



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

NAT/772
Globales Datenerhebungssystem für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der
Verordnung (EU) 2015/757 zwecks angemessener Berücksichtigung des globalen
Datenerhebungssystems für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen**
COM(2019) 38 final – 2019/0017 (COD)

Berichterstatter: **Constantine CATSAMBIS**

Befassung	11/02/2019, Europäisches Parlament 13/02/2019, Rat
Rechtsgrundlage	Artikel 192 Absatz 1 und Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Präsidiumsbeschluss	19/02/2019
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Landwirtschaft, ländliche Entwicklung, Umwelt
Annahme in der Fachgruppe	25/04/2019
Verabschiedung im Plenum	15/05/2019
Plenartagung Nr.	543
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	204/0/2

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

- 1.1 Diese Stellungnahme bezieht sich auf den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen¹ („MRV-Verordnung“ der EU). In dieser Hinsicht ist auf die Stellungnahme über Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr (NAT/616) hinzuweisen, die 2013 von Stefan Back als Berichtersteller erarbeitet wurde und die die vorgeschlagenen Änderungen an der MRV-Verordnung von 2015 betraf. Diese enthält viele bedeutsame Vorschläge, u. a. in Artikel 22 der von der Kommission angenommenen Verordnung von 2015, in dem es heißt: „Wird ein internationales Übereinkommen über ein globales System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen [...] geschlossen, so überprüft die Kommission diese Verordnung und schlägt erforderlichenfalls Änderungen zu dieser Verordnung vor, um die Angleichung an dieses internationale Übereinkommen sicherzustellen“.
- 1.2 2016 beschloss der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), einer Sonderorganisation der Vereinten Nationen, denn auch Änderungen am MARPOL-Übereinkommen, durch die ein rechtlicher Rahmen für ein globales Datenerhebungssystem (Data Collection System – DCS) für den Kraftstoffverbrauch von Schiffen („globales UN IMO DCS“) geschaffen wurde, demzufolge ab Januar 2019 Überwachungspflichten gelten.
- 1.3 Die Kommission betonte, dass eine teilweise Angleichung der beiden Systeme zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung zur Verringerung des Verwaltungsaufwands für Schifffahrtsunternehmen und Verwaltungen beitragen könnte, während gleichzeitig die zentralen Ziele der MRV-Verordnung der EU gewahrt würden. Zu diesem Zweck hat die Kommission eine begrenzte Angleichung der EU-MRV-Verordnung an das globale DCS der IMO in Bezug auf Begriffsbestimmungen, Überwachungsparameter sowie Monitoringkonzepte und Vorlagen vorgeschlagen.
- 1.4 Es werden folgende Änderungen an der MRV-Verordnung der EU vorgeschlagen:
 - 1.4.1 Die Berichterstattungspflichten im Falle eines „Wechsels des Unternehmens“ müssen den parallelen Bestimmungen des globalen IMO-Datenerhebungssystems Rechnung tragen. Damit wird sichergestellt, dass dieselben juristischen Einheiten die Überwachung und Berichterstattung für ähnlich berechnete Berichtszeiträume übernehmen.
 - 1.4.2 Die „beförderte Ladung“ soll als freiwilliger Überwachungsparameter für solche Schifffahrtsunternehmen beibehalten werden, die eine Berechnung der durchschnittlichen Energieeffizienz ihrer Schiffe basierend auf der beförderten Ladung bereitstellen wollen.

¹ 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](#)).

- 1.4.3 Der derzeitige Parameter „auf See verbrachte Zeit“ soll durch den Begriff „Fahrdauer in Stunden“ des globalen Datenerhebungssystems der IMO ersetzt werden.
- 1.4.4 Die Berechnung der „zurückgelegten Fahrstrecke“ soll auf den Optionen der einschlägigen Leitlinien des IMO DCS basieren.
- 1.4.5 Die Mindestanforderungen an den Inhalt der Monitoringkonzepte sollen so angepasst werden, dass sie die „Leitlinien für die Entwicklung eines Plans für das Energieeffizienz-Management von Schiffen (SEEMP)“ der IMO berücksichtigen, ausgenommen der Bestimmungen, mit denen sicherzustellen ist, dass nur EU-bezogene Daten im Rahmen der EU-MRV-Verordnung überwacht und übermittelt werden.
- 1.4.6 Die CO₂-Emissionen während des Aufenthalts von Schiffen in EU-Häfen müssen getrennt überwacht und gemeldet werden, um Anreize dafür zu schaffen, die verfügbaren Möglichkeiten der Emissionsreduzierung in EU-Häfen zu nutzen, und stärker für die Emissionen aus der Schifffahrt zu sensibilisieren.
- 1.4.7 Die geltenden MRV-Bestimmungen zur Prüfung von Daten durch akkreditierte Dritte sind beizubehalten, um das EU-Ziel zu wahren, zuverlässige und in der Zeitreihe vergleichbare Informationen für die weitere Beschlussfassung auf EU- oder globaler Ebene zu liefern.
- 1.5 Die verbleibenden wichtigen Fragen hinsichtlich einer vollständigen Angleichung an die Leitlinien des IMO-Datenerhebungssystems betreffen in erster Linie die Prüfstellen und Prüfungsmodalitäten, Überwachungsparameter und die Veröffentlichung sensibler Geschäftsdaten. Ziel einer vollständigen Anpassung der MRV-Verordnung der EU an das IMO-Datenerhebungssystem muss eine weltweite regulatorische Einheitlichkeit sein, um den Zusatzaufwand gering zu halten, der insbesondere für kleine und mittlere Schifffahrtsunternehmen sehr spürbar ist, und etwaige doppelte Berichterstattungspflichten im Zuge zweier verschiedener Systeme zu vermeiden.

2. Allgemeine Bemerkungen

- 2.1 In seiner 2013 verabschiedeten Stellungnahme² stellte der EWSA in Frage, ob über treibstoffverbrauch- und emissionsbezogene Angaben hinausgehende operative Informationen und Daten, die gemäß der MRV-Verordnung der EU zu überwachen und zu melden sind, wirklich nötig sind und einen Mehrwert erbringen. Dies gilt insbesondere für Angaben gemäß Artikel 9 Buchstabe (d) bis (g) betreffend die „Überwachung auf Grundlage der einzelnen Fahrten“ und gemäß Artikel 10 Buchstabe (g) bis (j) betreffend die „Überwachung auf Jahresbasis“ sowie Anhang II betreffend die „Überwachung anderer relevanter Informationen“, denn diese Angaben sind kommerziell sensibel und es ist fraglich, ob die Bereitstellung dieser Informationen in aggregierter Form sinnvoll ist.

² Stellungnahme des EWSA über Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, [ABl. C 67 vom 6.3.2014, S. 170](#).

- 2.2 Grundsätzlich behält die Kommission mit den derzeit vorgeschlagenen Änderungen der EU-MRV-Verordnung ihre Haltung in Bezug auf die Veröffentlichung der erhobenen Daten einzelner Schiffe bei. Die vorgeschlagenen Änderungen sind technische Anpassungen, die technische Berichtigungen auf Ebene der Parametrierung darstellen. Sie sind folglich keine vollständige Angleichung der MRV-Verordnung der EU an das IMO-Datenerhebungssystem, wie sie die IMO und die Schifffahrtsbranche in ihren öffentlichen Verlautbarungen fordern, und lassen wichtige Fragen offen. Diese betreffen in erster Linie die Prüfstellen und die Prüfungsmodalitäten, die Überwachungsparameter und die Veröffentlichung sensibler Geschäftsdaten.
- 2.3 Bei der Bewertung der vorgeschlagenen Änderungen sollte die Kommission berücksichtigen, dass die weltweite Schifffahrtsindustrie sich zu dem Ziel bekennt, ihre CO₂-Emissionen bis 2030 um mindestens 40 % zu reduzieren und bis 2050 eine Absenkung um bis zu 70 % im Vergleich zu den Werten von 2008 zu erreichen. Auch die Treibhausgasemissionen insgesamt sollen bis 2050 um mindestens 50 % gegenüber 2008 gesenkt werden, wie es die Ziele des Übereinkommens von Paris vorsehen. Die IMO verabschiedete entsprechend dem von ihr beschlossenen Dekarbonisierungsfahrplan bis 2050 im April 2018 eine erste Strategie, die 2023 überarbeitet werden soll und den Rahmen für die Konzipierung und Annahme konkreter kurzfristiger Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung sowie möglicher mittel- bis langfristiger Maßnahmen für eine angemessene Emissionsreduzierung innerhalb vereinbarter Fristen und Umsetzungszeitpläne vorgibt.
- 2.4 Angesichts von Anzahl und Inhalt der Vorschläge, die die Mitgliedstaaten und die Industrie zur Erörterung in den kommenden IMO-Beratungen vorgelegt haben, arbeiten offenbar alle Beteiligten intensiv daran, die Energieeffizienz der Welthandelsflotte innerhalb eines konkreten Zeitrahmens auf der Grundlage präziser Informationen und Daten über die CO₂-Emissionen von Schiffen zu regulieren, die über das IMO DCS bereitgestellt werden.
- 2.5 Der EWSA ist der Auffassung, dass die vorgeschlagene Teilangleichung zu einer umständlichen und ineffizienten Doppelung von Überwachungs- und Berichtspflichten führen wird, denn die Berichtspflichten fallen auch weiterhin unter zwei getrennte Systeme: ein regionales (europäisches) und ein globales (IMO). Infolgedessen werden die Schiffe Überwachungs- und Berichtsanforderungen sowohl gemäß der europäischen MRV-Verordnung als auch nach dem IMO DCS erfüllen müssen. Die Berichtsvorlagen der EU und der IMO unterscheiden sich jedoch, was den Arbeitsaufwand, die Bürokratie und die Kosten für die Schiffsbesatzungen und die Seeschifffahrt erhöht.
- 2.6 Eine vollständige Angleichung der MRV-Verordnung der EU an das Data Collection System der IMO würde nicht nur dazu dienen, eine international einheitliche und verlässliche Datenbasis für die CO₂-Emissionen von Schiffen zu schaffen, sondern stünde auch im Einklang mit der Agenda für bessere Rechtsetzung der Europäischen Kommission, die gezielte Rechtsvorschriften zur Erreichung ihrer Ziele vorsieht, und würde der europäischen Wirtschaft zu geringstmöglichen Kosten einen Nutzen bringen. Sie würde auch für international gleiche Wettbewerbsbedingungen der europäischen Flotte sorgen. Ziel einer vollständigen Anpassung der MRV-Verordnung der EU an das IMO-Datenerhebungssystem ist eine weltweite regulatorische Einheitlichkeit, um den Zusatzaufwand gering zu halten, der insbesondere für

kleine und mittlere Schifffahrtsunternehmen sehr spürbar ist, und etwaige doppelte Berichterstattungspflichten im Zuge zweier verschiedener Systeme zu vermeiden.

- 2.7 Die europäische MRV-Verordnung schreibt vor, dass die Kommission die erhaltenen Daten zusammen mit Identifikatoren des Unternehmens und der einzelnen Schiffe veröffentlicht, sodass sie von Dritten verwendet werden können. Das IMO-System zielt hingegen einfach darauf ab, den Gesamtausstoß von CO₂-Emissionen der internationalen Seeschifffahrt festzustellen, um weitere politische Beschlüsse und Beratungen über zusätzliche THG-Reduktionsmaßnahmen zu erleichtern. Die Kommission möchte jedoch detaillierte (und geschäftlich sensible) Daten über einzelne Schiffe, die Häfen in der EU oder im EWR anlaufen, veröffentlichen, was einen Missbrauch möglich macht. Dies könnte zu einer unfairen Bestrafung von Schiffen führen, den Wettbewerb verzerren und für EU-Reeder und für EU-Häfen anlaufende Schiffe erhebliche Wettbewerbsnachteile auf dem globalen Schifffahrtsmarkt bedeuten.
- 2.8 Es wäre wünschenswert, die bestehenden IMO-Mechanismen der Flaggenstaatbehörden zur Durch- und Umsetzung zu nutzen, mit einem einzigen, funktionalen System der globalen Datenerhebung über den Kraftstoffverbrauch. Im IMO-System der Vereinten Nationen ist die Anonymität der Angaben, die der IMO von Schiffen durch deren Flaggenstaat zu übermitteln sind, gegenüber Dritten gewährleistet.

3. **Besondere Bemerkungen**

- 3.1 Zu dem Vorschlag sind die folgenden technischen Bemerkungen vorzubringen. Gemäß Artikel 21 Buchstabe f sind der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch pro Jahr und die CO₂-Emissionen je zurückgelegter Strecke und beförderter Ladung für Fahrten nach wie vor von der Europäischen Kommission öffentlich zugänglich zu machen. Hier scheint aber ein Widerspruch zu der neuen, abgeänderten Bestimmung des Vorschlags in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe f zu bestehen, in dem es heißt, dass die Überwachung (auf Grundlage der einzelnen Fahrten) der beförderten Ladung „auf freiwilliger Basis“ erfolgt. Bei der vorgeschlagenen Änderung ist die „beförderte Ladung“ also nur ein freiwilliger Überwachungsparameter. Hier besteht folglich keine Angleichung an das IMO DCS. Außerdem wurde ungeachtet dessen, dass die Definition des Begriffs „Tragfähigkeit (in Tonnen)“ eines Schiffes in Artikel 3 Buchstabe p und Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a Ziffer xi des Vorschlags aufgenommen wurde, dieser Parameter offenbar nicht durchgängig in alle Artikel des Vorschlags eingebaut. Dies könnte als Mangel an Vertrauen der Europäischen Kommission in die Effizienz des IMO DCS gedeutet werden.
- 3.2 Die Änderungen in Artikel 11 Absatz 2 und Artikel 3 Buchstabe d des Vorschlags, die den Wechsel des Schifffahrtsunternehmens betreffen, werden begrüßt, weil damit nun die Verantwortlichkeit des früheren Eigners eingeführt wird. Eine solche Bestimmung fehlte bisher oft in Fällen, in denen ein Wechsel des Unternehmens während des Berichtszeitraums stattfand. Die Begriffsbestimmungen für „Schifffahrtsunternehmen“ und „Berichtszeitraum“ sowie die Zuweisung von Überwachungs- und Berichterstattungspflichten im Falle eines „Wechsels des Unternehmens“ sind jetzt besser auf parallele Bestimmungen des globalen IMO-Datenerhebungssystems abgestimmt. Nichtsdestotrotz ist die neu eingeführte Beschreibung

nicht genau genug, um das Verhältnis zwischen „altem“ und „neuem“ Unternehmen zu regeln. Im Sinne größtmöglicher Rechtsklarheit könnte der neue Eigner ab dem Tag rechtlich haftbar gemacht werden, an dem der Wechsel abgeschlossen ist und rechtswirksam wird. Der vorgeschlagene Artikel 11 Absatz 2 könnte wie folgt geändert werden:

„2) Hat das Schifffahrtsunternehmen gewechselt, so übermittelt das bisherige Unternehmen der Kommission und den Behörden des betreffenden Flaggenstaats möglichst umgehend nach dem Tag des Abschlusses des Wechsels und nicht später als drei Monate danach einen Bericht, der dieselben Elemente wie der Emissionsbericht umfasst, aber auf den Zeitraum beschränkt ist, in dem das Unternehmen für die Tätigkeiten zuständig war. Das neue Unternehmen stellt sicher, dass jedes Schiff ab dem Tag des Abschlusses des Wechsels die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt.“

Brüssel, den 15. Mai 2019

Luca JAHIER

Präsident des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
