EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.7.2026
COM(2026) 620 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

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

ANHANG

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

1. Der Titel des Anhangs I erhält folgende Fassung:

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

2. Teil A wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift von Teil A erhält folgende Fassung:

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

b) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

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

Die Schifffahrtsunternehmen berechnen die Treibhausgasemissionen anhand der folgenden Formel:

GHG_{MRV} = GHG WtT $_{MRV}$ + GHG TtW $_{MRV}$

Dabei ist GHG WtT $_{MRV}$ =

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

Und GHG TtW $_{MRV}$ =

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

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

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

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

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

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

([1])

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

“

c) Die folgende Nummer 1a wird eingefügt:

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

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

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

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

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

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

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

d) Nummer 2 erhält folgende Fassung

„2. In der nachfolgenden Tabelle

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

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

– bedeutet der waagerechte Strich „nicht anwendbar“.

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

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

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

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

Bei Kraftstoffmischungen ist jeder Kraftstoff gesondert zu betrachten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Teil AA wird gestrichen.

4. Teil B wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift von Teil B erhält folgende Fassung:

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

b) Satz 1 erhält folgende Fassung:

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

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

c) Satz 3 erhält folgende Fassung:

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

d) Unter Nummer 3 erhält Satz 1 folgende Fassung:

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