



Brüssel, den 19. April 2023  
(OR. en)

7982/23

**Interinstitutionelles Dossier:  
2021/0211/B(COD)**

CODEC 533  
CLIMA 171  
ENV 326  
ENER 169  
TRANS 123  
COMPET 293  
ECOFIN 304  
PE 32

**INFORMATORISCHER VERMERK**

Absender: Generalsekretariat des Rates  
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat  
Betr.: Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS  
UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein  
System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der  
Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und  
Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel  
mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und der Verordnung  
(EU) 2015/757\*  
– Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments  
(Straßburg, 17. bis 20. April 2023)

**I. EINLEITUNG**

Im Einklang mit Artikel 294 AEUV und mit der Gemeinsamen Erklärung zu den praktischen Modalitäten des Mitentscheidungsverfahrens<sup>1</sup> haben der Rat, das Europäische Parlament und die Kommission informelle Gespräche geführt, um in erster Lesung zu einer Einigung über dieses Dossier zu gelangen.

\* Die beigefügte Fassung entspricht dem Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung im Hinblick auf die Annahme der Verordnung (EU) 2023/... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zur Einbeziehung von Seeverkehrstätigkeiten in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Emissionen von zusätzlichen Treibhausgasen und Emissionen von zusätzlichen Schiffstypen.

<sup>1</sup> ABl. C 145 vom 30.6.2007, S. 5.

In diesem Zusammenhang hat der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) einen Kompromissänderungsantrag (Änderungsantrag 1) zu dem oben genannten Vorschlag vorgelegt, für den Peter LIESE (PPE, DE) einen Berichtsentwurf ausgearbeitet hatte. Über diesen Änderungsantrag war bei den genannten informellen Gesprächen Einvernehmen erzielt worden.

Außerdem hat die ID- Fraktion einen Änderungsantrag (Änderungsantrag 2) eingebracht.

## II. ABSTIMMUNG

Das Parlament hat bei seiner Abstimmung im Plenum am 18. April 2023 den Kompromissänderungsantrag (Änderungsantrag 1) zu dem oben genannten Vorschlag angenommen. Es wurden keine weiteren Änderungsanträge angenommen. Der Kommissionsvorschlag in der geänderten Fassung stellt den Standpunkt des Parlaments in erster Lesung dar und ist in dessen legislativer Entschließung (siehe Anlage) enthalten<sup>2</sup>.

Der Standpunkt des Parlaments entspricht der zuvor zwischen den Organen getroffenen Vereinbarung. Folglich dürfte der Rat in der Lage sein, den Standpunkt des Parlaments zu billigen.

Der Gesetzgebungsakt würde anschließend in der Fassung des Standpunkts des Parlaments erlassen.

---

<sup>2</sup> Im Standpunkt des Parlaments in der Fassung der legislativen Entschließung sind die am Kommissionsvorschlag vorgenommenen Änderungen wie folgt markiert: Ergänzungen zum Kommissionsvorschlag sind durch ***Fettdruck und Kursivschrift*** kenntlich gemacht. Das Symbol „█“ weist auf Textstreichungen hin.

**P9\_TA(2023)0099**

**Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr,  
Berichterstattung darüber und Prüfung dieser Emissionen**

**Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. April 2023 zu dem  
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der  
Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten  
in der Union, des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer  
Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten  
in der Union und der Verordnung (EU) 2015/757 (COM(2021)0551 – C9-0046/2023 –  
2021/0211B(COD))**

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

*Das Europäische Parlament,*

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2021)0551),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0046/2023),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf die vom tschechischen Senat im Rahmen des Protokolls Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegte begründete Stellungnahme, in der geltend gemacht wird, dass der Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 8. Dezember 2021<sup>1</sup>,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 28. April 2022<sup>2</sup>,
- unter Hinweis auf die vorläufige Einigung, die gemäß Artikel 74 Absatz 4 seiner Geschäftsordnung vom zuständigen Ausschuss angenommen wurde, und auf die vom Vertreter des Rates mit Schreiben vom 8. Februar 2023 gemachte Zusage, den Standpunkt des Parlaments gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu billigen,
- unter Hinweis auf den Beschluss der Konferenz der Präsidenten vom 9. März 2023, dem Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit die

<sup>1</sup> ABl. C 152 vom 6.4.2022, S. 175.

<sup>2</sup> ABl. C 301 vom 5.8.2022, S. 116.

Genehmigung dafür zu erteilen, das Gesetzgebungsverfahren zweizuteilen und in der Folge zwei separate konsolidierte Texte zur Prüfung im Plenum einzureichen,

- gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
- unter Hinweis auf die Stellungnahmen des Haushaltsausschusses, des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie, des Entwicklungsausschusses und des Ausschusses für Verkehr und Tourismus,
- unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A9-0134/2023),
  1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
  2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
  3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

**Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 18. April 2023 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie (EU) 2023/... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung [ der Verordnung (EU) 2015/757 zur Einbeziehung von Seeverkehrstätigkeiten in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Emissionen von zusätzlichen Treibhausgasen und Emissionen von zusätzlichen Schiffstypen**

(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 Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>5</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>6</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>7</sup>,

---

<sup>5</sup> ABl. C 152 vom 6.4.2022, S. 175.

<sup>6</sup> ABl. C 301 vom 5.8.2022, S. 116.

<sup>7</sup> *Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 18. April 2023.*

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das am 12. Dezember 2015 als Teil des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) geschlossene Übereinkommen von Paris (im Folgenden „Übereinkommen von Paris“)<sup>8</sup> trat im 4. November 2016 in Kraft. Die Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris haben vereinbart, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. *Diese Verpflichtung wurde durch die Annahme des Klimapakts von Glasgow im Rahmen des UNFCCC am 13. November 2021 gestärkt, in dem die als Tagung der Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris dienende Konferenz der Vertragsparteien des UNFCCC anerkennt, dass die Auswirkungen des Klimawandels bei einem Temperaturanstieg um 1,5 °C gegenüber 2 °C deutlich geringer sein werden, und ihre Entschlossenheit bekräftigt, die Bemühungen um eine Begrenzung des Temperaturanstiegs auf 1,5 °C fortzusetzen.*
- (2) *Die Dringlichkeit, am Ziel des Übereinkommens von Paris von 1,5 °C festzuhalten, ist nach den Erkenntnissen, zu denen der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen in seinem sechsten Sachstandsbericht gelangt ist, noch deutlicher geworden; diesen Erkenntnissen zufolge kann die Erderwärmung nur dann auf 1,5 °C begrenzt werden, wenn innerhalb dieses Jahrzehnts sofort deutliche und nachhaltige Verringerungen der weltweiten Treibhausgasemissionen veranlasst werden.*

---

<sup>8</sup>

ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

- (3) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris stehen im Mittelpunkt der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal (im Folgenden der „europäische Grüne Deal“).
- (4) Der europäische Grüne Deal kombiniert ein umfassendes Paket sich gegenseitig verstärkender Maßnahmen und Initiativen, mit denen in der Union bis 2050 Klimaneutralität erreicht werden soll, und enthält eine neue Wachstumsstrategie, die darauf abzielt, die Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu machen, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Außerdem sollen das Naturkapital der Union geschützt, bewahrt und verbessert und die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. **Dieser Übergang wirkt sich auf die Arbeitskräfte der verschiedenen Wirtschaftszweige unterschiedlich aus.** Gleichzeitig **umfasst dieser Übergang Aspekte der Geschlechtergleichstellung** und besondere Folgen für einige finanziell schwächere **und gefährdete** Gruppen wie ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen, Angehörige einer Minderheit aufgrund ethnischen Hintergrunds **sowie Privatpersonen und Privathaushalte mit niedrigem Einkommen und mittlerem Einkommen im unteren Bereich.** Durch den Übergang werden außerdem bestimmte Regionen, insbesondere **strukturell benachteiligte Gebiete, Randgebiete und Inseln, vor größere Herausforderungen gestellt.** Es muss daher sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und niemand außer Acht gelassen wird.

- (5) Die Umsetzung des europäischen Grünen Deals hat sich angesichts der schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit, die Lebens- und Arbeitsbedingungen und das Wohlergehen der Unionsbürger als noch notwendiger und wertvoller erwiesen. Diese Auswirkungen haben gezeigt, dass unsere Gesellschaft und unsere Wirtschaft ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber externen Schocks verbessern und frühzeitig handeln müssen, um die Auswirkungen externer Schocks *in einer Weise* zu verhindern oder abzufedern, *die gerecht ist und dazu führt, dass dabei niemand zurückgelassen wird, auch diejenigen nicht, die von Energiearmut bedroht sind*. Die Unionsbürger sind nach wie vor fest davon überzeugt, dass dies insbesondere für den Klimawandel gilt ■ .
- (6) Die Union hat sich in der aktualisierten Vorlage zum national festgelegten Beitrag, die dem Sekretariat des UNFCCC am 17. Dezember 2020 übermittelt wurde, verpflichtet, ihre Nettotreibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken.

- (7) Durch die Annahme der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>9</sup> hat die Union das Ziel, die gesamte Wirtschaft bis spätestens 2050 klimaneutral zu machen, ***und das Ziel, danach negative Emissionen zu erreichen***, rechtlich verankert. Mit der Verordnung wird auch ein bindendes Ziel der Union für die Senkung ihrer Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug des Abbaus) bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 festgelegt, ***und darin ist vorgesehen, dass die Kommission sich darum bemüht, alle künftigen Maßnahmenentwürfe oder Legislativvorschläge, einschließlich Haushaltsvorschlägen, mit den Zielen der genannten Verordnung in Einklang zu bringen und, wenn die Vorschläge nicht mit den Zielen der genannten Verordnung in Einklang gebracht werden, im Rahmen der diese Vorschläge begleitenden Folgenabschätzung die Gründe hierfür darzulegen.***
- (8) Zur Verwirklichung der durch die Verordnung (EU) 2021/1119 eingeführten Emissionsminderungen müssen alle Wirtschaftszweige einen Beitrag leisten. ***Die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> wird folglich geändert, um Seeverkehrstätigkeiten in das Emissionshandelssystem der EU (EU-EHS) einzubeziehen, damit diese Tätigkeiten ihren angemessenen Beitrag zu den ambitionierteren Klimazielen der Union und zu den Zielen des Übereinkommens von Paris beiträgt. Daher muss außerdem die Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> geändert werden, um der Einbeziehung von Seeverkehrstätigkeiten in das EU-EHS Rechnung zu tragen.***

---

<sup>9</sup> Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

<sup>10</sup> Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

<sup>11</sup> Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

(9) Außerdem sollte der Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2015/757 geändert werden, um den ambitionierteren Klimazielen der Union und den Zielen des Übereinkommens von Paris Rechnung zu tragen. Außerdem ist ein robustes Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystem eine Grundvoraussetzung für jede marktgestützte Maßnahme, Effizienznorm oder andere einschlägige Maßnahme, unabhängig davon, ob sie auf Unionsebene oder weltweit angewandt wird. Während Kohlendioxidemissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen) den Großteil der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr ausmachen, entfällt auf Methan- und Stickstoffoxidemissionen (CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen) ein relevanter Anteil solcher Emissionen. Die Einbeziehung von CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen in die Verordnung (EU) 2015/757 wäre für die Umweltintegrität und als Anreiz für bewährte Verfahren von Vorteil und sollte ab 2024 gelten. Auf Stückgutschiffe mit einer Bruttoraumzahl von unter 5000, aber nicht unter 400, entfällt ein erheblicher Anteil der Treibhausgasemissionen aller Stückgutschiffe. Stückgutschiffe mit einer Bruttoraumzahl von unter 5000, aber nicht unter 400, sollten ab 2025 in die Verordnung (EU) 2015/757 aufgenommen werden, damit die Umwelteffizienz des Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystems erhöht wird, gleiche Wettbewerbsbedingungen sichergestellt sind und das Risiko einer Umgehung verringert wird. Auf Offshore-Schiffe entfällt ein erheblicher Anteil der Treibhausgasemissionen. Daher sollte diese Verordnung ab 2025 auch für Offshore-Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von 400 und mehr gelten. Die Kommission sollte bis zum 31. Dezember 2024 prüfen, ob weitere Schiffstypen mit einer Bruttoraumzahl von unter 5000, aber nicht unter 400, in die Verordnung (EU) 2015/757 aufgenommen werden sollten.

- (10) Die Verordnung (EU) 2015/757 sollte dahingehend geändert werden, dass die Schifffahrtsunternehmen verpflichtet werden, aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene zu melden und diese Daten der zuständigen Verwaltungsbehörde vorzulegen und dieser Behörde ihre überprüften Monitoringkonzepte zur Genehmigung vorzulegen. ***Zudem sollte vorgesehen werden, dass die Prüfstelle im Zuge der Überprüfung auf Unternehmensebene die Emissionsberichte auf Schiffsebene oder die bei einem Wechsel des Schifffahrtsunternehmens vorzulegenden Berichte nicht überprüfen sollte, da diese Berichte auf Schiffsebene bereits geprüft worden sind. Im Interesse einer kohärenten Verwaltung und Durchsetzung sollte es sich bei der für die Einhaltung der Verordnung (EU) 2015/757 zuständige Stelle um die Stelle handeln, die auch für die Einhaltung der Richtlinie 2003/87/EG zuständig ist.***

(11) Um *das wirksame Funktionieren des EU-EHS auf Verwaltungsebene sicherzustellen und der Einbeziehung von CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen sowie der Einbeziehung von Treibhausgasemissionen von Offshore-Schiffen in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2015/757 Rechnung zu tragen*, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte hinsichtlich *der Überwachungsmethoden und -vorschriften sowie der Vorschriften für die Berichterstattung über die unter die Verordnung (EU) 2015/757 fallenden Emissionen sowie für alle anderen in der genannten Verordnung festgelegten relevanten Informationen, der Vorschriften für die Genehmigung von Monitoringkonzepten und deren Änderungen durch die zuständigen Verwaltungsbehörden, der Vorschriften für die Überwachung, Meldung und Übermittlung aggregierter Emissionsdaten auf Unternehmensebene und der Vorschriften für die Prüfung aggregierter Emissionsdaten auf Unternehmensebene und für die Ausstellung von Prüfberichten in Bezug auf aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene zu erlassen*. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung<sup>12</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

<sup>12</sup>

*ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. I.*

- (12) *Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Festlegung der für eine Erweiterung des EU-EHS auf Seeverkehrstätigkeiten notwendigen Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfvorschriften sowie Festlegungen in Bezug auf die Überwachung der Emissionen weiterer Treibhausgase und Emissionen weiterer Schiffstypen, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.*
- (13) Die Verordnung (EU) 2015/757 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE **VERORDNUNG ERLASSEN**:

## Artikel 1

### Änderungen der Verordnung (EU) 2015/757

Die Verordnung (EU) 2015/757 wird wie folgt geändert:

**1. Der Titel erhält folgende Fassung:**

**„Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG“.**

**2. In der gesamten Verordnung – außer in Artikel 2, Artikel 5 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 5 und in den Anhängen I und II – wird der Begriff „CO<sub>2</sub>“ durch den Begriff „Treibhausgas“ ersetzt, und es werden sämtliche erforderlichen grammatischen Anpassungen vorgenommen.**

**3. Artikel 1 erhält folgende Fassung:**

**„Artikel 1**

**Gegenstand**

**Um die Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr kostenwirksam zu reduzieren enthält diese Verordnung Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Treibhausgasemissionen und anderen relevanten Informationen von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.“**

4. *Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:*

- „(1) Diese Verordnung gilt für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von 5000 und mehr in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die während der Fahrten zur gewerblichen Beförderung von Gütern oder Personen von dem letzten Anlaufhafen dieser Schiffe zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zum nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden.
- (1a) Ab dem 1. Januar 2025 gilt diese Verordnung auch für Stückgutschiffe mit einer Bruttoraumzahl von unter 5000, aber nicht unter 400, in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die während der Fahrten zur gewerblichen Beförderung von Gütern von ihrem letzten Anlaufhafen zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu ihrem nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden, und für Offshore-Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von unter 5000, aber nicht unter 400, in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die während ihrer Fahrten von ihrem letzten Anlaufhafen zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu ihrem nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden.

*(1b) Ab dem 1. Januar 2025 gilt diese Verordnung für Offshore-Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von 5000 und mehr in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die während der Fahrten von ihrem letzten Anlaufhafen zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu ihrem nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden.*

*(1c) Unter diese Verordnung fallen folgende Treibhausgase:*

- a) Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>)*
- b) im Hinblick auf ab 2024 freigesetzte Emissionen, Methan (CH<sub>4</sub>) und*
- c) im Hinblick auf ab 2024 freigesetzte Emissionen, Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O).*

*Bezieht sich diese Verordnung auf die aggregierten Gesamtemissionen von Treibhausgasen oder die emittierten aggregierten Gesamt Treibhausgasemissionen, so ist sie als Bezugnahme auf die aggregierten Gesamt Mengen jedes einzelnen Gases zu verstehen.*

5. | Artikel 3 wird wie folgt geändert:

*a) Die Buchstaben a bis d erhalten folgende Fassung:*

- „a) „Treibhausgasemissionen“ die Freisetzung von Treibhausgasen, die unter diese Verordnung gemäß Artikel 2 Absatz 1c Unterabsatz 1 fallen, durch Schiffe;*

- b) „Anlaufhafen“ einen Anlaufhafen im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe z der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates\*;
- c) „Fahrt“ jede Bewegung eines Schiffes, die in einem Anlaufhafen beginnt oder endet;
- d) „Schifffahrtsunternehmen“ ein Schifffahrtsunternehmen im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe w der Richtlinie 2003/87/EG;

---

\* Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

b) **Buchstabe m erhält folgende Fassung:**

- „m) „Berichtszeitraum“ den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember eines Jahres; für Fahrten, deren Beginn und Ende in zwei unterschiedlichen Jahren liegen, werden die entsprechenden Daten dem betreffenden Jahr zugerechnet;“.

c) Die folgenden Buchstaben werden angefügt:

- „p) „zuständige Verwaltungsbehörde“ die Verwaltungsbehörde eines Schifffahrtsunternehmens im Sinne von Artikel 3gf der Richtlinie 2003/87/EG;

q) „aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene“ die Summe der ***Emissionen*** der unter die Richtlinie 2003/87/EG ***fallenden Treibhausgase im Zusammenhang mit Seeverkehrstätigkeiten im Einklang mit Anhang I der genannten Richtlinie und die ein Schifffahrtsunternehmen gemäß der genannten Richtlinie*** für alle Schiffe unter seiner Verantwortung während des Berichtszeitraums melden muss.“

6. In Artikel 4 wird folgender Absatz angefügt:

„(8) Die Schifffahrtsunternehmen melden auf Unternehmensebene die aggregierten Emissionsdaten der Schiffe unter ihrer Verantwortung während eines Berichtszeitraums gemäß Artikel 11a.“

7. Artikel 5 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um **die Anhänge I und II dieser Verordnung** zu ändern, um **der Einbeziehung von CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen und von Treibhausgasemissionen von Offshore-Schiffen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung** und Änderungen an der Richtlinie 2003/87/EG Rechnung zu tragen, **und um die genannten Anhänge an gemäß Artikel 14 Absatz 1 der genannten Richtlinie erlassene Durchführungsrechtsakte, an die einschlägigen internationalen Vorschriften sowie an internationale und europäische Normen anzupassen**. Der Kommission wird außerdem die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II **dieser Verordnung** zu erlassen, um die darin festgelegten Elemente der Überwachungsmethoden in Anbetracht technologischer und wissenschaftlicher Entwicklungen zu verbessern und das wirksame Funktionieren des gemäß der Richtlinie 2003/87/EG eingeführten Emissionshandelssystem der EU (EU-EHS) sicherzustellen.

**Bis zum 1. Oktober 2023 erlässt die Kommission die delegierten Rechtsakte, mit denen der in Unterabsatz 1 genannten Einbeziehung von CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen sowie der Einbeziehung von Treibhausgasemissionen von Offshore-Schiffen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung Rechnung getragen wird. Die Methoden zur Überwachung der CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen beruhen auf denselben Grundsätzen wie die in Anhang I dargelegten Methoden zur Überwachung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, wobei die aufgrund der Art der betreffenden Treibhausgase erforderlichen Anpassungen vorzunehmen sind. Die Methoden in Anhang I und die Vorschriften in Anhang II werden erforderlichenfalls an die Methoden und Vorschriften angepasst, die in einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffärmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG festgelegt sind.“**

8. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) *Absatz 3 Buchstabe b erhält folgende Fassung:*

„b) *den Namen des Schiffahrtsunternehmens und die Anschrift, Telefonnummer und E-Mail-Adresse einer Kontaktperson und die einmalige IMO-Kennnummer des Schiffahrtsunternehmens und des eingetragenen Schiffeigners*“.

b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Schiffahrtsunternehmen verwenden standardisierte Monitoringkonzepte auf der Grundlage von Vorlagen, und übermitteln diese Konzepte unter Verwendung automatisierter Systeme und Datenaustauschformate. Diese Vorlagen, einschließlich der technischen Vorschriften für ihre einheitliche Anwendung und die technischen Vorschriften für ihre automatische Übermittlung, werden von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

c) Die folgenden Absätze werden angefügt:

„(6) *Bis zum 1. April 2024* legen die Schiffahrtsunternehmen der zuständigen Verwaltungsbehörde für jedes ihrer in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Schiffe ein Monitoringkonzept vor, dessen Vereinbarkeit mit dieser Verordnung von der Prüfstelle bewertet wurde, *und in dem die Einbeziehung von CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung berücksichtigt wird*.

- (7) Für Schiffe, die nach dem **1. Januar 2024** zum ersten Mal in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, legen die Schifffahrtsunternehmen ungeachtet des Absatzes 6 der zuständigen Verwaltungsbehörde umgehend und spätestens drei Monate, nachdem ein jedes Schiff das erste Mal einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen hat, ein Monitoringkonzept im Einklang mit den Anforderungen dieser Verordnung vor.
- (8) ***Bis zum ...*** [zwei Jahre nach Inkrafttreten ***dieser Änderungsverordnung***] genehmigen die zuständigen Verwaltungsbehörden die von den Schifffahrtsunternehmen vorgelegten Monitoringkonzepte gemäß den Bestimmungen, die in den von der Kommission gemäß Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind. Für Schiffe, die nach dem **1. Januar 2024** erstmals in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG fallen, genehmigt die zuständige Verwaltungsbehörde das vorgelegte Monitoringkonzept innerhalb von vier Monaten, nachdem das Schiff das erste Mal einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen hat, gemäß den Bestimmungen, die in den von der Kommission gemäß Unterabsatz 3 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind.

***Bis zum 1. Oktober 2023 erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 23 zur Änderung der Artikel 6, 7, 8, 9 und 10 in Bezug auf die in diesen Artikeln enthaltenen Vorschriften für die Monitoringkonzepte, um der Einbeziehung der CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen sowie der Einbeziehung von Treibhausgasemissionen von Offshore-Schiffen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung Rechnung zu tragen.***

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Ergänzung dieser Richtlinie gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um dieser Verordnung in Bezug auf Vorschriften für die Genehmigung von Monitoringkonzepten durch die zuständigen Verwaltungsbehörden zu ergänzen.“

9. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Änderungen des Monitoringkonzepts aufgrund von Absatz 2 Buchstabe b, c und d unterliegen der Bewertung durch die Prüfstelle gemäß Artikel 13 Absatz 1. Nach der Bewertung teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen mit, ob diese Änderungen nunmehr konform sind. Das Schifffahrtsunternehmen legt der zuständigen Verwaltungsbehörde sein geändertes Monitoringkonzept vor, sobald es von der Prüfstelle eine Mitteilung über die Konformität des Monitoringkonzepts erhalten hat.“

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(5) Die zuständige Verwaltungsbehörde genehmigt Änderungen des Monitoringkonzepts gemäß Absatz 2 Buchstaben a bis d im Einklang mit den Bestimmungen, die in den von der Kommission gemäß Unterabsatz 2 dieses Absatzes erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Ergänzung dieser Richtlinie gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung in Bezug auf Vorschriften für die Genehmigung von Änderungen der Monitoringkonzepte durch die zuständigen Verwaltungsbehörden zu ergänzen.“

10. In Artikel 10 Absatz 1 wird folgender Buchstabe angefügt:

„k) aggregierte **█** Gesamtemissionen von unter die Richtlinie 2003/87/EG fallenden Treibhausgasen im Zusammenhang mit Seeverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I dieser Richtlinie und die gemäß der genannten Richtlinie zu melden sind, zusammen mit den Angaben, die erforderlich sind, um die Anwendung etwaiger relevanter Ausnahmen von Artikel 12 Absatz 3 dieser Richtlinie gemäß deren Artikel 12 Absätze 3-e bis 3-b zu rechtfertigen.“

11. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) *In Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:*

*„Ab 2025 legen die Schifffahrtsunternehmen für jedes ihrer Schiffe unter ihrer Verantwortung der zuständigen Verwaltungsbehörde, den Behörden der betreffenden Flaggenstaaten bei Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, und der Kommission alljährlich bis zum 31. März einen Emissionsbericht für den gesamten Berichtszeitraum des Vorjahres vor, den eine Prüfstelle in Einklang mit Artikel 13 als zufriedenstellend befunden hat. Die zuständige Verwaltungsbehörde kann von den Schifffahrtsunternehmen verlangen, dass sie ihre Emissionsberichte vor dem 31. März, jedoch nicht vor dem 28. Februar übermitteln.“*

b) *Absatz 2 erhält folgende Fassung:*

*„(2) Hat das Schifffahrtsunternehmen gewechselt, legt das frühere Schifffahrtsunternehmen seiner zuständigen Verwaltungsbehörde, für Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats den Behörden der betreffenden Flaggenstaaten, dem neuen Schifffahrtsunternehmen und der Kommission möglichst nahe am Tag des Abschlusses der Änderung und spätestens drei Monate danach einen geprüften Bericht vor, der dieselben Elemente wie der in Absatz 1 genannte Emissionsbericht enthält, jedoch auf den Zeitraum beschränkt ist, der den unter seiner Verantwortung durchgeführten Tätigkeiten entspricht.“*

c) *Folgender Absatz wird angefügt:*

**„(4) Bis zum 1. Oktober 2023 erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 23 zur Änderung der Artikel 11, 11a und 12 in Bezug auf die Vorschriften für die Berichterstattung, um der Einbeziehung der CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen sowie der Einbeziehung der Treibhausgasemissionen von Offshore-Schiffen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung Rechnung zu tragen.“**

12. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 11a

Berichterstattung über die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene und deren Übermittlung

- (1) Die Schifffahrtsunternehmen bestimmen die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene während eines Berichtszeitraums auf der Grundlage der Daten des Emissionsberichts und des Berichts gemäß Artikel 11 Absatz 2 für jedes Schiff, das während des Berichtszeitraums unter ihrer Verantwortung stand, im Einklang mit den Bestimmungen der gemäß Absatz 4 des vorliegenden Artikels erlassenen delegierten Rechtsakte.
- (2) Ab **2025** übermitteln die Schifffahrtsunternehmen im Einklang mit den Bestimmungen der gemäß Absatz 4 erlassenen delegierten Rechtsakte der zuständigen Verwaltungsbehörde bis zum 31. März jedes Jahres die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene, die die gemäß der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Seeverkehr zu meldenden Emissionen im Berichtszeitraum des Vorjahres abdecken und die gemäß Kapitel III dieser Verordnung geprüft wurden.

- (3) Die zuständige Verwaltungsbehörde kann von den Schifffahrtsunternehmen verlangen, dass sie die in Absatz 2 genannte geprüften aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene vor dem 31. März, jedoch nicht vor dem 28. Februar übermitteln.
- (4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Vorschriften für die Überwachung und Meldung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene und die Übermittlung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene an die zuständige Verwaltungsbehörde zu ergänzen.“

13. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Format des Emissionsberichts und Meldung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene“.

- b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

- „(1) Der Emissionsbericht und die Meldung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene werden mittels automatisierter Systeme und Datenaustauschformaten, einschließlich elektronischer Vorlagen, übermittelt.“

14. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Prüfstelle bewertet die Konformität des Emissionsberichts und des in Artikel 11 Absatz 2 genannten Berichts mit den Anforderungen der Artikel 8 bis 12 und der Anhänge I und II.“

b) Die folgenden Absätze werden angefügt:

„(5) Die Prüfstelle bewertet die Übereinstimmung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene mit den Anforderungen der gemäß Absatz 6 erlassenen delegierten Rechtsakte.

Kommt die Prüfstelle mit hinreichender Sicherheit zu dem Schluss, dass die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene keine wesentlichen Falschangaben enthalten, so stellt die Prüfstelle einen Prüfbericht aus, in dem erklärt wird, dass die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene für zufriedenstellend gemäß den Bestimmungen der gemäß Absatz 6 erlassenen delegierten Rechtsakte befunden wurden.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Vorschriften für die Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene, einschließlich der Prüfmethoden und des Prüfverfahrens, und die Erstellung eines Prüfberichts zu ergänzen.“

15. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) der Berechnungen, mit denen die *Gesamttreibhausgasemissionen und der aggregierten Gesamtemissionen von unter die Richtlinie 2003/87/EG fallenden Treibhausgasen im Zusammenhang mit Seeverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I dieser Richtlinie* ermittelt werden und die gemäß *dieser Richtlinie* zu melden sind;“.

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(4) Bei der Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene bewertet die Prüfstelle die Vollständigkeit der gemeldeten Daten und deren Kohärenz mit den vom Unternehmen vorgelegten Informationen, einschließlich seiner geprüften Emissionsberichte und *der* in Artikel 11 Absatz 2 genannten *Berichte*.“

16. In Artikel 15 wird folgender Absatz angefügt:

„(6) Bei der Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene halten sich die Prüfstelle und das Schifffahrtsunternehmen an die Prüfvorschriften, die in den gemäß Artikel 13 Absatz 6 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind. Die Prüfstelle überprüft nicht den Emissionsbericht und den Bericht gemäß Artikel 11 Absatz 2 für jedes Schiff unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens.

17. Artikel 16 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Prüfstellen, die Monitoringkonzepte, Emissionsberichte, Berichte gemäß Artikel 11 Absatz 2 dieser Verordnung und die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene bewerten, und die Prüfberichte gemäß Artikel 13 Absätze 3 und 5 dieser Verordnung und Konformitätsbescheinigungen gemäß Artikel 17 Absatz 1 dieser Verordnung ausstellen, müssen von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für Tätigkeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, akkreditiert werden.“

18. Artikel 20 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Gegen ein Schiff, das in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten nicht erfüllt hat, und bei dem die Erfüllung der Anforderungen nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens, nachdem sie dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, eine Ausweisungsanordnung verhängen, über die sie die Kommission, die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), die übrigen Mitgliedstaaten und den betreffenden Flaggenstaat in Kenntnis setzt. Als Folge einer solchen Ausweisungsanordnung verweigert jeder Mitgliedstaat mit Ausnahme des Mitgliedstaats, dessen Flagge das Schiff führt, dem betroffenen Schiff das Anlaufen jedes seiner Häfen, bis das Schifffahrtsunternehmen die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten gemäß den Artikeln 11 und 18 erfüllt hat. Führt ein solches Schiff die Flagge eines Mitgliedstaats **und läuft einen seiner Häfen an oder ist in einem seiner Häfen anzutreffen**, so **hält** der betreffende Mitgliedstaat, nachdem er dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, **█** das Schiff **fest**, bis das Schifffahrtsunternehmen seinen Überwachungs- und Berichterstattungspflichten nachkommt.

*Wird ein gemäß Unterabsatz 1 genanntes Schiff in einem Hafen des Mitgliedstaats, dessen Flagge es führt, angetroffen, so kann der betreffende Mitgliedstaat, nachdem er dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, eine Anordnung zur Festhaltung durch den Flaggenstaat erlassen, bis das Schifffahrtsunternehmen seinen Überwachungs- und Berichterstattungspflichten nachkommt. Er setzt die Kommission, die EMSA und die übrigen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.*

Die Erfüllung dieser Überwachungs- und Berichterstattungspflichten wird durch Übermittlung einer gültigen Konformitätsbescheinigung an die zuständige nationale Behörde, die die Ausweisungsanordnung verhängt hat, bestätigt. Dieser Absatz berührt nicht internationale Seeschifffahrtsvorschriften, die für Schiffe in Seenot gelten.“

- b) *In Absatz 5 wird folgender Unterabsatz angefügt:*

*„Die Möglichkeit einer Abweichung nach Unterabsatz 1 gilt nicht für einen Mitgliedstaat, dessen Behörde die zuständige Verwaltungsbehörde eines Schifffahrtsunternehmens ist.“*

19. *Artikel 21 wird wie folgt geändert:*

- a) *Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:*

*„a) Identifikation des Schiffs (Name, Schifffahrtsunternehmen, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);“*

b) *Absatz 5 erhält folgende Fassung:*

*„(5) Die Kommission bewertet alle zwei Jahre die Gesamtauswirkungen von Seeverkehrstätigkeiten auf das Weltklima, einschließlich der Emissionen oder Auswirkungen von Treibhausgasen bei denen es sich nicht um CO<sub>2</sub> handelt, und von Partikeln mit Erderwärmungspotenzial, die nicht unter diese Verordnung fallen.“*

20. *Folgender Artikel wird eingefügt:*

*„Artikel 22a*

*Überprüfung*

*Die Kommission überprüft diese Verordnung spätestens bis 31. Dezember 2024, insbesondere unter Berücksichtigung der bei ihrer Durchführung gewonnenen weiteren Erfahrungen, unter anderem für die Zwecke der Einbeziehung von Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von unter 5000, aber nicht unter 400, in den Anwendungsbereich dieser Verordnung, um diese Schiffe möglicherweise später in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG aufzunehmen oder andere Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen dieser Schiffe vorzuschlagen. Dieser Überprüfung wird erforderlichenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Verordnung beigelegt.“*

21. Artikel 23 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 2, Artikel 15 Absatz 5 und Artikel 16 Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab 1. Juli 2015 übertragen.

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 6 Absatz 8, Artikel 7 Absatz 5, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 11a Absatz 4 und Artikel 13 Absatz 6 wird der Kommission **für einen Zeitraum von fünf Jahren** ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] übertragen.

*Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des jeweiligen 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.*

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 2, Artikel 6 Absatz 8, Artikel 7 Absatz 5, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 11a Absatz 4, Artikel 13 Absatz 6, Artikel 15 Absätze 5 und Artikel 16 Absatz 3 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.

**b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:**

- „(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 2, Artikel 6 Absatz 8, Artikel 7 Absatz 5, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 11a Absatz 4, Artikel 13 Absatz 6, Artikel 15 Absätze 5 oder Artikel 16 Absatz 3 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 haben 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.

*Unterabsatz 1 letzter Satz des vorliegenden Absatzes gilt jedoch nicht für delegierte Rechtsakte, die gemäß Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 2, Artikel 6 Absatz 8 Unterabsatz 2 oder Artikel 11 Absatz 4 zum 1. Oktober 2023 erlassen werden.“*

## Artikel 2

### **Inkrafttreten *und Anwendung***

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

***Sie gilt ab dem ... [Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung]. Artikel 1 Nummer 5 Buchstaben a und b der vorliegenden Verordnung gilt jedoch in Bezug auf Artikel 3 Buchstaben b, d und m der Verordnung (EU) 2015/757 ab dem 1. Januar 2024.***

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

Geschehen zu ...,

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident / Die Präsidentin*