Mittwoch, 19. Oktober 2022

P9_TA(2022)0367

Nachhaltige Schiffskraftstoffe (Initiative „FuelEU Maritime“) ***I

Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 19. Oktober 2022 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (COM(2021)0562 — C9-0333/2021 — 2021/0210(COD)) ([1])

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

(2023/C 149/13)

Abänderung 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Mengenmäßig werden über die Meere rund 75 % des EU-Außenhandels und 31 % des EU-Binnenhandels abgewickelt. ***Zugleich fallen bei Fahrten von Schiffen nach oder von Häfen im Europäischen Wirtschaftsraum rund 11 % aller verkehrsbedingten CO_2-Emissionen bzw. 3-4 % der CO_2-Gesamtemissionen der EU an.*** Jährlich gehen 400 Millionen Fahrgäste in Häfen der Mitgliedstaaten an oder von Bord, davon rund 14 Millionen an oder von Bord von Kreuzfahrtschiffen. Der Seeverkehr ist somit ein wesentlicher Bestandteil des ***europäischen Verkehrssystems*** und spielt eine entscheidende Rolle für die ***europäische Wirtschaft***. Auf dem Seeverkehrsmarkt herrscht ein starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren innerhalb und außerhalb der Union, weswegen gleiche Ausgangsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und Prosperität des Seeverkehrsmarkts und seiner Wirtschaftsakteure fußt auf einem klar geregelten, harmonisierten Rahmen, ***der*** für Seeverkehrsbetreiber, Häfen und andere Akteure des Sektors Chancengleichheit ***gewährleistet***. Marktverzerrungen können dazu führen, dass Schiffsbetreiber oder Häfen gegenüber ihren Wettbewerbern im Seeverkehrssektor oder in anderen Verkehrssektoren benachteiligt werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass der Seeverkehrssektor an Wettbewerbsfähigkeit verliert und es zu Einbußen an Konnektivität für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen kommt.	(1) Mengenmäßig werden über die Meere rund 75 % des EU-Außenhandels und 31 % des EU-Binnenhandels abgewickelt. Jährlich gehen 400 Millionen Fahrgäste in Häfen der Mitgliedstaaten an oder von Bord, davon rund 14 Millionen an oder von Bord von Kreuzfahrtschiffen. Der Seeverkehr ist somit ein wesentlicher Bestandteil des ***Verkehrssystems der Union*** und spielt eine entscheidende Rolle für die ***Wirtschaft der Union***. Auf dem Seeverkehrsmarkt herrscht ein starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren innerhalb und außerhalb der Union, weswegen ***weltweit*** gleiche Ausgangsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und Prosperität des Seeverkehrsmarkts und seiner Wirtschaftsakteure fußt auf einem klar geregelten, harmonisierten Rahmen, ***mit dem*** für Seeverkehrsbetreiber, Häfen und andere Akteure des Sektors Chancengleichheit ***gewahrt wird***. Marktverzerrungen können dazu führen, dass Schiffsbetreiber oder Häfen gegenüber ihren Wettbewerbern im Seeverkehrssektor oder in anderen Verkehrssektoren benachteiligt werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass der Seeverkehrssektor an Wettbewerbsfähigkeit verliert, ***Arbeitsplätze abgebaut werden*** und es zu Einbußen an Konnektivität für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen kommt.

([1]) Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 59 Absatz 4 Unterabsatz 4 der Geschäftsordnung zu interinstitutionellen Verhandlungen an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A9-0233/2022).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 2

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) Im Seeverkehrssektor sind 2 Millionen Unionsbürgerinnen und Unionsbürger beschäftigt, und er trägt 149 Mrd. EUR zur Wirtschaft bei. Für jede 1 Mio. EUR, die in der Schifffahrtsindustrie erwirtschaftet wird, werden in anderen Bereichen der Wirtschaft der Union 1,8 Mio. EUR generiert ([1a]).
	([1a]) Bericht des Verbands der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft mit dem Titel „The Economic Value of the EU Shipping Industry" (Der ökonomische Wert der EU-Schifffahrtsindustrie), 2020.

Abänderung 3

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1b) Der Seeverkehr ist mit deutlich geringeren Treibhausgasemissionen pro Tonne beförderter Güter im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern der umweltfreundlichste Verkehrsträger ([1a]). Zugleich fallen bei Fahrten von Schiffen nach oder von Häfen im Europäischen Wirtschaftsraum rund 11 % aller verkehrsbedingten CO_2-Emissionen bzw. 3 bis 4 % der CO_2-Gesamtemissionen der EU an. Die CO_2-Emissionen des Seeverkehrs dürften ansteigen, wenn keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden. ***Alle Wirtschaftszweige müssen bis spätestens 2050 an der raschen Reduzierung der Netto-Treibhausgasemissionen auf Null beitragen, wie in der Verordnung (EU) 2021/1119 verankert. Daher muss die Union unbedingt einen ambitionierten Weg für den raschen ökologischen Wandel im Seeverkehrssektor einschlagen, mit dem auch dazu beigetragen würde, ihre weltweite Führungsrolle bei den grünen Technologien, Dienstleistungen und Lösungen zu erhalten und weiter auszubauen und die Schaffung von Arbeitsplätzen in den entsprechenden Wertschöpfungsketten weiter zu fördern und dabei die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.***
	([1a]) Studie der Europäischen Umweltagentur, 2020, https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 4

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Um die Klimaschutzzusagen der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris zu unterstreichen, die Schritte festzulegen, mit denen die Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen ist, und die politischen Zusagen in rechtliche Verpflichtungen umzusetzen, hat die Kommission den (geänderten) Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1999 (Europäisches Klimagesetz) ([19]) sowie die Mitteilung „Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas bis 2030" angenommen ([20]). Darin ist auch das Ziel enthalten, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber den Werten von 1990 zu senken. Daher sind verschiedene ergänzende politische Instrumente erforderlich, um die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe, die nachhaltig erzeugt werden, auch im Seeverkehrssektor zu fördern. Die technologische Entwicklung und Einführung muss bis 2030 erfolgen, damit die Grundlagen für einen viel rascheren Wandel in der Folgezeit geschaffen sind.	(2) Um die Klimaschutzzusagen der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris zu unterstreichen, die Schritte festzulegen, mit denen die Klimaneutralität bis spätestens 2050 zu erreichen ist, und die politischen Zusagen in rechtliche Verpflichtungen umzusetzen, hat die Kommission den (geänderten) Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1999 (Europäisches Klimagesetz) ([19]) sowie die Mitteilung „Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas bis 2030" ([20]) angenommen. Darin ist auch das Ziel enthalten, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber den Werten von 1990 zu senken. Daher sind verschiedene ergänzende politische Instrumente erforderlich, um ***eine groß angelegte Erzeugung*** und die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe, die nachhaltig erzeugt werden, ***zu fördern und zu beschleunigen***, und zwar auch im Seeverkehrssektor, ***und dabei dem Grundsatz der Technologieneutralität Rechnung zu tragen***. Die technologische Entwicklung und Einführung ***sollte möglichst bald gefördert und muss bis*** 2030 ***in die Wege geleitet werden***, damit die Grundlagen für einen viel rascheren Wandel in der Folgezeit geschaffen sind. ***Die Förderung von Innovationen und die Unterstützung der Forschung für neuartige und zukünftige Innovationen, wie beispielsweise neue alternative Kraftstoffe, Ökodesign, biobasierte Materialien, Windantrieb sowie durch Windantrieb unterstützte Antriebsformen, sind von wesentlicher Bedeutung.***

([19]) COM(2020)0563.
([20]) COM(2020)0562.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 5

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2a) LNG wird im Seeverkehr voraussichtlich eine Übergangsrolle spielen und einen allmählichen Übergang zu emissionsfreien Alternativen ermöglichen, insbesondere zumal es derzeit keine wirtschaftlich tragfähige emissionsfreie Antriebstechnologie gibt. In der Mitteilung über die Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität wird darauf hingewiesen, dass emissionsfreie Seeschiffe bis 2030 Marktreife erreichen dürften. Die Flottenumrüstung sollte aufgrund der langen Lebensdauer der Schiffe schrittweise erfolgen. Kraftstoffe für den Verkehr wie LNG müssen zunehmend dekarbonisiert werden, indem beispielsweise verflüssigtes Biomethan (Bio-LNG) oder erneuerbare und kohlenstoffarme synthetische gasförmige E-Fuels (E-Gas) beigemischt werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 6

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Beim Übergang zu erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen ist es entscheidend, das reibungslose Funktionieren des EU-Seeverkehrsmarkts in Bezug auf Schiffskraftstoffe, auf die ein erheblicher Teil der den Schiffsbetreibern entstehenden Kosten entfällt, und den fairen Wettbewerb auf diesem Markt zu gewährleisten. Unterschiedliche Anforderungen für Kraftstoffe in den einzelnen Mitgliedstaaten der Union können erhebliche Auswirkungen auf die wirtschaftliche Leistung der Schiffsbetreiber haben und den Wettbewerb auf dem Markt beeinträchtigen. Aufgrund des internationalen Charakters der Schifffahrt können die Schiffsbetreiber leicht in Drittländern bunkern und große Mengen an Kraftstoff an Bord mitführen. Dies kann ***zu Verlagerungseffekten (carbon leakage)*** führen und nachteilige Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors haben, nämlich dann, wenn erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe in Seehäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verfügbar sind, die Vorschriften für deren Nutzung aber nicht für alle Schiffsbetreiber gelten, die Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anlaufen oder daraus auslaufen. Mit den in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen soll dafür gesorgt werden, dass der Markt für Schiffskraftstoffe ***unter Bedingungen*** mit erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen durchdrungen wird, die ***einen fairen*** Wettbewerb auf dem EU-Seeverkehrsmarkt gewährleisten.	(3) Beim Übergang zu erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen ist es entscheidend, das reibungslose Funktionieren des EU-Seeverkehrsmarkts in Bezug auf Schiffskraftstoffe, auf die ein erheblicher Teil der den Schiffsbetreibern entstehenden Kosten – ***in der Regel zwischen 35 % und 53 % der Frachtraten*** – entfällt, und den fairen Wettbewerb auf diesem Markt zu gewährleisten. ***Politische Maßnahmen müssen daher kosteneffizient sein und darauf abzielen, die größtmögliche Dekarbonisierung zu den geringstmöglichen Kosten zu erreichen.*** Unterschiedliche Anforderungen für Kraftstoffe in den einzelnen Mitgliedstaaten der Union können erhebliche Auswirkungen auf die wirtschaftliche Leistung der Schiffsbetreiber haben und den Wettbewerb auf dem Markt beeinträchtigen. Aufgrund des internationalen Charakters der Schifffahrt können die Schiffsbetreiber leicht in Drittländern bunkern und große Mengen an Kraftstoff an Bord mitführen***, was auch zu einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit der Häfen der Union gegenüber Häfen außerhalb der Union beitragen könnte***. Dies kann ***zur Verlagerung von CO_2-Emissionen und der Verlagerung des Geschäfts*** führen und nachteilige Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors haben, nämlich dann, wenn erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe in Seehäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verfügbar sind, die Vorschriften für deren Nutzung aber nicht für alle Schiffsbetreiber gelten, die Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anlaufen oder daraus auslaufen. Mit den in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen soll dafür gesorgt werden, dass der Markt für Schiffskraftstoffe mit erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen ***unter Bedingungen*** durchdrungen wird, ***durch*** die ***der faire*** Wettbewerb auf dem EU-Seeverkehrsmarkt ***gewahrt wird, womit Schiffsbetreibern die Möglichkeit gegeben werden soll, ihre Kosten für die Emissionsminderung zu senken. Eine solche Möglichkeit ist von entscheidender Bedeutung, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrtsindustrie der Union und die Marktstellung der Logistikrouten zu wahren, über die die Häfen in der Union mit dem globalen Handel vernetzt werden.***

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 7

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Im Seeverkehrssektor herrscht ein harter internationaler Wettbewerb. Durch die großen Unterschiede in der Regulierung zwischen den Flaggenstaaten wurden unerwünschte Praktiken wie die Ausflaggung von Schiffen begünstigt. Der intrinsische globale Charakter des Sektors macht die Bedeutung eines flaggenneutralen Ansatzes und eines günstigen Regelungsumfelds deutlich, was eine Voraussetzung dafür ist, neue Investitionen anzuziehen und die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen, Schiffseigner und Betreiber in der Union zu sichern.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 8

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Damit sich diese Verordnung auf alle Tätigkeiten des Seeverkehrssektors auswirkt, sollte sie für einen Teil der Fahrten zwischen einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Drittlands gelten. Diese Verordnung sollte daher für die Hälfte der Energie gelten, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen außerhalb des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, für die Hälfte der Energie, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einen Hafen außerhalb des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats anläuft, für die gesamte Energie, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, und für die gesamte Energie, die ein Schiff am Liegeplatz im Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht. Die Tatsache, dass ein Teil der Energie, die ein Schiff sowohl bei Fahrten aus Drittländern in die Union als auch bei Fahrten aus der Union in Drittländer verbraucht, erfasst wird, stellt die Wirksamkeit dieser Verordnung sicher, und zwar auch durch die zunehmend positiven Auswirkungen des Regelungsrahmens auf die Umwelt. ***Gleichzeitig begrenzt der*** Regelungsrahmen das Risiko des Anlaufens von Ausweichhäfen und der Verlagerung von Umladetätigkeiten in Gebiete außerhalb der Union. ***Um*** ein reibungsloses Funktionieren des Seeverkehrs ***zu gewährleisten,*** gleiche Ausgangsbedingungen für Seeverkehrsbetreiber und Häfen ***zu schaffen*** und Verzerrungen im Binnenmarkt ***zu vermeiden***, sollten für alle Fahrten, die in Häfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten beginnen oder enden, sowie für den Aufenthalt der Schiffe in diesen Häfen einheitliche Vorschriften gelten, die in dieser Verordnung festgelegt werden.	(4) Damit sich diese Verordnung auf alle Tätigkeiten des Seeverkehrssektors auswirkt, sollte sie für einen Teil der Fahrten zwischen einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Drittlands gelten. Diese Verordnung sollte daher für die Hälfte der Energie gelten, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen außerhalb des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, für die Hälfte der Energie, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einen Hafen außerhalb des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats anläuft, für die gesamte Energie, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, und für die gesamte Energie, die ein Schiff am Liegeplatz im Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht. Die Tatsache, dass ein Teil der Energie, die ein Schiff sowohl bei Fahrten aus Drittländern in die Union als auch bei Fahrten aus der Union in Drittländer verbraucht, erfasst wird, stellt die Wirksamkeit dieser Verordnung sicher, und zwar auch durch die zunehmend positiven Auswirkungen des Regelungsrahmens auf die Umwelt. ***Mit diesem*** Regelungsrahmen ***dürfte*** das Risiko des Anlaufens von Ausweichhäfen und der Verlagerung von Umladetätigkeiten in Gebiete außerhalb der Union ***begrenzt werden***. ***Damit*** ein reibungsloses Funktionieren des Seeverkehrs ***sichergestellt ist und*** gleiche Ausgangsbedingungen für Seeverkehrsbetreiber und Häfen ***geschaffen*** und Verzerrungen im Binnenmarkt ***verhindert werden***, sollten für alle Fahrten, die in Häfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten beginnen oder enden, sowie für den Aufenthalt der Schiffe in diesen Häfen einheitliche Vorschriften gelten, die in dieser Verordnung festgelegt werden. ***Die Kommission sollte ein Überwachungssystem einrichten, das speziell auf die Einschätzung der möglichen Verlagerung von CO_2-Emissionen und möglicher Verlagerungen des Geschäfts sowie von Ausweichpraktiken ausgerichtet ist, und sie sollte eine Liste möglicher Geschäftsaktivitäten erstellen, bei denen es sich nicht um wesentliche Geschäftsaktivitäten handelt, die bei Hafenaufenthalten in der Nachbarschaft der Union durchgeführt werden. Werden dabei erhebliche CO_2-Verlagerungen und erhebliche Verlagerungen des Geschäfts sowie Ausweichpraktiken festgestellt, sollte die Kommission Maßnahmen vorschlagen, um diese Probleme zu lösen.***

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 9

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4a) Da durch diese Verordnung dem Sektor zusätzliche Kosten für die Einhaltung auferlegt werden, müssen Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden, um zu verhindern, dass die Regulierungslast insgesamt zunimmt. Die Kommission sollte daher vor der Anwendung dieser Verordnung Vorschläge zum Ausgleich des durch diese Verordnung entstehenden Verwaltungsaufwands vorlegen, und zwar durch die Änderung oder Aufhebung von Bestimmungen in anderen Rechtsakten der Union, die im Seeverkehrssektor Verwaltungsaufwand verursachen.

Abänderung 10

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4b) Um das erforderliche Maß an Rechts- und Investitionssicherheit zu wahren, sollte diese Verordnung eng an die Verordnung XXXX-XXX (Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe), die Richtlinie 2003/87/EG (EU-EHS), die Richtlinie XXXX-XXX (Richtlinie über Energie aus erneuerbaren Quellen) und die Richtlinie 2003/96/EG (Energiebesteuerungsrichtlinie) angeglichen werden und mit diesen in Einklang stehen. Eine solche Angleichung sollte zu einem kohärenten Rechtsrahmen für den Schifffahrtssektor führen, der zu einer erheblichen Steigerung der Produktion nachhaltiger alternativer Kraftstoffe beiträgt, den Aufbau der erforderlichen Infrastruktur sicherstellt und Anreize für die Verwendung dieser Kraftstoffe bei einem stetig wachsenden Anteil an Schiffen schafft. Um die allgemeine Kohärenz mit den Zielen der Union in den Bereichen Klima, Wettbewerbsfähigkeit und „nachhaltiges Wirtschaftswachstum" zu wahren, sollten die übergreifenden, kombinierten und kumulativen Auswirkungen dieser Rechtsakte auf das Klima und die Wirtschaft umfassend und kontinuierlich bewertet werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 11

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 4 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4c) Die Verpflichtung für Häfen, eine landseitige Stromversorgung bereitzustellen, sollte mit einer entsprechenden Verpflichtung für Schiffe einhergehen, sich am Liegeplatz an die Ladeinfrastruktur anzuschließen, die dieser Stromversorgung dient, damit diese Infrastruktur effizient genutzt wird und kein Risiko gestrandeter Vermögenswerte entsteht. Darüber hinaus sollten Anstrengungen unternommen werden, um die Kosten für die landseitige Stromversorgung zu senken, indem Strom, der Schiffen im Hafen bereitgestellt wird, durch Änderungen der Richtlinie XXXX-XXXX (Energiebesteuerungsrichtlinie) dauerhaft von der Besteuerung ausgenommen wird.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 12

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(5a) Angesichts der gestiegenen Beförderungskosten für Schiffe, die die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllen, sollte dem Risiko von Ausweichverhalten und Umgehung der Bestimmungen dieser Verordnung, insbesondere im Segment des Containerhandels, begegnet werden. Das Anlaufen von Häfen in der Nähe der Union zur Begrenzung der Kosten für die Einhaltung dieser Verordnung würde nicht nur den erwarteten Nutzen für die Umwelt verringern und den mit dieser Verordnung verfolgten Zielen erheblich zuwiderlaufen, sondern könnte aufgrund der zusätzlichen Entfernung, die zur Umgehung dieser Verordnung zurückgelegt wurde, zu zusätzlichen Emissionen führen. Es ist daher angezeigt, das Anlaufen bestimmter Häfen außerhalb der Union vom Begriff des Anlaufhafens auszuschließen. Dieser Ausschluss sollte sich auf Häfen in der Nähe der Union richten, in denen das Risiko der Umgehung dieser Verordnung am größten ist. Eine Grenze von 300 Seemeilen stellt eine verhältnismäßige Reaktion auf dieses Risiko dar, wobei die zusätzliche Belastung und das Risiko der Umgehung gegeneinander abgewogen werden. Darüber hinaus sollte der Ausschluss vom Begriff des Anlaufhafens nur für Containerschiffe und Häfen gelten, deren Haupttätigkeitsgebiet die Umladung von Containern ist. Bei solchen Transporten besteht das Risiko der Umgehung auch in einer Verlagerung des Drehkreuz-Hafens in Häfen außerhalb der Union, die die Auswirkungen der Umgehung noch verstärkt. Aus diesem Grund und in Ermangelung eines verbindlichen IMO-Systems für die Verwendung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für internationale Fahrten auf globaler Ebene mit einer ähnlich hohen Zielvorgabe wie die Anforderungen dieser Verordnung sollten Aufenthalte von Containerschiffen in einem benachbarten Containerumschlaghafen nicht als Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Sinne dieser Verordnung betrachtet werden. Damit die Maßnahme in einem angemessenen Verhältnis zu den verfolgten Zielen steht und zu Gleichbehandlung führt, sollten Maßnahmen in Drittländern mit gleicher Wirkung wie diese Verordnung berücksichtigt werden.

Abänderung 13

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(5b) Um der besonderen Lage der Inselgebiete gemäß Artikel 174 des Vertrags und der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, die Anbindung von Inseln und Randgebieten an zentrale Regionen der Union zu erhalten, sollten vorübergehende Ausnahmen für Fahrten von anderen Fahrgastschiffen als Kreuzfahrt-Fahrgastschiffen zwischen einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaats auf einer Insel mit weniger als 100 000 ständigen Einwohnern zulässig sein.

Abänderung 14

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 5 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(5c) Unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale der Gebiete in äußerster Randlage der Union, insbesondere ihrer Abgelegenheit und Insellage, und der Zwänge, denen sie ausgesetzt sind, sollte besonders darauf geachtet werden, dass ihre Zugänglichkeit und die Möglichkeit, im Wege des Seeverkehrs für eine effiziente Anbindung dieser Gebiete zu sorgen, erhalten bleiben. Daher sollte nur die Hälfte der Energie, die auf Fahrten von oder nach einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage verbraucht wird, in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Aus demselben Grund sollten vorübergehende Ausnahmen für Fahrten zwischen einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage und einem anderen Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage sowie für die während ihres Aufenthalts innerhalb des Anlaufhafens der entsprechenden Gebiete in äußerster Randlage verbrauchte Energie zulässig sein.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 15

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 5 d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(5d) Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Schiffe sicherzustellen, darunter auch für jene, die für den Betrieb in eisbedeckten Gewässern auf ihrem Weg zu, von oder zwischen Häfen der Mitgliedstaaten gebaut werden, sollten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionsreduktionen auf Schiffsbasis sowie im Rahmen der Daten, die auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2015/757 überwacht und gemeldet werden, spezifische Informationen über die Eisklasse eines Schiffes und zu Fahrten durch vereiste Gewässer berücksichtigt werden.

Abänderung 16

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Die für die Einhaltung dieser Verordnung verantwortliche Person oder Organisation sollte das Schifffahrtsunternehmen sein, definiert als Schiffseigner oder jede andere Organisation oder Person wie Geschäftsführer oder Bareboatcharterer, der vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übertragen wurde und die sich dabei bereit erklärt hat, allen Pflichten und Verantwortlichkeiten nachzukommen, die sich aus dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) ergeben. Diese Definition beruht auf der Definition des Begriffs „Schifffahrtsunternehmen“ in Artikel 3 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates ([21]) und steht im Einklang mit dem globalen Datenerhebungssystem, das 2016 von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) eingeführt wurde. Im Einklang mit dem Verursacherprinzip könnte das Schifffahrtsunternehmen im Wege einer vertraglichen Vereinbarung den Rechtsträger, der für Entscheidungen, die sich auf die Treibhausgasintensität der von dem Schiff verbrauchten Energie auswirken, unmittelbar verantwortlich ist, für die zur Einhaltung dieser Verordnung anfallenden Kosten zur Rechenschaft ziehen. Bei diesem Rechtsträger dürfte es sich normalerweise um den Rechtsträger handeln, der für die Wahl des Kraftstoffs, der Route und der Geschwindigkeit des Schiffs verantwortlich ist.	(6) Die für die Einhaltung dieser Verordnung verantwortliche Person oder Organisation sollte das Schifffahrtsunternehmen sein, definiert als ***Schiffseigner*** oder jede andere Organisation oder Person wie Geschäftsführer oder Bareboatcharterer, der vom ***Schiffseigner*** die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übertragen wurde und die sich dabei bereit erklärt hat, allen Pflichten und Verantwortlichkeiten nachzukommen, die sich aus dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) ergeben. Diese Definition beruht auf der Definition des Begriffs „Schifffahrtsunternehmen“ in Artikel 3 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates ([21]) und steht im Einklang mit dem globalen Datenerhebungssystem, das 2016 von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) eingeführt wurde. Im Einklang mit dem Verursacherprinzip könnte das Schifffahrtsunternehmen im Wege einer vertraglichen Vereinbarung den Rechtsträger, der für Entscheidungen, die sich auf die Treibhausgasintensität der von dem Schiff verbrauchten Energie auswirken, unmittelbar verantwortlich ist, für die zur Einhaltung dieser Verordnung anfallenden Kosten zur Rechenschaft ziehen. Bei diesem Rechtsträger dürfte es sich normalerweise um den Rechtsträger handeln, der für die Wahl des Kraftstoffs, der Route und der Geschwindigkeit des Schiffs verantwortlich ist.

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

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

Abänderung 17

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Um den Verwaltungsaufwand insbesondere für kleinere Betreiber zu begrenzen, sollte diese Verordnung nicht für Holzschiffe einfacher Bauart ***und Schiffe ohne Motorantrieb*** gelten, sondern nur für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl über 5 000. Obwohl diese Schiffe nur etwa 55 % aller Schiffe repräsentieren, die Häfen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates anlaufen, zeichnen sie für 90 % der CO_2-Emissionen im Seeverkehrssektor verantwortlich.	(7) Um den Verwaltungsaufwand insbesondere für kleinere Betreiber zu begrenzen, sollte diese Verordnung nicht für Holzschiffe einfacher Bauart gelten, sondern insbesondere für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl über 5 000. Obwohl diese Schiffe nur etwa 55 % aller Schiffe repräsentieren, die Häfen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates anlaufen, zeichnen sie für 90 % der CO_2-Emissionen im Seeverkehrssektor verantwortlich.

Abänderung 18

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(7a) Um für eine dauerhafte Wirksamkeit dieser Verordnung zu sorgen, sollte die Kommission ihre Funktionsweise überwachen und Folgenabschätzungen in Bezug auf den Schwellenwert für die Bruttoraumzahl und die unter diese Verordnung fallenden Schiffstypen durchführen. Die Kommission sollte insbesondere entscheiden, ob es erhebliche Gründe gibt, kleinere Schiffe und weitere Schiffstypen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung einzubeziehen. Die Kommission sollte dabei insbesondere Überlegungen wie die Verfügbarkeit einschlägiger Daten, die potenzielle Reduktion der Treibhausgasemissionen und die Wirksamkeit einer Ausweitung des Geltungsbereichs in Bezug auf die Klimaauswirkungen, das Ausmaß des Verwaltungsaufwands sowie die finanziellen und sozialen Folgen berücksichtigen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 19

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(9) Instrumente wie die ***Kohlenstoffbepreisung*** oder Zielvorgaben für die ***Kohlenstoffintensität*** von Tätigkeiten tragen zwar zur Verbesserung der Energieeffizienz bei, sind aber nicht geeignet, um kurz- und mittelfristig für eine deutliche Verlagerung hin zu erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen zu sorgen. Daher ist ein spezifischer Regulierungsansatz erforderlich, um die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen wie Wind oder Strom voranzubringen.	(9) Instrumente wie die ***CO_2-Bepreisung*** oder Zielvorgaben für die ***CO_2-Intensität*** von Tätigkeiten tragen zwar zur Verbesserung der Energieeffizienz bei, sind aber nicht geeignet, um kurz- und mittelfristig für eine deutliche Verlagerung hin zu erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen zu sorgen. Daher ist ein spezifischer Regulierungsansatz erforderlich, um die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen wie Wind oder Strom voranzubringen. ***Dieser Ansatz sollte zielorientiert, technologieneutral und kosteneffizient umgesetzt werden.***

Abänderung 20

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(10) Politische Maßnahmen zur Stimulierung der Nachfrage nach erneuerbaren und kohlenstoffarmen Schiffskraftstoffen sollten zielorientiert sein und den Grundsatz der Technologieneutralität wahren. Daher sollten Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie festgelegt werden, ohne die Nutzung eines bestimmten Kraftstoffs oder einer bestimmten Technologie vorzuschreiben.	(10) Politische Maßnahmen zur Stimulierung der Nachfrage nach erneuerbaren und kohlenstoffarmen Schiffskraftstoffen sollten zielorientiert sein und den Grundsatz der Technologieneutralität wahren. Daher sollten ***in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen von Paris ambitionierte*** Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie festgelegt werden, ohne die Nutzung eines bestimmten Kraftstoffs oder einer bestimmten Technologie vorzuschreiben.

Abänderung 21

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(10a) Es sollte ein spezieller Ozeanfonds eingerichtet werden, um die Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten für den Seeverkehr im Rahmen des EU-EHS wieder in den Seeverkehrssektor zu leiten. Die im Rahmen des Ozeanfonds bereitgestellten Mittel sollten zur Unterstützung von Projekten und Investitionen im Zusammenhang mit der Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen und Häfen, innovativen Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs, der Herstellung und dem Einsatz nachhaltiger alternativer Kraftstoffe und der Entwicklung emissionsfreier Antriebstechnologien verwendet werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 22

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) Gefördert werden sollte die Entwicklung und Einführung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe mit hohem Nachhaltigkeitspotenzial, kommerzieller Reife und hohem Innovations- und Wachstumspotenzial zur Dekkung des künftigen Bedarfs. Dies wird die Schaffung innovativer und wettbewerbsfähiger Kraftstoffmärkte begünstigen und sowohl kurz- als auch langfristig die ausreichende Versorgung mit nachhaltigen Schiffskraftstoffen sicherstellen, was wiederum zu den Zielen der Union im Bereich der Dekarbonisierung des Verkehrs beitragen und zugleich ihren Bemühungen um ein hohes Maß an Umweltschutz förderlich sein wird. Zu diesem Zweck sollten nachhaltige Schiffskraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teile A und B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, sowie synthetische Schiffskraftstoffe förderfähig sein. Von zentraler Bedeutung sind insbesondere die nachhaltigen Schiffskraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, da die ihnen zugrunde liegende Technologie derzeit die kommerziell ausgereifteste ist und mit ihnen der Seeverkehr bereits auf kurze Sicht dekarbonisiert werden kann.	(11) Gefördert werden sollte die Entwicklung und Einführung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe ***und Antriebstechnologien*** mit hohem Nachhaltigkeitspotenzial, kommerzieller Reife und hohem Innovations- und Wachstumspotenzial zur Deckung des künftigen Bedarfs. Dies wird die Schaffung innovativer und wettbewerbsfähiger Kraftstoffmärkte begünstigen und sowohl kurz- als auch langfristig die ausreichende Versorgung mit nachhaltigen Schiffskraftstoffen sicherstellen, was wiederum zu den Zielen der Union im Bereich der Dekarbonisierung des Verkehrs beitragen und zugleich ihren Bemühungen um ein hohes Maß an Umweltschutz förderlich sein wird. Zu diesem Zweck sollten nachhaltige Schiffskraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teile A und B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, sowie synthetische Schiffskraftstoffe förderfähig sein. Von zentraler Bedeutung sind insbesondere die nachhaltigen Schiffskraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, da die ihnen zugrunde liegende Technologie derzeit die kommerziell ausgereifteste ist und mit ihnen der Seeverkehr bereits auf kurze Sicht dekarbonisiert werden kann.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 23

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(11a) Um die frühzeitige Marktentwicklung und den Einsatz der nachhaltigsten und innovativsten Kraftstofftechnologien mit Wachstumspotenzial zur Deckung des künftigen Bedarfs zu fördern, ist ein spezieller Anreiz für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) erforderlich. Diese Kraftstofffamilie hat ein hohes Potenzial, Energie aus erneuerbaren Quellen in den Schweröl-Mix für den Seeverkehr zu integrieren. Angesichts der kurz- und mittelfristigen deutlich höheren Produktionskosten für RFNBO ist es wichtig, ein gewisses Maß an Nachfrage sicherzustellen, um Investitionen in solche Kraftstofffamilien zu fördern. Mit dieser Verordnung wird eine Kombination von Maßnahmen eingeführt, um die Einführung nachhaltiger RFNBO zu unterstützen. Dazu gehören a) ein Multiplikator bis 2035 zur Honorierung von Unternehmen, die sich trotz des relativ hohen Preises für diese Kraftstoffe entscheiden, und b) ab 2030 ein fester Mindestanteil RFNBO am Kraftstoffenergiemix. Um die Einhaltung des Mindestanteils an RFNBO zu erleichtern, sollten Flexibilitätsmaßnahmen gemäß den Artikeln 17 und 18 dieser Verordnung gelten. Unternehmen können im Wege vertraglicher Vereinbarungen die Kraftstofflieferanten für die Einhaltungskosten gemäß dieser Verordnung zur Rechenschaft ziehen, wenn RFNBO nicht zu den vereinbarten Bedingungen geliefert werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 24

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Dieser Ansatz muss jedoch im Seeverkehrssektor strenger sein. Im Seeverkehrssektor besteht derzeit keine erhebliche Nachfrage nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen und Biomasse-Brennstoffen, da mehr als 99 % der derzeit verwendeten Schiffskraftstoffe fossilen Ursprungs sind. Die Tatsache, dass aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellte Kraftstoffe gemäß dieser Verordnung nicht förderfähig sein werden, vermindert daher auch das Risiko einer Verlangsamung der Dekarbonisierung des Verkehrssektors — die sich andernfalls bei einer Verlagerung der auf Pflanzenbasis hergestellten Biokraftstoffe vom Straßenverkehr auf den Seeverkehr ergeben könnte. Es kommt darauf an, den Umfang einer solchen Verlagerung so gering wie möglich zu halten, da der Straßenverkehr derzeit nach wie vor der bei Weitem umweltschädlichste Verkehrssektor ist und im Seeverkehr derzeit überwiegend fossile Kraftstoffe genutzt werden. Daher sollte verhindert werden, dass eine potenziell große Nachfrage nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen und Biomasse-Brennstoffen entsteht, indem ihre Nutzung im Rahmen dieser Verordnung gefördert wird. Folglich müssen aufgrund der zusätzlichen Treibhausgasemissionen und der Biodiversitätseinbußen, die mit allen Arten von aus Nahrungs- und Futtermitteln hergestellten Kraftstoffen verbunden sind, für diese Kraftstoffe dieselben Emissionsfaktoren gelten wie für den ungünstigsten Produktionsweg.	(13) Dieser Ansatz muss jedoch im Seeverkehrssektor strenger sein. Im Seeverkehrssektor besteht derzeit keine erhebliche Nachfrage nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen und Biomasse-Brennstoffen, da mehr als 99 % der derzeit verwendeten Schiffskraftstoffe fossilen Ursprungs sind. Die Tatsache, dass aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellte Kraftstoffe gemäß dieser Verordnung nicht förderfähig sein werden, vermindert daher auch das Risiko einer Verlangsamung der Dekarbonisierung des Verkehrssektors — die sich andernfalls bei einer Verlagerung der auf Pflanzenbasis hergestellten Biokraftstoffe vom Straßenverkehr auf den Seeverkehr ergeben könnte. Es kommt darauf an, den Umfang einer solchen Verlagerung so gering wie möglich zu halten, da der Straßenverkehr derzeit nach wie vor der bei Weitem umweltschädlichste Verkehrssektor ist und im Seeverkehr derzeit ***überwiegend*** fossile Kraftstoffe genutzt werden. Daher sollte verhindert werden, dass eine potenziell große Nachfrage nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen und Biomasse-Brennstoffen entsteht, indem ihre Nutzung im Rahmen dieser Verordnung gefördert wird. Folglich müssen aufgrund der zusätzlichen Treibhausgasemissionen und der Biodiversitätseinbußen, die mit allen Arten von aus Nahrungs- und Futtermitteln hergestellten Kraftstoffen verbunden sind, für diese Kraftstoffe dieselben Emissionsfaktoren gelten wie für den ungünstigsten Produktionsweg.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 25

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(14) Die langen Vorlaufzeiten für die Entwicklung und Einführung neuer Lösungen für Kraftstoffe und Energie im Seeverkehr erfordern rasches Handeln und die Schaffung eines langfristigen Regelungsrahmens, der klar und berechenbar ist und damit allen Beteiligten Planung und Investitionen erleichtert. Ein eindeutiger und stabiler langfristiger Regelungsrahmen wird die Entwicklung und Einführung neuer Lösungen für Kraftstoffe und Energie im Seeverkehr erleichtern und Investitionen von Interessenträgern begünstigen. In diesem Rahmen sollten Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie bis 2050 festgelegt werden. Die Grenzwerte sollten im Laufe der Zeit ehrgeiziger werden, um so der im Bereich der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Schiffskraftstoffe zu erwartenden technologischen Entwicklung und wachsenden Produktion zu entsprechen.	(14) Die langen Vorlaufzeiten für die Entwicklung und Einführung neuer Lösungen für Kraftstoffe und Energie im Seeverkehr ***sowie die lange durchschnittliche Lebensdauer von Schiffen, die üblicherweise zwischen 25 und 30 Jahren beträgt,*** erfordern rasches Handeln und die Schaffung eines langfristigen Regelungsrahmens, der klar und berechenbar ist und damit allen Beteiligten Planung und Investitionen erleichtert. Ein eindeutiger und stabiler langfristiger Regelungsrahmen wird die Entwicklung und Einführung neuer Lösungen für Kraftstoffe und Energie im Seeverkehr erleichtern und Investitionen von Interessenträgern begünstigen. In diesem Rahmen sollten Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der – ***während der Fahrt und am Liegeplatz*** – an Bord von Schiffen verbrauchten Energie bis 2050 festgelegt werden. Die Grenzwerte sollten im Laufe der Zeit ehrgeiziger werden, um so der im Bereich der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Schiffskraftstoffe zu erwartenden technologischen Entwicklung und wachsenden Produktion zu entsprechen. ***Um Rechtssicherheit zu wahren, dem Sektor ausreichend Zeit für die langfristige Planung und Vorbereitung einzuräumen und keine gestrandeten Vermögenswerte entstehen zu lassen, sollten mögliche künftige Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung in ihrem Umfang begrenzt und wesentliche Änderungen der Anforderungen vermieden werden.***

Abänderung 26

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(15) In dieser Verordnung sollten die Methode und die Formel zur Berechnung der jährlichen durchschnittlichen Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie festgelegt werden. Die Formel sollte auf dem von Schiffen gemeldeten Kraftstoffverbrauch beruhen und die jeweiligen Emissionsfaktoren dieser Kraftstoffe berücksichtigen. Die Methode sollte auch die Nutzung von Ersatzenergiequellen wie Wind oder Strom berücksichtigen.	(15) In dieser Verordnung sollten die Methode und die Formel zur Berechnung der jährlichen durchschnittlichen Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie festgelegt werden. Die Formel sollte auf dem von Schiffen gemeldeten Kraftstoffverbrauch beruhen und die jeweiligen Emissionsfaktoren dieser Kraftstoffe berücksichtigen. Die Methode sollte auch die Nutzung von Ersatzenergiequellen wie Wind oder Strom ***an Bord oder von Strom am Liegeplatz*** berücksichtigen.

Abänderung 27

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 16

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(16) Um zu einem vollständigen Bild der Umweltbilanz der verschiedenen Energiequellen zu gelangen, sollte die Treibhausgasbilanz von Kraftstoffen auf Well-to-Wake-Basis, d. h. unter Berücksichtigung sämtlicher Auswirkungen von Erzeugung, Übertragung, Vertrieb und Verbrauch an Bord, bewertet werden. Damit sollen Anreize für Technologien und Produktionswege geschaffen werden, die einen kleineren Treibhausgasfußabdruck haben und damit gegenüber herkömmlichen Kraftstoffen reale Vorteile bieten.	(16) Um zu einem vollständigen Bild der Umweltbilanz der verschiedenen Energiequellen zu gelangen, sollte die Treibhausgasbilanz von Kraftstoffen auf Well-to-Wake-Basis, d. h. unter Berücksichtigung sämtlicher Auswirkungen von Erzeugung, Übertragung, Vertrieb und Verbrauch an Bord, bewertet werden***, und zwar unter Berücksichtigung der Fußabdrücke der verschiedenen Phasen des Lebenszyklus von Kraftstoffen***. Damit sollen Anreize für Technologien und Produktionswege geschaffen werden, die einen kleineren Treibhausgasfußabdruck haben und damit gegenüber herkömmlichen Kraftstoffen reale Vorteile bieten.

Abänderung 28

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(17) Die Well-to-Wake-Bilanz erneuerbarer und kohlenstoffarmer Schiffskraftstoffe sollte anhand von Standardemissionsfaktoren oder tatsächlichen zertifizierten Emissionsfaktoren ermittelt werden und die Well-to-Tank-Emissionen und die Tank-to-Wake-Emissionen erfassen. ***Die Bilanz fossiler Kraftstoffe sollte jedoch nur anhand der in dieser Verordnung vorgesehenen Standardemissionsfaktoren bewertet werden.***	(17) Die Well-to-Wake-Bilanz von Schiffskraftstoffen sollte anhand von Standardemissionsfaktoren oder tatsächlichen zertifizierten Emissionsfaktoren ermittelt werden und die Well-to-Tank-Emissionen und die Tank-to-Wake-Emissionen erfassen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 29

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 21

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(21) Wird die landseitige Stromversorgung genutzt, gehen sowohl die Luftverschmutzung durch Schiffe als auch die durch den Seeverkehr verursachten Treibhausgasemissionen zurück. Landstrom ist angesichts ***des*** wachsenden ***Anteils erneuerbarer Energien*** am Strommix in der EU zunehmend sauberer Strom, der Schiffen am Liegeplatz zur Verfügung steht. Nur die Bereitstellung von Anschlusspunkten für die landseitige Stromversorgung ist von der Richtlinie 2014/94/EU (Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) abgedeckt; die Nachfrage nach dieser Technologie ist nach wie vor begrenzt, weswegen sie auch nur in begrenztem Umfang eingeführt wurde. ***Daher*** sollte für die umweltschädlichsten Schiffe die Nutzung von Landstrom vorgeschrieben und dafür konkrete Vorschriften festgelegt werden.	(21) Wird die landseitige Stromversorgung genutzt, gehen sowohl die Luftverschmutzung durch Schiffe ***am Liegeplatz*** als auch die durch den Seeverkehr ***am Liegeplatz*** verursachten Treibhausgasemissionen zurück. Landstrom ist angesichts ***der*** wachsenden ***Anteile von erneuerbaren Energiequellen und Energiequellen nicht fossilen Ursprungs*** am Strommix in der EU zunehmend sauberer Strom, der Schiffen am Liegeplatz zur Verfügung steht. Nur die Bereitstellung von Anschlusspunkten für die landseitige Stromversorgung ist von der Richtlinie 2014/94/EU (Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) abgedeckt; die Nachfrage nach dieser Technologie ist nach wie vor begrenzt, weswegen sie auch nur in begrenztem Umfang eingeführt wurde. ***Damit die Luftverschmutzung am Liegeplatz verringert wird und die Landstrominfrastruktur wirtschaftlich tragfähig ist und eine Rendite auf Investitionen bietet,*** sollte für die umweltschädlichsten Schiffe die Nutzung von Landstrom vorgeschrieben und ***sollten*** dafür konkrete Vorschriften festgelegt werden***, und zwar für Situationen, in denen diese Nutzung die Emissionen zu vertretbaren Kosten wirksam verringern würde***.

Abänderung 30

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 22

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(22) Neben Landstrom können auch andere Technologien gleichwertige Vorteile für die Umwelt in Häfen bieten. Ist erwiesen, dass der Einsatz einer alternativen Technologie der Nutzung von Landstrom gleichwertig ist, sollte das betreffende Schiff von der Pflicht zur Nutzung von Landstrom ausgenommen werden.	(22) Neben Landstrom können auch andere ***emissionsfreie*** Technologien gleichwertige Vorteile für die Umwelt in Häfen bieten. Ist erwiesen, dass der Einsatz einer alternativen Technologie ***im Hinblick auf die Reduzierung der Luftverschmutzung und der Treibhausgasemissionen*** der Nutzung von Landstrom gleichwertig ist, sollte das betreffende Schiff von der Pflicht zur Nutzung von Landstrom ausgenommen werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 31

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 23

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(23) Ausnahmen von der Nutzung von Landstrom sollten auch bei Vorliegen einer Reihe objektiver Gründe vorgesehen werden, die vom Leitungsorgan des Anlaufhafens zu bescheinigen sind ***und*** auf außerplanmäßige Hafenanläufe aus Gründen der Sicherheit oder Lebensrettung auf See, Kurzaufenthalte von Schiffen am Liegeplatz von weniger als zwei Stunden — da dies die Mindestzeit für den Anschluss ist — und die Energieerzeugung an Bord in Notsituationen beschränkt sein ***sollten***.	(23) Ausnahmen von der Nutzung von Landstrom sollten auch bei Vorliegen einer Reihe objektiver Gründe vorgesehen werden, die – ***je nach Hafenverwaltungsmodell in den verschiedenen Mitgliedstaaten*** – vom Leitungsorgan des Anlaufhafens***, vom Terminalbetreiber bzw. von der zuständigen Behörde*** zu bescheinigen sind***. Diese Ausnahmen sollten*** auf außerplanmäßige Hafenanläufe aus Gründen der Sicherheit oder Lebensrettung auf See, Kurzaufenthalte von Schiffen am Liegeplatz von weniger als zwei Stunden — da dies die Mindestzeit für den Anschluss ist — und die Energieerzeugung an Bord in Notsituationen beschränkt sein***. Sollte es aufgrund der unzureichenden Kapazität des lokalen Netzes, das mit dem Hafen verbunden ist, nicht möglich sein, eine ausreichende landseitige Stromversorgung bereitzustellen, sollte dies weder als Versäumnis des Hafens noch des Schiffseigners oder -betreibers betrachtet werden, die Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen, solange der Netzverwalter den Prüfstellen die unzureichende lokale Netzkapazität ordnungsgemäß bescheinigt.***

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 32

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 24

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(24) Ausnahmen bei Nichtverfügbarkeit oder mangelnder Kompatibilität von Landstromanlagen sollten begrenzt werden, sobald Schiffsbetreiber und Hafenbetreiber ausreichend Zeit hatten, die erforderlichen Investitionen zu tätigen; damit sollen die erforderlichen Anreize für diese Investitionen geschaffen und unfairem Wettbewerb vorgebeugt werden. Ab 2035 sollten Schiffsbetreiber ihre ***Hafenaufenthalte*** sorgfältig planen, um zu gewährleisten, dass sie ihre Tätigkeiten ohne Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen am Liegeplatz und ohne Beeinträchtigung der Umwelt in Küstengebieten und Hafenstädten ausüben können. Eine begrenzte Anzahl von Ausnahmen bei Nichtverfügbarkeit oder mangelnder Kompatibilität von Landstromanlagen sollte beibehalten werden, um die Möglichkeit für gelegentliche kurzfristige Änderungen von Hafenaufenthaltsplänen und das Anlaufen von Häfen ohne kompatible Anlagen zu bieten.	(24) Ausnahmen bei Nichtverfügbarkeit oder mangelnder Kompatibilität von Landstromanlagen sollten begrenzt werden, sobald Schiffsbetreiber und Hafenbetreiber ausreichend Zeit hatten, die erforderlichen Investitionen zu tätigen; damit sollen die erforderlichen Anreize für diese Investitionen geschaffen und unfairem Wettbewerb vorgebeugt werden. ***Um eine vollständige Interoperabilität sicherzustellen, sollten die Häfen ihre Liegeplätze und die Schiffseigner ihre Schiffe mit Energieanlagen ausstatten, die den geltenden Normen entsprechen.*** Ab 2035 sollten Schiffsbetreiber ihre ***Aufenthalte in TEN-V-Häfen, die unter die Verordnung XXXX-XXX (Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) fallen,*** sorgfältig planen, um zu gewährleisten, dass sie ihre Tätigkeiten ohne Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen am Liegeplatz und ohne Beeinträchtigung der Umwelt in Küstengebieten und Hafenstädten ausüben können. Eine begrenzte Anzahl von Ausnahmen bei Nichtverfügbarkeit oder mangelnder Kompatibilität von Landstromanlagen sollte beibehalten werden, um die Möglichkeit für gelegentliche kurzfristige Änderungen von Hafenaufenthaltsplänen und das Anlaufen von Häfen ohne kompatible Anlagen zu bieten. ***Um das Risiko gestrandeter Vermögenswerte, die Inkompatibilität der Landstrom-Infrastruktur an Bord und am Liegeplatz sowie Ungleichgewichte bei der Nachfrage nach und dem Angebot an alternativen Kraftstoffen abzumildern, sollten häufige Konsultationssitzungen zwischen den relevanten Akteuren organisiert werden, um Anforderungen und künftige Pläne zu erörtern und zu beschließen.***

Abänderung 33

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 24 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(24a) Bei den in der Verordnung XXXX-XXX (Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) festgelegten Zielen für die landseitige Stromversorgung werden die Arten der bedienten Schiffe und das jeweilige Verkehrsaufkommen der Seehäfen berücksichtigt. Die Anforderung, dass Schiffe am Liegeplatz Landstrom nutzen müssen, sollte nicht für Schiffe gelten, die Häfen anlaufen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, es sei denn, der Hafen ist mit Landstrom ausgestattet und stellt ihn am entsprechenden Liegeplatz zur Verfügung. Läuft ein Schiff einen außerhalb des TEN-V-Netzes gelegenen Hafen an, in dem Landstrom zur Verfügung steht, so sollte das Schiff für die Dauer der Liegezeit an die landseitige Stromversorgung angeschlossen werden.

Abänderung 34

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 24 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(24b) Auch wenn die landseitige Stromversorgung ein wichtiges Instrument zur Verringerung der lokalen Emissionen von Luftschadstoffen ist, hängt ihr Potenzial zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in vollem Umfang vom Energiemix ab, der über die Kabel eingespeist wird. Um das Klima- und Umweltpotenzial der landseitigen Stromversorgung voll auszuschöpfen, sollten die Mitgliedstaaten die Kapazitäten und die Anbindungen der Stromnetze erhöhen und weiterhin die THG-Intensität ihres Energiemixes verringern, um die Häfen mit preiswertem und planbarem Strom nicht fossilen Ursprungs zu versorgen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 35

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 24 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(24c) Bei der Durchführung dieser Verordnung sollten die unterschiedlichen Verwaltungsmodelle für Häfen in der gesamten Union gebührend berücksichtigt werden, insbesondere im Hinblick auf die Zuständigkeit für die Ausstellung eines Zeugnisses, mit dem ein Schiff von der Verpflichtung zur Nutzung der landseitigen Stromversorgung befreit wird.

Abänderung 36

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 24 d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(24d) Die Koordinierung zwischen Häfen und Schiffsbetreibern ist von entscheidender Bedeutung, um reibungslose Verfahren für den Anschluss an die landseitige Stromversorgung in Häfen sicherzustellen. Die Schiffsbetreiber sollten die Häfen, die sie anlaufen, über ihre Absicht, die landseitige Stromversorgung zu nutzen, und ihren Strombedarf während des jeweiligen Anlaufens informieren, insbesondere wenn er den geschätzten Bedarf für diese Schiffskategorie übersteigt.

Abänderung 37

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 25

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(25) Mit dieser Verordnung sollte ein robustes Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystem eingerichtet werden, damit die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen nachverfolgt werden kann. Dieses System sollte in ***nichtdiskriminierender*** Weise für alle Schiffe gelten und eine Prüfung durch Dritte vorsehen, damit die Genauigkeit der im Rahmen des Systems übermittelten Daten ***gewährleistet*** ist. Um die Erreichung der Ziele dieser Verordnung zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand für Schifffahrtsunternehmen, Prüfstellen und Seebehörden zu begrenzen, sollten zur Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung bei Bedarf alle bereits im Rahmen der Verordnung (EU) 2015/757 gemeldeten Daten verwendet werden.	(25) Mit dieser Verordnung sollte ein robustes ***und transparentes*** Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystem eingerichtet werden, damit die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen nachverfolgt werden kann. Dieses System sollte in ***diskriminierungsfreier*** Weise für alle Schiffe gelten und eine Prüfung durch Dritte vorsehen, damit die Genauigkeit der im Rahmen des Systems übermittelten Daten ***sichergestellt*** ist. Um die Erreichung der Ziele dieser Verordnung zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand für Schifffahrtsunternehmen, Prüfstellen und Seebehörden zu begrenzen, sollten zur Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung bei Bedarf alle bereits im Rahmen der Verordnung (EU) 2015/757 gemeldeten Daten verwendet werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 38

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 26

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(26) Die Schifffahrtsunternehmen sollten dafür verantwortlich sein, die Menge und die Art der Energie, die während der Fahrt und am Liegeplatz an Bord von Schiffen verbraucht wird, zu überwachen und zu melden sowie andere relevante Informationen, etwa über die Bauart der Motoren an Bord ***oder das Vorhandensein*** von windgestützten Antriebstechnologien, zu übermitteln, um den Nachweis zu erbringen, dass der in dieser Verordnung festgelegte Grenzwert für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie eingehalten wird. Um die Erfüllung dieser Überwachungs- und Berichterstattungspflichten und die Prüfung durch die Prüfstellen — ähnlich wie in der Verordnung (EU) 2015/757 vorgesehen — zu erleichtern, sollten die Schifffahrtsunternehmen die geplante Überwachungsmethode dokumentieren und weitere Einzelheiten zur Anwendung der Vorschriften dieser Verordnung in einem Monitoringkonzept darlegen. Das Monitoringkonzept sollte ebenso wie etwaige spätere Änderungen der Prüfstelle vorgelegt werden.	(26) Die Schifffahrtsunternehmen sollten dafür verantwortlich sein, die Menge und die Art der Energie, die während der Fahrt und am Liegeplatz an Bord von Schiffen verbraucht wird, zu überwachen und zu melden sowie andere relevante Informationen, etwa über die Bauart der Motoren an Bord ***und die technischen Spezifikationen*** von windgestützten Antriebstechnologien ***oder andere an Bord vorhandene alternative Energiequellen***, zu übermitteln, um den Nachweis zu erbringen, dass der in dieser Verordnung festgelegte Grenzwert für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie eingehalten wird. Um die Erfüllung dieser Überwachungs- und Berichterstattungspflichten und die Prüfung durch die Prüfstellen — ähnlich wie in der Verordnung (EU) 2015/757 vorgesehen — zu erleichtern, sollten die Schifffahrtsunternehmen die geplante Überwachungsmethode dokumentieren und weitere Einzelheiten zur Anwendung der Vorschriften dieser Verordnung in einem Monitoringkonzept darlegen. Das Monitoringkonzept sollte ebenso wie etwaige spätere Änderungen der Prüfstelle vorgelegt werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 39

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 27

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(27) Die Zertifizierung von Kraftstoffen ist von entscheidender Bedeutung, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen und die Umweltintegrität der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffe, die voraussichtlich im Seeverkehrssektor eingesetzt werden, zu gewährleisten. Diese Zertifizierung sollte in einem transparenten und nichtdiskriminierenden Verfahren erfolgen. Um die Zertifizierung zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand zu begrenzen, sollte die Zertifizierung von Biokraftstoffen, Biogas, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen an den Vorschriften der Richtlinie (EU) 2018/2001 ausgerichtet sein. Dieser Zertifizierungsansatz sollte — ähnlich wie der der Richtlinie (EU) 2018/2001 — auch für außerhalb der Union gebunkerte Kraftstoffe gelten, die als eingeführte Kraftstoffe angesehen werden sollten. Wenn Schifffahrtsunternehmen beabsichtigen, von den in der genannten Richtlinie oder im vorliegenden neuen Rahmen vorgesehenen Standardwerten abzuweichen, sollte dies nur dann geschehen, wenn die Werte durch eines der gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 anerkannten freiwilligen Systeme (für Well-to-Tank-Werte) ***oder durch Laborprüfungen*** oder direkte Emissionsmessungen (für Tank-to-Wake-Werte) zertifiziert werden können.	(27) Die ***robuste*** Zertifizierung ***und Überwachung*** von Kraftstoffen ist von entscheidender Bedeutung, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen und die Umweltintegrität der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffe, die voraussichtlich im Seeverkehrssektor eingesetzt werden, zu gewährleisten. Diese Zertifizierung sollte in einem transparenten und nichtdiskriminierenden Verfahren erfolgen. Um die Zertifizierung zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand zu begrenzen, sollte die Zertifizierung von Biokraftstoffen, Biogas, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen an den Vorschriften der Richtlinie (EU) 2018/2001 ausgerichtet sein. Dieser Zertifizierungsansatz sollte — ähnlich wie der der Richtlinie (EU) 2018/2001 — auch für außerhalb der Union gebunkerte Kraftstoffe gelten, die als eingeführte Kraftstoffe angesehen werden sollten. Wenn Schifffahrtsunternehmen beabsichtigen, von den in der genannten Richtlinie oder im vorliegenden neuen Rahmen vorgesehenen Standardwerten abzuweichen, sollte dies nur dann geschehen, wenn die Werte durch eines der gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 anerkannten freiwilligen Systeme (für Well-to-Tank-Werte) oder direkte Emissionsmessungen (für Tank-to-Wake-Werte) zertifiziert werden können.

Abänderung 40

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 27 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(27a) Die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Informationen über die Merkmale von Kraftstoffen ist für die Durchsetzung dieser Verordnung von wesentlicher Bedeutung. Kraftstofflieferanten, die nachweislich irreführende oder ungenaue Angaben über die Treibhausgasintensität der von ihnen gelieferten Kraftstoffe machen, sollten mit einer Strafzahlung belegt werden. Kraftstofflieferanten, die wiederholt falsche oder irreführende Angaben machen, sollten von den in der Richtlinie (EU) 2018/2001 (Richtlinie über Energie aus erneuerbaren Quellen) festgelegten Zertifizierungssystemen ausgeschlossen werden. In solchen Fällen sollte allen Kraftstoffen, die aus ihren Anlagen gebunkert werden, der Emissionsfaktor zugewiesen werden, der dem ungünstigsten fossilen Kraftstoff entspricht.

Abänderung 41

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 28

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(28) Mittels einer Prüfung durch akkreditierte Prüfstellen sollte gewährleistet werden, dass die Überwachung und Berichterstattung durch die Schifffahrtsunternehmen präzise und vollständig ist und die Bestimmungen dieser Verordnung eingehalten werden. Um die Unparteilichkeit sicherzustellen, sollte es sich bei den Prüfstellen um unabhängige qualifizierte Rechtsträger handeln, die von den nationalen Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([24]) akkreditiert sein sollten.	(28) Mittels einer Prüfung durch akkreditierte Prüfstellen sollte gewährleistet werden, dass die Überwachung und Berichterstattung durch die Schifffahrtsunternehmen präzise und vollständig ist und die Bestimmungen dieser Verordnung eingehalten werden. Um die Unparteilichkeit ***und Effizienz*** sicherzustellen, sollte es sich bei den Prüfstellen um unabhängige qualifizierte Rechtsträger handeln, die von den nationalen Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([24]) akkreditiert sein ***und von diesen überwacht werden*** sollten.

([24]) Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

Abänderung 42

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 31 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(31a) Unternehmen und Kraftstofflieferanten können sich durch vertragliche Vereinbarungen gegenseitig verpflichten, bestimmte Kraftstoffe in vorher festgelegten Mengen zu produzieren, zu liefern und zu erwerben. Solche vertraglichen Vereinbarungen sollten auch die Haftung abdecken und Bedingungen für eine finanzielle Entschädigung für den Fall festlegen, dass Kraftstoffe nicht vertragsgemäß bereitgestellt werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 43

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 36

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(36) Die Strafzahlung, die für jeden nichtkonformen Hafenaufenthalt verhängt wird, sollte in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten des Stromverbrauchs stehen und so hoch sein, dass sie davon abschreckt, umweltschädlichere Energiequellen zu nutzen. Ihre Berechnungsgrundlage sollte die an Bord des Schiffs installierte Leistung in Megawatt sein, multipliziert mit einem festen Betrag in EUR je Stunde Aufenthalt am Liegeplatz. Da keine genauen Zahlen zu den Kosten für die Bereitstellung von Landstrom in der Union vorliegen, sollte der Stundensatz dem durchschnittlichen Strompreis für Nichthaushaltskunden in der Union entsprechen und mit zwei multipliziert werden, damit anderen Kostenfaktoren im Zusammenhang mit der Leistungserbringung einschließlich der Anschlusskosten und einer Investitionsrentabilitätskomponente Rechnung getragen wird.	(36) Die Strafzahlung, die für jeden nichtkonformen Hafenaufenthalt verhängt wird, sollte in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten des Stromverbrauchs stehen und so hoch sein, dass sie davon abschreckt, umweltschädlichere Energiequellen zu nutzen. Ihre Berechnungsgrundlage sollte die an Bord des Schiffs installierte Leistung in Megawatt sein, multipliziert mit einem festen Betrag in EUR je Stunde Aufenthalt am Liegeplatz. Da keine genauen Zahlen zu den Kosten für die Bereitstellung von Landstrom in der Union vorliegen, sollte der Stundensatz dem ***aktuellsten*** durchschnittlichen Strompreis für Nichthaushaltskunden in der Union entsprechen und mit zwei multipliziert werden, damit anderen Kostenfaktoren im Zusammenhang mit der Leistungserbringung einschließlich der Anschlusskosten und einer Investitionsrentabilitätskomponente Rechnung getragen wird.

Abänderung 44

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 37

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(37) Die aus den Strafzahlungen erzielten Einnahmen sollten ***dazu*** verwendet werden, ***die Vertriebsinfrastruktur für erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe*** und ***deren Nutzung im Seeverkehrssektor zu fördern und den Seeverkehrsbetreibern zu helfen, ihre Klima- und Umweltziele zu erreichen***. Zu diesem Zweck sollten diese Einnahmen dem ***Innovationsfonds*** gemäß Artikel ***10a Absatz 8*** der Richtlinie 2003/87/EG zugewiesen werden.	(37) Die aus den Strafzahlungen erzielten Einnahmen sollten ***für den Seeverkehrssektor zweckgebunden und zur Förderung seiner Dekarbonisierung*** verwendet werden, ***einschließlich der Unterstützung der Entwicklung, der Produktion*** und ***des Einsatzes alternativer Kraftstoffe, der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Infrastruktur für Landstrom sowie neuer innovativer Technologien***. Zu diesem Zweck sollten diese Einnahmen dem ***Ozeanfonds*** gemäß Artikel ***3gab*** der Richtlinie 2003/87/EG zugewiesen werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 45

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 39

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(39) Angesichts der Bedeutung der Folgen, die die von den Prüfstellen gemäß dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen für die betreffenden Schifffahrtsunternehmen haben können, insbesondere in Bezug auf die Feststellung nichtkonformer Hafenaufenthalte, die Berechnung der Beträge der Strafzahlungen und die Nichtausstellung einer FuelEU-Konformitätsbescheinigung, sollten die Schifffahrtsunternehmen berechtigt sein, bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Prüfstelle akkreditiert ist, eine Überprüfung der betreffenden Maßnahmen zu beantragen. Im Lichte des Grundrechts auf einen wirksamen Rechtsbehelf, das in Artikel 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankert ist, sollten die von den zuständigen Behörden und den Leitungsorganen der Häfen im Rahmen dieser Verordnung getroffenen Entscheidungen einer gerichtlichen Überprüfung gemäß dem nationalen Rechtssystem des jeweiligen Mitgliedstaats unterliegen.	(39) Angesichts der Bedeutung der Folgen, die die von den Prüfstellen gemäß dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen für die betreffenden Schifffahrtsunternehmen haben können, insbesondere in Bezug auf die Feststellung nichtkonformer Hafenaufenthalte, die ***Zusammenstellung von Informationen für die*** Berechnung der Beträge der Strafzahlungen und die Nichtausstellung einer FuelEU-Konformitätsbescheinigung, sollten die Schifffahrtsunternehmen berechtigt sein, bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Prüfstelle akkreditiert ist, eine Überprüfung der betreffenden Maßnahmen zu beantragen. Im Lichte des Grundrechts auf einen wirksamen Rechtsbehelf, das in Artikel 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankert ist, sollten die von den zuständigen Behörden und den Leitungsorganen der Häfen im Rahmen dieser Verordnung getroffenen Entscheidungen einer gerichtlichen Überprüfung gemäß dem nationalen Rechtssystem des jeweiligen Mitgliedstaats unterliegen.

Abänderung 46

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 40

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(40) Um eine reibungslose Anwendung dieser Verordnung sicherzustellen und damit gleiche Ausgangsbedingungen zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in folgenden Bereichen Rechtsakte zu erlassen: Änderung der Well-to-Wake-Emissionsfaktoren, Änderung der Liste der zulässigen emissionsfreien Technologien und der Kriterien für ihren Einsatz, Festlegung der Vorschriften für die ***Durchführung*** von ***Laborprüfungen*** und direkten Emissionsmessungen, Akkreditierung der Prüfstellen, Anpassung des Faktors für die Strafzahlungen und Modalitäten für die Entrichtung der Strafzahlungen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 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.	(40) Um eine reibungslose Anwendung dieser Verordnung sicherzustellen und damit gleiche Ausgangsbedingungen zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in folgenden Bereichen Rechtsakte zu erlassen: Änderung der Well-to-Wake-Emissionsfaktoren, Änderung der Liste der zulässigen emissionsfreien Technologien und der Kriterien für ihren Einsatz, Festlegung der Vorschriften für die ***Zertifizierung*** von ***Well-to-Tank-Emissionen*** und direkten Emissionsmessungen, Akkreditierung der Prüfstellen, Anpassung des Faktors für die Strafzahlungen und Modalitäten für die Entrichtung der Strafzahlungen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 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.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 47

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 42

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(42) Angesichts der internationalen Dimension des Seeverkehrssektors ist ein globales Vorgehen zur Begrenzung der Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie vorzuziehen, da es aufgrund des breiteren Ansatzes ***als*** wirksamer ***anzusehen ist***. Zur Erleichterung der Ausarbeitung internationaler Regeln innerhalb der IMO sollte die Kommission der IMO und anderen einschlägigen internationalen Organisationen relevante Informationen über die Durchführung dieser Verordnung übermitteln und bei der IMO entsprechende Stellungnahmen abgeben. Wird in Fragen, die für diese Verordnung von Belang sind, eine Einigung über ein globales Vorgehen erzielt, sollte die Kommission diese Verordnung überprüfen und ***gegebenenfalls*** an die internationalen Vorschriften anpassen.	(42) Angesichts der internationalen Dimension des Seeverkehrssektors ist ein globales Vorgehen zur Begrenzung der Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie vorzuziehen, da es aufgrund des breiteren Ansatzes ***erheblich*** wirksamer ***wäre***. Zur Erleichterung der Ausarbeitung internationaler Regeln innerhalb der IMO sollte die Kommission der IMO und anderen einschlägigen internationalen Organisationen relevante Informationen über die Durchführung dieser Verordnung übermitteln und bei der IMO entsprechende Stellungnahmen abgeben***, und gleichzeitig sollte die Union ihre Bemühungen um die Förderung ehrgeiziger Dekarbonisierungsziele für den Seeverkehr auf internationaler Ebene fortsetzen***. Wird in Fragen, die für diese Verordnung von Belang sind, eine Einigung über ein globales Vorgehen erzielt, sollte die Kommission diese Verordnung überprüfen und an die internationalen Vorschriften anpassen.

Abänderung 48

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 42 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(42a) Um auf internationaler Ebene gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen und die Umweltwirksamkeit der Rechtsvorschriften über erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe zu maximieren, sollten sich die Kommission und die Mitgliedstaaten im Rahmen der IMO und anderer internationaler Organisationen für tragfähige Zertifizierungs- und Überwachungssysteme für erneuerbare Kraftstoffe einsetzen.

Abänderung 49

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 42 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(42b) Die Kommission sollte gemäß den Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung ([1a]) die Einführung und Verfügbarkeit von Instrumenten für die Zusammenarbeit und den Austausch bewährter Verfahren für den Seeverkehrssektor sicherstellen.

([1a]) Kommission, Brüssel, Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen, Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung, 3.11.2021, SWD(2021)0305.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 50

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 43

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(43) Die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen durch Schiffe, die Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Union anlaufen, dort liegen oder aus diesen auslaufen, ist ein Ziel, das von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden kann, ohne dass die Gefahr besteht, dass sich Hemmnisse für den Binnenmarkt und Wettbewerbsverzerrungen zwischen Häfen und zwischen Seeverkehrsbetreibern ergeben. Dieses Ziel lässt sich besser durch die Einführung einheitlicher Vorschriften auf Unionsebene erreichen, mit denen wirtschaftliche Anreize für die Seeverkehrsbetreiber geschaffen werden — um weiter ungehindert tätig zu sein und zugleich den Verpflichtungen in Bezug auf die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe nachzukommen. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —	(43) Die ***Entwicklung und großflächige*** Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen durch Schiffe, die Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Union anlaufen, dort liegen oder aus diesen auslaufen, ist ein Ziel, das von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden kann, ohne dass die Gefahr besteht, dass sich Hemmnisse für den Binnenmarkt und Wettbewerbsverzerrungen zwischen Häfen und zwischen Seeverkehrsbetreibern ergeben. Dieses Ziel lässt sich besser durch die Einführung einheitlicher Vorschriften auf Unionsebene erreichen, mit denen wirtschaftliche Anreize für die Seeverkehrsbetreiber geschaffen werden — um weiter ungehindert tätig zu sein und zugleich den Verpflichtungen in Bezug auf die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe nachzukommen. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

Abänderung 51

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) ***die*** Begrenzung der Treibhausgasintensität von Energie, die an Bord eines Schiffs verbraucht wird, das Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, dort liegt oder aus diesen ausläuft,	a) ***eine*** Begrenzung der Treibhausgasintensität von Energie, die an Bord eines Schiffs verbraucht wird, das Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, dort liegt oder aus diesen ausläuft,

Abänderung 52

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) ***die*** Verpflichtung, in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats die landseitige Stromversorgung zu nutzen oder emissionsfreie Technologien einzusetzen,	b) ***eine*** Verpflichtung, in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats die landseitige Stromversorgung zu nutzen oder emissionsfreie Technologien einzusetzen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 53

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — letzter Teil

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
eingeführt, um die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen systematisch in der gesamten Union zu steigern und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Seeverkehrs zu ***gewährleisten*** und Verzerrungen im Binnenmarkt zu ***vermeiden***.	eingeführt, um ***im Einklang mit dem Ziel der Union, bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen, und mit den Zielen des Übereinkommens von Paris*** die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen ***im Seeverkehr*** systematisch in der gesamten Union zu steigern und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Seeverkehrs ***sicherzustellen, Entwicklungsmöglichkeiten für die Schifffahrtsbranche*** zu ***schaffen*** und Verzerrungen im Binnenmarkt zu ***verhindern***.

Abänderung 54

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Diese Verordnung gilt für alle Schiffe mit einer Bruttoraumzahl über 5 000 unabhängig von ihrer Flagge in Bezug auf	*(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*

Abänderung 55

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) die gesamte Energie, die auf Fahrten von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird, ***und***	b) die gesamte Energie, die auf Fahrten von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird,

Abänderung 56

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ba) die Hälfte der Energie, die auf Fahrten von oder zu einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird, und

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 57

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) die Hälfte der Energie, die auf Fahrten von oder nach einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird, wenn der vorherige oder nächste Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Drittlands liegt.	*(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*

Abänderung 58

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Diese Verordnung gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Schiffe für den Fang oder die Verarbeitung von Fisch, Holzschiffe einfacher Bauart***, Schiffe ohne Motorantrieb*** oder staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden.	Diese Verordnung gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Schiffe für den Fang oder die Verarbeitung von Fisch, Holzschiffe einfacher Bauart oder staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden.

Abänderung 59

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2025 einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung der Liste der benachbarten Containerumladehäfen, die von der Begriffsbestimmung für Anlaufhäfen für Containerschiffe gemäß dieser Verordnung ausgenommen sind.
	Danach erlässt die Kommission mindestens alle zwei Jahre Durchführungsrechtsakte zur Aktualisierung der Liste der benachbarten Containerumladehäfen, die von der Begriffsbestimmung für Anlaufhäfen für Containerschiffe gemäß dieser Verordnung ausgenommen sind.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	In diesen Durchführungsrechtsakten werden benachbarte Containerumladehäfen aufgeführt, die sich außerhalb der Union, aber weniger als 300 Seemeilen vom Gebiet der Union entfernt befinden und bei denen der Anteil der Umladungen von Containern, gemessen in 20-Fuß-Einheiten, während des letzten Zwölfmonatszeitraums, für den einschlägige Daten vorliegen, 65 % des gesamten Containerverkehrs dieses Hafens übersteigt.
	Für die Zwecke dieser Liste gelten Container als umgeladen, wenn sie von einem Schiff in den Hafen zum alleinigen Zweck des Verladens auf ein anderes Schiff entladen werden. Häfen in Drittstaaten, die tatsächlich Maßnahmen anwenden, die genauso ambitioniert wie die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen sind, werden nicht einbezogen.
	Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Abänderung 60

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Die Mitgliedstaaten können in Bezug auf die Energie, die auf Fahrten von Fahrgastschiffen, die keine Kreuzfahrtschiffe sind, zwischen einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaats auf einer Insel mit weniger als 100 000 ständigen Einwohnern verbraucht wird, und in Bezug auf die Energie, die während eines Hafenaufenthalts auf der entsprechenden Insel verbraucht wird, bestimmte Routen und Häfen von der Anwendung von Absatz 1 Buchstaben a und b ausnehmen. Die Mitgliedstaaten teilen diese Ausnahmen vor ihrem Inkrafttreten der Kommission mit, die sie im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Diese Ausnahmen gelten nicht über den 31. Dezember 2029 hinaus.

Abänderung 61

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 2 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Die Mitgliedstaaten können im Hinblick auf die Energie, die für Fahrten zwischen einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage und einem anderen Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage verbraucht wird, sowie für die während ihres Aufenthalts innerhalb des Anlaufhafens der entsprechenden Gebiete in äußerster Randlage verbrauchte Energie bestimmte Routen und Häfen von der Anwendung von Absatz 1 Buchstaben a und ba ausnehmen. Die Mitgliedstaaten teilen diese Ausnahmen vor ihrem Inkrafttreten der Kommission mit, die sie im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Diese Ausnahmen gelten nicht über den 31. Dezember 2029 hinaus. Die Mitgliedstaaten, ihre Regionen und Gebiete sind durch nichts daran gehindert, diese Ausnahme nicht anzuwenden oder die von ihnen gewährte Ausnahme vor dem 31. Dezember 2029 zu beenden.

Abänderung 62

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 2 d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Die Mitgliedstaaten können für die Energie, die auf Fahrten im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder auf Fahrten von Schiffen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates unterliegen, verbraucht wird, bestimmte Strecken von der Anwendung des Absatzes 1 ausnehmen. Die Mitgliedstaaten teilen diese Ausnahmen vor ihrem Inkrafttreten der Kommission mit, die sie im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Diese Ausnahmen gelten nicht über den 31. Dezember 2029 hinaus.

Abänderung 63

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 2 e (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Die Kommission überwacht fortlaufend die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Umleitung von Fracht, insbesondere über Umladehäfen in Nachbarländern. Stellt die Kommission erhebliche negative Auswirkungen auf die Häfen der Union fest, so legt sie dem Europäischen Parlament und dem Rat Legislativvorschläge zur Änderung dieser Verordnung vor. Die Kommission analysiert insbesondere die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Gebiete in äußerster Randlage und die Inseln und schlägt erforderlichenfalls Änderungen des Geltungsbereichs dieser Verordnung vor.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 64

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe h

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
h) „Ersatzenergiequellen“ erneuerbare ***Wind- oder Solarenergie***, die an Bord erzeugt wird, oder die landseitige Stromversorgung;	h) „Ersatzenergiequellen“ erneuerbare ***Energie***, die an Bord erzeugt wird, oder die landseitige Stromversorgung;

Abänderung 65

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ha) „Windantrieb“ oder „windunterstützter Antrieb“ eine Antriebstechnik, die in erster Linie oder ergänzend zum Antrieb eines beliebigen Schiffstyps durch die Energie des Windes beiträgt, die während der Fahrt des Schiffs nutzbar gemacht wird;

Abänderung 66

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe i

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
i) „Anlaufhafen“ ***einen Anlaufhafen im Sinne des Artikels 3 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2015/757***;	i) „Anlaufhafen“ ***den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um einen erheblichen Teil seiner Güter zu be- oder entladen oder Personen ein- oder auszuschiffen; ausgenommen sind daher Halte zum alleinigen Zweck der Betankung, der Übernahme von Proviant, des Besatzungswechsels, der Verlegung in ein Trockendock oder der Reparatur des Schiffs und/oder von dessen Ausrüstung, Halte, weil das Schiff der Hilfe bedarf oder sich in Seenot befindet, außerhalb von Häfen durchgeführte Umladungen von Schiff zu Schiff und Halte, die dem alleinigen Zweck des Schutzes vor Schlechtwetterlagen dienen oder aufgrund von Such- und Rettungsaktionen erforderlich sind, sowie Halte von Containerschiffen in benachbarten Containerumladehäfen;***

Abänderung 67

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe m

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
m) „Schiff am Liegeplatz“ ein Schiff ***am Liegeplatz im Sinne des Artikels 3 Buchstabe n der Verordnung (EU) 2015/757***;	m) „Schiff am Liegeplatz“ ein Schiff***, das in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats für Zwecke des Be- und Entladens und/oder Ein- oder Ausschiffens von Personen oder der Beherbergung von Personen sicher festgemacht ist oder vor Anker liegt, auch in der Zeit, in der es nicht be- oder entladen wird bzw. keine Personen ein- oder ausgeschifft werden***;

Abänderung 68

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe n

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
n) „Energieverbrauch an Bord“ die in Megajoule (MJ) ausgedrückte Menge an Energie, die ein Schiff zum Antrieb und bei der Nutzung von Bordgeräten auf See oder am Liegeplatz verbraucht;	n) „Energieverbrauch an Bord“ die in Megajoule (MJ) ausgedrückte Menge an Energie, die ein Schiff zum Antrieb und bei der Nutzung von Bordgeräten auf See oder am Liegeplatz verbraucht***, mit Ausnahme der zusätzlichen Energie, die aufgrund der technischen Merkmale eines Schiffs mit der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse verbraucht wird, und mit Ausnahme der zusätzliche Energie, die von einem Schiff der Eisklasse IC, IB, IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse aufgrund der Ausfahrt bei Eisverhältnissen verbraucht wird***;

Abänderung 69

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe q a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	qa) „Eisklasse“ die von den zuständigen nationalen Behörden des Flaggenstaats oder einer von diesem Staat anerkannten Organisation einem Schiff zugewiesene Eiseinstufung, die anzeigt, dass das Schiff für das Befahren vereister Meere konzipiert wurde;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 70

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe q b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	qb) „Fahrt in vereisten Gewässern“ eine Fahrt eines eisfesten Schiffs in einem Meeresgebiet innerhalb der Eisgrenze;

Abänderung 71

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe q c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	qc) „Eisgrenze“ die zu einem bestimmten Zeitpunkt bestehende Grenze zwischen dem offenen Meer und Meereis jeglicher Art, ob fest oder treibend;

Abänderung 72

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe r

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
r) „landseitige Stromversorgung“ das System der Versorgung von Schiffen am Liegeplatz mit Gleich- oder Wechselstrom mit Nieder- oder Hochspannung einschließlich schiffsseitiger und landseitiger Anlagen bei ***direkter*** Einspeisung in die Hauptverteilerschalttafel des Schiffs für Aufenthalts- und Dienstlasten oder das Aufladen von Sekundärbatterien;	r) „landseitige Stromversorgung“ das System der Versorgung von Schiffen am Liegeplatz mit Gleich- oder Wechselstrom mit Nieder- oder Hochspannung einschließlich schiffsseitiger und landseitiger ***fester, schwimmender und mobiler*** Anlagen, bei Einspeisung in die Hauptverteilerschalttafel des Schiffs für Aufenthalts- und Dienstlasten oder das Aufladen von Sekundärbatterien;

Abänderung 73

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 2 — Spiegelstrich3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
— -***13*** % ab dem 1. Januar 2035;	— -***20*** % ab dem 1. Januar 2035;

Abänderung 74

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 2 — Spiegelstrich4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
— -***26*** % ab dem 1. Januar 2040;	— -***38*** % ab dem 1. Januar 2040;

Abänderung 75

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 2 — Spiegelstrich5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
— -***59*** % ab dem 1. Januar 2045;	— -***64*** % ab dem 1. Januar 2045;

Abänderung 76

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 2 — Spiegelstrich6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
— -***75*** % ab dem 1. Januar 2050.	— -***80*** % ab dem 1. Januar 2050.

Abänderung 77

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 2 — Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
[Sternchen: Der Referenzwert, der in einer späteren Phase des Gesetzgebungsverfahrens berechnet wird, entspricht der auf die ***Flotte bezogen*** durchschnittlichen Treibhausgasintensität der im Jahr 2020 an Bord von Schiffen verbrauchten Energie, die auf der Grundlage der Daten, die im Rahmen der Verordnung (EU) 2015/757 überwacht und gemeldet werden, und unter Verwendung der in Anhang I der genannten Verordnung festgelegten Methode und Standardwerte ermittelt wird.]	[Sternchen: Der Referenzwert, der in einer späteren Phase des Gesetzgebungsverfahrens berechnet wird, entspricht der auf die ***Unionsflotte bezogenen*** durchschnittlichen Treibhausgasintensität der im Jahr 2020 an Bord von Schiffen verbrauchten Energie, die auf der Grundlage der Daten, die im Rahmen der Verordnung (EU) 2015/757 überwacht und gemeldet werden, und unter Verwendung der in Anhang I der genannten Verordnung festgelegten Methode und Standardwerte ermittelt wird.]

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 78

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie wird nach der in Anhang I beschriebenen Methode als die Menge der Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit berechnet.	(3) Die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie wird nach der in Anhang I beschriebenen Methode als die Menge der Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit berechnet. ***Für Schiffe in Eisklassen wird ein Korrekturfaktor angewandt, um den höheren Treibstoffverbrauch in Verbindung mit Fahrten in vereisten Gewässern abzuziehen.***

Abänderung 79

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) In Anhang II dieser Verordnung werden Standardwerte angegeben, die als Grundlage für die Berechnung der Emissionsfaktoren dienen. Wenn tatsächliche Werte durch Zertifizierung oder direkte Emissionsmessungen verifiziert wurden, können stattdessen diese tatsächlichen Werte verwendet werden.

Abänderung 80

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs II zu erlassen, um Well-to-Wake-Emissionsfaktoren für neue Energiequellen aufzunehmen oder bestehende Emissionsfaktoren anzupassen und damit die Kohärenz mit künftigen internationalen Normen oder den Rechtsvorschriften der Union im Energiebereich zu ***gewährleisten***.	(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs II zu erlassen, um Well-to-Wake-Emissionsfaktoren für neue Energiequellen aufzunehmen oder bestehende Emissionsfaktoren anzupassen und damit die Kohärenz mit künftigen internationalen Normen oder den Rechtsvorschriften der Union im Energiebereich ***sicherzustellen und dafür*** zu ***sorgen, dass sie, nach den besten verfügbaren wissenschaftlichen und technischen Erkenntnissen, die tatsächlichen Emissionen des gesamten Brennstofflebenszyklus so realistisch wie möglich widerspiegeln***.

Abänderung 81

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4a) Es werden Konsultationen zwischen den Leitungsorganen von Häfen, Terminalbetreibern, Schiffseignern, Schiffsbetreibern, Kraftstoffanbietern und anderen einschlägigen Interessenträgern organisiert, um die Zusammenarbeit in Bezug auf die in den einzelnen Häfen geplante und eingesetzte alternative Kraftstoffversorgung sowie die erwartete Nachfrage von Schiffen, die diese Häfen anlaufen, sicherzustellen.

Abänderung 82

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 4a
	Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs
	(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) in Häfen in ihrem Hoheitsgebiet zur Verfügung gestellt werden, gegebenenfalls unter Rückgriff auf den in der Richtlinie XXXX [Richtlinie über Energie aus erneuerbaren Quellen] festgelegten Mechanismus für den Austausch von Gutschriften.
	(2) Vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2034 wird im Nenner der Gleichung 1 in Anhang I zur Berechnung der Treibhausgasintensität der an Bord verbrauchten Energie ein Multiplikator von „2“ verwendet, um Unternehmen für die Verwendung von RFNBO-Brennstoffen zu belohnen.
	(3) Ab dem 1. Januar 2030 müssen mindestens 2 % des jährlichen durchschnittlichen Energieverbrauchs an Bord eines Schiffs mit RFNBO gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b gedeckt werden.
	(4) Bis zum 31. Dezember 2034 gilt Absatz 3 nicht für Gesellschaften und ihre Tochtergesellschaften, die drei oder weniger Schiffe betreiben, die in den Anwendungsbereich des Artikels 2 Absatz 1 fallen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(5) Bis spätestens 2028 bewertet die Kommission die Verpflichtung nach Absatz 3 im Hinblick auf ihre Anpassung, wenn
	— ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Produktionskapazität, der Verfügbarkeit oder des Preises von RFNBO bestehen oder
	— es eine erhebliche Kostensenkung und eine geografisch umfassende Verfügbarkeit von RFNBO gibt und die Notwendigkeit einer Erhöhung der Unterquote besteht, um die Klimaziele der Union zu erreichen.
	(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Kriterien für diese Bewertung festzulegen und die Verpflichtungen nach Artikel 4a Absatz 3 und Anhang V anzupassen, wenn dies nach der gemäß Absatz 5 durchgeführten Bewertung erforderlich ist.

Abänderung 83

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Ab dem 1. Januar 2030 muss ein Schiff am Liegeplatz in einem Anlaufhafen ***im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats*** an die landseitige Stromversorgung angeschlossen sein und daraus seinen gesamten ***Energiebedarf*** am Liegeplatz decken.	(1) Ab dem 1. Januar 2030 muss ein Schiff am Liegeplatz in einem Anlaufhafen***, das unter Artikel 9 der Verordnung XXXX-XXX (Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) fällt,*** an die landseitige Stromversorgung angeschlossen sein und daraus seinen gesamten ***Strombedarf*** am Liegeplatz decken. ***Falls ein Hafen außerhalb des TEN-V freiwillig eine landseitige Stromversorgung installiert hat, müssen Schiffe, die diesen Hafen anlaufen und über eine kompatible Ausrüstung für eine landseitige Stromversorgung verfügen, die landseitige Stromversorgung nutzen, wenn diese am angelaufenen Liegeplatz verfügbar ist.***

Abänderung 84

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 3 — Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) emissionsfreie Technologien gemäß Anhang III einsetzen;	b) emissionsfreie Technologien gemäß Anhang III einsetzen***, vorausgesetzt, dass sie kontinuierlich Emissionswerte erzielen, die den Emissionsreduktionen entsprechen, die durch die Nutzung der landseitigen Stromversorgung erreicht würden***;

Abänderung 85

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 3 — Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) aufgrund fehlender Anschlusspunkte in einem Hafen nicht an die landseitige Stromversorgung angeschlossen werden können;	d) aufgrund fehlender Anschlusspunkte in einem Hafen nicht an die landseitige Stromversorgung angeschlossen werden können***, u. a. wegen (vorübergehend) fehlender Netzkapazitäten, auch bei (saisonalem) Spitzenstrombedarf der Schiffe am Liegeplatz***;

Abänderung 86

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 3 — Buchstabe e

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
e) nicht an die landseitige Stromversorgung angeschlossen werden können, weil die Anlagen im Hafen nicht mit der schiffsseitigen Ausrüstung für Landstrom kompatibel sind;	e) nicht an die landseitige Stromversorgung angeschlossen werden können, weil die Anlagen im Hafen nicht mit der schiffsseitigen Ausrüstung für Landstrom kompatibel sind – ***sofern die schiffsseitige Ausrüstung für den Landanschluss gemäß den in Anhang II der Verordnung XXXX-XXX (Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) festgelegten Normen für den Landanschluss von Seeschiffen zertifiziert ist***;

Abänderung 87

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Die Schiffsbetreiber unterrichten die Häfen, die sie anlaufen, vorab über ihre Absicht, sich an die landseitige Stromversorgung anzuschließen, oder über ihre Absicht, eine emissionsfreie Technologie gemäß Anhang III dieser Verordnung einzusetzen. Die Schiffsbetreiber geben gegebenenfalls auch an, wie viel Leistung sie während dieses Aufenthalts voraussichtlich benötigen werden, und teilen mit, welche Stromversorgungsausrüstung an Bord verfügbar ist.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 88

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um Bezugnahmen auf neue Technologien in die Liste der zulässigen emissionsfreien Technologien oder Kriterien für deren Einsatz ***aufzunehmen***, wenn diese neuen Technologien infolge des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts als den in diesem Anhang aufgeführten Technologien gleichwertig anzusehen sind.	(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um Bezugnahmen auf neue Technologien in die Liste der zulässigen emissionsfreien Technologien ***aufzunehmen*** oder Kriterien für deren Einsatz ***zu ändern***, wenn diese neuen Technologien ***oder Kriterien für den Einsatz*** infolge des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts als den in diesem Anhang aufgeführten Technologien gleichwertig ***oder besser als diese*** anzusehen sind.

Abänderung 89

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Das Leitungsorgan des Anlaufhafens entscheidet, ob die in Absatz 3 genannten Ausnahmen Anwendung finden, und stellt das Zeugnis gemäß den Anforderungen des Anhangs IV aus oder verweigert dessen Ausstellung.	(5) Das Leitungsorgan des Anlaufhafens ***oder gegebenenfalls der Terminalbetreiber oder die zuständige Behörde*** entscheidet, ob die in Absatz 3 genannten Ausnahmen Anwendung finden, und stellt das Zeugnis gemäß den Anforderungen des Anhangs IV aus oder verweigert dessen Ausstellung.

Abänderung 90

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Ab dem 1. Januar 2035 dürfen die in Absatz 3 Buchstaben d und e aufgeführten Ausnahmen insgesamt nicht mehr als fünfmal je Berichtsjahr auf ein bestimmtes Schiff Anwendung finden. Ein Hafenaufenthalt zählt im Sinne dieser Vorschrift nicht, wenn das Schifffahrtsunternehmen nachweist, dass es vernünftigerweise nicht wissen konnte, dass das Schiff aus den in Absatz 3 Buchstaben d und e genannten Gründen nicht angeschlossen werden kann.	***entfällt***

Abänderung 91

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(7a) Es werden Konsultationen zwischen den Leitungsorganen von Häfen, Terminalbetreibern, Schiffseignern, Schiffsbetreibern, Anbietern von landseitiger Stromversorgung, Netzmanagern und anderen einschlägigen Interessenträgern organisiert, um die Zusammenarbeit bei der in einzelnen Häfen geplanten und eingesetzten landseitigen Stromversorgungsinfrastruktur sowie über die erwartete Nachfrage von Schiffen, die diese Häfen anlaufen, sicherzustellen.

Abänderung 92

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Die Überwachungsdaten einschließlich Annahmen, Referenzwerten, Emissionsfaktoren und ***Tätigkeitsdaten*** werden von den Schifffahrtsunternehmen auf transparente Weise korrekt ermittelt, erfasst, zusammengestellt, analysiert und dokumentiert, sodass die Prüfstelle die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie bestimmen kann.	(4) Die Überwachungsdaten einschließlich Annahmen, Referenzwerten, Emissionsfaktoren***, Tätigkeitsdaten*** und ***weiterer Informationen, die benötigt werden, um dieser Verordnung nachzukommen,*** werden von den Schifffahrtsunternehmen auf transparente Weise korrekt ermittelt, erfasst, zusammengestellt, analysiert und dokumentiert, sodass die Prüfstelle die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie bestimmen kann.

Abänderung 93

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 3 — Buchstabe e

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
e) eine Beschreibung der Energiequelle(n), die während der Fahrt und am Liegeplatz an Bord genutzt werden soll(en), um die Anforderungen der Artikel 4 und 5 zu erfüllen;	e) eine Beschreibung der Energiequelle(n), die während der Fahrt und am Liegeplatz an Bord genutzt werden soll(en), um die Anforderungen der Artikel 4 und 5 ***sowie in den Anhängen I und III*** zu erfüllen;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 94

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 3 — Buchstabe k

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
k) eine Beschreibung der Methode zur Bestimmung von Ersatzdaten zur Schließung von Datenlücken;	k) eine Beschreibung der Methode zur Bestimmung von Ersatzdaten zur Schließung von Datenlücken ***oder zur Ermittlung und Berichtigung von Datenfehlern***;

Abänderung 95

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Wenn die zusätzliche Energie, die aufgrund der Eisklasse des Schiffs benötigt wird, von der Berechnung der an Bord verbrauchten Energie ausgeschlossen werden soll, muss das Monitoringkonzept auch Folgendes enthalten:
	a) Informationen über die Eisklasse des Schiffs;
	b) eine Beschreibung des Verfahrens zur Überwachung der zurückgelegten Strecke während der gesamten Fahrt; und
	c) bei Fahrten in vereisten Gewässern Datum und Uhrzeit der Fahrt in vereisten Gewässern, Kraftstoffverbrauch und Energie aus Ersatzenergiequellen oder einer emissionsfreien Technologie gemäß Anhang III.

Abänderung 96

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Schifffahrtsunternehmen überprüfen regelmäßig — mindestens einmal jährlich –, ob das Monitoringkonzept für ein Schiff dessen Art und Funktionsweise angemessen ist und ob die in dem Konzept enthaltenen Daten verbessert werden können.	(1) Die Schifffahrtsunternehmen überprüfen regelmäßig — mindestens einmal jährlich –, ob das Monitoringkonzept für ein Schiff dessen Art und Funktionsweise angemessen ist und ob die in dem Konzept enthaltenen Daten verbessert***, korrigiert oder aktualisiert*** werden können.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 97

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 — Absatz 2 — Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die Schifffahrtsunternehmen ändern das Monitoringkonzept in den folgenden Situationen:	(2) Die Schifffahrtsunternehmen ändern das Monitoringkonzept in den folgenden Situationen ***unverzüglich***:

Abänderung 98

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 — Absatz 2 — Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ea) wenn sich die Methoden zur Vermeidung von Datenlücken und zur Ermittlung von Datenfehlern als unzureichend erwiesen haben, um die Solidität und Transparenz der Daten sicherzustellen.

Abänderung 99

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die Schifffahrtsunternehmen legen genaue und zuverlässige Daten über die Treibhausgasintensität und die Nachhaltigkeitsmerkmale von Biokraftstoffen, Biogas, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen vor, die im Rahmen eines Systems überprüft werden, das von der Kommission gemäß Artikel 30 Absätze 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2018/2001 anerkannt wurde.	(2) Die Schifffahrtsunternehmen legen genaue***, vollständige*** und zuverlässige Daten über die Treibhausgasintensität und die Nachhaltigkeitsmerkmale von Biokraftstoffen, Biogas, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen vor, die im Rahmen eines Systems überprüft werden, das von der Kommission gemäß Artikel 30 Absätze 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2018/2001 anerkannt wurde.

Abänderung 100

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Die Schifffahrtsunternehmen dürfen von den festgelegten Standardwerten für die Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren abweichen, wenn die tatsächlichen Werte durch ***Laborprüfungen oder*** direkte Emissionsmessungen zertifiziert sind. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um die Vorschriften für ***Laborprüfungen und*** direkte Emissionsmessungen festzulegen.	(3) Die Schifffahrtsunternehmen dürfen von den festgelegten Standardwerten für die Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren abweichen, wenn die tatsächlichen Werte durch direkte Emissionsmessungen ***im Einklang mit bestehenden Zertifizierungs- und Überprüfungssystemen gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 und der Richtlinie (EU) XXXX/XXXX [Erdgasrichtlinie]*** zertifiziert sind. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um die Vorschriften für direkte Emissionsmessungen festzulegen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 101

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 9a
	Zertifizierung anderer Kraftstoffe
	(1) Die Schifffahrtsunternehmen dürfen von den festgelegten Standardwerten für die Well-to-Tank-Emissionsfaktoren aller anderen Kraftstoffe abweichen, wenn die tatsächlichen Werte durch Zertifizierung oder direkte Emissionsmessungen festgelegt wurden.
	(2) Die Schifffahrtsunternehmen dürfen von den festgelegten Standardwerten für die Well-to-Tank-Emissionsfaktoren aller anderen Kraftstoffe abweichen, wenn die tatsächlichen Werte durch direkte Emissionsmessungen zertifiziert sind.
	(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um die Vorschriften für die Zertifizierung der tatsächlichen Well-to-Tank-Emissionen und Vorschriften für die Durchführung direkter Emissionsmessungen festzulegen.

Abänderung 102

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Prüfstelle bewertet die Konformität des Monitoringkonzepts mit den Anforderungen der Artikel 6 bis 9. Werden bei der Bewertung durch die Prüfstelle Nichtkonformitäten mit diesen Anforderungen festgestellt, so überarbeitet das betreffende Schifffahrtsunternehmen sein Monitoringkonzept entsprechend und übermittelt vor Beginn des Berichtszeitraums das überarbeitete Konzept zur endgültigen Bewertung durch die Prüfstelle. Das betreffende Schifffahrtsunternehmen vereinbart mit der Prüfstelle einen für die Durchführung dieser Überarbeitung notwendigen Zeitraum. Dieser Zeitraum geht keinesfalls über den Beginn des Berichtszeitraums hinaus.	(1) Die Prüfstelle bewertet die Konformität des Monitoringkonzepts mit den Anforderungen der Artikel 6 bis 9. Werden bei der Bewertung durch die Prüfstelle Nichtkonformitäten mit diesen Anforderungen festgestellt, so überarbeitet das betreffende Schifffahrtsunternehmen ***unverzüglich*** sein Monitoringkonzept entsprechend und übermittelt vor Beginn des Berichtszeitraums das überarbeitete Konzept zur endgültigen Bewertung durch die Prüfstelle. Das betreffende Schifffahrtsunternehmen vereinbart mit der Prüfstelle einen für die Durchführung dieser Überarbeitung notwendigen Zeitraum. Dieser Zeitraum geht keinesfalls über den Beginn des Berichtszeitraums hinaus.

Abänderung 103

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Werden bei der Prüfbewertung Falschangaben oder Nichtkonformitäten mit dieser Verordnung festgestellt, so teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen dies zeitnah mit. Das Schifffahrtsunternehmen beseitigt daraufhin die Falschangaben oder Nichtkonformitäten, damit das Prüfverfahren rechtzeitig abgeschlossen werden kann.	(3) Werden bei der Prüfbewertung Falschangaben oder Nichtkonformitäten mit dieser Verordnung festgestellt, so teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen dies zeitnah mit. Das Schifffahrtsunternehmen beseitigt daraufhin ***unverzüglich*** die Falschangaben oder Nichtkonformitäten, damit das Prüfverfahren rechtzeitig abgeschlossen werden kann.

Abänderung 104

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 — Absatz 2 — Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) die Nutzung der landseitigen Stromversorgung oder das Bestehen ***von*** Ausnahmen, die gemäß Artikel 5 Absatz 5 zertifiziert sind.	d) die Nutzung der landseitigen Stromversorgung oder das Bestehen ***der in Artikel 5 Absatz 3 aufgeführten*** Ausnahmen, die gemäß Artikel 5 Absatz 5 zertifiziert sind.

Abänderung 105

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 — Absatz 3 — Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) die einschlägigen Aufzeichnungen des Schiffs sind vollständig und schlüssig.	d) die einschlägigen Aufzeichnungen des Schiffs sind vollständig***, transparent*** und schlüssig.

Abänderung 106

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit der Überwachung und Berichterstattung, indem sie die Meldungen über die Menge, die Art und den Emissionsfaktor der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie mit geschätzten Daten vergleicht, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Merkmale wie die installierte Motorleistung stützen. Werden erhebliche Abweichungen festgestellt, nimmt die Prüfstelle weitere Untersuchungen vor.	(1) Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit der Überwachung und Berichterstattung, indem sie die Meldungen über die Menge, die Art und den Emissionsfaktor der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie mit geschätzten Daten vergleicht, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Merkmale wie die installierte Motorleistung stützen. Werden erhebliche Abweichungen festgestellt, ***die der Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung zuwiderlaufen würden,*** nimmt die Prüfstelle weitere Untersuchungen vor.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 107

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Prüfstellen müssen von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für Tätigkeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, akkreditiert werden.	(1) Die Prüfstellen müssen von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für Tätigkeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, akkreditiert werden. ***Die nationale Akkreditierungsstelle übermittelt der Kommission regelmäßig die Liste der akkreditierten Prüfstellen zusammen mit allen relevanten Kontaktinformationen.***

Abänderung 108

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) Die nationalen Akkreditierungsstellen stellen sicher, dass die Prüfstelle
	a) über Kenntnisse im Bereich Schifffahrt verfügt;
	b) jederzeit über eine erhebliche Zahl an Fachkräften und unterstützenden Arbeitskräften verfügt, die der Zahl der von ihr überprüften Schiffe angemessen ist;
	c) in der Lage ist, jedem Arbeitsort erforderlichenfalls je nach Bedarf Mittel und Personal zuzuweisen, die den Aufgaben angemessen sind, die im Einklang mit den verschiedenen in Kapitel V dieser Verordnung aufgeführten Aufgaben zu erfüllen sind.

Abänderung 109

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1b) Um potenzielle Interessenkonflikte auszuschließen, darf die Prüfstelle in Bezug auf ihre Einnahmen nicht entscheidend von einem einzigen Schifffahrtsunternehmen abhängig sein.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 110

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um weitere Methoden und Kriterien für die Akkreditierung von Prüfstellen festzulegen. Die in den delegierten Rechtsakten festgelegten Methoden stützen sich auf die in den Artikeln 10 und 11 genannten Prüfgrundsätze sowie einschlägige international anerkannte Normen.	(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um weitere Methoden und Kriterien für die Akkreditierung von Prüfstellen ***und andere Vorschriften*** festzulegen***, um die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Prüfstelle sicherzustellen***. Die in den delegierten Rechtsakten festgelegten Methoden stützen sich auf die in den Artikeln 10 und 11 genannten Prüfgrundsätze sowie einschlägige international anerkannte Normen.

Abänderung 111

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 — Absatz 1 — Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) die Menge des am Liegeplatz und auf See verbrauchten Kraftstoffs nach Kraftstoffart;	c) die Menge des am Liegeplatz und auf See verbrauchten Kraftstoffs nach Kraftstoffart***, einschließlich der Menge des am Liegeplatz für Navigationszwecke bezogenen Stroms***;

Abänderung 112

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 — Absatz 1 — Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) die Well-to-Wake-Emissionsfaktoren des am Liegeplatz und auf See verbrauchten Kraftstoffs nach Kraftstoffart, aufgeschlüsselt nach Well-to-Tank-Emissionen, Tank-to-Wake-Emissionen und diffusen Emissionen für alle relevanten Treibhausgase;	d) die Well-to-Wake-Emissionsfaktoren des am Liegeplatz und auf See verbrauchten Kraftstoffs nach Kraftstoffart, ***einschließlich des Stroms aus der landseitigen Stromversorgung,*** aufgeschlüsselt nach Well-to-Tank-Emissionen, Tank-to-Wake-Emissionen und diffusen Emissionen für alle relevanten Treibhausgase;

Abänderung 113

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 — Absatz 1 — Buchstabe e

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
e) die Menge der am Liegeplatz und auf See verbrauchten Energie aus Ersatzenergiequellen nach Energieart.	e) die Menge der am Liegeplatz und auf See verbrauchten Energie aus Ersatzenergiequellen nach Energieart***, einschließlich Kraftstoffe, Strom, Wind- und Solarenergie***.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 114

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) Wenn die zusätzliche Energie, die aufgrund der Eisklasse des Schiffs benötigt wird, von der an Bord verbrauchten Energie ausgenommen werden soll, muss das Monitoringkonzept auch Folgendes enthalten:
	a) die Eisklasse des Schiffs;
	b) Datum und Uhrzeit der Ausfahrt bei Eisverhältnissen;
	c) die Menge des während der Ausfahrt bei Eisverhältnissen verbrauchten Kraftstoffs nach Kraftstoffart;
	d) die Menge der während der Ausfahrt bei Eisverhältnissen verbrauchten Energie aus Ersatzenergiequellen nach Energieart;
	e) die bei der Ausfahrt bei Eisverhältnissen zurückgelegte Strecke;
	f) die während der Fahrt zurückgelegte Strecke;
	g) die Menge des auf See verbrauchten Kraftstoffs nach Kraftstoffart und
	h) die Menge der auf See verbrauchten Ersatzenergiequellen nach Energieart.

Abänderung 115

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die Schifffahrtsunternehmen zeichnen die Informationen und Daten gemäß Absatz 1 ***jährlich*** in transparenter Weise auf, ***sodass*** die Einhaltung dieser Verordnung durch die Prüfstelle überprüft werden kann.	(2) Die Schifffahrtsunternehmen zeichnen die Informationen und Daten gemäß Absatz 1 ***rechtzeitig und*** in transparenter Weise auf ***und stellen sie jährlich zusammen***, ***damit*** die Einhaltung dieser Verordnung durch die Prüfstelle überprüft werden kann.

Abänderung 116

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 2 — Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ca) zudem stellt sie die nach Artikel 14 Absatz 3 bereitgestellten Informationen zusammen und übermittelt sie der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats;

Abänderung 117

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 2 — Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) den Betrag der Strafzahlungen gemäß Artikel 20 Absätze 1 und 2.	***entfällt***

Abänderung 118

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Auf der Grundlage der von der Prüfstelle übermittelten Informationen berechnet die zuständige Behörde des Mitgliedstaats die Höhe der in Artikel 20 Absätze 1 und 2 genannten Strafzahlungen und teilt sie dem Unternehmen mit.

Abänderung 119

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4a) Die Verwaltungsbehörde einer Schifffahrtsgesellschaft ist
	a) im Fall eines in einem Mitgliedstaat registrierten Schifffahrtsunternehmens der Mitgliedstaat, in dem es registriert ist;
	b) im Fall eines Schifffahrtsunternehmens, das nicht in einem Mitgliedstaat registriert ist, der Mitgliedstaat, in dem das Schifffahrtsunternehmen in den vergangenen zwei Überwachungsjahren geschätzt die meisten Hafenaufenthalte im Rahmen der von dem Schifffahrtsunternehmen durchgeführten Fahrten hatte, die in den in Artikel 2 festgelegten Anwendungsbereich fallen;
	c) im Fall eines Schifffahrtsunternehmens, das nicht in einem Mitgliedstaat registriert ist und in den vergangenen beiden Überwachungsjahren keine in den Anwendungsbereich gemäß Artikel 2 fallende Fahrt durchgeführt hat, der Mitgliedstaat, von dem die erste in den in Artikel 2 festgelegten Anwendungsbereich fallende Fahrt des Schifffahrtsunternehmens ausging.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 120

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 16 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Kommission entwickelt, pflegt und aktualisiert eine elektronische Konformitätsdatenbank, die der Überwachung der Einhaltung der Artikel 4 und 5 dient. In der Konformitätsdatenbank werden die Aufzeichnungen über die Konformitätsbilanz der Schiffe ***und*** die Inanspruchnahme der Flexibilitätsmechanismen gemäß den Artikeln 17 und 18 gespeichert. Sie ist den Schifffahrtsunternehmen, den Prüfstellen, den zuständigen Behörden und der Kommission zugänglich.	(1) Die Kommission entwickelt, pflegt und aktualisiert eine elektronische Konformitätsdatenbank, die ***in das nach der Verordnung (EU) 2015/757 errichtete THETIS-MRV-System integriert ist, die*** der Überwachung der Einhaltung der Artikel 4 und 5 dient. In der Konformitätsdatenbank werden die Aufzeichnungen über die Konformitätsbilanz der Schiffe, die Inanspruchnahme der ***Ausnahmen gemäß Artikel 5 Absatz 3 und der*** Flexibilitätsmechanismen gemäß den Artikeln 17 und 18 ***sowie die entrichteten Strafzahlungen gemäß Artikel 20*** gespeichert. Sie ist den Schifffahrtsunternehmen, den Prüfstellen, den zuständigen Behörden und der Kommission zugänglich.

Abänderung 121

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 16 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) Schifffahrtsunternehmen dürfen die Überkonformität von Schiffen, die nicht unter diese Verordnung fallen und vollständig mit erneuerbarer Energie wie Wind- oder Solarenergie angetrieben werden, gutschreiben, sofern diese Schiffe nicht nur zu Freizeitzwecken genutzt werden.

Abänderung 122

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 16 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Bis zum 30. April jedes Jahres speichert das Schifffahrtsunternehmen in der Konformitätsdatenbank für jedes seiner Schiffe die von der Prüfstelle ermittelten Informationen gemäß Artikel 15 Absatz 2 sowie Informationen, anhand deren das Schiff, das Schifffahrtsunternehmen sowie die Prüfstelle, die die Bewertung durchgeführt hat, identifiziert werden ***kann***.	(3) Bis zum 30. April jedes Jahres speichert das Schifffahrtsunternehmen in der Konformitätsdatenbank für jedes seiner Schiffe die von der Prüfstelle ermittelten ***und berechneten*** Informationen gemäß Artikel 15 Absatz 2***, Informationen über die Inanspruchnahme der Flexibilitätsmechanismen gemäß den Artikeln 17 und 18 und über die etwaigen gemäß Artikel 5 Absatz 3 jährlich angewandten Ausnahmen*** sowie Informationen, anhand deren das Schiff, das Schifffahrtsunternehmen sowie die Prüfstelle, die die Bewertung durchgeführt hat, identifiziert werden ***können***.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 123

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 17 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Wird für ein Schiff in einem Berichtszeitraum Überkonformität ausgewiesen, so kann das betreffende Schifffahrtsunternehmen diese der Konformitätsbilanz desselben Schiffs im folgenden Berichtszeitraum gutschreiben. Das Schifffahrtsunternehmen erfasst vorbehaltlich der Genehmigung durch seine Prüfstelle die Übertragung der Überkonformität auf den folgenden Berichtszeitraum in der Konformitätsdatenbank. Nach der Ausstellung der FuelEU-Konformitätsbescheinigung kann das Schifffahrtsunternehmen die Überkonformität nicht mehr übertragen.	(1) Wird für ein Schiff in einem Berichtszeitraum Überkonformität ***im Hinblick auf seine Treibhausgasintensität oder seine in Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 4a Absatz 3 genannten Anteile erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs*** ausgewiesen, so kann ***auf der Grundlage der in Artikel 15 Absatz 2 genannten Informationen,*** das betreffende Schifffahrtsunternehmen diese der Konformitätsbilanz desselben Schiffs im folgenden Berichtszeitraum gutschreiben. Das Schifffahrtsunternehmen erfasst vorbehaltlich der Genehmigung durch seine Prüfstelle die Übertragung der Überkonformität auf den folgenden Berichtszeitraum in der Konformitätsdatenbank. Nach der Ausstellung der FuelEU-Konformitätsbescheinigung kann das Schifffahrtsunternehmen die Überkonformität nicht mehr übertragen. ***Die nicht in Anspruch genommene Überkonformität für den folgenden Berichtszeitraum ist drei Jahre gültig.***

Abänderung 124

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 18 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Konformitätsbilanzen von zwei oder mehreren Schiffen, die von derselben Prüfstelle überprüft werden, können im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen ***des Artikels*** 4 in einem Pool zusammengefasst werden. Die Konformitätsbilanz eines Schiffs darf im selben Berichtszeitraum nicht mehr als einem Pool zugeordnet werden.	(1) Die Konformitätsbilanzen ***für die Treibhausgasintensität oder die in Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 4a Absatz 3 genannten Anteile erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs*** von zwei oder mehreren Schiffen, die von derselben Prüfstelle überprüft werden, können im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen ***der Artikel*** 4 ***und 4a*** in einem Pool zusammengefasst werden. Die Konformitätsbilanz eines Schiffs darf im selben Berichtszeitraum nicht mehr als einem Pool zugeordnet werden.

Abänderung 125

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 20 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Wird für das Schiff am 1. Mai des auf den Berichtszeitraum folgenden Jahres Unterkonformität ausgewiesen, so hat das Schifffahrtsunternehmen eine Strafzahlung zu entrichten. Die Prüfstelle ***berechnet*** den Betrag der Strafzahlung anhand der ***Formel*** in Anhang V.	(1) Wird für das Schiff am 1. Mai des auf den Berichtszeitraum folgenden Jahres Unterkonformität ausgewiesen, so hat das Schifffahrtsunternehmen eine ***korrektive*** Strafzahlung zu entrichten. Die ***zuständige Behörde des Mitgliedstaats berechnet auf der Grundlage der von der*** Prüfstelle ***übermittelten Informationen*** den Betrag der Strafzahlung anhand der ***Formeln*** in Anhang V ***jeweils für die Grenzwerte für die Treibhausgasintensität und für die etwaigen, in Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 4a Absatz 3 genannten Anteile erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs***.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 126

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 20 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Das Schifffahrtsunternehmen hat für jeden nichtkonformen Hafenaufenthalt eine Strafzahlung zu entrichten. Die ***Prüfstelle*** berechnet den Betrag der Strafzahlung, indem sie den Betrag von 250 EUR mit der an Bord installierten Leistung in Megawatt und der Anzahl der am Liegeplatz verbrachten Stunden multipliziert.	(2) Das Schifffahrtsunternehmen hat für jeden nichtkonformen Hafenaufenthalt eine Strafzahlung zu entrichten. Die ***zuständige Behörde des Mitgliedstaats*** berechnet den Betrag der Strafzahlung ***auf der Grundlage der von der Prüfstelle vorgelegten Informationen***, indem sie den Betrag von 250 EUR ***zu Preisen von 2022*** mit der an Bord installierten Leistung in Megawatt und der Anzahl der am Liegeplatz verbrachten Stunden multipliziert. ***Für die Zwecke dieser Berechnung wird die Zeit, die für den Anschluss an die landseitige Stromversorgung benötigt wird, mit zwei Stunden angesetzt, und diese Zeit wird standardmäßig von der Berechnung der Anzahl der am Liegeplatz verbrachten Stunden abgezogen, um die für den Anschluss an die landseitige Stromversorgung benötigte Zeit zu berücksichtigen.***

Abänderung 127

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 20 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Der Verwaltungsstaat stellt in Bezug auf ein Schifffahrtsunternehmen sicher, dass das Schifffahrtsunternehmen für jedes seiner Schiffe, dessen Unterkonformität am 1. Juni des Berichtsjahres festgestellt wurde, nach einer etwaigen Validierung durch seine zuständige Behörde bis zum 30. Juni des Berichtsjahres einen Betrag in Höhe der Strafzahlung zahlt, die sich aus der Anwendung der Formeln in Anhang V Teil B ergibt.

Abänderung 128

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 20 — Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3b) Schließt das Unternehmen einen Vertrag mit einem gewerblichen Betreiber ab, in dem festgelegt ist, dass dieser Betreiber für den Kauf des Kraftstoffs oder den Betrieb des Schiffs verantwortlich ist, so legen das Unternehmen und dieser gewerbliche Betreiber im Wege einer vertraglichen Vereinbarung fest, dass der gewerbliche Betreiber für die Kosten aufkommt, die sich aus den in diesem Artikel genannten Strafzahlungen ergeben. Für die Zwecke dieses Absatzes gilt als für den Betrieb des Schiffs verantwortlich die Bestimmung der beförderten Ladung, der Strecke, der Route und/oder der Geschwindigkeit des Schiffs.

Abänderung 129

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 20 — Absatz 3 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3c) Schließt das Unternehmen oder der gewerbliche Betreiber einen Vertrag mit einem Kraftstoffanbieter, mit dem der Anbieter die Verantwortung für die Lieferung bestimmter Kraftstoffe übernimmt, so muss dieser Vertrag Bestimmungen enthalten, in denen die Haftung des Kraftstoffanbieters für die Entschädigung des Unternehmens oder gewerblichen Betreibers für die Zahlung der in diesem Artikel genannten Strafzahlungen festgelegt wird, wenn die Kraftstoffe nicht gemäß den vereinbarten Bedingungen geliefert wurden. Für die Zwecke dieses Absatzes müssen Kraftstoffe, die im Rahmen der genannten Verträge geliefert werden, den Bestimmungen des Artikels 9 Absatz 1 Buchstabe b entsprechen.

Abänderung 130

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 20 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen, um ***unter Berücksichtigung der Entwicklung der Energiekosten*** die Formel in Absatz 1 des vorliegenden Artikels und den Betrag der festen Strafzahlung in Absatz 2 des vorliegenden Artikels anzupassen.	(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen, um die Formel in Absatz 1 des vorliegenden Artikels und den Betrag der festen Strafzahlung in Absatz 2 des vorliegenden Artikels anzupassen***, sobald die Entwicklung der Energiekosten der abschreckenden Wirkung der vorhandenen Strafzahlungen zuwiderläuft. Was die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Formel betrifft, so muss die sich daraus ergebende Strafzahlung höher sein als die Menge und die Kosten der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffe, die zur Einhaltung dieser Verordnung auf den Schiffen hätten verbraucht werden müssen.***

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 131

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 21 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die in Artikel 20 Absätze 1 und 2 genannten Strafzahlungen werden zur Unterstützung gemeinsamer Vorhaben bereitgestellt, die eine rasche Einführung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr zum Ziel haben. Vorhaben, die aus den verhängten Strafzahlungen finanziert werden, müssen die Erzeugung größerer Mengen erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für den Seeverkehrssektor fördern, den Bau geeigneter Bunkeranlagen oder Stromanschlusspunkte in Häfen erleichtern und einen Beitrag zur Entwicklung der innovativsten europäischen Technologien, ihrer Erprobung und Einführung in der Flotte leisten, damit erhebliche Emissionsreduktionen erreicht werden.	(1) Die in Artikel 20 Absätze 1 und 2 genannten Strafzahlungen werden zur Unterstützung gemeinsamer Vorhaben bereitgestellt, die eine rasche Einführung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr zum Ziel haben. Vorhaben, die aus den verhängten Strafzahlungen finanziert werden, müssen die Erzeugung größerer Mengen erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für den Seeverkehrssektor fördern, den Bau geeigneter Bunkeranlagen oder Stromanschlusspunkte in Häfen ***oder erforderlichenfalls die Anpassung von Aufbauten*** erleichtern und einen Beitrag zur Entwicklung der innovativsten europäischen Technologien, ihrer Erprobung und Einführung in der Flotte leisten, damit erhebliche Emissionsreduktionen erreicht werden.

Abänderung 132

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 21 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die aus den Strafzahlungen erzielten Einnahmen gemäß Absatz 1 werden dem in Artikel ***10a Absatz 8*** der Richtlinie 2003/87/EG genannten ***Innovationsfonds*** zugewiesen. Diese Einnahmen stellen externe zweckgebundene Einnahmen gemäß Artikel 21 Absatz 5 der Haushaltsordnung dar und werden im Einklang mit den für den ***Innovationsfonds*** geltenden Vorschriften eingesetzt.	(2) Die aus den Strafzahlungen erzielten Einnahmen gemäß Absatz 1 werden dem in Artikel ***3gab*** der Richtlinie 2003/87/EG genannten ***Ozeanfonds*** zugewiesen. Diese Einnahmen ***sind zweckgebunden für den Seeverkehrssektor und tragen zu dessen Dekarbonisierung bei. Diese Einnahmen*** stellen externe zweckgebundene Einnahmen gemäß Artikel 21 Absatz 5 der Haushaltsordnung dar und werden im Einklang mit den für den ***Ozeanfonds*** geltenden Vorschriften eingesetzt.

Abänderung 133

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 24 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Schifffahrtsunternehmen können beantragen, dass die ihnen von der Prüfstelle im Rahmen dieser Verordnung mitgeteilten Berechnungen und Maßnahmen einschließlich der Weigerung, eine FuelEU-Konformitätsbescheinigung gemäß Artikel 19 Absatz 1 auszustellen, überprüft werden.	(1) Die Schifffahrtsunternehmen können beantragen, dass die ihnen von der ***zuständigen Behörde des Mitgliedstaats oder der*** Prüfstelle im Rahmen dieser Verordnung mitgeteilten Berechnungen und Maßnahmen einschließlich der Weigerung, eine FuelEU-Konformitätsbescheinigung gemäß Artikel 19 Absatz 1 auszustellen, überprüft werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 134

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 26 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß ***Artikel 4 Absatz 6***, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 3, Artikel 13 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 4 und Artikel 21 Absatz 3 wird der Kommission mit Wirkung vom [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] auf unbestimmte Zeit übertragen.	(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß ***Artikel 4 Absatz 4, Artikel 4a Absatz 6***, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 3, ***Artikel 9a Absatz 3,*** Artikel 13 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 4 und Artikel 21 Absatz 3 wird der Kommission mit Wirkung vom [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] auf unbestimmte Zeit übertragen.

Abänderung 135

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 26 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz ***7***, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 3, Artikel 13 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 4 und Artikel 21 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.	(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz ***4, Artikel 4a Absatz 6***, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 9 ***Absatz 3, Artikel 9a*** Absatz 3, Artikel 13 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 4 und Artikel 21 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.

Abänderung 136

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 26 — Absatz 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz ***7***, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 3, Artikel 13 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 4 und Artikel 21 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat 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.	(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz ***4, Artikel 4a Absatz 6***, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 9 ***Absatz 3, Artikel 9a*** Absatz 3, Artikel 13 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 4 und Artikel 21 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat 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.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 137

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz - 1 (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(-1) Die Kommission legt bis zum 1. Januar 2024 einen Bericht über die sozialen Auswirkungen dieser Verordnung vor. Dieser Bericht enthält eine Prognose der Auswirkungen dieser Verordnung auf den Beschäftigungs- und Ausbildungsbedarf bis 2030 und bis 2050.

Abänderung 138

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz 1 — Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar ***2030*** über die Ergebnisse einer Bewertung der Funktionsweise dieser Verordnung und der Entwicklung der Technologien und des Marktes für erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe im Seeverkehr sowie der entsprechenden Auswirkungen auf den Seeverkehrssektor in der Union Bericht. Die Kommission prüft mögliche Änderungen in Bezug auf	(1) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar ***2027 und anschließend alle fünf Jahre*** über die Ergebnisse einer Bewertung der Funktionsweise dieser Verordnung und der Entwicklung der Technologien und des Marktes für erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe im Seeverkehr sowie der entsprechenden Auswirkungen auf den Seeverkehrssektor in der Union Bericht. ***In diesem Bericht wird dem Beitrag dieser Verordnung zur Verwirklichung der allgemeinen und sektorspezifischen Klimaziele der Union, wie sie im Europäischen Klimagesetz festgelegt sind, zu den Zielen der Union in den Bereichen Energie aus erneuerbaren Quellen und Energieeffizienz besondere Aufmerksamkeit gewidmet. In diesem Bericht werden auch die Auswirkungen dieser Verordnung auf das Funktionieren des Binnenmarkts, die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrssektors, die Frachtraten und das Ausmaß der Verlagerung von CO_2-Emissionen und Geschäftstätigkeiten ausgewertet. Gleichzeitig bewertet die Kommission auch die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Verringerung der weltweiten Treibhausgasemissionen im Verkehr und auf die Entwicklung der globalen und regionalen Handelsströme.*** Die Kommission prüft mögliche Änderungen in Bezug auf

Abänderung 139

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz 1 — Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	aa) den Anwendungsbereich dieser Verordnung im Hinblick auf
	— die Senkung des Schwellenwerts für die Bruttoraumzahl gemäß Artikel 2 Absatz 1 auf 400 GT,
	— die Erhöhung des Anteils der von Schiffen auf Fahrten nach und aus Drittländern gemäß Artikel 2 Buchstabe c verbrauchten Energie,

Abänderung 140

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz 1 — Buchstabe a b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ab) die in Anhang II angegebenen Standardwerte auf der Grundlage der genauesten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse und Fakten;

Abänderung 141

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz 1 — Buchstabe a c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ac) die Liste der unter diese Verordnung fallenden Schadstoffe, insbesondere die Möglichkeit, Rußemissionen aufzunehmen;

Abänderung 142

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz 1 — Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) die Schiffstypen, auf die Artikel 5 Absatz 1 Anwendung findet;	b) die ***Ergänzung der*** Schiffstypen, auf die Artikel 5 Absatz 1 Anwendung findet;

Abänderung 143

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz 1 — Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ca) die in Anhang I beschriebene Methode.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 144

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) Damit ein zielorientierter und technologieneutraler Ansatz gewahrt wird, sollte die Verordnung überprüft und erforderlichenfalls geändert werden, wenn neue Technologien zur Treibhausgasminderung wie die bordseitige Kohlenstoffabscheidung, neue erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe und neue Antriebsmethoden, wie der Windantrieb, technisch und wirtschaftlich ausgereift sind. Die Kommission bewertet kontinuierlich die Ausgereiftheit der verschiedenen Technologien zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2027 eine erste diesbezügliche Überprüfung vor.

Abänderung 145

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1b) Die Kommission überwacht die Menge der Schifffahrtsunternehmen in der Union zur Verfügung gestellten alternativen Kraftstoffe in der Union kontinuierlich und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2027 und anschließend bis 2050 alle fünf Jahre darüber Bericht. Für den Fall, dass das Angebot dieser Kraftstoffe nicht der Nachfrage der Schifffahrtsunternehmen entspricht, die zur Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten Verpflichtungen erforderlich ist, sollte die Kommission Maßnahmen vorschlagen, damit die Anbieter von Schiffskraftstoffen in der Union Schifffahrtsunternehmen, die Häfen der Union anlaufen, angemessene Mengen alternativer Kraftstoffe zur Verfügung stellen.

Abänderung 146

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz 1 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1c) Wenn die Internationale Seeschifffahrtsorganisation globale Grenzwerte für die Treibhausgasintensität annimmt, die den Grenzwerten dieser Verordnung entsprechen, schlägt die Kommission Änderungen dieser Verordnung vor, um die Bestimmungen vollständig an die international vereinbarten Grenzwerte anzugleichen.

Abänderung 147

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz 1 d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1d) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2027 und anschließend bis 2050 alle fünf Jahre Bericht über die Ergebnisse einer umfassenden Bewertung der gesamten makroökonomischen Auswirkungen des Legislativpakets „Fit für 55“ ([1a]). In diesem Bericht nimmt sie insbesondere Bezug auf die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Union, die Schaffung von Arbeitsplätzen, die Frachtraten, die Kaufkraft der Haushalte und den Umfang der Verlagerung von CO_2-Emissionen.
	([1a]) Mitteilung der Kommission (COM(2021)0550), 14. Juli 2021

Abänderung 148

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz 1 e (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1e) Die Kommission zieht mit Blick auf eine Vereinfachung der Rechtsvorschriften mögliche Änderungen an dieser Verordnung in Betracht. Die Kommission und die zuständigen Behörden nehmen eine kontinuierliche Anpassung an die bewährten Verwaltungsverfahren vor und ergreifen alle Maßnahmen, um die Durchsetzung dieser Verordnung zu vereinfachen und den Verwaltungsaufwand für Schiffseigner, Betreiber, Häfen und Prüfstellen somit so gering wie möglich zu halten.

Abänderung 149

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 28a
	Ausgleichende Verringerung des Verwaltungsaufwands
	Im Einklang mit ihrer Mitteilung zur Anwendung des One-in-one-out-Grundsatzes legt die Kommission bis zum 1. Januar 2024 Vorschläge zum Ausgleich des durch diese Verordnung entstehenden Verwaltungsaufwands vor, und zwar durch die Änderung oder Aufhebung von Bestimmungen in anderen Rechtsakten der Union, die im Seeverkehr Verwaltungsaufwand verursachen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 150

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Gleichung 1

Vorschlag der Kommission

Treibhausgasintensitätsindex	Well-to-Tank (WtT)	Tank-to-Wake (TtW)
Treibhausgasintensität $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,\,j}\right)+\left(\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^l E_k}$

Geänderter Text

Treibhausgasintensitätsindex	Well-to-Tank (WtT)	Tank-to-Wake (TtW)
Treibhausgasintensität $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT}_i] + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,\,j}\right)+\left(\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT}_i] + \sum_k^l E_k}$

Abänderung 151

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Tabelle I — Zeile 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

n fuel	***Zahl der dem Schiff im Bezugszeitraum gelieferten Kraftstoffe***

Abänderung 152

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Tabelle I — Zeile 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

MULTi	***Multiplikator angewandt auf RFNBO-Kraftstoff***

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 153

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Tabelle I — Zeile 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Mi, j A	***Angepasste Masse des jeweiligen Kraftstoffs i, der aufgrund der Befahrung von vereisten Gewässern bei Schiffen der Eisklasse IC, IB, IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse ([1a]) und aufgrund der technischen Eigenschaften von Schiffen der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse in der Kraftstoffverbrennungseinheit j verbrannt wird, in [gFuel]. Die angepasste Masse Mi, j A wird in Gleichung 1 erforderlichenfalls anstelle der Masse Mi, j verwendet.***
	([1a]) Weitere Informationen zum Zusammenhang zwischen den verschiedenen Eisklassen sind der HELCOM-Empfehlung 25/7, abrufbar unter http://www.helcom.fi, zu entnehmen.

Abänderung 154

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 4 — Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Bei fossilen Kraftstoffen sind die Standardwerte in Anhang II zu verwenden.	Bei fossilen Kraftstoffen sind die Standardwerte in Anhang II zu verwenden***, es sei denn, es können aufgrund von Zertifizierung oder direkten Emissionsmessungen die tatsächlichen Werte angegeben werden***.

Abänderung 155

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 4 — Unterabsatz 1 — Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Für die Zwecke dieser Verordnung wird der Term $\Sigma Ek \times CO_{2eq}{}_{electricity}$ im Zähler der Gleichung 1 auf Null gesetzt.	Für die Zwecke dieser Verordnung wird der Term $\Sigma Ek \times CO_{2eq}{}_{electricity}$ im Zähler der Gleichung 1 auf Null gesetzt.
	Der Term MULT im Nenner der Gleichung 1 wird in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 1b auf den in Artikel 4a Absatz 2 genannten Multiplikator für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs festgelegt. Für alle anderen Kraftstoffe wird der Multiplikator auf Eins gesetzt.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 156

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Kraftstoffmasse [M_i] wird anhand der im 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.	Die Kraftstoffmasse [M_i] wird anhand der im 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. ***Die angepasste Kraftstoffmasse [M_{iA}] kann bei Schiffen der Eisklasse IC, IB, IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse anstelle der Kraftstoffmasse [M_i] verwendet werden. Die angepasste Masse [$M_{i\ A}$] ist in Anhang Va definiert.***

Abänderung 157

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Im Einklang mit dem durch die Prüfstelle bewerteten Monitoringkonzept gemäß Artikel 7 können andere Methoden wie direkte CO_{2eq}-Messungen ***oder Laborprüfungen*** verwendet werden, wenn diese die Gesamtgenauigkeit der Berechnung verbessern.	Im Einklang mit dem durch die Prüfstelle bewerteten Monitoringkonzept gemäß Artikel 7 können andere Methoden wie direkte CO_{2eq}-Messungen verwendet werden, wenn diese die Gesamtgenauigkeit der Berechnung verbessern.

Abänderung 158

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Tabelle

Vorschlag der Kommission

Kraftstoffklasse	Well-to-Tank (WtT)	Tank-to-Wake (TtW)
Fossile Kraftstoffe	Die in Tabelle 1 dieser Verordnung aufgeführten Standardwerte sind zu verwenden.	Sind für bestimmte Kraftstoffe CO_2-Faktoren in der MRV-Verordnung aufgeführt, sind diese Faktoren zu verwenden. Für alle anderen Emissionsfaktoren können die Standardwerte gemäß Tabelle 1 dieser Verordnung verwendet werden oder alternativ dazu durch ***Laborprüfungen*** oder direkte Emissionsmessungen zertifizierte Werte.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Kraftstoffklasse	Well-to-Tank (WtT)	Tank-to-Wake (TtW)
Nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe (Flüssige Biokraftstoffe, Biogas, E-Fuels)	Die in der RED-II-Richtlinie aufgeführten CO_{2eq}-Werte (ohne Abgasverbrennung) können für alle Kraftstoffe verwendet werden, deren Produktionswege in der RED-II-Richtlinie angeführt werden, oder alternativ dazu ***kann*** ein gemäß der RED-II-Richtlinie genehmigtes Zertifizierungssystem angewendet werden.	Die Emissionsfaktoren und Standardwerte gemäß Tabelle 1 dieser Verordnung können verwendet werden oder alternativ dazu durch ***Laborprüfungen*** oder direkte Emissionsmessungen zertifizierte Werte.
Sonstige (einschließlich Elektrizität)	Die in der RED-II-Richtlinie aufgeführten CO_{2eq}-Werte (ohne Abgasverbrennung) können für alle Kraftstoffe verwendet werden, deren Produktionswege in der RED-II-Richtlinie angeführt werden, oder alternativ dazu ***kann*** ein gemäß der RED-II-Richtlinie genehmigtes Zertifizierungssystem angewendet werden.	Die Emissionsfaktoren und Standardwerte gemäß Tabelle 1 dieser Verordnung können verwendet werden oder alternativ dazu durch ***Laborprüfungen*** oder direkte Emissionsmessungen zertifizierte Werte.

Geänderter Text

Kraftstoffklasse	Well-to-Tank (WtT)	Tank-to-Wake (TtW)
Fossile Kraftstoffe	Die in Tabelle 1 dieser Verordnung aufgeführten Standardwerte sind zu verwenden***, es sei denn, es können aufgrund von Zertifizierungen oder direkten Emissionsmessungen die tatsächlichen Werte angegeben werden***.	Sind für bestimmte Kraftstoffe CO_2-Faktoren in der MRV-Verordnung aufgeführt, sind diese Faktoren zu verwenden. Für alle anderen Emissionsfaktoren können die Standardwerte gemäß Tabelle 1 dieser Verordnung verwendet werden oder alternativ dazu durch direkte Emissionsmessungen zertifizierte Werte.
Nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe (Flüssige Biokraftstoffe, Biogas, E-Fuels)	Die in der RED-II-Richtlinie aufgeführten CO_{2eq}-Werte (ohne Abgasverbrennung) können für alle Kraftstoffe verwendet werden, deren Produktionswege in der RED-II-Richtlinie angeführt werden, oder alternativ dazu ***können*** ein gemäß der RED-II-Richtlinie genehmigtes Zertifizierungssystem ***oder direkte Emissionsmessungen*** angewendet werden.	Die Emissionsfaktoren und Standardwerte gemäß Tabelle 1 dieser Verordnung können verwendet werden oder alternativ dazu durch direkte Emissionsmessungen zertifizierte Werte.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Kraftstoffklasse	Well-to-Tank (WtT)	Tank-to-Wake (TtW)
Sonstige (einschließlich Elektrizität)	Die in der RED-II-Richtlinie aufgeführten CO_{2eq}-Werte (ohne Abgasverbrennung) können für alle Kraftstoffe verwendet werden, deren Produktionswege in der RED-II-Richtlinie angeführt werden, oder alternativ dazu ***können*** ein gemäß der RED-II-Richtlinie genehmigtes Zertifizierungssystem ***oder direkte Emissionsmessungen*** angewendet werden.	Die Emissionsfaktoren und Standardwerte gemäß Tabelle 1 dieser Verordnung können verwendet werden oder alternativ dazu durch direkte Emissionsmessungen zertifizierte Werte.

Abänderung 159

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II — Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Emissionsfaktoren von Biokraftstoffen, Biogas, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen werden nach der in Anhang V Teil C der Richtlinie (EU) 2018/2001 dargelegten Methode bestimmt.	Die Emissionsfaktoren von Biokraftstoffen, Biogas, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen werden nach der in Anhang V Teil C der Richtlinie (EU) 2018/2001 dargelegten Methode bestimmt. ***Die Emissionsfaktoren für jede Art von Kraftstoffen können alternativ anhand der tatsächlichen zertifizierten Werte oder durch direkte Emissionsmessungen bestimmt werden.***

Abänderung 160

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II — Tabelle

Vorschlag der Kommission

Bio-LNG Hauptprodukte/Abfälle/Rohstoffmix	0,05	Verweis auf Richtlinie (EU) 2018/2001	LNG Otto (Zweistoffmotor mit mittlerer Drehzahl)	2 755 MEPC245 (66) Verordnung (EU) 2015/757	***0,00005***	***0,00018***	3,1
			LNG Otto (Zweistoffmotor mit niedriger Drehzahl)				1,7
			LNG Diesel (Zweistoffmotor)				0,2
			LBSI				N/A

Geänderter Text

Bio-LNG Hauptprodukte/Abfälle/Rohstoffmix	0,05	Verweis auf Richtlinie (EU) 2018/2001	LNG Otto (Zweistoffmotor mit mittlerer Drehzahl)	2 755 MEPC245 (66) Verordnung (EU) 2015/757	***0***	***0,00011***	3,1
			LNG Otto (Zweistoffmotor mit niedriger Drehzahl)				1,7
			LNG Diesel (Zweistoffmotor)				0,2
			LBSI				N/A

Abänderung 161

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II — Absatz 8

Vorschlag der Kommission

Spalte 4 enthält die CO_{2eq}-Emissionswerte in [CO_{2eq}/MJ]. Für fossile Kraftstoffe sind ***ausschließlich*** die Standardwerte in der Tabelle zu verwenden. Für alle anderen Kraftstoffe (sofern nicht ausdrücklich angegeben) sind die Werte anhand der in der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Methode oder Standardwerte unter Abzug der Emissionen aus der Verbrennung bei Zugrundelegung einer vollständigen Verbrennung des Kraftstoffs zu berechnen ([33]).

([33]) Es wird auf den Begriff e_u „Emissionen bei der Nutzung des Kraftstoffs“ in Anhang V Teil C Nummer 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2018/2001 Bezug genommen.

Geänderter Text

Spalte 4 enthält die CO_{2eq}-Emissionswerte in [CO_{2eq}/MJ]. Für fossile Kraftstoffe sind die Standardwerte in der Tabelle zu verwenden***, es sei denn, es können aufgrund von Zertifizierungen oder direkten Emissionsmessungen die tatsächlichen Werte angegeben werden***. Für alle anderen Kraftstoffe (sofern nicht ausdrücklich angegeben) sind die Werte anhand der in der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Methode oder Standardwerte unter Abzug der Emissionen aus der Verbrennung bei Zugrundelegung einer vollständigen Verbrennung des Kraftstoffs zu berechnen ([33]).

([33]) Es wird auf den Begriff e_u „Emissionen bei der Nutzung des Kraftstoffs“ in Anhang V Teil C Nummer 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2018/2001 Bezug genommen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 162

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang III — Tabelle — Zeile 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Jede andere emissionsfreie Energiequelle	***Jede Technologie, mit der Emissionsreduktionen erreicht werden, die mindestens dem Wert entsprechen, der durch die Nutzung der landseitigen Stromversorgung erreicht würde.***

Abänderung 163

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang V

Vorschlag der Kommission

ANHANG V

FORMELN FÜR DIE BERECHNUNG DER KONFORMITÄTSBILANZ UND DER STRAFZAHLUNG GEMÄß ARTIKEL 20 ABSATZ 1

Formel für die Berechnung der Konformitätsbilanz des Schiffs

Für die Berechnung der Konformitätsbilanz eines Schiffs gilt folgende Formel:

Konformitätsbilanz [gCO_{2eq}/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

Dabei gilt:

gCO_{2eq}	Gramm CO_2-Äquivalent
$GHGIE_{target}$	Grenzwert für die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie gemäß Artikel 4 Absatz 2 dieser Verordnung
$GHGIE_{actual}$	Jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie, berechnet für den betreffenden Berichtszeitraum

Formel für die Berechnung der in Artikel 20 Absatz 1 festgelegten Strafzahlung

Die Höhe der in Artikel 20 Absatz 1 festgelegten Strafzahlung wird wie folgt berechnet:

Strafzahlung =	(Konformitätsbilanz/$GHGIE_{actual}$) x Umrechnungsfaktor von MJ zu Tonnen VLSFO (41,0 MJ/kg) x EUR 2 400

Geänderter Text

ANHANG V

FORMELN FÜR DIE BERECHNUNG DER KONFORMITÄTSBILANZ UND DER ***KORREKTIVEN*** STRAFZAHLUNG GEMÄß ARTIKEL 20 ABSATZ 1

A. Formel für die Berechnung der Konformitätsbilanz des Schiffs

a) Konformitätsbilanz in Bezug auf die Treibhausgasintensität des Schiffs in Bezug auf Artikel 4 Absatz 2

Für die Berechnung der Konformitätsbilanz eines Schiffs gilt folgende Formel:

Konformitätsbilanz $[gCO_{2eq}/MJ]$ =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

Dabei gilt:

gCO_{2eq}	Gramm CO_2-Äquivalent
$GHGIE_{target}$	Grenzwert für die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie gemäß Artikel 4 Absatz 2 dieser Verordnung
$GHGIE_{actual}$	Jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie, berechnet für den betreffenden Berichtszeitraum

b) Konformitätsbilanz in Bezug auf den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs in Bezug auf Artikel 4a Absatz 3

CB_RFNBO [% RFNBO] =	$(\%\ RFNBO_{quota} - \%\ RFNBO_{actual})$

Dabei gilt:

CB_RFNBO	***Konformitätsbilanz in Bezug auf den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs in Bezug auf Artikel 4a Absatz 3***
$\%\ RFNBO_{quota}$	***Anteil erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs an der an Bord eines Schiffs im Jahr durchschnittlich verbrauchten Energie gemäß Artikel 4a Absatz 3 dieser Verordnung***
$\%\ RFNBO_{actual}$	***Prozentsatz der im Jahr durchschnittlich verbrauchten Energie an Bord, die von einem Schiff gemeldet wird, das tatsächlich mit erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b erreicht wird***

B. Formel für die Berechnung der in Artikel 20 Absatz 1 festgelegten Strafzahlung

a) Korrektive Strafzahlung in Bezug auf die Konformitätsbilanz für die Treibhausgasintensität des Schiffs in Bezug auf Artikel 4 Absatz 2

Mittwoch, 19. Oktober 2022

ANHANG V

FORMELN FÜR DIE BERECHNUNG DER KONFORMITÄTSBILANZ UND DER ***KORREKTIVEN*** STRAFZAHLUNG GEMÄß ARTIKEL 20 ABSATZ 1

Die Höhe der in Artikel 20 Absatz 1 festgelegten Strafzahlung wird wie folgt berechnet:

Strafzahlung =	(Konformitätsbilanz/$GHGIE_{actual}$) x Umrechnungsfaktor von MJ zu Tonnen VLSFO (41,0 MJ/kg) x EUR 2 400

b) Korrektive Strafzahlung in Bezug auf den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs in Bezug auf Artikel 4a Absatz 3

Die Höhe der in Artikel 20 Absatz 1a festgelegten korrektiven Strafzahlung wird wie folgt berechnet:

Korrektive Strafzahlung (RFNBO) =	***abs(CB_RFNBO) x Pd x 3***

Dabei gilt:

Korrektive Strafzahlung	***in EUR***
abs(CB_RFNBO)	***absoluter Wert der Konformitätsbilanz für RFNBO***
Pd	***Preisunterschied zwischen RFNBO und fossilen Kraftstoffen, die mit den Schiffsanlagen kompatibel sind***

Abänderung 164

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang V a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ANHANG V a

ANWENDUNG DER BERECHNUNG DER ANGEPASSTEN KRAFTSTOFFMASSE UND VON ZUSÄTZLICHER ENERGIE

Erstens wird in diesem Anhang beschrieben, wie die angepasste Kraftstoffmasse aufgrund der Verwendung zusätzlicher Energie zu berechnen ist, die aufgrund der technischen Merkmale eines Schiffs mit der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse ([1a]) und der zusätzlichen Energie, die ein Schiff der Eisklasse IC, IB, IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse aufgrund der Befahrung von vereisten Gewässern verbraucht, angewandt wird. Zweitens wird beschrieben, wie die zusätzlichen Energiemengen zu berechnen sind.

Angepasste Masse [MjA]

Die angepasste Kraftstoffmasse [Mi A] wird auf der Grundlage der zusätzlichen Energie, die bei der Befahrung von vereisten Gewässern verbraucht wird, und der zusätzlichen Energie, die aufgrund der technischen Eigenschaften eines Schiffs mit einer Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse verbraucht wird, berechnet. Das Unternehmen kann wählen, welchem Kraftstoff i die zusätzliche Energie zugewiesen wird. Der ausgewählte Kraftstoff i muss einer der Kraftstoffe sein, die das Schiff während des Berichtszeitraums verbraucht hat. Die Energiemenge, die der verbrauchten Masse an Kraftstoff i entspricht, kann niedriger sein als die Menge der zusätzlichen Energie.

Die angepasste Kraftstoffmasse [Mi A] wird wie folgt berechnet:

$$M_{i\,A} = M_{i\,total} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ class} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ conditions}\,, \qquad (Ax.1)$$

Dabei bezeichnet Mi total die Gesamtmasse an Kraftstoff i, Mi additional due to ice class die Kraftstoffmasse aufgrund der zusätzlich verbrauchten Energie eines Schiffs mit der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse und Mi additional due to ice conditions die Kraftstoffmasse, die sich aus dem zusätzlichen Energieverbrauch aufgrund der Befahrung von vereisten Gewässern ergibt.

Die Kraftstoffmasse i, die dem zusätzlichen Energieverbrauch aufgrund der technischen Merkmale eines Schiffs mit der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse entspricht, wird wie folgt berechnet:

$$M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ class} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ class}}{LCV_i}, \qquad (Ax.2)$$

Dabei bezeichnet E additional due to ice class den zusätzlichen Energieverbrauch aufgrund der technischen Eigenschaften eines Schiffs mit der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse, und LCVi den unteren Heizwert (Lower Calorific Value) des Kraftstoffs i.

Auf ähnliche Weise wird die Kraftstoffmasse berechnet, die sich aus dem zusätzlichen Energieverbrauch aufgrund der Befahrung von vereisten Gewässern ergibt:

$$M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ conditions} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}}{LCV_i}, \qquad (Ax.3)$$

Dabei ist E additional due to ice conditions der zusätzliche Energieverbrauch, der sich aus der Befahrung von vereisten Gewässern ergibt.

Zusätzliche Energie aufgrund der Eisklasse und der Befahrung von vereisten Gewässern

Der zusätzliche Energieverbrauch aufgrund der technischen Merkmale eines Schiffs mit der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse wird wie folgt berechnet:

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ class} = 0{,}05 \times (E_{voyages,\ total} - E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}), \qquad (Ax.4)$$

Dabei bezeichnet E voyages, total den Gesamtenergieverbrauch für alle Fahrten und E additional due to ice conditions den zusätzlichen Energieverbrauch aufgrund der Befahrung von vereisten Gewässern.

Der Gesamtenergieverbrauch für alle Fahrten wird wie folgt berechnet:

$$E_{voyages,\ total} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i,\ voyages,\ total} \times LCV_i + E_{elect.,\ voyages,\ total}\,, \qquad (Ax.5)$$

Dabei bezeichnet Mi, voyages, total die Masse des Kraftstoffs i, die für alle Fahrten, die in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen, verbraucht wurde, LCVi den unteren Heizwert (Lower Calorific Value) des Kraftstoffs i und E elect., voyages, total die dem Schiff gelieferte Strommenge, die für alle Fahrten verbraucht wurde.

Die Masse an Kraftstoff i Mi, voyages, total die für alle Fahrten, die in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen, verbraucht wurde, wird wie folgt berechnet:

$$M_{i,\ voyages,\ total} = M_{i,\ voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS} + M_{i,\ voyages\ to\ MS}), \qquad (Ax.6)$$

Dabei bezeichnet Mi, voyages between MS die aggregierte Kraftstoffmasse, die während aller Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird, Mi, voyages from MS die aggregierte Kraftstoffmasse, die während aller von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ausgehenden Fahrten, verbraucht wird, und Mi, voyages to MS die aggregierte Kraftstoffmasse, die während Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird. Die verbrauchte, dem Schiff gelieferte Strommenge E elect., voyages total kann auf die gleiche Weise berechnet werden.

Der zusätzliche Energieverbrauch aufgrund der Befahrung von vereisten Gewässern wird wie folgt berechnet:

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ open\ water} - E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted}, \qquad (Ax.7)$$

Dabei bezeichnet E voyages, open water die während Fahrten in offenen Gewässern verbrauchte Energie und E voyages, ice conditions, adjusted die angepasste verbrauchte Energie in vereisten Gewässern.

Die verbrauchte Energie für Fahrten, bei denen nur offene Gewässer befahren werden, wird wie folgt berechnet:

$$E_{voyages,\ open\ water} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions}, \quad (Ax.8)$$

Dabei bezeichnet E voyages, ice conditions die für die Befahrung von vereisten Gewässern verbrauchte Energie, die wie folgt berechnet wird:

$$E_{voyages,\ ice\ conditions} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i,\ voyages,\ ice\ conditions} \times LCV_i + E_{elect.,\ ice\ conditions}, \quad (Ax.9)$$

Dabei bezeichnet Mi, voyages, ice conditions die Masse an Kraftstoff i, die bei der Befahrung von vereisten Gewässern verbraucht wird, und E elect., voyages, total die dem Schiff gelieferte Strommenge, die während der Befahrung von vereisten Gewässern verbraucht wurde.

Die Masse an Kraftstoff i, die bei der Befahrung von vereisten Gewässern verbraucht wird, wird wie folgt definiert:

$$M_{i,\ voyages,\ ice\ cond.} = M_{i,\ voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + M_{i,\ voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad (Ax.10)$$

Dabei bezeichnet Mi, voyages between MS, ice cond. die aggregierte Kraftstoffmasse, die von einem Schiff mit Eisklasse bei der Befahrung von vereisten Gewässern zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird, Mi, voyages from MS die aggregierte Kraftstoffmasse, die von einem Schiff mit Eisklasse bei der Befahrung von vereisten Gewässern während aller von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ausgehenden Fahrten verbraucht wird, und Mi, voyages to MS die aggregierte Kraftstoffmasse, die von einem Schiff mit Eisklasse bei der Befahrung von vereisten Gewässern während Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird. Die verbrauchte, an das Schiff gelieferte Strommenge E ice conditions kann auf die gleiche Weise berechnet werden.

Die angepasste, in vereisten Gewässern verbrauchte Energie wird wie folgt berechnet:

1)

$$E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted} = D_{ice\ conditions} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water} - E_{voyages,\ ice\ conditions}, \quad (Ax.11)$$

mit der bei der Befahrung von vereisten Gewässergten Strecke D ice conditions und dem Energieverbrauch pro zurückgelegte Strecke in offenen Gewässern .

Die bei der Befahrung von vereisten Gewässern zurückgelegte Strecke D ice conditions wird wie folgt berechnet:

$$D_{ice\ cond.} = D_{voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad (Ax.12)$$

Dabei bezeichnet D voyages between MS, ice cond. die aggregierte Strecke, die von einem Schiff bei der Befahrung von vereisten Gewässern zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zurückgelegt wird, D voyages from MS die aggregierte Strecke, die von einem Schiff bei der Befahrung von vereisten Gewässern während aller von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ausgehenden Fahrten zurückgelegt wird, und D voyages to MS die aggregierte Strecke, die von einem Schiff bei der Befahrung von vereisten Gewässer während Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zurückgelegt wird.

Letzteres wird wie folgt definiert:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water} = \frac{E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions}}{D_{total} - D_{ice\ conditions}}, \quad (Ax.13)$$

Dabei bezeichnet E voyages, ice conditions den Energieverbrauch bei der Befahrung von vereisten Gewässern und D total die jährlich insgesamt zurückgelegte Strecke.

Die jährlich insgesamt zurückgelegte Strecke wird wie folgt berechnet:

$$D_{total} = D_{voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS} + D_{voyages\ to\ MS}), \quad (Ax.14)$$

Dabei bezeichnet D voyages between MS die aggregierte Strecke, die von einem Schiff zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zurückgelegt wird, D voyages from MS die aggregierte Strecke, die von einem Schiff während aller von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ausgehenden Fahrten, zurückgelegt wird, und D voyages to MS die aggregierte Strecke, die von einem Schiff während Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zurückgelegt wird.

([1a]) Weitere Informationen zum Zusammenhang zwischen den verschiedenen Eisklassen sind der HELCOM-Empfehlung 25/7, abrufbar unter http://www.helcom.fi, zu entnehmen.