. Die Kommission ist der Ansicht, dass sich der Verordnungsvorschlag weiterhin auf CO₂ konzentrieren sollte, da es sich hierbei um die im Seeverkehr am stärksten ins Gewicht fallenden Treibhausgasemissionen handelt. Solange der Anwendungsbereich der Verordnung unangetastet bleibt, kann die Kommission eine etwas weiter gefasste Formulierung entsprechend den Änderungsanträgen des Parlaments akzeptieren. Der Rat hat die im Kommissionsvorschlag vorgesehene Begrenzung auf die CO₂-Emissionen beibehalten, in den Erwägungsgründen (im neuen Erwägungsgrund 1a und anderen) jedoch die weiter gefasste Bezugnahme auf Treibhausgasemissionen akzeptiert.
- (m) **Einbeziehung von Schiffen für den Fang oder die Verarbeitung von Fischen in die Vorschriften für Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung (Abänderungsantrag 26). Von der Kommission abgelehnt.** Das Europäische Parlament beantragt die Einbeziehung von „Schiffen für den Fang oder die Verarbeitung von Fisch“, die vom Kommissionsvorschlag ausgenommen waren. Nach Auffassung der Kommission sind die von diesen Schiffskategorien erzeugten Emissionen vernachlässigbar, zudem können einige Durchsetzungsprobleme auftreten. Der Rat hat den Ausschluss dieser Kategorien aus der Verordnung – wie im Kommissionsvorschlag – beibehalten.
- (n) **Einführung abgeschwächter Pflichten für die Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung für Schiffe, die ausschließlich in der EU unterwegs sind und mehrere Fahrten pro Tag zurücklegen: „Kurzstreckenseeverkehr“**

(Abänderungsantrag 58). Teilweise von der Kommission akzeptiert. Das Europäische Parlament beantragt eine Freistellung von der fahrtbezogenen Überwachung für Schiffe, die nur Fahrten innerhalb der EU und mehrere Fahrten pro Tag zurücklegen (wie beispielsweise Fähren). Ziel ist es, die Überwachungsaufgaben für die Schiffe zu straffen, die täglich eine hohe Anzahl möglicherweise gleicher Fahrten zurücklegen. Um in diesen Fällen den Verwaltungsaufwand für die Überwachung nicht unnötig zu erhöhen, wird eine fahrtbezogene Überwachung als Zwischenschritt nicht unbedingt gefordert, wenngleich die jährlichen Berichterstattungspflichten davon unberührt bleiben. Die Kommission unterstützt grundsätzlich die Aufnahme solcher abgeschwächter Regelungen, mit denen erreicht werden soll, dass die genaue Erfassung der Borddaten für die jährliche schiffsbezogene Berichterstattung und der diesbezügliche Verwaltungsaufwand für eine bestimmte Branche oder bestimmte, objektiv festgelegte Umstände in einem vernünftigen Verhältnis stehen. Der Rat hat den Gedanken des Europäischen Parlaments aufgegriffen, bevorzugt jedoch die Festlegung eines Schwellenwerts für die Anzahl der jährlich geplanten Fahrten, um den Reedern Rechtssicherheit zu geben.

- (o) **Streichung von „Lademenge“ und „Transportleistung“ aus den zu überwachenden Daten und diesbezüglichen Berechnungen der Energieeffizienz (Abänderungsanträge 29, 30, 43, 53-55, 59, 73, 91 und 93). Von der Kommission abgelehnt.** Das Europäische Parlament hat vorgeschlagen, den Begriff der „Lademenge“ und die sich auf die „Transportleistung“ stützenden Berechnungen der Energieeffizienz des Schiffsbetriebs zu streichen. Der Rat hat diese Begriffe als Überwachungsparameter, wie im Kommissionsvorschlag vorgesehen, beibehalten.
- (p) **Erhöhung der technischen Effizienz, indem der Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) auch auf vorhandene Schiffe angewandt wird. (Abänderungsanträge 61 und 71). Von der Kommission abgelehnt.** Das Europäische Parlament schlägt vor, als Gegengewicht zur Streichung der Lademenge und der sich daraus ergebenden Abschwächung des Kriteriums der Betriebseffizienz die Zertifizierung des Energieeffizienz-Kennwerts für alle Schiffskategorien zu fordern, die unter die Vorschriften für die Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung fallen, für die die EEDI gelten. Der Rat hat den von der Kommission vorgeschlagenen Anwendungsbereich für den Energieeffizienz-Kennwert beibehalten, der nur für neue Schiffe (nach 2013 gebaute oder reparierte Schiffe) gilt.
- (q) **Aufnahme von Schiffen der „Eisklasse“ sowie von Angaben zu strengen winterlichen Witterungsverhältnissen in den Überwachungsplan und in die Emissionsberichte (Abänderungsanträge 33, 40, 44, 60 und 70). Von der Kommission akzeptiert.** Das Europäische Parlament tritt für die Aufnahme mehrerer Änderungen ein, mit denen gewährleistet wird, dass die „Eisklasse“ in die Daten aufgenommen wird, die im Rahmen der Berichterstattungspflichten als besonders wichtig eingestuft sind (Angaben dazu, ob ein Schiff speziell für Fahrten im Eis ausgelegt wurde). Der Rat hat sich dem Grundgedanken des Europäischen Parlaments angeschlossen, sieht jedoch statt einer obligatorischen nur eine freiwillige Aufnahme dieser Angaben in die Berichterstattung vor.
- (r) **Aufnahme eines Verweises auf die Richtlinie 2003/4/EG über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen (Abänderungsantrag 69). Von der Kommission abgelehnt.** Das EP hat Bedenken, dass die im Zuge der Überwachung,

Berichterstattung und Überprüfung gewonnenen Daten unzulässige Einblicke in vertrauliche Geschäftsdaten gewähren könnten, weshalb es vorschlägt, einen Verweis auf das nur für die Mitgliedstaaten geltende EU-Recht bezüglich des Zugangs zu Umweltinformationen (d. h. auf die Richtlinie 2003/4/EG über den Zugang zu Umweltinformationen) aufzunehmen. Die Kommission geht davon aus, dass die jährlich aggregierten Daten, die bei der Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung gewonnen werden, in der Regel keinen Einblick in Geschäftsgeheimnisse ermöglichen, könnte dem EP jedoch dahingehend entgegenkommen, dass in einem konkreten Fall und unter bestimmten Umständen bewertet werden kann, inwieweit legitime geschäftliche Interessen verletzt würden. Der Rat hat den Gedanken des EP aufgegriffen, jedoch so umformuliert, dass auf die Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 über die Anwendung der Bestimmungen über den Zugang zu Umweltinformationen auf Organe und Einrichtungen der EU (Århus-Verordnung) verwiesen wird, die eine Regelung enthält, derzufolge geschützte Geschäftsinteressen gegen das öffentliche Interesse an einer Offenlegung abgewogen werden müssen.

- (s) **Stillschweigende Verlängerung der Befugnis der Kommission, delegierte Rechtsakte zu erlassen (Artikel 24 Absatz 1). Von der Kommission akzeptiert.** Das EP schlägt vor, der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte für fünf Jahre zu übertragen und diese Frist stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge zu verlängern, sofern das EP und der Rat dieser Verlängerung nicht widersprechen. Die Kommission kann diese Bestimmung, die im Grunde eine Standardformulierung ist, akzeptieren. Auch der Rat hat die übliche Formulierung der stillschweigenden Verlängerung übernommen.
- (t) **Bewertung der Auswirkungen des Seeverkehrs auch durch Nicht-CO₂-Emissionen alle zwei Jahre (Abänderungsantrag 82). Von der Kommission akzeptiert.** Das EP schlägt vor, der Kommission auf der Grundlage der Verordnung über die Überwachungsmechanismen die neue Verpflichtung aufzuerlegen, die Gesamtauswirkungen des Seeverkehrs auf das Weltklima – auch durch Nicht-CO₂-Emissionen – alle zwei Jahre zu bewerten. Die Kommission kann diese Abänderung akzeptieren, sofern sie leicht umformuliert wird. Der Rat hat den Gedanken des EP aufgegriffen, wandelt ihn jedoch in eine (zweijährliche) Verpflichtung um, die zu dem Zeitpunkt zu erfüllen ist, an dem die Kommission ihren Gesamtbericht über die Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung der Emissionen gemäß Artikel 21 Absatz 3 vorzulegen hat.

3.3. Standpunkt der Kommission zu vom Rat neu eingeführten Bestimmungen

Der Rat hat einige Änderungen vorgenommen, die den Vorschlag nicht wesentlich abschwächen, und hat ferner einige neue Bestimmungen eingefügt, die die Kommission akzeptieren kann. Diese Bestimmungen lauten:

- (u) **Aufnahme einer abgeschwächten Regelung für den „Kurzstreckenseeverkehr“ (Artikel 9 Absatz 2 neu).** Der Rat hat in einer neuen Bestimmung Schiffe, die ausschließlich Fahrten im Anwendungsbereich des Vorschlags und pro Jahr über 300 Fahrten unternehmen, von der Auflage einer fahrtbezogenen Überwachung befreit (Artikel 9 Absatz 2 neu). Die Ausnahmeregelung wurde vom Rat ähnlich wie der Abänderungsantrag (58) des EP formuliert. Die Kommission kann dieser in der Formulierung des Rates abgeschwächten Regelung folgen (die eine größere Rechtssicherheit aufgrund des jährlichen Schwellenwertes bietet). Eine

Überwachung „pro Fahrt“ des Treibstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen von Schiffen, die ausschließlich im Anwendungsbereich dieser Verordnung eine große Zahl potenziell ähnlicher Fahrten durchführen (wie Fähren), ist nicht unbedingt notwendig, da zur Überprüfung der Berechnungsweise der Werte für die CO₂-Emissionen und den Treibstoffverbrauch die an Bord bereits vorhandenen Dokumente und Daten herangezogen werden können. Daher ist dieser Zwischenschritt nicht unbedingt notwendig, um den wichtigsten Berichterstattungsauflagen des Schiffes gemäß Artikel 10 dieser Verordnung nachzukommen, der nach wie vor in gleicher Weise Anwendung findet. Die Freistellung von der fahrtbezogenen Überwachung stützt sich auch darauf, dass es nicht notwendig ist, für jede Fahrt die Daten gesondert zu erfassen (damit keine Daten von Fahrten außerhalb des Anwendungsbereichs erfasst werden, etwa zwischen zwei Anlaufhäfen außerhalb der EU). Schiffe, auf die die beiden vorstehenden objektiven Kriterien, die unabhängig von der Flagge der Schiffe gelten, nicht zutreffen, können diese Freistellungsregelung nicht in Anspruch nehmen.

- (v) **Freiwillige Berichterstattung von Unternehmen anhand der im Überwachungsplan festgelegten Kriterien (Artikel 10 Absatz 3 neu).** Der Rat hat neue Bestimmungen aufgenommen, die es Schiffen gestatten, ihren Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen nach unterschiedlichen Kriterien zu überwachen und später zu veröffentlichen (d. h.: Fahrt mit Ladung/Ballastfahrt). Die Kommission kann dieser Formulierung des Rates folgen.
- (w) **Kontrollen der Einhaltung der Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung (Artikel 19 Absatz 3).** Der Rat schlägt vor, den Behörden der Mitgliedstaaten weniger Pflichten aufzuerlegen bei Schiffen, die einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anlaufen und keine Konformitätsbescheinigung mitführen und auch unter keine sonstigen Durchsetzungsmechanismen fallen. Die Kommission kann dieser Formulierung des Rates folgen, da sie die Durchsetzungsmechanismen den in diesem Sektor üblichen Mechanismen anpasst.
- (x) **Ausweisungsanordnung (Artikel 20 Absatz 3).** Der Rat hat die Bedingungen, unter denen die Mitgliedstaaten eine Ausweisungsanordnung gegen Schiffe verhängen können, verwässert, indem er die Formulierung „in mehr als einem Berichtszeitraum“ in „in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen“ ändert und die Formulierung „bei denen die Erfüllung der Vorschriften nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte“ hinzufügt. Zudem hat der Rat auch einen Verweis auf das für Schiffe in Seenot geltende internationale Seerecht aufgenommen. Die Kommission kann die Formulierungen des Rates akzeptieren.
- (y) **Nationale Vorschriften über Sanktionen und Strafen sowie Informationen über nationale Rechtsmittel (Artikel 20 Absätze 3a und 4).** In den neuen Absatz 3a von Artikel 20 wurde die Regelung aufgenommen, dass ein Mitgliedstaat ohne Seehäfen in seinem Hoheitsgebiet, der keine Schiffe unter seiner Flagge hat, von der Verpflichtung befreit werden kann, nationale Vorschriften über Sanktionen und Strafen zu erlassen. In den neuen Absatz 4 von Artikel 20 wurde zudem die Regelung aufgenommen, dass die Eigner oder Betreiber eines Schiffes über die jeweiligen wirksamen Rechtsmittel gegen eine Ausweisungsanordnung unterrichtet werden. Die Kommission kann dem Rat in diesen Punkten folgen.

- (z) **Jährliche Veröffentlichung der aggregierten Daten und Schutz der geschäftlichen Interessen gemäß der für Organe und Einrichtungen der EU geltenden Verordnung** (EG) Nr. 1367/2006 (Århus-Verordnung) (Artikel 21 Absatz 2a neu). Der Rat schlägt hinsichtlich des Schutzes geschäftlicher Interessen eine andere Formulierung als das EP vor, indem er einen Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 über den Zugang zu Umweltinformationen von Organen und Einrichtungen der EU aufnimmt (Århus-Verordnung). Die Kommission kann der Formulierung des Rates folgen.
- (aa) **Delegierte Rechtsakte für die Prüftätigkeiten und die Akkreditierung von Prüfstellen sowie neuer Anhang III über die Elemente, die bei den in den Artikel 15 und 16 vorgesehenen delegierten Rechtsakten zu berücksichtigen sind** (Artikel 15 Absatz 5, Artikel 16 Absatz 3 und Anhang III neu). Der Rat hat den Inhalt der im Kommissionsvorschlag ursprünglich in den Artikeln 15 und 16 vorgesehenen delegierten Rechtsakte für die Prüftätigkeiten und die Akkreditierung von Prüfstellen erweitert, indem er eine Liste nicht wesentlicher Elemente in den neuen Anhang III der Verordnung aufgenommen hat, die bei der Ausarbeitung dieser delegierten Rechtsakte zu berücksichtigen sind. Dies erleichtert die Festlegung des Anwendungsbereichs der delegierten Rechtsakte und kann daher von der Kommission akzeptiert werden.
- (bb) **Streichung der Verpflichtung der Mitgliedstaaten, auf der Grundlage der Verordnung über die Überwachungsmechanismen über die Emissionen aus dem Seeverkehr Bericht zu erstatten** (Artikel 26). Der Rat hat alle zusätzlichen Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten gestrichen, die sich aus der Verordnung über die Überwachungsmechanismen und aus den Daten der Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung ergeben. Die jährlichen Berichte der Mitgliedstaaten sind nicht unbedingt notwendig, da die Kommission die Daten direkt von den Unternehmen erhält und ebenfalls jährlich einen Bericht erstellt. Daher kann die Kommission den Standpunkt des Rates akzeptieren.
- (cc) **Entwicklung von Parametern für die Überwachung der Ladung je nach Schiffstyp, auch durch weitere Durchführungsrechtsakte** (Anhang II Teil B). In der Formulierung des Rates gehören „Ladung“ und „Transportleistung“ zu den Parametern, die, wie im Kommissionsvorschlag, zu überwachen sind. Allerdings schlägt der Rat einige an den jeweiligen Schiffstyp angepasste Parameter für die Überwachung der Ladung und Transportleistung vor, die unter die Vorschriften für die Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung fallen. Daher enthält Anhang II Teil B neben den bereits im Kommissionsvorschlag festgelegten Bestimmungen für Fahrgastschiffe auch Bestimmungen, die den Stand der Technik bei den Überwachungsparametern für Ro-Ro- und Container-Schiffe wiedergeben.

Für andere Schiffe schlägt der Rat vor, als Überwachungsparameter gegebenenfalls das Gewicht und Volumen heranzuziehen. Für die Festlegung und nötigenfalls Überarbeitung der näheren Einzelheiten für die Überwachung der Ladung überträgt der Rat der Kommission die Aufgabe, Durchführungsrechtsakte zu erlassen. Die Kommission kann diesen Ansatz akzeptieren. Die Aufnahme schiffsspezifischer Parameter für die Überwachung von Ladung dient auch der Unterstützung internationaler Entwicklungen, vor allem bei der IMO.

- (dd) **Änderung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Hafenstaatkontrolle** (Artikel 26a). Der Rat schlägt vor, die Konformitätsbescheinigung, die auf der Grundlage der Verordnung über die Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung ausgestellt wird, in den Anhang IV der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle aufzunehmen und in der Liste der Dokumente hinzuzufügen, die von den Hafenstaatkontrolleuren überprüft werden. Dies erleichtert die Anwendung der in der Verordnung vorgesehenen Durchsetzungsmechanismen und wird von der Kommission akzeptiert.
- (ee) **Erlass ohne Stellungnahme Artikel 25 Absatz 2**. Der Rat greift auf die Verordnung (EU) Nr. 182/2011 zurück, die die Möglichkeit vorsieht, dass auf der Grundlage der Verordnung über die Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung ein Durchführungsrechtsakt ohne Stellungnahme erlassen wird. Die Kommission bleibt bei ihrem üblichen Standpunkt, dass eine derartige Klausel nur aufgenommen werden kann, wenn sie im Einzelfall entsprechend begründet wird, z. B. in Form eines Erwägungsgrunds.

4. Schlussfolgerung

Die Kommission ist der Auffassung, dass der im Rat vereinbarte Wortlaut nahe am ursprünglichen Kommissionsvorschlag bleibt und Änderungen vorsieht, die die Kommission unterstützen kann und die eine Einigung mit dem Europäischen Parlament auf dem Niveau des gemeinsamen Standpunkts des Rates erleichtern.

ERKLÄRUNG

Erklärung der Kommission zur Überarbeitung der Verordnung 20xx/xx/EG

„Die Kommission unterstreicht, dass eine systematische Berufung auf Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b gegen Geist und Buchstabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13) verstoßen würde. 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 sie ist restriktiv auszulegen und daher zu begründen.“