090508/EU XXVIII.GP
Eingelangt am 08/09/26

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.7.2026
COM(2026) 620 final

2026/0210 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnungen (EU) 2015/757 und (EU) 2023/1805 zur Vereinfachung und Straffung der Überwachung, Berichterstattung und Prüfung und zur Angleichung an das überarbeitete EU-Emissionshandelssystem

{SEC(2026) 616 final} - {SWD(2026) 616 final} - {SWD(2026) 617 final} - {SWD(2026) 618 final}

(Text von Bedeutung für den EWR)

www.parlament.gv.at

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die vorgeschlagenen Änderungen der Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (Monitoring, Reporting, Verification, MRV) und der Verordnung (EU) 2023/1805 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr („FuelEU Maritime“) wurden nur aus Gründen der Rechtsförmlichkeit vom Vorschlag der Kommission COM(2026) 616[1] (im Folgenden „allgemeiner EHS-Vorschlag“) getrennt. Die folgenden Themen werden in der Begründung des allgemeinen EHS-Vorschlags behandelt: i) Gründe und Ziele des Vorschlags; ii) Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften im betreffenden Politikbereich; iii) Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlage ist dieselbe (Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union) wie beim allgemeinen EHS-Vorschlag, da der Vorschlag ein Element der allgemeinen Überarbeitung behandelt.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Das EU-EHS beruht weitgehend auf harmonisierten unionsweiten Vorschriften. Der vorliegende Vorschlag wurde nur aus Gründen der Rechtsförmlichkeit vom allgemeinen EHS-Vorschlag getrennt und sollte zusammen mit diesem betrachtet werden. Mit den Änderungen der Verordnungen werden harmonisierte Bestimmungen geändert.

• Verhältnismäßigkeit

Die vorgeschlagenen Änderungen der Verordnung (EU) 2015/757 und der Verordnung (EU) 2023/1805 wurden nur aus Gründen der Rechtsförmlichkeit vom allgemeinen EHS-Vorschlag getrennt. Diese Thematik wird in der Begründung des allgemeinen EHS-Vorschlags behandelt.

• Wahl des Instruments

Da es sich bei den ursprünglichen Rechtsakten um Verordnungen des Europäischen Parlaments und des Rates handelt, müssen die Änderungen ebenfalls in Form einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates im Wege des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens vorgenommen werden.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Die vorgeschlagenen Änderungen der Verordnung (EU) 2015/757 und der Verordnung (EU) 2023/1805 wurden nur aus Gründen der Rechtsförmlichkeit vom allgemeinen EHS-

[1] Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG und des Beschlusses (EU) 2015/1814 im Hinblick auf die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und einer kosteneffizienten Dekarbonisierung (COM(2026) 616).

www.parlament.gv.at

Vorschlag getrennt. Die folgenden Themen werden in der Begründung des allgemeinen EHS-Vorschlags behandelt: i) Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften; ii) Konsultationen der Interessenträger; iii) Einholung und Nutzung von Expertenwissen; iv) Folgenabschätzung; v) Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung; vi) Grundrechte.

Dem vorliegenden Vorschlag und dem damit verbundenen Vorschlag der Kommission zur Überarbeitung der EHS-Richtlinie ist insbesondere eine einzige, allgemeine Folgenabschätzung beigefügt, die dem Ausschuss für Regulierungskontrolle am 23. März 2026 vorgelegt wurde. In der Begründung zum Hauptvorschlag wird der weitere Kontext erläutert. Die Folgenabschätzung umfasst die Prüfung der Kohärenz in Bezug auf Artikel 6 Absatz 4 des Europäischen Klimagesetzes, demzufolge die Kommission die Vereinbarkeit eines jeden Entwurfs einer Maßnahme bzw. eines jeden Legislativvorschlags der EU mit den Zielen des Klimagesetzes, wie dem EU-Ziel der Klimaneutralität, bewerten muss.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Diese Thematik wird in der Begründung zum allgemeinen EHS-Vorschlag behandelt, von dem diese Elemente nur aus Gründen der Rechtsförmlichkeit getrennt wurden.

Im Finanz- und Digitalbogen zu Rechtsakten, der dem allgemeinen EHS-Vorschlag beigefügt ist, werden alle Fragen im Zusammenhang mit diesem Vorschlag behandelt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Diese Thematik wird in der Begründung zum allgemeinen EHS-Vorschlag behandelt, von dem diese Elemente nur aus Gründen der Rechtsförmlichkeit getrennt wurden.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Die wichtigsten Änderungen der MRV-Verordnung und der Verordnung „FuelEU Maritime“ sind folgende:

- Mit dem Vorschlag soll eine Vereinfachung für Betreiber, die die MRV-/EHS- und FuelEU-Verpflichtungen erfüllen, erreicht werden, indem die einschlägigen MRV-Konformitätszyklen zusammengeführt und bestehende Überschneidungen und Divergenzen minimiert werden. Dies macht es erforderlich, den Anwendungsbereichs der MRV-Verordnung über die Daten zu den Treibhausgasemissionen und zur Energieeffizienz hinaus auszuweiten (geänderter Artikel 2) und die Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen dahin gehend zu aktualisieren, dass alle relevanten Daten im Rahmen ein und desselben MRV-Systems erhoben werden (geänderte Artikel 9 und 10).
  - Die vorgeschlagenen Änderungen führen zu Folgeänderungen am Inhalt des Monitoringkonzepts und den Modalitäten seiner Übermittlung (geänderter Artikel 6) sowie am Emissionsbericht (geänderter Artikel 11). Damit sind die Schifffahrtsunternehmen zur Einhaltung der MRV-Anforderungen sowohl im Rahmen von MRV/EHS als auch von FuelEU verpflichtet, alle erforderlichen Informationen in ein einziges Dokument aufzunehmen und im Rahmen eines gemeinsamen Arbeitsablaufs zu übermitteln.

www.parlament.gv.at

– Mit dem Vorschlag werden die Prüfvorschriften geändert, um der Ausweitung der Verordnung auf den Energieverbrauch und den sich daraus ergebenden neuen Berichtspflichten Rechnung zu tragen (geänderte Artikel 13 bis 16). Die der Kommission in Bezug auf die Prüf- und Akkreditierungsvorschriften gemäß dieser Verordnung übertragenen Befugnisse sollten so umgesetzt werden, dass ein einheitlicher Prüf- und Akkreditierungsrahmen für MRV, EHS und „FuelEU Maritime“ entsteht.

– Mit dem Vorschlag wird der Kommission zudem die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zur Änderung der Überwachungsmethoden und -vorschriften zu erlassen, um sicherzustellen, dass diese für den erweiterten Anwendungsbereich der Verordnung bzw. die zur Abdeckung des Energieverbrauchs hinzugefügten Datenparameter geeignet sind (geänderter Artikel 5).

– Die vorgeschlagenen Änderungen der MRV-Verordnung erfordern Folgeänderungen der FuelEU-Verordnung, da der Grundsatz der einmaligen Überwachung und Berichterstattung durch einen gemeinsamen MRV-Konformitätszyklus vollständig umgesetzt wird.

- Mit dem Vorschlag werden bestimmte Begriffsbestimmungen (geänderter Artikel 3) sowie Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen (geänderter Artikel 11 und geänderter Anhang II) geändert, um eine engere Anlehnung an das IMO-Datenerhebungssystem zu gewährleisten.

- Darüber hinaus wird mit dem Vorschlag ein neuer Artikel 4a eingeführt, mit dem die Rolle der für MRV-Verpflichtungen zuständigen Verwaltungsbehörde präzisiert und ein Zuordnungsmechanismus für Schifffahrtsunternehmen, die in den Anwendungsbereich der MRV-Verordnung fallen, eingerichtet wird, um die Robustheit des MRV-Systems weiter zu stärken.

- Der Vorschlag zielt auch darauf ab, gleiche Wettbewerbsbedingungen durch eine gezielte Ausweitung des Anwendungsbereichs des EU-EHS auf bestimmte Schiffskategorien zu stärken (geänderter Artikel 2 der MRV-Verordnung). Für diese gezielte Ausweitung müssen der Kommission delegierte Befugnisse und Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der einschlägigen Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften übertragen werden (geänderte Artikel 5, 6 und 11 der MRV-Verordnung).

- Der Vorschlag enthält maßgeschneiderte Vorschriften, mit denen der Schutz vor einer Umgehung durch Schiffe, die Offshore-Aktivitäten durchführen oder unterstützen, gestärkt wird. Diese maßgeschneiderten Vorschriften erfordern die Änderung des Anwendungsbereichs der MRV-Verordnung (geänderter Artikel 2 der MRV-Verordnung), die Aufnahme neuer Begriffsbestimmungen (geänderter Artikel 3 der MRV-Verordnung) und die Streichung der Liste der „Offshore-Schiffe“ (geänderter Anhang I der MRV-Verordnung). Mit dem Vorschlag wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zur Festlegung der einschlägigen Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften zu erlassen (geänderte Artikel 5, 6 und 11 der MRV-Verordnung).

www.parlament.gv.at

2026/0210 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnungen (EU) 2015/757 und (EU) 2023/1805 zur Vereinfachung und Straffung der Überwachung, Berichterstattung und Prüfung und zur Angleichung an das überarbeitete EU-Emissionshandelssystem

(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[2],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[3],

nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates[4] enthält Vorschriften für die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr und anderen relevanten Informationen über Seeverkehrstätigkeiten – einschließlich jener, die unter die Richtlinie 2003/87/EG fallen –, die Berichterstattung über diese Emissionen und Informationen und deren Prüfung (Monitoring, Reporting, Verification, MRV). In der Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates[5] sind unter anderem Anforderungen an die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie festgelegt, womit die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr gefördert werden soll.

(2) Das MRV-System gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 enthält Anforderungen, die jenen der Verordnung (EU) 2015/757 ähnlich sind, und sieht vor, dass so weit wie möglich die im Rahmen der letztgenannten Verordnung gemeldeten Daten verwendet werden. Insbesondere werden zur Bestimmung der Treibhausgasintensität der an Bord

---

2 ABl C, [], S. [].

3 ABl. C, [], S. [].

4 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 (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

5 Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

www.parlament.gv.at

von Schiffen verbrauchten Energie nach der Verordnung (EU) 2023/1805 Daten herangezogen, die im Rahmen der Verordnung (EU) 2015/757 erhoben werden.

(3) Die geltenden MRV-Systeme weisen viele Ähnlichkeiten in Bezug auf Konzeption, Verfahren und beteiligte Akteure auf; formal sind sie jedoch getrennt, wobei zudem einige Überschneidungen und Divergenzen bestehen, was dazu führt, dass die Unternehmen in Bezug auf Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften und die Kommunikation mit den zuständigen Behörden doppelt belastet sind.

(4) Im Interesse eines wirksameren MRV-Rahmens, mit dem die Einhaltung der Richtlinie 2003/87/EG einerseits und der Verordnung (EU) 2023/1805 andererseits sichergestellt werden soll, und eines verringerten Verwaltungsaufwands sollte die Verordnung (EU) 2015/757 geändert werden, um ein einheitliches MRV-System zu schaffen, das sowohl für Treibhausgasemissionen als auch für die an Bord von Schiffen verbrauchte Energie gilt und damit sowohl den Anforderungen der Richtlinie 2003/87/EG als auch denen der Verordnung (EU) 2023/1805 genügt.

(5) Um sicherzustellen, dass die Überwachung und die Meldung der relevanten Daten durch die Schifffahrtsunternehmen nur einmal im Rahmen desselben MRV-Systems erfolgen muss, sollten die Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen der Verordnung (EU) 2015/757 dahin gehend geändert werden, dass sie den Energieverbrauch, die Well-to-Wake-Emissionen im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EU) 2023/1805 sowie andere relevante Informationen, die für die Erfüllung der Verpflichtungen aus der Verordnung (EU) 2023/1805 erforderlich sind, umfassen. Bezieht sich diese Verordnung auf die aggregierten Gesamttreibhausgasemissionen (total aggregated emissions of greenhouse gases) oder das emittierte aggregierte Treibhausgas insgesamt (total aggregated greenhouse gas emitted), sind darunter sowohl Well-to-Tank- als auch Tank-to-Wake-Emissionen zu verstehen, wobei über die beiden Komponenten getrennt Bericht zu erstatten ist.

(6) Um eine Duplizierung der Verfahren zu vermeiden, sollten die Verordnung (EU) 2015/757 und die Verordnung (EU) 2023/1805 dahin gehend geändert werden, dass die Schifffahrtsunternehmen für jedes Schiff unter ihrer Verantwortung nur ein einziges Monitoringkonzept bzw. Überwachungskonzept und einen einzigen Bericht vorlegen müssen, womit sowohl die Treibhausgasemissionen des Schiffes als auch die an Bord verbrauchte Energie abgedeckt sind.

(7) Darüber hinaus sollten die Verordnung (EU) 2015/757 und die Verordnung (EU) 2023/1805 dahin gehend geändert werden, dass die jeweiligen Vorschriften für die Akkreditierungs- und Prüftätigkeiten und die Rolle der Mitgliedstaaten bei der Durchsetzung einander angeglichen und Gegenstand der Verordnung (EU) 2015/757 werden. Dies sollte eine kohärente Umsetzung und Durchsetzung des einheitlichen MRV-Rahmens für die Treibhausgasemissionen des Schiffes und die an Bord verbrauchte Energie gewährleisten. Im Interesse einer kohärenten Verwaltung und Durchsetzung sollte die Rolle der Mitgliedstaaten in Bezug auf Schifffahrtsunternehmen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2015/757 fallen, näher bestimmt und ein Mechanismus für die Zuordnung von Schifffahrtsunternehmen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2015/757, aber nicht den der Richtlinie 2003/87/EG fallen, eingeführt werden.

(8) Im Interesse einer kohärenten Verwaltung und Durchsetzung sollte für die Einhaltung der Verordnung (EU) 2023/1805 dieselbe Stelle zuständig sein, die auch für die Einhaltung der Verordnung (EU) 2015/757 und der Richtlinie 2003/87/EG zuständig ist.

www.parlament.gv.at

(9) Um die Kohärenz mit der Verordnung (EU) 2023/1805 in Bezug auf den Anwendungsbereich zu gewährleisten, sollte die Verordnung (EU) 2015/757 geändert werden, um klarzustellen, dass Tätigkeiten von Schiffen, die Eigentum einer Regierung sind oder von ihr betrieben werden und nur für nichtgewerbliche Zwecke genutzt werden, nicht in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen.

(10) Um klarzustellen, welche Schiffskategorien vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen sind, sollten die derzeitigen Bezugnahme auf Schiffe für den Fang oder die Verarbeitung von Fisch durch eine umfassendere Bezugnahme auf Fischereifahrzeuge ersetzt werden. Unter letzteren ist ein breites Spektrum von Schiffskategorien zu verstehen, das nicht nur Schiffe für den Fang und die Verarbeitung von Fisch, sondern auch andere Fischereifahrzeuge als Schiffe für den Fang von Fisch einschließt.

(11) Im Interesse einer weiteren Angleichung der Verordnung (EU) 2015/757 an das Datenerhebungssystem (Data Collection System, DCS) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) sollten bestimmte Begriffsbestimmungen und Berichterstattungspflichten geändert werden, um möglichen Fällen von Duplikation in einer Weise zu beseitigen, die mit den politischen Zielen und Grundsätzen des MRV-Systems der Union vereinbar ist.

(12) Um die Umweltwirksamkeit des MRV-Systems zu erhöhen, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und das Umgehungsrisiko zu verringern, sollte die die Verordnung (EU) 2015/757 ab 2029 für Öltankschiffe, Chemikalientankschiffe, Gastanker, LNG-Tanker, Ro-Pax-Schiffe und Fahrgastschiffe mit einer Bruttoraumzahl von unter 5 000, aber nicht unter 400 gelten.

(13) Die Richtlinie 2003/87/EG soll geändert werden, um für Schiffe, die Offshore-Aktivitäten durchführen oder unterstützen, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und das Risiko der Umgehung der Vorschriften der Richtlinie verringern. Daher sollte die Verordnung (EU) 2015/757 geändert werden, um den Änderungen, die an der Richtlinie 2003/87/EG vorgenommen werden sollen, Rechnung zu tragen. Um das wirksame Funktionieren des MRV-Systems zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte zu den Überwachungsmethoden und -vorschriften und den Berichterstattungsvorschriften für Emissionen von Schiffen, die Offshore-Aktivitäten durchführen oder unterstützen, zu erlassen.

(14) Um globale Klimaschutzmaßnahmen zu fördern, sollte die Kommission mithilfe der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) Drittländern die erforderlichen Instrumente und Leitlinien für die Einrichtung von Bepreisungssystemen für Treibhausgasemissionen verfügbar machen, einschließlich eines MRV-Systems, das nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2015/757 fallende Fahrten abdeckt, da ein robustes MRV-System eine Voraussetzung für jede marktbasierte Maßnahme ist. Eine solche Unterstützung sollte von der Zusicherung abhängig gemacht werden, dass das MRV-System des betreffenden Drittlands mit den in dieser Verordnung festgelegten Grundsätzen und Methoden im Einklang steht.

(15) Um einheitliche Bedingungen für die Bestimmung der verbrauchten Windenergie und für die Verwendung automatisierter Systeme und standardisierter elektronischer Vorlagen für die kohärente Ausstellung von Prüfberichten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse

www.parlament.gv.at

übertragen werden. Um ebenfalls einheitliche Bedingungen für die Verwendung automatisierter Systeme und standardisierter Vorlagen für die Überwachung und Meldung einschlägiger Informationen gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden.

(16) Es ist notwendig, ein wirksames Funktionieren des MRV-Systems für das EU-EHS und „FuelEU Maritime“ zu gewährleisten und der Einbeziehung der Treibhausgasemissionen und des Energieverbrauchs bestimmter Kategorien von Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von unter 5 000, aber nicht unter 400 sowie von Schiffen, die Offshore-Aktivitäten durchführen oder unterstützen, in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2015/757 Rechnung zu tragen. Daher sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte in Bezug auf die Überwachungsmethoden und -vorschriften und die Berichterstattungsvorschriften für Emissionen, die unter die Verordnung (EU) 2015/757 fallen, sowie für alle anderen relevanten Informationen, die in der genannten Verordnung aufgeführt werden, zu erlassen. Um der Einrichtung eines einheitlichen MRV-Systems für das EU-EHS und „FuelEU Maritime“ Rechnung zu tragen, sollte die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 auch für die Überprüfung bestimmter technischer Aspekte der Überwachung der Treibhausgasemissionen und des Energieverbrauchs gelten, damit die relevanten internationalen Vorschriften und internationalen Normen, die Rechtsakte der Union im Energiebereich sowie die technologischen und wissenschaftlichen Entwicklungen berücksichtigt werden können. Um der Einbeziehung der Treibhausgasemissionen und des Energieverbrauchs bestimmter Kategorien von Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von unter 5 000, aber nicht unter 400 sowie von Schiffen, die Offshore-Aktivitäten durchführen oder unterstützen, Rechnung zu tragen, sollte die Befugnisübertragung in Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 11 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2015/757 erweitert werden, sodass auch die Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften für die genannten Schiffskategorien abgedeckt sind. 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 im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung[6] 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.

(17) Damit die Kommission die Rechtsakte, zu deren Erlass ihr gemäß der genannten Verordnung Befugnisse übertragen wurden, rechtzeitig erlassen kann, sollten die Vorschriften über die Befugnisübertragung am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* wirksam werden. Um das wirksame Funktionieren des neuen einzigen MRV-Systems zu gewährleisten, sollte die Anwendung der MRV-Vorschriften aufgeschoben werden.

---

6 ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

www.parlament.gv.at

(18) Die Verordnung (EU) 2015/757 und die Verordnung (EU) Nr. 2023/180 sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Verordnung (EU) 2015/757

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

1. In der gesamten Verordnung wird das Wort „Emissionsbericht“ durch das Wort „MRV-Bericht“ ersetzt, wobei alle notwendigen grammatikalischen Anpassungen vorgenommen werden.

2. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Gegenstand

Um die Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr kosteneffizient zu verringern, enthält diese Verordnung Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Treibhausgasemissionen von Schiffen, die in einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einlaufen, sich dort aufhalten oder aus einem solchen Hafen auslaufen, die von diesen Schiffen verbrauchte Energie sowie andere relevante Informationen über diese Schiffe (Monitoring, Reporting, Verification, MRV).“

3. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Verordnung gilt für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von 5 000 und darüber in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die während der Fahrten zur gewerblichen Beförderung von Gütern oder Personen 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, sowie die Energie, die während solcher Fahrten oder bei einem solchen Aufenthalt verbraucht wird.“

b) Absatz 1a erhält folgende Fassung:

„(1a) Ab dem 1. Januar 2025 gilt diese Verordnung auch für Stückgutschiffe mit einer Bruttoraumzahl von unter 5 000, 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, sowie die Energie, die während solcher Fahrten oder bei einem solchen Aufenthalt verbraucht wird.“

c) Folgender Absatz 1aa wird eingefügt:

„(1aa) Diese Verordnung gilt auch für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von unter 5 000, aber nicht unter 400 in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die während der Fahrten zur Durchführung oder Unterstützung von Offshore-Aktivitäten im Zusammenhang mit einer Offshore-Arbeitsstätte im

www.parlament.gv.at

Küstenmeer, in der ausschließlichen Wirtschaftszone, auf dem Festlandsockel oder im Festlandsockelmeer eines Mitgliedstaats von ihrem letzten Anlaufhafen 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, sofern diese Emissionen eng mit der Durchführung oder Unterstützung von Offshore-Aktivitäten im Zusammenhang mit einer Offshore-Arbeitsstätte im Küstenmeer, in der ausschließlichen Wirtschaftszone, auf dem Festlandsockel oder im Festlandsockelmeer eines Mitgliedstaats verbunden sind, sowie die Energie, die während solcher Fahrten oder bei einem solchen Aufenthalt verbraucht wird.“

d) Folgender Absatz 1ba wird eingefügt:

„(1ba) Diese Verordnung gilt für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von 5 000 und darüber in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die während der Fahrten zur Durchführung oder Unterstützung von Offshore-Aktivitäten im Zusammenhang mit einer Offshore-Arbeitsstätte im Küstenmeer, in der ausschließlichen Wirtschaftszone, auf dem Festlandsockel oder im Festlandsockelmeer eines Mitgliedstaats von ihrem letzten Anlaufhafen 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, sofern diese Emissionen eng mit der Durchführung oder Unterstützung von Offshore-Aktivitäten im Zusammenhang mit einer Offshore-Arbeitsstätte im Küstenmeer, in der ausschließlichen Wirtschaftszone, auf dem Festlandsockel oder im Festlandsockelmeer eines Mitgliedstaats verbunden sind, und in Bezug auf die Energie, die während solcher Fahrten oder bei einem solchen Aufenthalt verbraucht wird.“

e) Folgender Absatz 1d wird eingefügt:

„(1d) Diese Verordnung gilt auch für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von unter 5000, aber nicht unter 400, die zu den folgenden Schiffskategorien gehören:

a) Öltankschiffe;

b) Chemikalientankschiffe;

c) Gastanker;

d) LNG-Tanker;

e) Ro-Pax-Schiffe;

f) Fahrgastschiffe.

Dieser Absatz gilt in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die während der Fahrten zur gewerblichen Beförderung von Gütern oder Personen 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 in

www.parlament.gv.at

Bezug auf die Energie, die während solcher Fahrten oder bei einem solchen Aufenthalt verbraucht wird.“

f) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Diese Verordnung gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Fischereifahrzeuge, Holzschiffe einfacher Bauart und Schiffe ohne Maschinenantrieb.“

g) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Diese Verordnung gilt weder in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die bei Tätigkeiten von Schiffen, die Eigentum einer Regierung sind oder von ihr betrieben werden und ausschließlich für nichtgewerbliche Zwecke genutzt werden, freigesetzt werden, noch in Bezug auf die Energie, die bei solchen Tätigkeiten verbraucht wird.“

4. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe n erhält folgende Fassung:

„n) ‚Schiff am Liegeplatz‘ ein Schiff, das in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats für Zwecke des Be- und Entladens oder des Aufenthalts festgemacht ist oder vor Anker liegt, von der ersten bis zur letzten Leine an Land bzw. vom Ankerwerfen bis zum Ankerlichten, auch während es festgemacht ist oder vor Anker liegt, aber keine Ladung umgeschlagen wird;“

b) Die folgenden Buchstaben r bis ag werden angefügt:

„r) ‚Offshore-Aktivitäten‘ Offshore-Aktivitäten im Sinne von Artikel 3 Buchstabe [am] der Richtlinie 2003/87/EG;

„s) ‚Offshore-Arbeitsstätte‘ eine Offshore-Arbeitsstätte im Sinne von Artikel 3 Buchstabe [an] der Richtlinie 2003/87/EG;

t) ‚Tragfähigkeit‘ den in Tonnen angegebenen Unterschied zwischen der Verdrängung eines Schiffes bei Sommerfreibord-Tiefgang in Wasser mit einer spezifischen Dichte von 1 025 kg/m³ und dem Eigengewicht des Schiffes; als Sommerfreibord-Tiefgang sollte der maximale Sommertiefgang gelten, der in dem von der Verwaltung oder einer von dieser anerkannten Organisation genehmigten Stabilitätsbuch bescheinigt ist;

u) „Biokraftstoffe“ Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 33 der Richtlinie (EU) 2018/2001;

v) ‚wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe‘ wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 35 der Richtlinie (EU) 2018/2001;

w) ‚erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs‘ (renewable fuels of non-biological origin, RFNBO) erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001;

x) ‚emissionsfreie Technologie‘ eine Technologie im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Verordnung (EU) 2023/1805;

y) ‚Ersatzenergiequellen‘ erneuerbare Energie, die an Bord erzeugt wird, Strom aus der Landstromversorgung oder windunterstützte Antriebssysteme;

www.parlament.gv.at

z) ‚windunterstützter Antrieb' den teilweisen oder vollständigen Antrieb eines Schiffs durch Windenergie, die mittels windunterstützter Antriebssysteme wie Rotorsegel, Zugdrachen, harter oder starrer Segel, weicher Segel, Saugflügel oder Turbinen genutzt wird;

aa) ‚an Bord verbrauchte Energie' die in Gigajoule (GJ) ausgedrückte Menge an Energie, die ein Schiff zum Antrieb und beim Betrieb bordseitiger Ausrüstung auf See oder am Liegeplatz im Hafen verbraucht;

ab) ‚Landstromversorgung' (on-shore power supply, OPS) das System für die Versorgung von Schiffen am Liegeplatz mit Gleich- oder Wechselstrom mit Nieder- oder Hochspannung, einschließlich bordseitiger und hafenseitiger Anlagen, bei direkter Einspeisung des Stroms für Aufenthalts- und Dienstlasten oder das Aufladen von Sekundärbatterien in die Hauptverteilerschalttafel des Schiffs;

ac) ‚Strombedarf am Liegeplatz' den Strombedarf eines Schiffs zur Deckung des gesamten Energiebedarfs am Liegeplatz auf der Grundlage des Strombedarfs an Bord;

ad) ‚ermittelter Gesamtstrombedarf des Schiffs am Liegeplatz' den höchsten in Kilowatt ausgedrückten Wert des Gesamtstrombedarfs des Schiffs am Liegeplatz, einschließlich Aufenthalts- und Ladungsumschlagslasten;

ae) ‚Eiskante' die zu einem bestimmten Zeitpunkt bestehende Abgrenzung zwischen offenem Meer und Meereis jeglicher Art, ob fest oder treibend, gemäß Nummer 4.4.8 der Meereis-Nomenklatur der Weltorganisation für Meteorologie vom März 2014;

af) ‚Fahrt in vereisten Gewässern' eine Fahrt eines Schiffs der Eisklasse in einem Meeresgebiet innerhalb der Eiskante;

ag) ‚Überprüfungszeitraum' das Kalenderjahr, das unmittelbar auf den Berichtszeitraum folgt."

5. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Überwachung und Berichterstattung ist vollständig und umfassend in Bezug auf die Treibhausgasemissionen aus der Verbrennung von Kraftstoffen und die an Bord verbrauchte Energie für die Zwecke des Antriebs und des Betriebs bordseitiger Ausrüstung sowohl auf See als auch im Hafen, einschließlich am Liegeplatz. Die Schifffahrtsunternehmen ergreifen geeignete Maßnahmen, um etwaige Datenlücken im Berichtszeitraum zu vermeiden."

b) Der folgende Absatz 2a wird eingefügt:

„(2a) Die Treibhausgasemissionen und die an Bord verbrauchte Energie werden nach den Überwachungsmethoden in Anhang I unter Berücksichtigung jeglicher Emissionsquellen, kraftstoffverbrauchenden Einheiten, Ersatzenergiequellen, an Bord installierten emissionsfreien Technologien sowie der relevanten Emissionsfaktoren bestimmt."

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Alle Überwachungsdaten (einschließlich Annahmen, Bezugswerten, Emissionsfaktoren, Bunkerlieferbescheinigungen gemäß Anhang I der

www.parlament.gv.at

Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates* und Tätigkeitsdaten) werden von den Schifffahrtsunternehmen auf transparente Weise ermittelt, erfasst, zusammengestellt, analysiert, dokumentiert und für mindestens zehn Jahre gespeichert, sodass die Bestimmung der Treibhausgasemissionen und der an Bord verbrauchten Energie nachvollzogen werden kann.“

---

* Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

d) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Schifffahrtsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Bestimmung der Treibhausgasemissionen und der an Bord verbrauchten Energie weder systematisch noch wissentlich falsch ist. Sie identifizieren und reduzieren etwaige Unsicherheitsquellen.“

e) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Die Schifffahrtsunternehmen tragen dafür Sorge, dass hinreichende Gewähr für die Integrität der Daten besteht, die Gegenstand der Überwachung und Berichterstattung sind.“

f) Folgender Absatz 9 wird angefügt:

„(9) Die gemäß Absatz 1 gemeldeten Daten werden für die Zwecke der Einhaltung der Verordnung (EU) 2023/1805 verwendet.“

6. Folgender Artikel 4a wird eingefügt:

„*Artikel 4a*

Zuständige Verwaltungsbehörde

(1) Die zuständige Verwaltungsbehörde stellt sicher, dass die in ihre Zuständigkeit fallenden Schifffahrtsunternehmen die Verpflichtungen der Artikel 4 bis 12 in Bezug auf jedes Schiff, das in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt, erfüllen.

(2) Steht ein Schifffahrtsunternehmen, das nach dem [OP please insert the date = date of application of this regulation] erstmals Verpflichtungen gemäß dieser Verordnung erfüllt, nicht auf der gemäß Artikel 3gf Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG erstellten Liste, wird es gemäß Artikel 3gf der Richtlinie 2003/87/EG einer zuständigen Verwaltungsbehörde zugeordnet.

Hat ein in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallendes Schiff erstmals einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen, so nimmt das genannte Schifffahrtsunternehmen zwecks Zuordnung zu einer zuständigen Verwaltungsbehörde innerhalb eines Monats mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (European Maritime Safety Agency, EMSA) Kontakt auf. Die für das genannte Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde behält ihre Zuständigkeit mindestens bis zur Aktualisierung der Liste gemäß Artikel 3gf Absatz 2 der Richtlinie 2003/87/EG.“

7. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift und Absatz 1 erhalten folgende Fassung:

www.parlament.gv.at

„*Artikel 5*

Methoden für die Überwachung relevanter Informationen

(1) Für die Zwecke des Artikels 4 ermitteln die Schifffahrtsunternehmen für jedes ihrer Schiffe die Treibhausgasemissionen nach einer der Methoden in Anhang I dieser Verordnung sowie die an Bord verbrauchte Energie nach den Methoden in Anhang I dieser Verordnung und in Anhang I der Verordnung (EU) 2023/1085 und überwachen andere relevante Informationen gemäß den Vorschriften in Anhang II der vorliegenden Verordnung oder auf dieser Grundlage erlassenen Vorschriften.“

b) Die Absätze 2 bis 4 erhalten folgende Fassung:

„(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II dieser Verordnung zu erlassen, um der Einbeziehung der CH_4- und N_2O-Emissionen sowie der Treibhausgasemissionen von Schiffen, die Offshore-Aktivitäten durchführen oder unterstützen, in den Anwendungsbereich dieser Verordnung gemäß Artikel 2 Absätze 1aa und 1b dieser Verordnung und der Änderung der Richtlinie 2003/87/EG Rechnung zu tragen und die Anhänge I und II dieser Verordnung an die gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie 2003/87/EG erlassenen Durchführungsrechtsakte, an die einschlägigen internationalen Vorschriften sowie an internationale und europäische Normen anzupassen. Der Kommission wird zudem die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II dieser Verordnung zu erlassen, um die darin genannten Überwachungsmethoden, auch in Bezug auf die Emissionsfaktoren, vor dem Hintergrund wissenschaftlicher und technologischer Neuerungen weiterzuentwickeln und das wirksame Funktionieren des gemäß der Richtlinie 2003/87/EG eingeführten Emissionshandelssystems der EU (EU-EHS) und des gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 eingeführten „FuelEU Maritime“-Systems sowie die Kohärenz mit künftigen internationalen Normen oder Rechtsakten der Union im Energiebereich im Einklang mit den neuesten wissenschaftlichen und technologischen Erkenntnissen sicherzustellen.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um der Einbeziehung der Treibhausgasemissionen von Schiffen mit einer Bruttoraumzahl unter 5 000 in den Anwendungsbereich dieser Verordnung gemäß Artikel 2 Absätze 1a und 1d Rechnung zu tragen, auch in Bezug auf vereinfachte Überwachungsanforderungen.

(4) Um einheitliche Bedingungen für die Bestimmung der Menge der verbrauchten Windenergie zu gewährleisten, wird der Kommission die Befugnis übertragen, im Wege von Durchführungsrechtsakten Vorschriften für die Normen und Zertifizierung, die die Schifffahrtsunternehmen einzuhalten bzw. anzuwenden haben, festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

8. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Für Schiffe, die nach dem 31. August 2017 erstmals in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, legt das Schifffahrtsunternehmen ungeachtet des Absatzes 1 der Prüfstelle umgehend und spätestens zwei Monate, nachdem das betreffende Schiff erstmals einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen hat, ein

www.parlament.gv.at

Monitoringkonzept vor. In diesem Monitoringkonzept wird angegeben, welche Methode gewählt wurde, um Treibhausgasemissionen und die an Bord verbrauchte Energie, einschließlich der Menge und Art der verbrauchten Energie, der anwendbaren Emissionsfaktoren und aller anderen relevanten Informationen, zu überwachen und darüber zu berichten.“

b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

1. Buchstabe c erhält folgende Fassung:

c) eine Beschreibung aller Treibhausgasemissionsquellen und kraftstoffverbrauchenden Einheiten an Bord des Schiffes;“

2. Nach Buchstabe c werden folgende Buchstaben ca bis cg eingefügt:

„ca) eine Beschreibung der Kraftstoffarten, die von den Emissionsquellen und kraftstoffverbrauchenden Einheiten an Bord verbraucht werden;

cb) eine Beschreibung der Ersatzenergiequellen und der emissionsfreien Technologien an Bord und deren Leistung in Megawatt (MW);

cc) für unter Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2023/1805 fallende Schiffe eine Beschreibung der Normen und Eigenschaften der Ausrüstung, die den Anschluss an die Landstromversorgung ermöglicht, oder einer emissionsfreien Technologie;

cd) den Wert des ermittelten Gesamtstrombedarfs des Schiffs am Liegeplatz entsprechend der elektrischen Lastbilanz oder der elektrischen Laststudie des Schiffs, mit der die Einhaltung der Regeln 40 und 41 des Kapitels II-1 des Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) nachgewiesen wird, entsprechend der Genehmigung der Verwaltung seines Flaggenstaats oder einer anerkannten Organisation im Sinne des durch die Resolutionen MEPC.237(65) und MSC.349(92) angenommenen IMO-Codes über anerkannte Organisationen; ist das Schiff nicht in der Lage, diesen Nachweis zu erbringen, so wird von einem Wert von 25 % des Gesamtwerts der in seinem in Anwendung des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) vorgelegten EIAPP-Zeugnis – oder, falls für die Motoren kein EIAPP-Zeugnis erforderlich ist, auf dem Typenschild – angegebenen maximalen Dauerleistung der Hauptmotoren des Schiffs ausgegangen;

ce) eine Beschreibung der Energiequellen, die während der Fahrt und am Liegeplatz an Bord genutzt werden sollen, um die Anforderungen der Artikel 4 und 6 der Verordnung (EU) 2023/1805 zu erfüllen;

cf) eine Beschreibung der Verfahren zur Überwachung der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs des Schiffs sowie der Energie, die durch Ersatzenergiequellen oder emissionsfreie Technologien bereitgestellt wird;

cg) eine Beschreibung der Verfahren zur Überwachung und Meldung der anzuwendenden Emissionsfaktoren;“

3. Buchstabe d erhält folgende Fassung:

www.parlament.gv.at

„d) eine Beschreibung der Verfahren, Systeme und Zuständigkeiten für die Aktualisierung der Liste der Treibhausgasemissionsquellen, der kraftstoffverbrauchenden Einheiten, der Ersatzenergiequellen und der emissionsfreien Technologien im Berichtszeitraum;“

4. Buchstabe f Ziffer i erhält folgende Fassung:

„i) die unter den in Anhang I aufgeführten Methoden gewählte Methode für die Berechnung des Kraftstoffverbrauchs für jede Treibhausgasemissionsquelle und kraftstoffverbrauchende Einheit, gegebenenfalls mit einer Beschreibung der verwendeten Messeinrichtungen,“

5. Buchstabe g wird gestrichen;

6. Buchstabe h Ziffer iii erhält folgende Fassung:

„iii) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der zwischen dem Auslaufhafen und dem Anlaufhafen auf See verbrachten Zeit und der am Liegeplatz verbrachten Zeit;“

7. Folgender Buchstabe ha wird eingefügt:

„ha) für ein Schiff mit windunterstütztem Antrieb eine Beschreibung der installierten Windantriebsausrüstung an Bord und die Werte für PWind und PProp gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2023/1805;“

8. Die folgenden Buchstaben k bis n werden angefügt:

„k) Angaben zur Eisklasse des Schiffs, wenn das Schifffahrtsunternehmen beantragt, die aufgrund der Eisklasse des Schiffs zusätzlich verbrauchte Energie aus der Berechnung der Konformitätsbilanz gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) 2023/1805 auszuschließen;

l) für die Zwecke der Berechnung der von Schiffen der Eisklasse verbrauchten Energie die Beschreibung eines überprüfbaren Verfahrens zur Überwachung der während der gesamten Fahrt zurückgelegten Strecke und der bei der Fahrt in vereisten Gewässern zurückgelegten Strecke, das Datum, die Uhrzeit und die Position bei der Einfahrt in vereiste Gewässer und bei der Ausfahrt aus vereisten Gewässern sowie des Kraftstoffverbrauchs bei der Fahrt in vereisten Gewässern, falls das Schifffahrtsunternehmen beantragt, die zusätzlich aufgrund von Fahrten in vereisten Gewässern verbrauchte Energie aus der Berechnung der Konformitätsbilanz gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) 2023/1805 auszuschließen;

m) eine Beschreibung der Verfahren zur Aufteilung des Energieverbrauchs im Hinblick auf die Anwendung etwaiger einschlägiger Ausnahmen oder Anpassungen gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805, soweit anwendbar;

n) eine Beschreibung der Verfahren zur Anwendung etwaiger einschlägiger Ausnahmen oder Anpassungen gemäß der Richtlinie (EG) 2003/87, soweit anwendbar.“

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

www.parlament.gv.at

„(4) Im Monitoringkonzept können auch Informationen über die Eisklasse des Schiffes und/oder die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der bei Fahrten durch vereiste Gewässer zurückgelegten Strecke und der auf See verbrachten Zeit enthalten sein.“

d) Absatz 6 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Bis zum 1. April 2029 legen die Schifffahrtsunternehmen 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 des Energieverbrauchs, der Well-to-Wake-Emissionen und anderer relevanter Informationen, die für die Umsetzung der Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 erforderlich sind, berücksichtigt wird.“

e) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Für Schiffe, die nach dem 1. Januar 2029 zum ersten Mal in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, legen die Schifffahrtsunternehmen ungeachtet des Absatzes 6 der zuständigen Verwaltungsbehörde umgehend und spätestens zwei Monate, nachdem das betreffende Schiff erstmals einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen hat, ein Monitoringkonzept im Einklang mit den Anforderungen dieser Verordnung vor.“

f) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

1. Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(8) Bis zum 31. Dezember 2029 genehmigen die zuständigen Verwaltungsbehörden die von den Schifffahrtsunternehmen vorgelegten Monitoringkonzepte gemäß den Bestimmungen, die in den gemäß diesem Absatz erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind. Für Schiffe, die nach dem 1. Januar 2029 erstmals in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, genehmigt die zuständige Verwaltungsbehörde innerhalb von vier Monaten, nachdem das betreffende Schiff erstmals einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen hat, das vorgelegte Monitoringkonzept gemäß den Bestimmungen, die in den von der Kommission gemäß Unterabsatz 3 dieses Absatzes erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind.“

2. Unterabsatz 2 wird gestrichen.

g) Folgender Absatz 9 wird angefügt:

„(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Artikel 6 bis 10 in Bezug auf die in darin enthaltenen Vorschriften für Monitoringkonzepte zu erlassen, um der Einbeziehung der Treibhausgasemissionen und des Energieverbrauchs von Schiffen mit einer Bruttoraumzahl unter 5 000 in den Anwendungsbereich dieser Verordnung gemäß Artikel 2 Absätze 1a und 1d, auch in Bezug auf vereinfachte Überwachungsanforderungen, und der Einbeziehung der Treibhausgasemissionen und des Energieverbrauchs von Schiffen, die Offshore-Aktivitäten durchführen oder unterstützen, in den

www.parlament.gv.at

Anwendungsbereich dieser Verordnung gemäß Artikel 2 Absätze 1aa und 1b Rechnung zu tragen.“

9. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

1. Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) bei neuen Treibhausgasemissionen oder neuem Kraftstoffverbrauch aufgrund neuer Emissionsquellen oder kraftstoffverbrauchenden Einheiten oder aufgrund der Verwendung neuer Kraftstoffe, die im Monitoringkonzept noch nicht enthalten sind, oder bei Einführung neuer Energiearten, neuer Systeme zum Anschluss an die Landstromversorgung, neuer Ersatzenergiequellen oder neuer emissionsfreier Technologien;“

2. Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) wenn es bei der Datenverfügbarkeit aufgrund der Verwendung neuer Arten von Messeinrichtungen, neuer Probenahmeverfahren oder neuer Analysemethoden oder aus anderen Gründen Änderungen gegeben hat, sodass die Genauigkeit der erhobenen Daten möglicherweise beeinträchtigt sein kann;“

3. Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) wenn Schifffahrtsunternehmen, Prüfstellen oder die zuständige Verwaltungsbehörde festgestellt haben, dass aus der angewendeten Überwachungsmethode resultierende Daten nicht korrekt sind;“

4. Folgender Buchstabe da) wird eingefügt:

„da) wenn Schifffahrtsunternehmen, Prüfstellen oder die zuständige Verwaltungsbehörde festgestellt haben, dass die Methoden zur Vermeidung von Datenlücken und zur Ermittlung von Datenfehlern nicht geeignet sind, um Genauigkeit, Vollständigkeit und Transparenz der Daten zu gewährleisten;“

5. Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) wenn Prüfstellen festgestellt haben, dass ein Teil des Monitoringkonzepts nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung im Einklang steht, und das Schifffahrtsunternehmen gemäß Artikel 13 Absatz 1 auffordern, das Konzept zu überarbeiten.“

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Änderungen des Monitoringkonzepts aufgrund von Absatz 2 Buchstaben b, c, d und da 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.“

c) Absatz 5 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die zuständige Verwaltungsbehörde genehmigt Änderungen des Monitoringkonzepts gemäß Absatz 2 Buchstaben a bis da im Einklang mit den

www.parlament.gv.at

Bestimmungen, die in den von der Kommission gemäß Unterabsatz 2 dieses Absatzes erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind.“

10. Die Überschrift des Abschnitts 3 erhält folgende Fassung:

„**Überwachung relevanter Informationen**“

11. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 8*

Überwachung von Tätigkeiten innerhalb eines Berichtszeitraums

Die Schifffahrtsunternehmen überwachen auf der Grundlage des gemäß Artikel 13 Absatz 1 bewerteten Monitoringkonzepts die Treibhausgasemissionen jedes Schiffes und die an Bord des Schiffes verbrauchte Energie auf der Grundlage der einzelnen Fahrten und auf Jahresbasis durch Anwendung einer geeigneten Methode aus Anhang I Teil B zur Bestimmung der Treibhausgasemissionen und der an Bord verbrauchten Energie und durch Berechnung der Treibhausgasemissionen der an Bord verbrauchten Energie gemäß Anhang I Teil A.“

12. Artikel 9 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Menge und Emissionsfaktor für jede Art von kraftstoffverbrauchenden Einheiten und des insgesamt verbrauchten Kraftstoffs;“

b) Folgende Buchstaben ea bis ec werden eingefügt:

„ea) am Liegeplatz verbrachte Zeit;

eb) die festgemacht am Kai verbrachte Zeit oder die am Ankerplatz verbrachte Zeit;

ec) den Zweck des Anlaufens des Hafens;“

c) iii) Folgende Buchstaben h bis l werden angefügt:

„h) die Strommenge, die dem Schiff über die Landstromversorgung geliefert wurde;

i) für jedes Schiff, für das Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/1805 gilt, den Anschluss an die Landstromversorgung und deren Nutzung oder gegebenenfalls das Vorliegen einer der in Artikel 6 Absatz 5 der genannten Verordnung vorgesehenen und gemäß Artikel 6 Absatz 9 Buchstabe a der genannten Verordnung bestätigten Ausnahmen;

j) für jede Art von Kraftstoff, der am Liegeplatz und auf See verbraucht wird, den Well-to-Tank-Emissionsfaktor, die Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren des verbrannten Kraftstoffs und die Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren des entwichenen Kraftstoffs im Zusammenhang mit den verschiedenen kraftstoffverbrauchenden Einheiten an Bord für alle einschlägigen Treibhausgase;

k) die Eisklasse des Schiffs, wenn das Schifffahrtsunternehmen beantragt, die zusätzlich verbrauchte Energie aufgrund der Eisklasse des Schiffs aus der Berechnung der Konformitätsbilanz gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) 2023/1805 auszuschließen, wobei zur Feststellung der Entsprechung von Eisklassen die Empfehlung 25/7 der Helsinki-Kommission zum Schutz der

www.parlament.gv.at

Meeresumwelt des Ostseegebiets (HELCOM) zur Winterschifffahrt in der Ostsee verwendet wird;

l) die Eisklasse des Schiffs, das Datum, die Uhrzeit und die Position beim Ein- und Ausfahren in vereiste Gewässer, die Menge jeder Art von verbrauchtem Kraftstoff und die zurückgelegte Strecke bei der Fahrt in vereisten Gewässern sowie die bei allen Fahrten während des Berichtszeitraums insgesamt zurückgelegte Strecke, wenn das Schifffahrtsunternehmen beantragt, die aufgrund der Fahrt in vereisten Gewässern zusätzlich verbrauchte Energie von der Berechnung der Konformitätsbilanz gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) 2023/1805 auszuschließen.“

d) Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Zudem können die Schifffahrtsunternehmen freiwillig die Informationen zur Eisklasse des Schiffes und zu Fahrten durch vereiste Gewässer überwachen, soweit anwendbar.“

13. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

1. Die Buchstaben b bis f erhalten folgende Fassung:

„b) emittiertes aggregiertes Treibhausgas und verbrauchte Energie im Anwendungsbereich dieser Verordnung insgesamt;

c) aggregierte Treibhausgasemissionen und verbrauchte Energie bei allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

d) aggregierte Treibhausgasemissionen und verbrauchte Energie bei allen Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

e) aggregierte Treibhausgasemissionen und verbrauchte Energie bei allen Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;

f) Treibhausgasemissionen und verbrauchte Energie, die in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angefallen sind, wobei die Treibhausgasemissionen und die verbrauchte Energie am Liegeplatz getrennt zu überwachen sind;“

2. iii) Folgender Buchstabe l wird angefügt:

l) den aggregierten Energieverbrauch im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2023/1805 insgesamt, aufgeschlüsselt nach Kraftstoff- und Energieart, Emissionsfaktor und Tätigkeit, zusammen mit den Informationen, die zur Begründung der Anwendung etwaiger einschlägiger Ausnahmen oder Anpassungen gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 erforderlich sind.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Zudem können die Schifffahrtsunternehmen freiwillig die Informationen zur Eisklasse des Schiffes und zu Fahrten durch vereiste Gewässer überwachen, soweit anwendbar.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

www.parlament.gv.at

„Zudem können die Schifffahrtsunternehmen den Kraftstoffverbrauch, die Treibhausgasemissionen und die verbrauchte Energie aufgeschlüsselt nach anderen im Monitoringkonzept festgelegten Kriterien überwachen."

14. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bis zum 28. Februar des Überprüfungszeitraums legen die Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle einen Bericht (im Folgenden „MRV-Bericht") vor, der alle in Absatz 3 genannten Angaben sowie die gemäß Artikel 4 Absatz 4 dokumentierten Überwachungsdaten für den Berichtszeitraum des Vorjahres enthält.

Bis zum 31. März des Überprüfungszeitraums legen die Schifffahrtsunternehmen für jedes Schiff unter ihrer Verantwortung der zuständigen Verwaltungsbehörde, den Behörden der jeweiligen Flaggenstaaten bei Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats und der Kommission einen MRV-Bericht für den gesamten Berichtszeitraum vor, der gemäß Artikel 13 von einer Prüfstelle für zufriedenstellend befunden wurde.

Bis zum 30. April des Überprüfungszeitraums legen die Schifffahrtsunternehmen für jedes Schiff unter ihrer Verantwortung den Behörden der jeweiligen Flaggenstaaten einen MRV-Bericht für den gesamten Berichtszeitraum vor, der gemäß Artikel 13 von einer Prüfstelle für zufriedenstellend befunden wurde."

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Hat das Schifffahrtsunternehmen gewechselt, legt das frühere Schifffahrtsunternehmen der zuständigen Verwaltungsbehörde, den Behörden der jeweiligen Flaggenstaaten bei Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats, dem neuen Schifffahrtsunternehmen und der Kommission möglichst nahe am Tag des Abschlusses des Wechsels und spätestens einen Monat 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) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

1. Buchstabe a Ziffer v erhält folgende Fassung:

„v) technische Effizienz des Schiffs (Energieeffizienz-Kennwert für neue Schiffe (Energy Efficiency Design Index, EEDI), Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI) oder geschätzter Kennwert (Estimated Index Value, EIV) gemäß der IMO-Entschließung MEPC.215 (63), sofern anwendbar),"

2. Unter Buchstabe a werden folgende Ziffern xi bis xiv angefügt:

„xi) das letzte verfügbare Rating des Kohlenstoffintensitätsindikators (Carbon Intensity Indicator, CII), sofern anwendbar,

xii) Bruttoraumzahl des Schiffs,

xiii) Tragfähigkeit des Schiffs,

www.parlament.gv.at

xiv) Flagge des Schiffs;“

3. Folgender Buchstabe aa wird eingefügt:

„aa) Informationen über die Installation innovativer Energieeffizienztechnologien an Bord des Schiffs gemäß der Kategorisierung in MEPC.1/Rundschreiben 896, sofern anwendbar;“

4. Folgender Buchstabe e wird angefügt:

e) für jede Fahrt und jeden Hafenaufenthalt die in Artikel 9 genannten Parameter, ausgenommen die beförderte Ladung und die Transportleistung.“

d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Artikel 11, 11a und 12 in Bezug auf die Berichterstattungsvorschriften zu erlassen, um der Einbeziehung der Treibhausgasemissionen und des Energieverbrauchs von Schiffen mit einer Bruttoraumzahl unter 5 000 in den Anwendungsbereich dieser Verordnung gemäß Artikel 2 Absätze 1a und 1d, auch in Bezug auf vereinfachte Berichterstattungsanforderungen, und der Einbeziehung der Treibhausgasemissionen und des Energieverbrauchs von Schiffen, die Offshore-Aktivitäten durchführen oder unterstützen, in den Anwendungsbereich dieser Verordnung gemäß Artikel 2 Absätze 1aa und 1b Rechnung zu tragen.“

15. Artikel 11a Absatz 3 wird gestrichen.

16. Artikel 13 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Die Prüfstelle stellt die Prüfberichte mittels automatisierter Systeme und Datenaustauschformate einschließlich elektronischer Vorlagen aus. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen Vorschriften für die Datenaustauschformate einschließlich der elektronischen Vorlagen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

17. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

1. Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) der Zuordnung des Kraftstoffverbrauchs zu Fahrten sowie der Nutzung von Ersatzenergiequellen zu Fahrten und zu Liegeplätzen;“

2. Die folgenden Buchstaben f und g werden angefügt:

„f) der nach Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2023/1805 vorgeschriebenen Daten;

g) der Nutzung der Landstromversorgung oder der Anwendung einer der gemäß Artikel 6 Absatz 9 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2023/1805 in der FuelEU-Datenbank erfassten Ausnahmen.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Prüfstelle befasst sich nur mit MRV-Berichten, die gemäß Artikel 12 vorgelegt wurden, wenn zuverlässige, glaubwürdige Daten und Informationen

www.parlament.gv.at

es ermöglichen, die Treibhausgasemissionen und die verbrauchte Energie mit hinreichender Sicherheit zu ermitteln, und wenn Folgendes gewährleistet ist:

a) die gemeldeten Daten harmonieren mit den geschätzten Daten, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Merkmale wie die installierte Motorleistung stützen;

b) die gemeldeten Daten weisen keine Unstimmigkeiten auf, insbesondere beim Vergleich der Gesamtmenge des von jedem Schiff jährlich gebunkerten Kraftstoffs und des aggregierten Kraftstoffverbrauchs auf Fahrten;

c) die Daten wurden nach Maßgabe der geltenden Vorschriften erhoben;

d) die einschlägigen Aufzeichnungen des Schiffs sind vollständig und schlüssig.“

18. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit der Überwachung und Berichterstattung, indem sie die gemeldeten Treibhausgasemissionen sowie die gemeldete Menge, Art und den gemeldeten Emissionsfaktor der Energie mit geschätzten Daten vergleicht, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Merkmale wie die installierte Maschinenleistung stützen. Werden erhebliche Abweichungen festgestellt, nimmt die Prüfstelle weitere Untersuchungen vor.“

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Das Schifffahrtsunternehmen liefert der Prüfstelle alle zusätzlichen Informationen, die es ihr ermöglichen, die Prüfverfahren durchzuführen. Die Prüfstelle kann im Laufe des Prüfverfahrens Stichprobenkontrollen durchführen, um die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit, Richtigkeit und Vollständigkeit der übermittelten Daten und Informationen zu bestimmen.“

19. Artikel 16 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Prüfstellen müssen von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für Prüftätigkeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, akkreditiert werden. Bis zum Ende jedes Jahres übermittelt die nationale Akkreditierungsstelle der Kommission die Liste der akkreditierten Prüfstellen zusammen mit allen relevanten Kontaktangaben.“

20. Artikel 17 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

MRV-Konformitätsbescheinigung

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Wurde der MRV-Bericht, der die Anforderungen der Artikel 11 bis 15 und der Anhänge I und II erfüllt, der zuständigen Verwaltungsbehörde, den Behörden der jeweiligen Flaggenstaaten bei Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats und der Kommission vorgelegt, so stellt die Prüfstelle auf der Grundlage des Prüfberichts eine Konformitätsbescheinigung für das betreffende Schiff aus.“

www.parlament.gv.at

c) Der folgende Absatz 3a wird eingefügt:

„(3a) Stellt die Verwaltungsbehörde in dem MRV-Bericht gemäß Artikel 11 Absatz 1 Falschangaben, Nichtkonformitäten oder Fehlberechnungen fest, die zu einer Nichtkonformität mit den Anforderungen der Artikel 8 bis 12 und der Anhänge I und II führen, so wird die entsprechende Konformitätsbescheinigung für das betreffende Schiff zurückgezogen. Die Verwaltungsbehörde benachrichtigt das verantwortliche Schifffahrtsunternehmen und entfernt die Konformitätsbescheinigung aus den automatisierten Systemen gemäß Artikel 17 Absatz 4.“

d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Prüfstelle stellt die Konformitätsbescheinigung, die die in Absatz 2 genannten Informationen enthält, mittels automatisierter Systeme und Datenaustauschformate einschließlich elektronischer Vorlagen aus. Die Konformitätsbescheinigung wird der Kommission, der Behörde des Flaggenstaats und der zuständigen Verwaltungsbehörde verfügbar gemacht.“

21. Artikel 18 erhält folgende Fassung:

„Artikel 18

Pflicht zum Besitz einer gültigen Konformitätsbescheinigung

Ab dem 30. Juni des auf den Ablauf des Berichtszeitraums folgenden Jahres müssen Schiffe, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einlaufen, sich dort aufhalten oder aus diesem auslaufen und die in diesem Berichtszeitraum Fahrten unternommen haben, eine gültige Konformitätsbescheinigung besitzen.“

22. Artikel 19 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass bei einer gemäß der Richtlinie 2009/16/EG durchgeführten Überprüfung eines in einem Hafen in seinem Hoheitsgebiet befindlichen Schiffs überprüft wird, ob das Schiff eine gültige Konformitätsbescheinigung besitzt.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Bei jedem Schiff, für das die Informationen gemäß Artikel 21 Absatz 2 Buchstaben i und j nicht zu dem Zeitpunkt verfügbar sind, an dem es in einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einläuft, darf ein Mitgliedstaat kontrollieren, ob es eine gültige Konformitätsbescheinigung besitzt.“

23. Artikel 21 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Kommission macht bis zum 30. Juni jedes Jahres die gemäß Artikel 11 übermittelten Informationen über Treibhausgasemissionen und die verbrauchte Energie aus der jährlichen Überwachung der in Artikel 10 genannten Parameter zusammen mit den in Absatz 2 dieses Artikels aufgeführten Informationen öffentlich zugänglich.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

1. Folgende Buchstaben aa bis ac werden eingefügt:

„aa) Bruttoraumzahl des Schiffs;

www.parlament.gv.at

ab) Tragfähigkeit des Schiffs;

ac) Flagge des Schiffs;“

2. Folgende Buchstaben ba und bb werden eingefügt:

„ba) das letzte verfügbare Rating des Kohlenstoffintensitätsindikators (Carbon Intensity Indicator, CII), sofern anwendbar;

„bb) Informationen über die Installation innovativer Energieeffizienztechnologien an Bord des Schiffs gemäß der Kategorisierung in MEPC.1/Rundschreiben 896, sofern anwendbar;“

3. Buchstabe i erhält folgende Fassung:

„(i) Ausstellungs- und Ablaufdatum der MRV-Konformitätsbescheinigung;“

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Alle drei Jahre veröffentlicht die Kommission einen Jahresbericht über Treibhausgasemissionen, die verbrauchte Energie und andere relevante Informationen des Seeverkehrssektors, einschließlich aggregierter und erläuterter Ergebnisse, um die Öffentlichkeit zu informieren und die Bewertung des Seeverkehrs in Bezug auf Treibhausgasemissionen, die verbrauchte Energie und die Energieeffizienz nach Größe, Art der Schiffe, Tätigkeit oder anderen als relevant erachteten Kategorien zu ermöglichen. Der Bericht enthält eine Bewertung der Gesamtauswirkungen der Seeverkehrstätigkeiten auf das Weltklima, einschließlich der Emissionen oder Auswirkungen von anderen Treibhausgasen als CO_2 und von Partikeln mit Erderwärmungspotenzial, die nicht unter diese Verordnung fallen.“

d) Absatz 5 wird gestrichen.

e) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Die EMSA unterstützt im Rahmen ihres Mandats die Kommission gemäß der Verordnung (EU) 2025/2434 des Europäischen Parlaments und des Rates* dabei, diesem Artikel und den Artikeln 12 und 17 der vorliegenden Verordnung nachzukommen.“

---

* Verordnung (EU) 2025/2434 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. November 2025 über die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 (ABl. L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

24. Artikel 22 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Die Kommission macht mithilfe der EMSA Drittländern, die um Unterstützung und Koordinierung gemäß Artikel 25b der Richtlinie 2003/87/EG ersuchen, die erforderlichen Instrumente und Leitlinien für die Bepreisung von Treibhausgasemissionen verfügbar, einschließlich eines MRV-Systems, das nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallende Fahrten abdeckt, sofern das betreffende MRV-System mit den in dieser Verordnung festgelegten MRV-Grundsätzen und -Methoden im Einklang steht.“

25. Artikel 23 wird wie folgt geändert:

www.parlament.gv.at

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 dem 1. Juli 2015 übertragen.

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 6 Absatz 8, Artikel 7 Absatz 5, Artikel 11a Absatz 4 und Artikel 13 Absatz 6 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 5. Juni 2023 übertragen.

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 3, Artikel 6 Absatz 9 und Artikel 11 Absatz 4 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Datum des Inkrafttretens] 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 Absätze 2 und 3, Artikel 6 Absätze 8 und 9, Artikel 7 Absatz 5, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 11a Absatz 4, Artikel 13 Absatz 6, Artikel 15 Absatz 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 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 2 oder 3, Artikel 6 Absatz 8 oder 9, Artikel 7 Absatz 5, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 11a Absatz 4, Artikel 13 Absatz 6, Artikel 15 Absatz 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 des betreffenden 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.“

26. Anhang I wird entsprechend dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

27. Anhang II wird wie folgt geändert:

a) Teil A Nummer 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Die zurückgelegte Strecke wird als Entfernung über Grund berechnet. Wird zum Auffüllen von Datenlücken die Strecke der direktesten Route zwischen dem Auslauf- und dem Anlaufhafen verwendet, so muss ein konservativer Korrekturfaktor angewendet werden, um sicherzustellen, dass die zurückgelegte Strecke nicht wesentlich unterschätzt wird. Im

www.parlament.gv.at

Monitoringkonzept wird präzisiert, welche Streckenberechnung und gegebenenfalls welcher Korrekturfaktor verwendet werden. Die zurückgelegte Strecke wird vom Liegeplatz im Auslaufhafen bis zum Liegeplatz im Anlaufhafen bestimmt und in Seemeilen angegeben.“

b) Teil A Nummer 1 Buchstabe f erhält folgende Fassung:

„f) Bei Container-Schiffen wird die beförderte Ladung als Gesamtgewicht der Ladung in Tonnen und als Anzahl der 20-Fuß-Einheiten (TEU) an Bord bestimmt. Das Gesamtgewicht der Ladung in Tonnen kann als Anzahl der 20-Fuß-Einheiten (TEU) multipliziert mit den Standardwerten für deren Gewicht berechnet werden. Wird eine von einem Container-Schiff beförderte Ladung nach den geltenden IMO-Leitlinien oder -Instrumenten nach dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) bestimmt, so gilt diese Bestimmung als dieser Verordnung entsprechend.

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Container-Schiff“ ein Schiff, das ausschließlich für die Beförderung von Containern in Laderäumen oder an Deck bestimmt ist.“

c) Teil C Nummer 1.1 erhält folgende Fassung:

„1.1. Allgemeine Grundsätze

Für die Zwecke der Überwachung der aggregierten Gesamttreibhausgasemissionen des Schiffs, die gemäß der Richtlinie 2003/87/EG gemeldet werden müssen, wenden die Schifffahrtsunternehmen die in Anhang I Teil A dieser Verordnung festgelegten Formeln an und berücksichtigen dabei die Tank-to-Wake-Emissionen für die Arten von Treibhausgasemissionen, die unter die Richtlinie 2003/87/EG fallen.“

Artikel 2

Änderung der Verordnung (EU) 2023/1805

Die Verordnung (EU) 2023/1805 wird wie folgt geändert:

1. In der gesamten Verordnung wird das Wort „FuelEU-Bericht“ durch das Wort „MRV-Bericht“ ersetzt, wobei alle notwendigen grammatikalischen Anpassungen vorgenommen werden.

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 8 erhält folgende Fassung:

„8. ‚Ersatzenergiequellen‘ erneuerbare Energie, die an Bord erzeugt wird, Strom aus der Landstromversorgung oder windunterstützte Antriebssysteme;“

b) Nummer 13 erhält folgende Fassung:

„13. ‚Schifffahrtsunternehmen‘ ein Schifffahrtsunternehmen im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe w der Richtlinie 2003/87/EG;“

c) Nummer 17 erhält folgende Fassung:

„17. ‚an Bord verbrauchte Energie‘ die in Gigajoule (GJ) ausgedrückte Menge an Energie, die ein Schiff zum Antrieb und beim Betrieb bordseitiger Ausrüstung auf See oder am Liegeplatz verbraucht;“

www.parlament.gv.at

d) Nummer 21 erhält folgende Fassung:

„21. ‚Eisklasse' die Eisklasse im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe o der Verordnung (EU) 2015/757;"

e) Nummer 40 erhält folgende Fassung:

„40. ‚Verwaltungsstaat' die zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe p der Verordnung (EU) 2015/757;"

3. Artikel 4 Absatz 4 wird gestrichen.

4. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Gemäß den Artikeln 8, 9 und 10 dieser Verordnung überwachen die Schifffahrtsunternehmen für jedes ihrer Schiffe die einschlägigen Daten während eines Berichtszeitraums im Einklang mit den in Artikel 4 der Verordnung (EU) 2015/757 festgelegten gemeinsamen Grundsätzen für die Überwachung und Berichterstattung und erstatten darüber Bericht."

b) Die Absätze 2 bis 5 werden gestrichen.

5. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird gestrichen.

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Für jedes Schiff, das in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt, legen die Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle und dem Verwaltungsstaat das Monitoringkonzept (Überwachungskonzept) gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) 2015/757 vor."

c) Die Absätze 3 und 4 werden gestrichen.

6. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird gestrichen.

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Schifffahrtsunternehmen halten die Vorschriften des Artikels 7 der Verordnung (EU) 2015/757 ein und ändern gegebenenfalls das Überwachungskonzept gemäß den Vorschriften des genannten Artikels."

c) Absatz 3 wird gestrichen.

7. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Schifffahrtsunternehmen weichen nicht von den in Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757 für fossile Kraftstoffe festgelegten Standardwerten für die Well-to-Tank-Emissionsfaktoren ab. Unbeschadet des Absatzes 1 sind die Schifffahrtsunternehmen berechtigt, von den in Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757 genannten Standardwerten für die Well-to-Tank-Emissionsfaktoren abzuweichen, sofern die tatsächlichen Werte im Rahmen eines von der Kommission anerkannten Systems zertifiziert werden. Diese Zertifizierung erfolgt für Biokraftstoffe, Biogas, RFNBO und wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe gemäß Artikel 30 Absätze 5 und 6 der Richtlinie

www.parlament.gv.at

(EU) 2018/2001 oder gegebenenfalls im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen der Rechtsakte der Union über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff.“

b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Schifffahrtsunternehmen dürfen von den in Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757 genannten Standardwerten für die Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren abweichen, wenn die tatsächlichen Werte durch Laborprüfungen oder direkte Emissionsmessungen zertifiziert sind; davon ausgenommen sind die Tank-to-Wake-CO_2-Emissionsfaktoren fossiler Kraftstoffe.“

8. In Artikel 11 erhalten die Absätze 1, 2 und 3 folgende Fassung:

„(1) Für jedes Schiff und bei einem Wechsel der Prüfstelle bewertet die Prüfstelle die Konformität des Überwachungskonzepts mit den Bestimmungen in Artikel 13 der Verordnung (EU) 2015/757.

(2) Änderungen des Überwachungskonzepts gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2015/757 unterliegen der Bewertung durch die Prüfstelle gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/757.

(3) Sobald das Überwachungskonzept bzw. das geänderte Überwachungskonzept für zufriedenstellend befunden wurde, erfüllt die Prüfstelle die Verpflichtungen gemäß Artikel 13 der Verordnung (EU) 2015/757.“

9. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Prüfstelle erfüllt die allgemeinen Verpflichtungen und hält die in Artikel 14 der Verordnung (EU) 2015/757 genannten Grundsätze ein.

(2) Die Prüfstelle bewertet die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit, Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten und Informationen zu Menge, Art und Emissionsfaktor der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757.

Zudem bewertet die Prüfstelle die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der Daten und Informationen in dem in Artikel 15 dieser Verordnung genannten Bericht über die Konformitätsbilanz im Einklang mit Artikel 16 sowie die Anwendung des Flexibilitätsmechanismus gemäß den Artikeln 20 und 21 der vorliegenden Verordnung. Bei der Prüfung des Berichts über die Konformitätsbilanz bewertet die Prüfstelle die Vollständigkeit der gemeldeten Daten und deren Kohärenz mit den von dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen vorgelegten Informationen, darunter dem MRV-Bericht gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2015/757.“

b) Absatz 3 wird gestrichen.

10. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Prüfstelle erfüllt die Verpflichtungen im Zusammenhang mit den Prüfverfahren gemäß Artikel 15 der Verordnung (EU) 2015/757.“

b) Die Absätze 2 bis 4 werden gestrichen.

www.parlament.gv.at

c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Präzisierung der Vorschriften für die in dieser Verordnung genannten Prüftätigkeiten, und zwar mindestens in Bezug auf die folgenden Elemente: Zuständigkeiten der Prüfstellen; Dokumente, die die Schifffahrtsunternehmen den Prüfstellen vorlegen müssen; von den Prüfstellen durchzuführende Risikobewertung, einschließlich Kontrollen; Prüfung des Berichts über die Konformitätsbilanz gemäß Artikel 15; Signifikanzschwelle; hinreichende Gewähr der Prüfstellen; Falschangaben und Nichtkonformitäten; Inhalt des Prüfberichts; Empfehlungen für Verbesserungen; Ortsbesichtigungen; Kommunikation zwischen Schifffahrtsunternehmen, Prüfstellen, zuständigen Behörden und Kommission. Die in diesen Durchführungsrechtsakten festgelegten Vorschriften stützen sich auf die in den Artikeln 11 und 12 und in diesem Artikel genannten Prüfgrundsätze sowie auf einschlägige international anerkannte Normen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“

11. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Eine Akkreditierung für Prüftätigkeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, wird nur Prüfstellen erteilt, die über eine gültige Akkreditierung für Prüftätigkeiten verfügen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2015/757 fallen.“

b) Die Absätze 2 bis 5 werden gestrichen.

12. In Kapitel V erhält die Überschrift folgende Fassung:

„Überwachung, Prüfung, Berichterstattung und Konformitätsbewertung“

13. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Überwachung und Berichterstattung“

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Schifffahrtsunternehmen überwachen und berichten über die einschlägigen Daten gemäß den Vorschriften der Artikel 8 bis 11 der Verordnung (EU) 2015/757.“

c) Absatz 2 wird gestrichen.

d) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Bis zum 28. Februar des Überprüfungszeitraums legen die Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle auf der Grundlage des MRV-Berichts gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2015/757 den schiffsspezifischen Bericht über die Konformitätsbilanz vor, der folgende Informationen über den Energieverbrauch im Anwendungsbereich dieser Verordnung enthält:

a) die anhand der Methode in Anhang I dieser Verordnung berechnete jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord des Schiffs verbrauchten Energie;

www.parlament.gv.at

b) die anhand der Formel in Teil A des Anhangs IV dieser Verordnung berechnete Konformitätsbilanz des Schiffs;

c) die Anzahl der nichtkonformen Hafenaufenthalte des Schiffs im zurückliegenden Berichtszeitraum, einschließlich der Zeit, die es am Kai festgemacht oder gegebenenfalls im Einklang mit Artikel 6 Absatz 9 dieser Verordnung am Ankerplatz verbracht hat, für jeden nicht mit den Anforderungen in Artikel 6 dieser Verordnung konformen Hafenaufenthalt;

d) die Menge der jährlich an Bord des Schiffs verbrauchten Energie, ausgenommen Landstrom;

e) die Menge der jährlich an Bord des Schiffs verbrauchten Energie aus RFNBO.“

e) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Falls ein Schiff von einem Schifffahrtsunternehmen auf ein anderes übertragen wird, gilt Folgendes:

a) Das übertragende Schifffahrtsunternehmen übermittelt der Prüfstelle vorbehaltlich der Verfügbarkeit des anteiligen MRV-Berichts gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2015/757 die in Absatz 2 dieses Artikels genannten Angaben für den Zeitraum, in dem es die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs hatte.

b) Die Angaben nach Buchstabe a dieses Absatzes werden von der Prüfstelle, die die Prüftätigkeiten für das Schiff bei dem übertragenden Schifffahrtsunternehmen durchführt, möglichst nahe am Tag des Abschlusses der Übertragung und spätestens einen Monat danach gemäß Artikel 16 geprüft und in der FuelEU-Datenbank erfasst.

c) Unbeschadet der Buchstaben a und b ist das Schifffahrtsunternehmen, das die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs am 31. Dezember des Berichtszeitraums hat, für die Konformität des Schiffs mit den Anforderungen der Artikel 4 und 6 für den gesamten Berichtszeitraum, in dem die Übertragung oder mehrere Übertragungen stattgefunden haben, verantwortlich.“

f) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Die Schifffahrtsunternehmen verwenden standardisierte Berichte über die Konformitätsbilanz auf der Grundlage von Vorlagen und legen diese Berichte mittels automatisierter Systeme und Datenaustauschformate vor. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, in denen diese Vorlagen, einschließlich der technischen Vorschriften für deren einheitliche Anwendung, festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“

14. Artikel 16 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Prüfung des Berichts über die Konformitätsbilanz“

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Prüfstelle bewertet die Qualität, Vollständigkeit und Richtigkeit des Berichts über die Konformitätsbilanz. Dazu nutzt die Prüfstelle sämtliche

www.parlament.gv.at

Informationen in der FuelEU-Datenbank, auch die Informationen aus dem geprüften MRV-Bericht sowie die gemäß Artikel 6 übermittelten Informationen über Hafenaufenthalte.“

c) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Führt die Prüfbewertung nach Absatz 1 zu dem Schluss, dass mit hinreichender Gewähr der Prüfstelle der Bericht über die Konformitätsbilanz keine wesentlichen Falschangaben oder Nichtkonformitäten enthält, so stellt die Prüfstelle dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen einen Prüfbericht aus, in dem erklärt wird, dass der Bericht über die Konformitätsbilanz dieser Verordnung entspricht. Im Prüfbericht sind alle wichtigen Aspekte der von der Prüfstelle durchgeführten Arbeiten präzisiert.“

d) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Werden bei der Prüfbewertung Falschangaben oder Nichtkonformitäten mit dieser Verordnung festgestellt, so teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen dies zeitnah mit. Das Schifffahrtsunternehmen berichtigt daraufhin unverzüglich die Falschangaben oder Nichtkonformitäten, damit das Prüfverfahren rechtzeitig abgeschlossen werden kann, und übermittelt der Prüfstelle einen überarbeiteten Bericht über die Konformitätsbilanz sowie alle weiteren für die Berichtigung der festgestellten Falschangaben oder Nichtkonformitäten erforderlichen Informationen. Die Prüfstelle gibt in ihrem Prüfbericht an, ob der überarbeitete Bericht über die Konformitätsbilanz dieser Verordnung entspricht. Wurden die mitgeteilten Falschangaben oder Nichtkonformitäten nicht berichtigt und führen zu wesentlichen Falschangaben, so stellt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen einen Prüfbericht aus, in dem erklärt wird, dass der Bericht über die Konformitätsbilanz nicht dieser Verordnung entspricht.“

e) Absatz 4 wird gestrichen.

f) Absatz 5 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Bis zum 31. März des Überprüfungszeitraums erfasst die Prüfstelle den Bericht über die Konformitätsbilanz, bei dem festgestellt wurde, dass er dieser Verordnung entspricht, in der FuelEU-Datenbank. Alle in der FuelEU-Datenbank erfassten einschlägigen Informationen sind dem Verwaltungsstaat zugänglich.“

g) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Die Schifffahrtsunternehmen verwenden standardisierte Prüfberichte auf der Grundlage von Vorlagen und legen diese Berichte mittels automatisierter Systeme und Datenaustauschformate vor. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen diese Vorlagen, einschließlich der technischen Vorschriften für deren einheitliche Anwendung, festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.“

15. Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) den Bericht über die Konformitätsbilanz gemäß Artikel 15.“

16. In Artikel 20 erhalten die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:

www.parlament.gv.at

„(1) Wird für ein Schiff in einem Berichtszeitraum auf der Grundlage der gemäß Artikel 16 durchgeführten Überprüfung ein Konformitätsüberschuss seiner Treibhausgasintensität gemäß Artikel 4 Absatz 2 oder gegebenenfalls des RFNBO-Teilziels gemäß Artikel 5 Absatz 3 ausgewiesen, so kann das betreffende Schifffahrtsunternehmen diesen der Konformitätsbilanz desselben Schiffs im folgenden Berichtszeitraum gutschreiben. Das Schifffahrtsunternehmen erfasst die Übertragung des Konformitätsüberschusses auf den folgenden Berichtszeitraum – vorbehaltlich der Genehmigung durch seine Prüfstelle – in der FuelEU-Datenbank. Nach der Ausstellung des FuelEU-Konformitätsnachweises kann das Schifffahrtsunternehmen den Konformitätsüberschuss nicht mehr übertragen.

(2) Wird für ein Schiff in einem Berichtszeitraum auf der Grundlage der gemäß Artikel 16 durchgeführten Überprüfung ein Konformitätsdefizit ausgewiesen, so kann das betreffende Schifffahrtsunternehmen einen Vorschuss auf einen entsprechenden Konformitätsüberschuss im folgenden Berichtszeitraum in Anspruch nehmen. Der Konformitätsüberschussvorschuss wird der Konformitätsbilanz des Schiffs im Berichtszeitraum gutgeschrieben und der mit dem Faktor 1,1 multiplizierte Konformitätsüberschussvorschuss wird im folgenden Berichtszeitraum von der Konformitätsbilanz desselben Schiffs abgezogen. Nicht in Anspruch genommen werden kann der Konformitätsüberschussvorschuss für

a) einen Betrag, der den in Artikel 4 Absatz 2 festgelegten Grenzwert um mehr als 2 % überschreitet, multipliziert mit dem gemäß Anhang I berechneten Energieverbrauch des Schiffs;

b) zwei aufeinanderfolgende Berichtszeiträume.“

17. Artikel 21 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Konformitätsbilanzen für die Treibhausgasintensität gemäß Artikel 4 Absatz 2 und gegebenenfalls das RFNBO-Teilziel gemäß Artikel 5 Absatz 3 von zwei oder mehr Schiffen, überprüft gemäß Artikel 16, können für die Zwecke der Erfüllung der Anforderungen des Artikels 4 und gegebenenfalls des Artikels 5 Absatz 3 in einem Pool zusammengelegt werden. Die Konformitätsbilanz eines Schiffs darf im selben Berichtszeitraum nicht mehr als einem Pool zugeordnet werden.“

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Ein Pool ist nur zulässig, wenn die in einem Pool zusammengelegte Gesamtkonformitätsbilanz positiv ist, wenn bei Schiffen mit einem gemäß Artikel 16 überprüften Konformitätsdefizit nach der Aufteilung der in dem Pool zusammengelegten Konformitätsbilanz kein höheres Konformitätsdefizit entsteht und wenn bei Schiffen mit einem gemäß Artikel 16 überprüften Konformitätsüberschuss nach der Aufteilung der in dem Pool zusammengelegten Konformitätsbilanz kein Konformitätsdefizit entsteht.“

18. Artikel 23 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Prüfstelle erfasst vor dem 1. Mai des Überprüfungszeitraums auf der Grundlage der gemäß Artikel 16 durchgeführten Überprüfung und nach möglicher Anwendung der Artikel 20 und 21 die geprüfte Konformitätsbilanz des Schiffs in Bezug auf die Treibhausgasintensität gemäß Artikel 4 Absatz 2

www.parlament.gv.at

und gegebenenfalls das RFNBO-Teilziel gemäß Artikel 5 Absatz 3 in der FuelEU-Datenbank.

Weist ein Schiff ein Konformitätsdefizit für das RFNBO-Teilziel gemäß Artikel 5 Absatz 3 auf, so wird die FuelEU-Strafzahlung nach der Formel in Anhang IV Teil B berechnet.“

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Falls es auf der Grundlage der gemäß Artikel 16 durchgeführten Überprüfung angezeigt ist, erfasst die Prüfstelle die Gesamtzahl der Stunden, die das Schiff unter Nichteinhaltung der Verpflichtungen nach Artikel 6 am Kai festgemacht war, vor dem 1. Mai des Überprüfungszeitraums in der FuelEU-Datenbank.“

19. Artikel 30 Absatz 2 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) die Verbuchung des Stroms aus der Landstromversorgung gemäß Anhang I dieser Verordnung und den Well-to-Tank-Emissionsfaktor im Zusammenhang mit diesem Strom gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757;“

20. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Der Satz „Die Kraftstoffmasse [Mi] wird anhand der im Einklang mit dem Rahmen der Berichterstattung gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 gemeldeten Kraftstoffmenge für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, auf der Grundlage der vom Schifffahrtsunternehmen gewählten Überwachungsmethode bestimmt“ erhält folgende Fassung:

„Die Kraftstoffmasse [M_i] wird anhand der im Einklang mit dem Rahmen der Berichterstattung gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 gemeldeten Kraftstoffmenge für Tätigkeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, auf der Grundlage der vom Schifffahrtsunternehmen gewählten Überwachungsmethode bestimmt.“

b) In Anhang I wird „Anhang II“ stets durch „Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757“ ersetzt.

21. Anhang II wird gestrichen.

Artikel 3

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

Diese Verordnung gilt ab dem 1. Januar [2029/zweites Jahr nach Inkrafttreten]. Artikel 1 Nummer 7 in Bezug auf Artikel 5 Absätze 2 bis 4 der Verordnung (EU) 2015/757, Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe f in Bezug auf Artikel 6 Absatz 9 der Verordnung (EU) 2015/757, Artikel 3 Nummer 14 Buchstabe d in Bezug auf Artikel 11 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2015/757, Artikel 1 Nummer 16 in Bezug auf Artikel 13 Absatz 7 der Verordnung (EU) 2015/757, Artikel 1 Nummer 23 in Bezug auf Artikel 23 der Verordnung (EU) 2015/757, Artikel 2 Nummer 13 Buchstabe f in Bezug auf Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2023/1805, Artikel 2 Nummer 10 Buchstabe b in Bezug auf Artikel 13 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2023/1805 und Artikel 2 Nummer 14 Buchstabe g in Bezug auf Artikel 16 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2023/1805 gelten jedoch ab dem [Datum des Inkrafttretens].

www.parlament.gv.at

Die vorliegende Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident/Die Präsidentin*

www.parlament.gv.at

www.parlament.gv.at

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.7.2026
COM(2026) 620 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnungen (EU) 2015/757 und (EU) 2023/1805 zur Vereinfachung und Straffung der Überwachung, Berichterstattung und Prüfung und zur Angleichung an das überarbeitete EU-Emissionshandelssystem

{SEC(2026) 616 final} - {SWD(2026) 616 final} - {SWD(2026) 617 final} -
{SWD(2026) 618 final}

www.parlament.gv.at

ANHANG

Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757 wird wie folgt geändert:

1. Der Titel des Anhangs I erhält folgende Fassung:

„**Methoden für die Überwachung der Treibhausgasemissionen und der verbrauchten Energie**“

2. Teil A wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift von Teil A erhält folgende Fassung:

„***BERECHNUNG DER TREIBHAUSGASEMISSIONEN UND DER VERBRAUCHTEN ENERGIE (ARTIKEL 9)***“

b) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„**1. Formeln für die Berechnung der Treibhausgasemissionen**

Die Schifffahrtsunternehmen berechnen die Treibhausgasemissionen anhand der folgenden Formel:

$GHG_{MRV} = GHG\ WtT_{MRV} + GHG\ TtW_{MRV}$

Dabei ist $GHG\ WtT_{MRV} =$

$$\sum_{i}^{n\ fuel} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_{k}^{c} E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}$$

Und $GHG\ TtW_{MRV} =$

$$\sum_{i}^{n\ fuel} \sum_{j}^{m} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{slip\ j}\right) \times \left(CO_{2eq,TtW,i,j}\right) + \left(\frac{1}{100} C_{slip\ j} \times CO_{2eq\ TtW,slip,i,j}\right)\right]$$

Der Kraftstoffverbrauch wird für Emissionen aus Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, aus Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, aus Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und für Emissionen in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats gesondert berechnet. Der Kraftstoffverbrauch am Liegeplatz in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats wird gesondert berechnet.

Term	**Erläuterung**
GHG_{MRV}	Treibhausgasemissionen, die gemäß dieser Verordnung gemeldet werden müssen, in Tonnen CO_2-Äquivalent, wobei der Begriff „CO_2-Äquivalent“ die metrische Maßeinheit bezeichnet, die zur Quantifizierung der CO_2-, CH_4- und N_2O-Emissionen nach ihrem Erderwärmungspotenzial durch Umwandlung der CH_4- und N_2O-Mengen in gleichwertige Mengen an Kohlendioxid mit demselben Erderwärmungspotenzial verwendet wird
$GHG\ WtT_{MRV}$	Well-to-Tank-Treibhausgasemissionen, die gemäß dieser Verordnung gemeldet werden müssen, in Tonnen CO_2-Äquivalent, wobei der Begriff „CO_2-Äquivalent“ die metrische Maßeinheit bezeichnet, die zur Quantifizierung der CO_2-, CH_4- und N_2O-Emissionen nach ihrem Erderwärmungspotenzial durch Umwandlung der CH_4- und N_2O-Mengen in gleichwertige Mengen an Kohlendioxid mit demselben

www.parlament.gv.at

	Erderwärmungspotenzial verwendet wird
GHG TtW $_{MRV}$	Tank-to-Wake-Treibhausgasemissionen, die gemäß dieser Verordnung gemeldet werden müssen, in Tonnen CO_2-Äquivalent, wobei der Begriff „CO_2-Äquivalent“ die metrische Maßeinheit bezeichnet, die zur Quantifizierung der CO_2-, CH_4- und N_2O-Emissionen nach ihrem Erderwärmungspotenzial durch Umwandlung der CH_4- und N_2O-Mengen in gleichwertige Mengen an Kohlendioxid mit demselben Erderwärmungspotenzial verwendet wird
$CO_{2eqWtT,i}$	Well-to-Tank-Treibhausgasemissionsfaktor des Kraftstoffs i, in [gCO_{2eq}/MJ]
GWP_{CH_4}	Erderwärmungspotenzial von CH_4 über einen Zeitraum von 100 Jahren im Sinne des Anhangs der Delegierten Verordnung (EU) 2020/1044 der Kommission ([1])
GWP_{N_2O}	Erderwärmungspotenzial von N_2O über einen Zeitraum von 100 Jahren im Sinne des Anhangs der Delegierten Verordnung (EU) 2020/1044 der Kommission
GWP_{CO_2}	Erderwärmungspotenzial von CO_2 über einen Zeitraum von 100 Jahren im Sinne des Anhangs der Delegierten Verordnung (EU) 2020/1044 der Kommission
i	Index für die im Berichtszeitraum an Bord des Schiffes verwendeten Kraftstoffe
j	Index für Emissionsquellen und kraftstoffverbrauchende Einheiten an Bord des Schiffes.
k	Index für Ersatzenergiequellen und Anschlusspunkte an die Landstromversorgung
n	Gesamtzahl der im Berichtszeitraum an das Schiff gelieferten Kraftstoffarten
c	Gesamtzahl der Anschlusspunkte für die Landstromversorgung
m	Gesamtzahl der Emissionsquellen und kraftstoffverbrauchenden Einheiten
E_k	An das Schiff gelieferter Strom pro Anschlusspunkt für die Landstromversorgung oder Energie aus Ersatzenergiequellen pro Indexpunkt k, in [MJ]
W	Energieverbrauch aus an Bord installierten windunterstützten Antriebssystemen
$CO_{2eqWtT,i}$	Well-to-Tank-Treibhausgasemissionsfaktor des Kraftstoffs i, in [gCO_{2eq}/MJ]
$CO_{2eq\ electricity,k}$	Well-to-Tank-Treibhausgasemissionsfaktor des am Liegeplatz an das Schiff gelieferten Stroms pro Anschlusspunkt für die Landstromversorgung k, in [gCO_{2eq}/MJ]
LCV_i	Unterer Heizwert (lower calorific value, LCV) des Kraftstoffs i, in [MJ/gFuel]

www.parlament.gv.at

$M_{i,j}$	Kraftstoffverbrauch als Masse des in der Emissionsquelle oder kraftstoffverbrauchenden Einheit j verwendeten spezifischen Kraftstoffs i
C_{slipj}	Tank-to-Wake-Emissionsfaktor für entwichenen Kraftstoff (Schlupfkoeffizient) als Prozentanteil der Masse des in der Emissionsquelle oder kraftstoffverbrauchenden Einheit j verwendeten Kraftstoffs i, in [%]. C_{slipj} schließt diffuse und entwichene Emissionen ein. Diffuse und entwichene Emissionen sind Emissionen, die durch die Kraftstoffmenge verursacht werden, die den Brennraum der Emissionsquelle oder kraftstoffverbrauchenden Einheit nicht erreicht hat oder von der Emissionsquelle oder kraftstoffverbrauchenden Einheit nicht verbraucht wurde, weil sie nicht verbrannt wurde, sich verflüchtigt hat oder aus dem System ausgetreten ist.
$C_{fCO_{2i,j}}$,	Tank-to-Wake-CO_2-Emissionsfaktor des in der Emissionsquelle oder kraftstoffverbrauchenden Einheit j verwendeten Kraftstoffs i im Sinne der Definition in Spalte 6 der Tabelle unter Nummer 2 dieses Teils
$C_{fCH_{4,i,j}}$,	Tank-to-Wake-CH_4-Emissionsfaktor des in der Emissionsquelle oder kraftstoffverbrauchenden Einheit j verwendeten Kraftstoffs i im Sinne der Definition in Spalte 7 der Tabelle unter Nummer 2 dieses Teils
$C_{fN_2O,i,j}$	Tank-to-Wake-N_2O-Emissionsfaktor des in der Emissionsquelle oder kraftstoffverbrauchenden Einheit j verwendeten Kraftstoffs i im Sinne der Definition in Spalte 8 der Tabelle unter Nummer 2 dieses Teils
$C_{sfCO_{2i,j,}}, C_{sfCH_{4,i,j}}, C_{sfN_2O_{,i,j}}$	Tank-to-Wake-Treibhausgasemissionsfaktoren des bei der Zuleitung zur Emissionsquelle oder kraftstoffverbrauchenden Einheit j entwichenen Kraftstoffs i, in [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslipi,j}$	Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren (CO_2-Äquivalent) des bei der Zuleitung zur Emissionsquelle oder kraftstoffverbrauchenden Einheit j entwichenen Kraftstoffs i, in [gCO_2eq/gFuel] $$CO_{2eq,TtWslipi,j} = \left(C_{sfCO_{2,j}} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_{4j}} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,J} \times GWP_{N_2O}\right)_i$$ Dabei gilt: *Csf* CO_2 und *Csf* N_2O = 0. C_{sfCH4j} = 1.
$CO_{2eq,TtWi,j}$	Tank-to-Wake-Emissionsfaktor (CO_2-Äquivalent) des in der Emissionsquelle j

www.parlament.gv.at

	verbrannten Kraftstoffs i, in [$gCO_2eq/gFuel$] $$CO_{2eq,TtWi,j} = \left(C_{fCO_{2,j}} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_{4j}} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,J} \times GWP_{N_2O}\right)_i$$

([1])

Delegierte Verordnung (EU) 2020/1044 der Kommission vom 8. Mai 2020 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Werte für Treibhauspotenziale und die Inventarleitlinien und im Hinblick auf das Inventarsystem der Union sowie zur Aufhebung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 666/2014 der Kommission (ABl. L 230 vom 17.7.2020, S. 1).

“

c) Die folgende Nummer 1a wird eingefügt:

„1a. **Formel für die Berechnung der verbrauchten Energie**

Für die Zwecke der Berechnung der unter diese Verordnung fallenden verbrauchten Energie berücksichtigen die Schifffahrtsunternehmen den Kraftstoffverbrauch aller kraftstoffverbrauchenden Einheiten und die verbrauchte Energie aus allen Ersatzenergiequellen an Bord im betreffenden Zeitraum. Dabei wenden sie folgende Formel an:

$$Energy = \sum_i^{n\,fuel} Mi \times LCV_i + \sum_k^c E_k + W$$

Für die Zwecke der Bestimmung der Masse des Kraftstoffs (M_i) wenden die Schifffahrtsunternehmen die Methoden in Abschnitt B dieses Anhangs an.

Bei der Bestimmung der Menge der verbrauchten Energie aus Ersatzenergiequellen ($\sum_k^c E_k$)) stützen sich die Unternehmen für den landseitig bereitgestellten Strom auf die Informationen in der Stromlieferbescheinigung gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2023/1805 und für den an Bord erzeugten Strom aus erneuerbaren Quellen auf die bordseitigen Zählsysteme.

Bei der Bestimmung der Menge der verbrauchten Energie aus Windkraft (W) stützen sich die Schifffahrtsunternehmen auf die internationalen Normen und Zertifizierungsreferenzen, die in den Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 5 Absatz 4 dieser Verordnung aufgeführt werden. Bis zum Inkrafttreten der einschlägigen Durchführungsrechtsakte wird der Wert W auf null gesetzt.

Der Energieverbrauch wird für Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, für Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, für Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und für Tätigkeiten in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats gesondert berechnet. Der Energieverbrauch am Liegeplatz in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats wird gesondert berechnet.“

d) Nummer 2 erhält folgende Fassung

„2. In der nachfolgenden Tabelle

– steht TBM für „To Be Measured“ (zu messen);

– steht N/A für „Not Available“ (nicht verfügbar);

– bedeutet der waagerechte Strich „nicht anwendbar“.

www.parlament.gv.at

E wird nach den in Anhang V Teil C und Anhang VI Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Verordnung (EU) 2023/1185 und der Verordnung (EU) 2025/2359 angegebenen Methoden festgelegt. Für erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe sollten die standardmäßigen Well-to-Tank-Werte anhand der Werte im Nachhaltigkeitsnachweis im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001 und der Richtlinie (EU) 2024/1788 berechnet werden. Der Well-to-Tank-Emissionsfaktor (WtT) wird ermittelt, indem die Emissionen bei der Verwendung des Kraftstoffs (E_u[1]) von den gesamten Lebenszyklusemissionen des Kraftstoffs (E) abgezogen werden.

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten für die Emissionsfaktoren von Kraftstoffen, Emissionsquellen und kraftstoffverbrauchenden Einheiten an Bord des Schiffes die in der nachstehenden Tabelle angegebenen Standardwerte.

Ist in einer Tabellenzelle TBM oder N/A angegeben, so ist der höchste Standardwert der Kraftstoffklasse aus derselben Spalte zu verwenden. Ist bei einer bestimmten Kraftstoffklasse in allen Zellen derselben Spalte TBM oder N/A angegeben, so ist der Standardwert der ungünstigsten fossilen Kraftstoffart zu verwenden. Diese Regel gilt nicht für Spalte 9; dort beziehen sich die Angaben TBM oder N/A auf nicht verfügbare Werte für die Emissionsquelle. Ist kein Standardwert für C_{slip} vorhanden, so ist ein zertifizierter Wert gemäß Artikel 10 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) zu verwenden.

Nach Anwendung der Bedingungen und Beschränkungen gemäß Artikel 10 Absätze 5 und 6 der Verordnung (EU) 2023/1805 können die Schifffahrtsunternehmen von den in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Standardwerten für die Emissionsfaktoren abweichen.

Bei Kraftstoffmischungen ist jeder Kraftstoff gesondert zu betrachten.

1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**
			Well-to-Tank (WtT)	**Tank-to-Wake (TtW)**				
Kraftstoffklasse	**Produktionsweg/Bezeichnung**	**LCV** $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	**$CO_{2eq\ WtT}$** $\left[\frac{gCO2eq}{MJ}\right]$	**Klasse kraftstoffverbrauchender Einheit**	C_{fCO_2} $\left[\frac{gCO_2}{gFuel}\right]$	C_{fCH_4} $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	C_{fN_2O} $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	**C_{slip} Als Prozentsatz der im Motor verbrauchten Kraftstoffmenge**

[1] E_u bezeichnet die Emissionen bei der Verwendung des Kraftstoffs im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001.

www.parlament.gv.at

Fossil	Schweres Heizöl ISO 8217:2024 Kategorien RME bis RMK und fossile Komponente von RF80 bis RF500	0,0405	13,5	ALLE	3,114	0,00005	0,00018	-
	Leichtes Heizöl ISO 8217:2024 Kategorien RMA und fossile Komponente von RF20	0,041	13,2	ALLE	3,151	0,00005	0,00018	-
	Schiffsdiesel Gekennzeichnetes Gasöl ISO 8217:2024 Kategorien DMX bis DMB und fossile Komponente von DFA, DFZ und DFB	0,0427	14,4	ALLE	3,206	0,00005	0,00018	-
Fossil	Flüssigerdgas (LNG)	0,0491	18,5	LNG Otto (Zweistoffmotor mit mittlerer Drehzahl)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (Zweistoffmotor mit niedriger Drehzahl)				1,7
				LNG Diesel (Zweistoffmotor mit niedriger Drehzahl)				0,2
				Fremdgezündeter Magermix				2,6

www.parlament.gv.at

				(LBSI)				
	Flüssiggas (LPG)	0,046	7,8	ALLE	3,030 Butan 3,000 Propan	TBM	TBM	N/A
	H_2 (Erdgas)	0,12	132	Brennstoffzellen	0	0	-	-
				Verbrennungsmotor	0	0	TBM	
	NH_3 (Erdgas)	0,0186	121	Brennstoffzellen	0	N/A	TBM	N/A
				Verbrennungsmotor	0	N/A	TBM	N/A
	Methanol (Erdgas)	0,0199	31,3	Alle Verbrennungsmotoren	1,375	TBM	TBM	-
	Ethan	0,0471	18,5	ALLE	2,927	TBM	TBM	N/A
Biokraftstoffe	Ethanol Produktionswege der Richtlinie (EU) 2018/2001	In Anhang III der Richtlinie (EU) 2018/2001 angegebener Wert	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	ALLE	1,913	TBM	TBM	-
	Biodiesel Produktionswege der Richtlinie (EU) 2018/2001			ALLE	2,834	TBM	TBM	-
	Hydriertes Pflanzenöl (HVO) Produktionswege der Richtlinie (EU) 2018/2001			ALLE	3,115	0,00005	0,00018	-
	Biomethanol Produktionswege der Richtlinie (EU) 2018/2001			ALLE	1,375	TBM	TBM	-
	Andere			ALLE	3,115	0,0000	0,0001	-

www.parlament.gv.at

	Produktionswege der Richtlinie (EU) 2018/2001					5	8	
	Als Verkehrskraftstoff eingesetztes flüssiges Biomethan (Bio-LNG) Produktionswege der Richtlinie (EU) 2018/2001		$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	LNG Otto (Zweistoffmotor mit mittlerer Drehzahl)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (Zweistoffmotor mit niedriger Drehzahl)				1,7
				LNG Diesel (Zweistoffmotor)				0,2
				Fremdgezündeter Magermix (LBSI)				2,6
	Biowasserstoff Produktionswege der Richtlinie (EU) 2018/2001	In Anhang III der Richtlinie (EU) 2018/2001 angegebener Wert	N/A	Brennstoffzellen	0	0	0	-
				Verbrennungsmotor	0	0	TBM	
Erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) -	E-Diesel	0,0427	$E\text{-}E_u$	ALLE	3,206	0,00005	0,00018	-
	E-Methanol	0,0199	$E\text{-}E_u$	ALLE	1,375	TBM	TBM	-
	E-LNG	0,0491	$E\text{-}E_u$	LNG Otto (Zweistoffmotor mit mittlerer	2,750	0	0,00011	3,1

www.parlament.gv.at

E-Kraftstoffe				Drehzahl)				
				LNG Otto (Zweistoffmotor mit niedriger Drehzahl)				1,7
				LNG Diesel (Zweistoffmotor)				0,2
				Fremdgezündeter Magermix (LBSI)				2,6
	$E\text{-}H_2$	0,12	$E\text{-}E_u$	Brennstoffzellen	0	0	0	-
				Verbrennungsmotor	0	0	TBM	
	$E\text{-}NH_3$	0,0186	N/A	Brennstoffzellen	0	N/A	TBM	N/A
				Verbrennungsmotor	0	N/A	TBM	N/A
	E-Flüssiggas	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	E-Dimethylether	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-
Sonstige	Strom	-	NATIONALER ENERGIEMIX	Landstromversorgung (Onshore Power Supply, OPS)	-	-	-	-

Spalte 1 gibt die Kraftstoffklasse (fossile Kraftstoffe, Biokraftstoffe, Biogas und E-Kraftstoffe) an.

Spalte 2 gibt die Bezeichnung bzw. den Produktionsweg der betreffenden Kraftstoffe innerhalb der Kraftstoffklasse an.

www.parlament.gv.at

Spalte 3 gibt den unteren Heizwert der Kraftstoffe in [MJ/g] an. Für Biokraftstoffe sind die Werte für den gewichtsspezifischen Energiegehalt (unterer Heizwert in MJ/kg) aus Anhang III der Richtlinie (EU) 2018/2001, umgerechnet in [MJ/g], zu verwenden.

Spalte 4 gibt die Well-to-Tank-Treibhausgasemissionsfaktoren in [2eq/MJ] an:

a) Zur Berechnung der Standardwerte für Biokraftstoffe werden die Emissionswerte E, die für alle Biokraftstoffe nach der Methode in Anhang V Teil C der Richtlinie (EU) 2018/2001 und für Biogas nach der Methode in Anhang VI Teil B der genannten Richtlinie festgelegt wurden, und die Standardwerte herangezogen, die für den als Verkehrskraftstoff eingesetzten betreffenden Biokraftstoff und dessen Produktionsweg für alle Biokraftstoffe in Anhang V Teile D und E der genannten Richtlinie und für Biogas in Anhang VI Teil D der genannten Richtlinie angegeben sind. Die Emissionswerte E sind jedoch durch Subtraktion des Quotienten aus dem Wert in Spalte 6 ($C_f\,CO_2$) und dem Wert in Spalte 3 (LCV) anzupassen. Diese Anpassung ist nach der vorliegenden Verordnung vorgeschrieben, da hier klar zwischen Well-to-Tank- und Tank-to-Wake-Berechnung unterschieden wird, damit Emissionen nicht doppelt verbucht werden.

b) Für RFNBO und andere Kraftstoffe, die nicht unter Buchstabe a fallen und für die in Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/1805 genannten Zwecke zu berücksichtigen sind, sind die Werte entweder nach der Methode des delegierten Rechtsakts gemäß Artikel 28 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder gegebenenfalls nach einer ähnlichen Methode zu berechnen, sofern sie in einem Rechtsakt der Union über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff gemäß Artikel 10 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) 2023/1805 festgelegt ist.

Spalte 5 gibt die wichtigsten Arten/Klassen kraftstoffverbrauchender Einheiten wie Zwei- und Viertakt-Diesel- oder Otto-Verbrennungsmotoren (Internal Combustion Engines, ICE), fremdgezündete Magermotoren (Lean-Burn Spark-Ignited, LBSI), Brennstoffzellen usw. an. Spalte 6 gibt den Emissionsfaktor C_f für CO_2 in [gCO_2/gfuel].

Spalte 7 gibt den Emissionsfaktor C_f für Methan in [gCH_4/gfuel] an. Der Emissionsfaktor C_f für Methan wird bei LNG-Kraftstoffen auf null gesetzt.

Spalte 8 gibt den Emissionsfaktor C_f für Stickstoffoxid in [gN_2O/gfuel] an.

Spalte 9 gibt den durch diffuse und entwichene Emissionen (C_{slip}) verlorenen Kraftstoffanteil als Prozentsatz der von einer bestimmten kraftstoffverbrauchenden Einheit verbrauchten Kraftstoffmenge an. Für Kraftstoffe wie LNG-Kraftstoffe, in deren Fall diffuse und entwichene Emissionen auftreten, ist die in der Tabelle ausgewiesene Menge der diffusen und entwichenen Emissionen als Prozentsatz der verbrauchten Kraftstoffmenge (Spalte 9) angegeben. Die in der Tabelle für C_{slip} angegebenen Werte werden für 50 % der vollen Motorlast berechnet.“

3. Teil AA wird gestrichen.

4. Teil B wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift von Teil B erhält folgende Fassung:

„***B. ÜBERWACHUNGSMETHODEN FÜR DIE BESTIMMUNG DER TREIBHAUSGASEMISSIONEN UND DER VERBRAUCHTEN ENERGIE***“

b) Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Das Schifffahrtsunternehmen gibt im Monitoringkonzept an, nach welcher Überwachungsmethode die Treibhausgasemissionen und die verbrauchte Energie jedes

www.parlament.gv.at

Schiffes unter seiner Verantwortung zu bestimmen sind, und sorgt dafür, dass die einmal gewählte Methode einheitlich angewendet wird.“

c) Satz 3 erhält folgende Fassung:

„Beim Berechnungsansatz (Methoden A, B und C) werden die Emissionen und die verbrauchte Energie anhand der Formeln in Teil A berechnet. Zu diesem Zweck ist der tatsächliche Kraftstoffverbrauch jeder Fahrt nach einer der nachstehend beschriebenen Berechnungsmethoden A, B oder C zu bestimmen. Bei der Auswahl der Methode A, B oder C sind Unsicherheitsquellen und der damit verbundene Grad an Unsicherheit zu berücksichtigen.“

d) Unter Nummer 3 erhält Satz 1 folgende Fassung:

„Dieser Methode liegen die gemessenen Kraftstoffströme an Bord zugrunde. Die Daten aller den relevanten Treibhausgasemissionsquellen und kraftstoffverbrauchenden Einheiten zugeordneten Durchflussmesser werden kombiniert, um den gesamten Kraftstoffverbrauch für einen gegebenen Zeitraum zu bestimmen.“

www.parlament.gv.at