EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.7.2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation auf der zweiten außerordentlichen Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Gegenstand dieses Vorschlags ist ein Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der zweiten außerordentlichen Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt (Marine Protection Environment Committee, MEPC/ES.2) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation zu vertreten ist, die vom 14. bis 17. Oktober 2025 stattfinden soll.

Auf dieser Tagung soll der MEPC Änderungen der Anlage VI zum Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) annehmen.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organisation, IMO) wurde mit dem Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (im Folgenden „IMO-Übereinkommen“ gegründet. Sie bietet ein Forum für die Zusammenarbeit bei der Regelung und Handhabung fachlicher Angelegenheiten aller Art der internationalen Handelsschifffahrt. Zudem wirkt sie auf die allgemeine Annahme möglichst hoher Normen hinsichtlich der Sicherheit auf See, der Leistungsfähigkeit der Schifffahrt und der Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe hin und fördert damit einheitliche Wettbewerbsbedingungen. Sie behandelt auch Verwaltungs- und Rechtsfragen in diesem Zusammenhang.

Das Übereinkommen trat am 17. März 1958 in Kraft.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens. Die Union selbst ist nicht Vertragspartei des Übereinkommens.

Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „MARPOL-Übereinkommen“) wurde 1973 unterzeichnet und trat als ein Übereinkommen der IMO am 2. Oktober 1983 in Kraft. Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des MARPOL-Übereinkommens, und 25 Mitgliedstaaten sind auch Vertragsparteien der Anlage VI[1], die am 18. Mai 2005 in Kraft trat. Die Union selbst ist nicht Vertragspartei des MARPOL-Übereinkommens.

2.2. Internationale Seeschifffahrtsorganisation

Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe zuständig ist. Sie ist die globale Instanz für die Verabschiedung von Normen für die Sicherheit und Gefahrenabwehr in der internationalen Schifffahrt und deren Umweltverträglichkeit. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, einen fairen und wirksamen Regelungsrahmen für die Schifffahrtsbranche zu schaffen, der universell angenommen und angewendet wird.

Die Mitgliedschaft in der IMO steht nur Staaten offen. Die Beziehungen der Europäischen Kommission zur IMO beruhen heute auf der IMO-Entschließung A.1168(32), in der die Verfahren und Bedingungen für die Zusammenarbeit zwischen der IMO und

[1] Österreich und Ungarn haben die Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen noch nicht ratifiziert.

zwischenstaatlichen Organisationen festgelegt sind. Auf der Grundlage dieser IMO-Entschließung und weiterer Vereinbarungen seit 1974 nimmt die Europäische Kommission als Beobachterin an allen Sitzungen des IMO-Ausschusses und seiner Unterausschüsse teil.

Der MEPC, dem alle IMO-Mitglieder angehören, tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Er befasst sich mit Umweltfragen im Zuständigkeitsbereich der Organisation, d. h. der unter das MARPOL-Übereinkommen fallenden Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, einschließlich der Verschmutzung durch Öl, in loser Schüttung beförderte Chemikalien, Abwasser, Abfälle und Emissionen von Schiffen in die Luft, darunter Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen. Weitere Aspekte sind die Ballastwasserbewirtschaftung, Bewuchsschutzsysteme, Schiffsrecycling, die Vorsorge gegen und das Eingreifen bei Verschmutzung sowie die Ausweisung von Sondergebieten und besonders sensiblen Seegebieten.

Nach Artikel 38 Buchstabe a des IMO-Übereinkommens nimmt der MEPC die ihm durch das IMO-Übereinkommen, die IMO-Versammlung oder den IMO-Rat übertragenen Aufgaben sowie alle Aufgaben innerhalb des oben genannten Zuständigkeitsbereichs wahr, die ihm gegebenenfalls aufgrund oder im Rahmen eines anderen von der IMO zugelassenen internationalen Instruments übertragen wurden. Die Annahme der Beschlüsse des MEPC und seiner Unterausschüsse erfolgt mit der Mehrheit der Mitglieder.

Der MEPC soll auf seiner zweiten außerordentlichen Tagung (MEPC/ES.2) Änderungen des MARPOL-Übereinkommens gemäß dessen Artikel 16 Absatz 2 Buchstaben b, c und d annehmen. In diesen Bestimmungen heißt es:

„b) jede ... vorgeschlagene und weitergeleitete Änderung wird von der Organisation einem zuständigen Gremium zur Prüfung vorgelegt;

c) die Vertragsparteien, gleichviel ob sie Mitglieder der Organisation sind oder nicht, haben ein Recht auf Teilnahme an der Arbeit des entsprechenden Gremiums;

d) Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossen“.

Gemäß Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f gilt eine Änderung unter folgenden Umständen als angenommen:

„ii) Eine Änderung einer Anlage gilt als nach dem unter Buchstabe f Ziffer iii vorgesehenen Verfahren angenommen, sofern nicht das zuständige Gremium bei der Beschlussfassung feststellt, dass die Änderung als an dem Tag angenommen gilt, an dem sie von zwei Dritteln der Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v. H. des Bruttoraumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, angenommen wurde. Dennoch kann eine Vertragspartei dem Generalsekretär der Organisation jederzeit vor Inkrafttreten einer Änderung einer Anlage notifizieren, dass ihre ausdrückliche Genehmigung erforderlich ist, damit die Änderung für sie in Kraft tritt. Der Generalsekretär bringt den Vertragsparteien diese Notifikation und den Tag ihres Eingangs zur Kenntnis;

iii) eine Änderung eines Anhangs einer Anlage gilt nach Ablauf eines von dem zuständigen Gremium zur Zeit der Beschlussfassung über die Änderung festzusetzenden Zeitabschnitts, der mindestens zehn Monate betragen muss, als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Zeit mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig v. H. des Bruttoraumgehalts der Handelsflotte der Welt ausmachen, der Organisation einen Einspruch übermitteln“.

Nach den nachstehenden Bestimmungen in Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g tritt die Änderung unter folgenden Voraussetzungen in Kraft:

„i) im Fall einer Änderung eines Artikels des Übereinkommens, des Protokolls II oder des Protokolls I oder einer Anlage, die nicht nach dem unter Buchstabe f Ziffer iii vorgesehenen Verfahren angenommen wird, tritt die nach den vorstehenden Bestimmungen angenommene Änderung sechs Monate nach dem Tag ihrer Annahme für die Vertragsparteien in Kraft, die erklärt haben, dass sie dieselbe angenommen haben;

ii) im Fall einer Änderung des Protokolls I, eines Anhangs einer Anlage oder einer Anlage, die nach dem unter Buchstabe f Ziffer iii vorgesehenen Verfahren angenommen wird, tritt die Änderung, die nach den vorstehenden Voraussetzungen als angenommen gilt, sechs Monate nach ihrer Annahme für alle Vertragsparteien mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor diesem Tag eine Erklärung, dass sie dieselbe nicht annehmen, oder eine Erklärung nach Buchstabe f Ziffer ii, dass ihre ausdrückliche Genehmigung erforderlich ist, abgegeben haben.“

2.3. Vorgesehener Akt des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt

Der MEPC soll auf seiner zweiten außerordentlichen Tagung vom 14. bis 17. Oktober 2025 Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen annehmen, die Folgendes betreffen:

Ausweisung des Nordostatlantiks als neues Emissions-Überwachungsgebiet (Emission Control Area, ECA) (Regeln 13 und 14 sowie Anhang VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen);

Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-Datenerhebungssystems über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen (IMO Data Collection System, IMO-DCS) und Überprüfungsklausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der Treibhausgasemissionen (im Folgenden „THG-Emissionen“) (Regeln 20, 25, 27 und 28);

Netto-Null-Rahmen der IMO (neues Kapitel 5).

3. IM NAMEN DER UNION AUF DER AUßERORDENTLICHEN TAGUNG DES AUSSCHUSSES FÜR DEN SCHUTZ DER MEERESUMWELT ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Änderungen der Regeln 13 und 14 sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

Die EU-Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission haben zusammen mit dem Vereinigten Königreich, Island, Dänemark (Grönland) und den Färöern dem MEPC 83 ein Dokument vorgelegt, in dem vorgeschlagen wird, den Nordostatlantik gemäß Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens als Emissions-Überwachungsgebiet für Schwefeloxide, Partikelmasse und Stickoxide auszuweisen. Die Kommission hat sich zusammen mit den Anrainerstaaten unter der Koordinierung der portugiesischen Delegation aktiv in die vorbereitenden Arbeiten eingebracht.

Die Technische Gruppe für die Ausweisung von Sondergebieten und besonders sensiblen Seegebieten (Particular Sensitive Sea Areas, PSSA) hatte festgestellt, dass das als Emissions-Überwachungsgebiet vorgeschlagene Seegebiet die in Anhang III Abschnitt 3 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen festgelegten Kriterien erfüllt. Nach Kenntnisnahme des Ergebnisses der Technischen Gruppe wurde die Ausweisung des Nordostatlantiks als Emissions-Überwachungsgebiet für Stickoxide (NO_x), Schwefeloxide (SO_x) und Partikelmasse (PM) auf der MEPC 83 im Hinblick auf die Annahme auf der außerordentlichen Tagung des MEPC im Oktober 2025 (MEPC/ES.2) gebilligt. Die

Mitteilung über diese Änderungen erfolgte in IMO-Rundschreiben Nr. 5005 vom 11. April 2025.

Die Union sollte den in den überarbeiteten Änderungsentwürfen enthaltenen Vorschlag zur Ausweisung des Nordostatlantiks als Emissions-Überwachungsgebiet für NO_x, SO_x und PM gemäß Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommens unterstützen, da er zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Emission von NO_x, SO_x und PM durch Schiffe beitragen und entsprechende Vorteile für Gesundheit und Umwelt gewährleisten wird, während gleichzeitig die wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Seeverkehrssektor beherrschbar bleiben.

3.2. Änderungen der Regeln 20, 25, 27 und 28 sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

Auf der MEPC 82 war die Korrespondenzgruppe zur Überprüfung der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der THG-Emissionen unter gemeinsamer Koordinierung Brasiliens, Japans und der Europäischen Kommission eingerichtet worden.

Die zwischen den Tagungen tätige Arbeitsgruppe „Luftverunreinigung und Energieeffizienz“ befasste sich auf ihrer ersten Sitzung (Intersessional Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency, ISWG-APEE 1) unter anderem mit der Zugänglichkeit der Daten in der Datenbank des IMO-DCS und der Überprüfungsklausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der THG-Emissionen.

In Bezug auf die Zugänglichkeit der Daten in der Datenbank des IMO-DCS wurde auf der ISWG-APEE 1 der Bericht der Korrespondenzgruppe geprüft, in der vereinbart worden war, die Zugänglichkeit der Daten in der Datenbank des IMO DCS in Phase 1 zu verbessern. Nach der Prüfung arbeitete die Gruppe Entwürfe für Änderungen der Regel 27 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen aus.

Auf der MEPC 83 wurde die Arbeitsgruppe „Luftverunreinigung und Energieeffizienz“ unter anderem damit beauftragt, die Entwürfe für Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen und der dazugehörigen Leitlinien für die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-DCS fertigzustellen.

Nach Kenntnisnahme weiterer Prüfungen der Arbeitsgruppe in Bezug auf die auf der ISWG-APEE 1 ausgearbeiteten Entwürfe für Änderungen der Regel 27 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen und der zugehörigen Leitlinien für die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-DCS wurden die Entwürfe für Änderungen der Regel 27 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen über die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-DCS auf der MEPC 83 im Hinblick auf ihre Annahme auf der außerordentlichen MEPC-Tagung im Oktober 2025 (MEPC/ES.2) gebilligt. Die Mitteilung über diese Änderungen durch das IMO-Sekretariat erfolgte in IMO-Rundschreiben Nr. 5005 vom 11. April 2025.

Die Union beantragte mit einschlägigem Vorschlag (ISWG-GHG 13/7) eine Änderung der Datenbank des IMO-DCS in Bezug auf die Granularität der Daten, zusätzliche Daten und deren Zugänglichkeit. Die Änderungsentwürfe stehen in Bezug auf die verbesserte Zugänglichkeit mit dem Vorschlag ISWG-GHG 13/7 in Einklang.

Der Standpunkt der Union auf der ISWG-APEE 1 und der MEPC 83 bestand darin, die Entwürfe für die Änderungen der Regel 27 zu unterstützen.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie die Zugänglichkeit der Daten in der Datenbank des IMO-DCS weiter verbessern werden, womit eine robuste Umsetzung des Rahmens für den Kohlenstoffintensitätsindikator (Carbon Intensity Indicator, CII) gewährleistet und dessen Überprüfung zu erleichtert wird.

In Bezug auf die Klauseln über die Überprüfung der kurzfristigen Maßnahme wurden auf der ISWG-APEE 1 Entwürfe für Änderungen der Regeln 20, 25 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen ausgearbeitet, wobei der Anhang des Dokuments MEPC 83/6/11, der von der Korrespondenzgruppe für die Aktualisierung der Bezugnahme auf die IMO-Strategie und die Überprüfung der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der GHG-Emissionen erstellt worden war, als Grundlage diente.

Auf der MEPC 83 wurden die Entwürfe für die Änderungen der Regeln 20, 25 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen im Hinblick auf ihre Annahme auf der außerordentlichen MEPC-Tagung im Oktober 2025 (MEPC/ES.2) gebilligt. Die Mitteilung über diese Änderungen durch das IMO-Sekretariat erfolgte in IMO-Rundschreiben Nr. 5005 vom 11. April 2025.

Der Standpunkt der Union auf der ISWG-APEE 1 und der MEPC 83 bestand darin, die Entwürfe gemäß MEPC 83/6/11 zu unterstützen.

Die Union sollte diese Änderungen unterstützen, da sie sich aus der Annahme der IMO-Strategie von 2023 zur Verringerung der THG-Emissionen und dem Abschluss der Überprüfung der kurzfristigen Maßnahmen durch die IMO ergeben, und eine weitere Überprüfung dieser Regeln ermöglichen.

3.3. Aufnahme des neuen Kapitels 5 in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

Auf der MEPC 76 im Jahr 2021 wurde ein Arbeitsplan für mittel- und langfristige Maßnahmen gebilligt. Im Zuge der Diskussionen auf den anschließenden Tagungen des MEPC und der ISWG-GHG näherten sich die unterschiedlichen Ansichten der Delegierten zu noch offenen Fragen – wie dem Zeitplan für die Rückführung der THG-Emissionen der internationalen Seeschifffahrt auf null, der möglichen Einbeziehung vorgelagerter Emissionen aus der Herstellung und dem Vertrieb von Kraft- bzw. Brennstoffen sowie der Art der zur Erreichung eines übergeordneten Ziels erforderlichen Maßnahmen (wirtschaftlich oder technisch), ihrer Anzahl und ihrer möglichen Kombination – schrittweise einander an.

Auf der MEPC 80 war vereinbart worden, Phase III des Arbeitsplans für die Entwicklung mittelfristiger Maßnahmen im Hinblick auf die Billigung auf der MEPC 83 (Frühjahr 2025) einzuleiten. Die Annahme auf einer außerordentlichen Tagung des MEPC (sechs Monate nach der MEPC 83 – Herbst 2025) wurde vereinbart, damit das Inkrafttreten 16 Monate nach der Annahme (2027) erfolgen kann.

Auf der ISWG-GHG 16, die vor der MEPC 81 stattfand, wurde erörtert, wie der Korb der vorgeschlagenen mittelfristigen Maßnahmen so entwickelt werden kann, dass die Ziele der IMO-Strategie von 2023 zur Verringerung der THG-Emissionen erreicht werden. Auf der ISWG-GHG 17 wurde der Korb der vorgeschlagenen mittelfristigen Maßnahmen weiterentwickelt und insbesondere vereinbart, die möglichen Entwürfe für Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen betreffend den Netto-Null-Rahmen der IMO als Grundlage für weitere Prüfungen heranzuziehen. Diese Fortschritte wurden auf der MEPC 82 zur Kenntnis genommen.

Auf der ISWG-GHG 18 wurde weiter erörtert, wie der Korb der vorgeschlagenen mittelfristigen Maßnahmen so entwickelt werden kann, dass die Ziele der IMO-Strategie von 2023 zur Verringerung der THG-Emissionen erreicht werden, wobei die Entwürfe für Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen betreffend den Netto-Null-Rahmen der IMO weiter ausgestaltet wurden. Obwohl Bereitschaft bestand, einen Konsens zu erzielen, blieben eine Reihe von Fragen offen, und hinsichtlich des wirtschaftlichen Elements herrschten nach wie vor große Meinungsverschiedenheiten. Die meisten Delegationen, auch die der Union, sprachen sich für einen Abgabenmechanismus aus, während andere

Delegationen einen flexiblen wirtschaftlichen Mechanismus befürworteten, der an der THG-Intensität von Kraft- bzw. Brennstoffen orientiert ist. Auf der ISWG-GHG 18 und unmittelbar danach legten die IMO-Vertragsparteien zwei getrennte Vorschläge zur Beilegung der Divergenzen vor.

Auf der ISWG-GHG 19 wurde die Arbeit an der Entwicklung eines Netto-Null-Rahmens der IMO weitergeführt und auf der MEPC 83 in der Arbeitsgruppe für die Verringerung der THG-Emissionen von Schiffen fortgesetzt. Nach eingehender Erörterung einigte sich die Arbeitsgruppe auf die Entwürfe für Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen betreffend den Netto-Null-Rahmen der IMO und stellte diese fertig.

Während der Prüfung der Berichte der ISWG-GHG 19 und der Arbeitsgruppe für die Verringerung der THG-Emissionen von Schiffen beantragte eine IMO-Partei eine namentliche Abstimmung über die Billigung der Entwürfe für Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommens betreffend den Netto-Null-Rahmen der IMO. Das Ergebnis der namentlichen Abstimmung waren 63 Ja-Stimmen, 16 Nein-Stimmen und etwa 25 Enthaltungen.

Somit wurden die Entwürfe für Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen betreffend den Netto-Null-Rahmen der IMO auf der MEPC 83 im Hinblick auf die Annahme auf der außerordentlichen MEPC-Tagung im Oktober 2025 (MEPC/ES.2) gebilligt. Die Mitteilung über diese Änderungen erfolgte in IMO-Rundschreiben Nr. 5005 vom 11. April 2025.

Die Union befürwortete und übermittelte eine Reihe von Dokumenten, in denen vorgeschlagen wurde, eine THG-Norm für Kraft- bzw. Brennstoffe (Greenhouse Gas Fuel Standard, GFS) und eine THG-Bepreisungsabgabe zu entwickeln. Die Union hat auf den verschiedenen Tagungen des MEPC und der ISWG-GHG eine wichtige Rolle bei den Verhandlungen über die Entwicklung des Netto-Null-Rahmens der IMO gespielt. Der Netto-Null-Rahmen der IMO umfasst eine neue globale Norm für Kraft- bzw. Brennstoffe für Schiffe und einen globalen Mechanismus zur Bepreisung von Emissionen.

Die Union sollte das neue Kapitel 5 unterstützen, da es Bestimmungen über die Verringerung der THG-Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr enthält, mit denen die THG-Nettoemissionen bis 2050 auf null gesenkt werden sollen. Zudem ist das Kapitel eine robuste Grundlage für die im Seeverkehr erforderliche Energiewende. Ziel ist es, die in der IMO-Strategie von 2023 zur Verringerung der THG-Emissionen von Schiffen festgelegten Ziele zu erreichen, die Einführung von Kraft- bzw. Brennstoffen, Technologien und Energiequellen, bei denen keine oder fast THG freigesetzt werden, zu beschleunigen und zu einer gerechten und ausgewogenen Energiewende beizutragen.

4. EINSCHLÄGIGES UNIONSRECHT UND ZUSTÄNDIGKEIT DER UNION

4.1. Einschlägiges Unionsrecht

4.1.1. Änderungen der Regeln 13 und 14 sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

Mit der Richtlinie (EU) 2016/802[2] wird eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe angestrebt. Ziel ist die Verhütung und Bekämpfung der Luftverunreinigung durch schädliche Emissionen aus der Verbrennung flüssiger Kraft- oder Brennstoffe mit hohem Schwefelgehalt, die der menschlichen Gesundheit und der Umwelt

[2] ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58.

schaden und zu sauren Niederschlägen beitragen. In den Artikeln 6 und 13 sowie Anhang I wird im Hinblick auf den maximalen Schwefelgehalt von Kraft- bzw. Brennstoffen für Schiffe und SO_x-Emissionen von Schiffen in Unionsgewässern auf die Regeln in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen verwiesen.

Gemäß der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie[3] müssen die Mitgliedstaaten die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um bis zum Jahr 2020 einen „guten Zustand der Meeresumwelt“ zu erreichen oder zu erhalten. „‚Guter Umweltzustand‘ ist der Umweltzustand, den Meeresgewässer aufweisen, bei denen es sich um ökologisch vielfältige und dynamische Ozeane und Meere handelt, die im Rahmen ihrer jeweiligen Besonderheiten sauber, gesund und produktiv sind und deren Meeresumwelt auf nachhaltigem Niveau genutzt wird, sodass die Nutzungs- und Betätigungsmöglichkeiten der gegenwärtigen und der zukünftigen Generationen erhalten bleiben“ (Artikel 3 Nummer 5 der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie). Die Feststellung eines guten Umweltzustands setzt unter anderem voraus, dass die vom Menschen verursachte Eutrophierung auf ein Minimum reduziert ist; das betrifft insbesondere deren negative Auswirkungen wie Verlust der biologischen Vielfalt, Verschlechterung des Zustands der Ökosysteme, schädliche Algenblüten sowie Sauerstoffmangel in den Wasserschichten nahe dem Meeresgrund. Die Verringerung der Stickstoffeinträge aus der Seeschifffahrt durch die Anwendung der Tier-III-Anforderungen, die sich aus der Ausweisung des Nordostatlantiks als NO_x-Emissions-Überwachungsgebiet (NO_x Emission Control Area, NECA) ergibt, wird es den am Nordostatlantik gelegenen EU-Mitgliedstaaten erleichtern, einen „guten Umweltzustand“ im Sinne der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie zu erreichen.

In der (2024 überarbeiteten) Luftqualitätsrichtlinie[4] sind unter anderem Grenzwerte für NO_2 festgelegt, mit denen schädliche Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt vermieden, verhütet oder verringert werden sollen. In der Luftqualitätsrichtlinie wird anerkannt, dass es zur Verwirklichung der Ziele jener Richtlinie von besonderer Bedeutung ist, den Ausstoß von Schadstoffen an der Quelle zu bekämpfen, insbesondere durch Maßnahmen zur Begrenzung von Abgasemissionen aus verschiedenen mobilen und ortsfesten Quellen mithilfe von Qualitätsnormen für Motoren oder Kraft- bzw. Brennstoffe. Die Union hat eine Reihe von Rechtsvorschriften zur Regelung der Emissionen durch Motorennormen für unterschiedliche Straßenverkehrsträger (Pkw, Lkw und leichte Nutzfahrzeuge – Euro-Normen[5]) und für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (Binnenschiffe und Lokomotiven – Richtlinie über nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte[6]) festgelegt.

Die Änderungen der Regeln 13 und 14 sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen im Hinblick auf die Ausweisung eines Emissions-Überwachungsgebiets sind daher geeignet, den Inhalt der Richtlinie (EU) 2016/802 maßgeblich zu beeinflussen. Die Ausweisung eines Emissions-Überwachungsgebiets im Hoheitsgebiet von EU-Mitgliedstaaten würde nämlich insofern die Anwendung der genannten Richtlinie beeinflussen, als in deren

---

3 ABl. L 164 vom 25.6.2008, S. 19.

4 ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1.

5 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1) sowie Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1).

6 ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1.

Artikeln 6 und 13 und Anhang I im Hinblick auf den maximalen Schwefelgehalt von Kraft- bzw. Brennstoffen für Schiffe und SO_x-Emissionen von Schiffen in Unionsgewässern auf die Regeln in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen verwiesen wird.

4.1.2. Änderungen der Regeln 20, 25, 27 und 28 sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

Mit der Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen[7] (im Folgenden „MRV-Verordnung der EU" – Monitoring, Reporting, Verification, MRV) wurde der Rechtsrahmen für ein Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungssystem der EU für THG-Emissionen geschaffen. Ziel der Verordnung ist es, robuste und überprüfbare Daten zu THG-Emissionen und Energieeffizienzindikatoren bereitzustellen, die politischen Entscheidungsträger mit fundiertem Wissen zu versorgen und den Markthochlauf bzw. die Verbreitung energieeffizienter Technologien und Verhaltensweisen zu fördern, indem Marktbarrieren wie der Mangel an Informationen beseitigt werden. Die Verordnung ist am 1. Juli 2015 in Kraft getreten. Mit der Verbesserung der Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-DCS über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen für die Öffentlichkeit und der Einführung der Überprüfungsklausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der THG-Emissionen soll die Kohlenstoffintensität der internationalen Schifffahrt im Einklang mit den Zielvorgaben der IMO-Strategie zur Verringerung der THG-Emissionen von Schiffen gesenkt werden. Die Verbesserung der Kohärenz bzw. Qualität der an die Datenbank des IMO-DCS übermittelten Daten und die Erweiterung des Datenzugangs für die Öffentlichkeit wirken sich auf die Erhebung und Meldung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen aus und sind daher geeignet, die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf THG-Emissionen der Schifffahrt im Rahmen der EU-MRV-Verordnung zu beeinflussen.

Im EU-Klimagesetz[8] sind verbindliche Klimaziele der Union (im Vergleich zu 1990) festgelegt, nämlich eine Verringerung der Netto-THG-Emissionen (Emissionen nach Abzug des Abbaus) um mindestens 55 % bis 2030 und um 90 % bis 2040 (Vorschlag der Kommission). Das Gesetz umfasst auch das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 und ein angestrebtes Ziel für negative Nettoemissionen nach diesem Zeitpunkt.

Auf der Grundlage der Vorschläge der Kommission im Rahmen des Pakets *Fit für 55* zur Verringerung der THG-Emissionen haben die EU-Gesetzgeber die folgenden Rechtsakte verabschiedet, die speziell auf die THG-Emissionen im Schifffahrtssektor ausgerichtet sind:

- Richtlinie (EU) 2023/959[9] zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG[10] über das EU-Emissionshandelssystem, mit der dieses ab dem 1. Januar 2024 auf den Seeverkehr ausgeweitet wird (zusammen mit den erforderlichen Änderungen

[7] ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

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

[9] Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 134).

[10] Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

der Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften der MRV-Verordnung der EU[11] sowie der einschlägigen Durchführungs- und delegierten Rechtsakte).

- Verordnung (EU) 2023/1805 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr[12] (im Folgenden „„FuelEU Maritime'-Verordnung"), mit der die Einführung solcher Kraftstoffe auf EU-Häfen anlaufenden Schiffen ab dem 1. Januar 2025 vorgeschrieben wird.

Die Einhaltung der neuen Verpflichtungen, die sich aus der Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems auf den Seeverkehr und aus der „FuelEU Maritime"-Verordnung ergeben, wird auf dem Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystem aufbauen, das mit der MRV-Verordnung der EU eingeführt wurde.

Diese Rechtsakte der EU sind wiederum eng mit den THG-Maßnahmen der IMO verknüpft – etwa dem IMO-DCS, dem Energieeffizienz-Kennwert für Bestandsschiffe (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI) und dem CII –, die darauf abzielen, Informationen über den Verbrauch an Kraft- bzw. Brennstoffen und die technische und betriebliche Energieeffizienz für jedes einzelne Schiff zu erheben und zu veröffentlichen.

Jede THG-Maßnahme der IMO, die die Überwachung der THG-Emissionen aus der Schifffahrt, die Berichterstattung darüber und Prüfung dieser Emissionen erfordert, kann sich auf die MRV-Verordnung der EU, die Richtlinie über das EU-Emissionshandelssystem und die „FuelEU Maritime"-Verordnung auswirken.

Somit sind die Änderungen der Regeln 20, 25, 27 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen über die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-DCS und die Überprüfungsklausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der THG-Emissionen geeignet, die geltenden Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757, der Verordnung (EU) 2023/1805 und der Richtlinie (EU) 2023/959 maßgeblich zu beeinflussen.

4.1.3. Aufnahme des neuen Kapitels 5 in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen

Mit der Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG[13] (im Folgenden „MRV-Verordnung der EU" – Monitoring, Reporting, Verification, MRV) wurde der Rechtsrahmen für ein Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungssystem der EU für THG-Emissionen aus der Schifffahrt und deren Energieeffizienz geschaffen. Ziel der Verordnung ist es, robuste und überprüfbare Daten zu THG-Emissionen und Energieeffizienzindikatoren bereitzustellen, die politischen Entscheidungsträger mit fundiertem Wissen zu versorgen und den Markthochlauf bzw. die Verbreitung energieeffizienter Technologien und Verhaltensweisen zu fördern, indem Marktbarrieren wie der Mangel an Informationen beseitigt werden.

Im EU-Klimagesetz[14] sind verbindliche Klimaziele der Union (im Vergleich zu 1990) festgelegt, nämlich eine Verringerung der Netto-THG-Emissionen (Emissionen nach Abzug

[11] Verordnung (EU) 2023/957 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zur Einbeziehung von Seeverkehrstätigkeiten in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Emissionen von zusätzlichen Treibhausgasen und Emissionen von zusätzlichen Schiffstypen (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 105).

[12] ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48.

[13] ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

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

des Abbaus) um mindestens 55 % bis 2030 und um 90 % bis 2040 (Vorschlag der Kommission). Das Gesetz umfasst auch das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 und ein angestrebtes Ziel für negative Nettoemissionen nach diesem Zeitpunkt.

Auf der Grundlage der Vorschläge der Kommission im Rahmen des Pakets *Fit für 55* zur Verringerung der THG-Emissionen haben die EU-Gesetzgeber die folgenden Rechtsakte verabschiedet, die speziell auf die THG-Emissionen im Schifffahrtssektor ausgerichtet sind:

- Richtlinie (EU) 2023/959[15] zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG[16] über das EU-Emissionshandelssystem, mit der dieses ab dem 1. Januar 2024 auf den Seeverkehr ausgeweitet wird (zusammen mit den erforderlichen Änderungen der Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften der MRV-Verordnung der EU[17] sowie der einschlägigen Durchführungs- und delegierten Rechtsakte).
- Verordnung (EU) 2023/1805 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr[18] (im Folgenden „„FuelEU Maritime'-Verordnung"), mit der die Einführung solcher Kraftstoffe auf Unionshäfen anlaufenden Schiffen ab dem 1. Januar 2025 vorgeschrieben wird.

Die Einhaltung der neuen Verpflichtungen, die sich aus der Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems auf den Seeverkehr und der „FuelEU Maritime"-Verordnung ergeben, wird auf dem Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystem aufbauen, das mit der MRV-Verordnung der EU eingeführt wurde.

Sowohl die Richtlinie über das EU-Emissionshandelssystem als auch die „FuelEU Maritime"-Verordnung enthält Überprüfungsklauseln für den Fall, dass die IMO eine globale Norm für Kraft- bzw. Brennstoffe oder einen marktbasierten Mechanismus annimmt. Konkret geht es um Folgendes:

- In Artikel 30 Absatz 5 der „FuelEU Maritime"-Verordnung heißt es: „Falls die IMO eine globale Kraftstoffnorm für Treibhausgase oder globale Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie annimmt, legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat unverzüglich einen Bericht vor. In dem Bericht prüft die Kommission diese globale Maßnahme im Hinblick auf ihr Ambitionsniveau angesichts der Ziele im Rahmen des Übereinkommens von Paris und ihre Umweltintegrität insgesamt. Ferner prüft sie alle Fragen im Zusammenhang mit der möglichen Ausformulierung oder Angleichung der vorliegenden Verordnung an diese globale Maßnahme, einschließlich der Notwendigkeit, eine doppelte

[15] Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 134).

[16] Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (Text von Bedeutung für den EWR) (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

[17] Verordnung (EU) 2023/957 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zur Einbeziehung von Seeverkehrstätigkeiten in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Emissionen von zusätzlichen Treibhausgasen und Emissionen von zusätzlichen Schiffstypen (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 105).

[18] 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).

Regulierung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr auf Unionsebene und auf internationaler Ebene zu vermeiden. Gegebenenfalls kann der Bericht durch einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Verordnung ergänzt werden, der im Einklang mit Verpflichtungen in Bezug auf Treibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft der Union steht und dem Ziel dient, die Umweltintegrität und die Wirksamkeit der Klimapolitik der Union zu erhalten."

- In Artikel 3gg Absatz 1 der Richtlinie über das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS) heißt es: „Im Falle der Annahme eines globalen marktbasierten Mechanismus zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr durch die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) überprüft die Kommission diese Richtlinie im Hinblick auf eine solche Maßnahme. Zu diesem Zweck legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat innerhalb von 18 Monaten nach Annahme dieses globalen marktbasierten Mechanismus und vor seinem Anwendungsbeginn einen Bericht vor. In diesem Bericht prüft die Kommission den globalen marktbasierten Mechanismus in Bezug auf a) seine Ambitionen im Hinblick auf die Ziele der Ziele des Übereinkommens von Paris, b) seine allgemeine Umweltintegrität, auch im Vergleich zu den Bestimmungen dieser Richtlinie über den Seeverkehr und c) alle Fragen im Zusammenhang mit der Kohärenz zwischen dem EU-EHS und dieser Maßnahme. Gegebenenfalls kann die Kommission dem ... Bericht einen Legislativvorschlag zur Änderung dieser Richtlinie beifügen, wobei die Änderungen mit dem Klimaziel der Union für 2030 und dem Ziel der Klimaneutralität gemäß der Verordnung (EU) 2021/1119 sowie mit dem Ziel, die Umweltintegrität und Wirksamkeit der Klimaschutzmaßnahmen der Union zu wahren, im Einklang stehen müssen, um die Kohärenz zwischen der Umsetzung des globalen marktbasierten Mechanismus und des EU-EHS sicherzustellen und gleichzeitig eine erhebliche Doppelbelastung zu vermeiden."

Jede THG-Maßnahme der IMO, die die Überwachung der THG-Emissionen aus der Schifffahrt, die Berichterstattung darüber und Prüfung dieser Emissionen erfordert, kann sich auf die MRV-Verordnung der EU, die Richtlinie über das EU-Emissionshandelssystem und die „FuelEU Maritime"-Verordnung auswirken.

Somit ist das neue Kapitel 5 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen betreffend den Netto-Null-Rahmen der IMO geeignet, die geltenden Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757, der Verordnung (EU) 2023/1805 und der Richtlinie (EU) 2023/959 maßgeblich zu beeinflussen.

4.2. Zuständigkeit der EU

Der Gegenstand der vorgesehenen Akte betrifft einen Bereich, für den die Union nach Artikel 3 Absatz 2 letzter Satzteil AEUV die ausschließliche Außenkompetenz hat, da die vorgesehenen Akte „gemeinsame Regeln beeinträchtigen oder deren Tragweite verändern" könnten.

5. RECHTSGRUNDLAGE

5.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

5.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV erlässt der Rat Beschlüsse „zur Festlegung der Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat".

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist.[19]

Der Begriff „rechtswirksame Akte" erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Die Bestimmung gilt insbesondere dann, wenn die internationale Übereinkunft, durch die das Gremium eingesetzt wurde, vorsieht, dass dessen Beschlüsse für die Vertragsparteien verbindlich sind. Dies ist etwa der Fall, wenn die internationale Übereinkunft dem Gremium die Befugnis einräumt, bestimmte Aspekte der Übereinkunft oder seiner Anhänge zu ändern.

5.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der MEPC ist ein Gremium, das durch eine Übereinkunft, nämlich das Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation, eingesetzt wurde.

Bei den vorgesehenen Akten, die dieser IMO-Ausschuss annehmen soll, handelt es sich um Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen. Nach Artikel 1 des MARPOL-Übereinkommens werden diese Änderungen völkerrechtlich bindend sein.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

5.2. Materielle Rechtsgrundlage

5.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Zweck und Gegenstand des vorgesehenen Aktes ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Akt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

5.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die durch eine Übereinkunft, nämlich das IMO-Übereinkommen, eingesetzt wurde; sie ist für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeres- und Luftverschmutzung durch Schiffe zuständig.

---

[19] Rechtssache C-399/12 Bundesrepublik Deutschland/Rat der Europäischen Union (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

Nach dem IMO-Übereinkommen ist es das Ziel der Organisation, eine Zusammenarbeit zwischen den Regierungen bei der staatlichen Regelung und Handhabung fachlicher Angelegenheiten aller Art der internationalen Handelsschifffahrt herbeizuführen und auf die allgemeine Annahme möglichst hoher Normen hinsichtlich der Sicherheit auf See, der Leistungsfähigkeit der Schifffahrt und der Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe hinzuwirken und sie zu erleichtern.

Der MEPC wird Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen annehmen, der wichtigsten internationalen Übereinkunft zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch den Betrieb oder Unfälle von Schiffen.

Diese Änderungen bezwecken die Verhütung, Verringerung und Überwachung der Emissionen aus der internationalen Schifffahrt bei gleichzeitiger Förderung der globalen Konnektivität durch den Seeverkehr.

Mit den genannten Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen wird eine Reihe von Zielen in den Bereichen Seeverkehr und Umwelt verfolgt, die untrennbar miteinander verbunden sind, ohne dass das eine gegenüber dem anderen zweitrangig ist oder nur indirekt verfolgt wird. Daher muss die materielle Rechtsgrundlage des Beschlusses die entsprechenden materiellen Rechtsgrundlagen umfassen, nämlich sowohl Artikel 100 Absatz 2 als auch Artikel 192 Absatz 1 AEUV.

5.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollten Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

2025/0242 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation auf der zweiten außerordentlichen Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt im Hinblick auf die Annahme von Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organisation, IMO) ist am 17. März 1958 in Kraft getreten.

(2) Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, die für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie die Verhütung der Meeres- und Luftverschmutzung durch Schiffe zuständig ist. Alle Mitgliedstaaten der Union sind Mitglieder der IMO. Die Union selbst ist kein Mitglied der IMO.

(3) Nach Artikel 38 Buchstabe a des IMO-Übereinkommens nimmt der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (Marine Environment Protection Committee, MEPC) die Aufgaben wahr, die der IMO aufgrund oder im Rahmen internationaler Übereinkommen zur Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe übertragen werden oder übertragen werden können, insbesondere im Hinblick auf die Annahme und Änderung von Regeln oder anderen Bestimmungen. Der MEPC soll auf seiner zweiten außerordentlichen Sitzung Änderungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „MARPOL-Übereinkommen“) gemäß dessen Artikel 16 Absatz 2 Buchstaben b, c und d annehmen.

(4) Der MEPC soll auf seiner zweiten außerordentlichen Sitzung vom 14. bis 17. Oktober 2025 Änderungen der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen im Hinblick auf die Ausweisung des Nordostatlantiks als neues Emissions-Überwachungsgebiet (Regeln 13 und 14 sowie Anhang VII), die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-Datenerhebungssystems über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen (IMO Data Collection System, IMO-DCS), die Überprüfungsklausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der Treibhausgasemissionen (Regeln 20, 25, 27 und 28) und den Netto-Null-Rahmen der IMO (neues Kapitel 5) annehmen.

(5) Die vorgesehenen Akte des MEPC werden Rechtswirkung entfalten.

(6) Es ist angezeigt, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union auf der außerordentlichen Tagung des MEPC zu vertreten ist, da die vorgesehenen Rechtsakte geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen – nämlich der

Richtlinie (EU) 2016/802 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe[1], der Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen[2], der Richtlinie (EU) 2023/959 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union[3] und der Verordnung (EU) 2023/1805 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr[4].

(7) Die Union sollte die Änderungen der Regeln 13 und 14 sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unterstützen, da sie zur Verhütung, Verringerung und Überwachung der Emissionen von Stickoxiden (NO_x), Schwefeloxiden (SO_x) und Partikelmasse (PM) durch Schiffe beitragen und entsprechende Vorteile für Gesundheit und Umwelt gewährleisten werden, wobei gleichzeitig die wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Seeverkehrssektor beherrschbar bleiben. Die Union sollte zudem die Änderungen der Regel 27 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unterstützen, da sie die Zugänglichkeit der Daten in der Datenbank des IMO-DCS weiter verbessern werden, womit eine robuste Umsetzung des Rahmens für den Kohlenstoffintensitätsindikator (Carbon Intensity Indicator, CII) gewährleistet und dessen Überprüfung erleichtert wird. Die Union sollte die Änderungen der Regeln 20, 25, 27 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unterstützen, da sie sich aus der Annahme der IMO-Strategie von 2023 zur Verringerung der Treibhausgasemissionen (im Folgenden „THG-Emissionen“) und dem Abschluss der Überprüfung der kurzfristigen Maßnahmen durch die IMO ergeben, und eine weitere Überprüfung dieser Regeln ermöglichen. Die Union sollte auch die Aufnahme des neuen Kapitels 5 in Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen unterstützen, da es Bestimmungen über die Verringerung der THG-Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr enthält, mit denen die Netto-THG-Emissionen bis 2050 auf null gesenkt werden sollen. Zudem ist das Kapitel eine robuste Grundlage für die im Seeverkehr erforderliche Energiewende. Ziel ist es, die in der IMO-Strategie von 2023 zur Verringerung der THG-Emissionen von Schiffen festgelegten Klimaziele zu erreichen, die Einführung von Kraft- bzw. Brennstoffen, Technologien und Energiequellen, bei denen keine oder fast THG-Emissionen anfallen, zu beschleunigen und zu einer gerechten und ausgewogenen Energiewende beizutragen.

(8) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der IMO sind, und der Kommission gemeinsam im Interesse der Union vorgetragen werden —

[1] ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58.
[2] ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.
[3] ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 134.
[4] ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union auf der zweiten außerordentlichen Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organisation, IMO) zu vertretende Standpunkt besteht darin, der Annahme folgender Änderungen zuzustimmen:

a) Änderungen der Regeln 13 und 14 sowie des Anhangs VII der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen im Hinblick auf die Ausweisung des Nordostatlantiks als neues Emissions-Überwachungsgebiet (Emission Control Area, ECA);

b) Änderungen der Regeln 20, 25, 27 und 28 der Anlage VI zum MARPOL-Übereinkommen im Hinblick auf die Zugänglichkeit der Datenbank des IMO-Datenerhebungssystems über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen (IMO Data Collection System, IMO-DCS) und die Überprüfungsklausel der kurzfristigen Maßnahme zur Verringerung der Treibhausgasemissionen;

c) Aufnahme des neuen Kapitels 5 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens betreffend den Netto-Null-Rahmen der IMO.

Artikel 2

Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von der Kommission und den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt der IMO sind, gemeinsam im Interesse der Union vertreten.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Kommission und die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin