



Rat der  
Europäischen Union

053081/EU XXVI. GP  
Eingelangt am 07/02/19

Brüssel, den 6. Februar 2019  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2019/0017 (COD)**

---

---

6117/19  
ADD 3

CLIMA 40  
ENV 111  
MAR 25  
MI 115  
ONU 8  
CODEC 310  
IA 38

## VORSCHLAG

---

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 4. Februar 2019

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.: SWD(2019) 11 final

---

Betr.: ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN  
ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG  
Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zwecks angemessener Berücksichtigung des globalen Datenerhebungssystems für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2019) 11 final.

---

Anl.: SWD(2019) 11 final

Brüssel, den 4.2.2019  
SWD(2019) 11 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates  
zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zwecks angemessener Berücksichtigung  
des globalen Datenerhebungssystems für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen**

{COM(2019) 38 final} - {SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final}

<b>Zusammenfassung</b>
<b>A. Handlungsbedarf</b>
<b>Warum? Worum geht es?</b>
Gemäß Artikel 22 der Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (im Folgenden „EU-MRV-Verordnung“) schlägt die Kommission eine Änderung dieser Verordnung vor, um dem von der IMO eingerichteten globalen Datenerhebungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen gebührend Rechnung zu tragen.
<b>Was soll mit dieser Initiative erreicht werden?</b>
Das Ziel ist die Förderung einer harmonisierten Umsetzung der beiden MRV-Systeme sowie die Wahrung der Zielsetzung der EU-MRV-Verordnung: Erhebung zuverlässiger und geprüfter Daten zu den CO <sub>2</sub> -Emissionen jedes einzelnen Schiffs, um Anreize für die Einführung energieeffizienter Lösungen zu geben und eine Grundlage für zukünftige politische Entscheidungen zu schaffen.
<b>Worin besteht der Mehrwert eines Tätigwerdens auf EU-Ebene?</b>
Durch einheitliche MRV-Anforderungen auf Unionsebene wird die vorgeschlagene Maßnahme die kontinuierliche Vergleichbarkeit und Zuverlässigkeit der CO <sub>2</sub> -Emissionsdaten von Schiffen gewährleisten.
<b>B. Lösungen</b>
<b>Welche gesetzgeberischen und sonstigen Maßnahmen wurden erwogen? Wird eine davon bevorzugt? Warum?</b>
Während die Optionen „Angleichung der Governance“ und „Angleichung der Berichterstattung über CO <sub>2</sub> -Emissionen“ sofort verworfen wurden, um die Ziele der EU-MRV-Verordnung zu wahren, wurden drei weitere Politikoptionen bewertet. Option 1 spiegelt wider, was ohne das Ergreifen von Maßnahmen passieren würde. Im Rahmen von Option 2 wurden verschiedene Optimierungsszenarien zur Verringerung des Verwaltungsaufwands und zur Wahrung der Ziele der EU-MRV-Verordnung bewertet. Option 3 umfasst die vollständige technische Harmonisierung beider Systeme.  Im Einklang mit Option 2 besteht das bevorzugte Vorgehen darin, die zwei Systeme im Hinblick auf die Begriffsbestimmungen, Überwachungsparameter, Monitoringkonzepte und Vorlagen einander anzugleichen, um den Verwaltungsaufwand zu verringern. Die Governance und der Geltungsbereich sowie die Anforderungen an Prüfung, Transparenz und Berichterstattung über CO <sub>2</sub> -Emissionen sollen jedoch nicht geändert werden, damit die Ziele der EU-MRV-Verordnung erhalten bleiben.
<b>Wer unterstützt welche Option?</b>
Option 2 steht im Einklang mit den Prioritäten, die von den meisten Interessenträgern vorgebracht wurden, die an der öffentlichen Online-Konsultation teilgenommen und den Bedarf der Angleichung technischer Aspekte hervorgehoben haben. Gleichzeitig entspricht die Beibehaltung des EU-Konzepts für Prüfung und Transparenz dem Standpunkt der Zivilgesellschaft, der Hochschulen, der breiten Öffentlichkeit und der Mitgliedstaaten.
<b>C. Auswirkungen der bevorzugten Option</b>
<b>Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wesentlichen Optionen?</b>
Bei der bevorzugten Option werden die mit der EU-MRV-Verordnung verbundenen ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Vorteile gewahrt, und der Verwaltungsaufwand für Schiffsverkehrsunternehmen wird verringert.
<b>Welche Kosten entstehen bei der bevorzugten Option bzw. den wesentlichen Optionen?</b>
Die Angleichung einiger Aspekte der beiden MRV-Systeme bewirkt bei der bevorzugten Option einen geringeren Verwaltungs- und Kostenaufwand für die Schiffsverkehrsunternehmen, die im Rahmen beider Systeme berichtspflichtig sind.
<b>Worin bestehen die Auswirkungen auf Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen?</b>
Während Unternehmen, die unter beide MRV-Systemen fallen, von einem geringeren Verwaltungsaufwand profitieren werden, werden rund 99 % der KMU im Seeverkehr auch künftig nicht erfasst, da Schiffe unter 5000 BRZ nicht in den Geltungsbereich der EU-MRV-Verordnung fallen.

<b>Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden?</b>
--

Es gibt keine nennenswerten Auswirkungen auf nationale Haushalte und Verwaltungen, da das EU-MRV-System bereits besteht. Es könnte jedoch zu den Berichterstattungspflichten der Flaggenstaaten beitragen.
--

<b>Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?</b>
--

Es wurden keine solchen Auswirkungen ermittelt.
---

<b>D. Folgemaßnahmen</b>
--------------------------

<b>Wann werden die Maßnahmen überprüft?</b>
---

Eine regelmäßige Überwachung mithilfe von Angaben zu einer Reihe von Indikatoren ist vorgesehen. Diese Angaben sind von den Mitgliedstaaten alle zwei Jahre bereitzustellen.
--