

Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

► **B**                    ► **M2** VERORDNUNG (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates  
vom 29. April 2015

über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG ◀

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <b><u>M1</u></b>	Delegierte Verordnung (EU) 2016/2071 der Kommission vom 22. September 2016	L 320	1	26.11.2016
► <b><u>M2</u></b>	Verordnung (EU) 2023/957 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023	L 130	105	16.5.2023

▼ B

▼ M2

**VERORDNUNG (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und  
des Rates**

**vom 29. April 2015**

**über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem  
Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser  
Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG**

▼ B

(Text von Bedeutung für den EWR)

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

▼ M2

*Artikel 1*

**Gegenstand**

Um die Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr kostenwirksam zu reduzieren, enthält diese Verordnung Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von Treibhausgasemissionen und anderen relevanten Informationen von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.

▼ B

*Artikel 2*

**Anwendungsbereich**

▼ M2

(1) Diese Verordnung gilt für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 5 000 und mehr in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die während der Fahrten zur gewerblichen Beförderung von Gütern oder Personen von dem letzten Anlaufhafen dieser Schiffe zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zum nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden.

(1a) Ab dem 1. Januar 2025 gilt diese Verordnung auch für Stückgutschiffe mit einer Bruttoreumzahl von unter 5 000, aber nicht unter 400, in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die während der Fahrten zur gewerblichen Beförderung von Gütern von ihrem letzten Anlaufhafen zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu ihrem nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden, und für Offshore-Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von unter 5 000, aber nicht unter 400, in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die während ihrer Fahrten von ihrem letzten Anlaufhafen zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu ihrem nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden.

**▼ M2**

(1b) Ab dem 1. Januar 2025 gilt diese Verordnung für Offshore-Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 5 000 und mehr in Bezug auf die Treibhausgasemissionen, die während der Fahrten von ihrem letzten Anlaufhafen zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu ihrem nächsten Anlaufhafen sowie beim Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt werden.

(1c) Unter diese Verordnung fallen folgende Treibhausgase:

- a) Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>)
- b) im Hinblick auf ab 2024 freigesetzte Emissionen, Methan (CH<sub>4</sub>) und
- c) im Hinblick auf ab 2024 freigesetzte Emissionen, Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O).

Bezieht sich diese Verordnung auf die aggregierten Gesamtemissionen von Treibhausgasen oder die emittierten aggregierten Gesamtreibhausgasemissionen, so ist sie als Bezugnahme auf die aggregierten Gesamtmengen jedes einzelnen Gases zu verstehen.

**▼ B**

(2) Diese Verordnung gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Schiffe für den Fang oder die Verarbeitung von Fisch, Holzschiffe einfacher Bauart, Schiffe ohne Maschinenantrieb oder staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden.

*Artikel 3***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

**▼ M2**

- a) „Treibhausgasemissionen“ die Freisetzung von Treibhausgasen, die unter diese Verordnung gemäß Artikel 2 Absatz 1c Unterabsatz 1 fallen, durch Schiffe;

**▼ B**

- b) „Anlaufhafen“ den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um Güter zu laden oder zu löschen oder Personen ein- oder auszuschieffen; ausgenommen sind daher Halte zum alleinigen Zweck der Bebungung, der Übernahme von Proviant, des Besatzungswechsels, der Verlegung in ein Trockendock oder der Reparatur des Schiffes 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;

**▼ M2**

- c) „Fahrt“ jede Bewegung eines Schiffes, die in einem Anlaufhafen beginnt oder endet;

**▼ B**

- d) „Schiffahrtsunternehmen“ den Schiffseigner oder sonstige Organisation oder Person, wie den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat;

**▼ B**

- e) „Bruttoreaumzahl“ (BRZ) die nach den Vermessungsvorschriften in Anlage 1 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens, das von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) am 23. Juni 1969 in London angenommen wurde, oder in einem etwaigen Nachfolge-Übereinkommen berechnete Bruttoreaumzahl;
- f) „Prüfstelle“ eine juristische Einheit, die Prüftätigkeiten ausführt und von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und gemäß der vorliegenden Verordnung akkreditiert wurde;
- g) „Prüfung“ die Tätigkeiten, die eine Prüfstelle ausführt, um die Konformität der vom Schifffahrtsunternehmen übermittelten Dokumente mit den Anforderungen dieser Verordnung zu bewerten;
- h) „Konformitätsbescheinigung“ eine schiffsspezifische Bescheinigung, die für ein Schifffahrtsunternehmen von einer Prüfstelle ausgestellt wird und in der bestätigt wird, dass dieses Schiff die Anforderungen dieser Verordnung für einen bestimmten Berichtszeitraum erfüllt hat;
- i) „andere relevante Informationen“ Informationen im Zusammenhang mit ► **M2** Treibhausgasemissionen ◀ aufgrund von Kraftstoffverbrauch, den Transportleistungen und der Energieeffizienz von Schiffen, die es ermöglichen, Emissionstrends zu analysieren und die Effizienz von Schiffen zu bewerten;
- j) „Emissionsfaktor“ die durchschnittliche Rate der Emissionen eines Treibhausgases bezogen auf die Tätigkeitsdaten für einen Stoffstrom, wobei bei der Verbrennung von einer vollständigen Oxidation und bei allen anderen chemischen Reaktionen von einer vollständigen Umsetzung ausgegangen wird;
- k) „Unsicherheit“ einen sich auf das Ergebnis einer Größenbestimmung beziehenden Parameter, der die Streuung der Werte charakterisiert, die dieser Größe wahrscheinlich zugeschrieben werden können, einschließlich der Effekte durch systematische und zufällig auftretende Einflussfaktoren, ausgedrückt als Abweichung der auftretenden Werte vom Mittelwert in Prozent unter Ansatz eines Konfidenzintervalls von 95 %, wobei jede Asymmetrie der Werteverteilung berücksichtigt wird;
- l) „konservativ“ die Tatsache, dass eine Reihe von auf Sicherheit bedachten Annahmen zugrunde gelegt wird, wodurch gewährleistet werden soll, dass die Jahresemissionen nicht zu niedrig bzw. die Entfernungen nicht zu groß oder die beförderte Lademenge nicht zu hoch veranschlagt werden;
- m) „Berichtszeitraum“ ein Kalenderjahr, in dem ► **M2** Treibhausgasemissionen ◀ überwacht und mitgeteilt werden müssen. Für Fahrten, deren Beginn und Ende in zwei unterschiedlichen Kalenderjahren liegen, werden die Überwachungs- und Meldedaten dem ersten betreffenden Kalenderjahr zugerechnet;
- n) „Schiff am Liegeplatz“ ein Schiff, das in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats für Zwecke des Be- und Entladens oder der Beherbergung von Fahrgästen sicher festgemacht ist oder vor Anker liegt, auch in der Zeit, in der es nicht be- oder entladen wird;

**▼ B**

- o) „Eisklasse“ die von den zuständigen nationalen Behörden des Flaggenstaats oder einer von diesem Staat anerkannten Organisation einem Schiff zugewiesene Einstufung, die anzeigt, dass das Schiff für das Befahren vereister Meere konzipiert wurde;

**▼ M2**

- p) „zuständige Verwaltungsbehörde“ die Verwaltungsbehörde eines Schifffahrtsunternehmens im Sinne von Artikel 3gf der Richtlinie 2003/87/EG;
- q) „aggregierte Emissionsdaten auf Unternehmensebene“ die Summe der Emissionen der unter die Richtlinie 2003/87/EG fallenden Treibhausgase im Zusammenhang mit Seeverkehrstätigkeiten im Einklang mit Anhang I der genannten Richtlinie und die ein Schifffahrtsunternehmen gemäß der genannten Richtlinie für alle Schiffe unter seiner Verantwortung während des Berichtszeitraums melden muss.

**▼ B**

## KAPITEL II

## ÜBERWACHUNG UND BERICHTERSTATTUNG

## ABSCHNITT 1

**Grundsätze und Methoden für die Überwachung und Berichterstattung**

## Artikel 4

**Gemeinsame Grundsätze für die Überwachung und Berichterstattung**

(1) Entsprechend den Artikeln 8 bis 12 überwachen die Schifffahrtsunternehmen für jedes ihrer Schiffe die einschlägigen Parameter in einem Berichtszeitraum und erstatten darüber Bericht. Sie führen diese Überwachung und Berichterstattung in allen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und bei allen Fahrten zu oder von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats durch.

(2) Die Überwachung und Berichterstattung sind vollständig und umfassend und umfassen die ► **M2** Treibhausgasemissionen ◀ aus der Verbrennung von Kraftstoffen, während sich die Schiffe auf See oder am Liegeplatz befinden. Die Schifffahrtsunternehmen ergreifen geeignete Maßnahmen, um etwaige Datenlücken während des Berichtszeitraums zu vermeiden.

(3) Die Überwachung und Berichterstattung erfolgen konsistent und in der Zeitreihe vergleichbar. Zu diesem Zweck wenden die Schifffahrtsunternehmen dieselben Überwachungsmethoden und Datensätze vorbehaltlich von von der Prüfstelle bewerteten Änderungen an.

(4) Die Überwachungsdaten (einschließlich Annahmen, Bezugswerte, Emissionsfaktoren und Tätigkeitsdaten) werden von den Schifffahrtsunternehmen auf transparente Weise so ermittelt, erfasst, zusammengestellt, analysiert und dokumentiert, dass die Bestimmung der ► **M2** Treibhausgasemissionen ◀ von der Prüfstelle nachvollzogen werden kann.

(5) Die Schifffahrtsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Bestimmung der ► **M2** Treibhausgasemissionen ◀ weder systematisch noch wesentlich falsch ist. Sie identifizieren und reduzieren etwaige Unsicherheitsquellen.

(6) Die Schifffahrtsunternehmen tragen dafür Sorge, dass hinreichende Gewähr für die Integrität der zu überwachenden und mitzuteilenden ► **M2** Treibhausgasemissionen ◀ besteht.

**▼ B**

(7) Die Schifffahrtsunternehmen sind bestrebt, die Empfehlungen aus den gemäß Artikel 13 Absatz 3 oder 4 ausgestellten Prüfberichten bei ihrer weiteren Überwachung und Berichterstattung zu berücksichtigen.

**▼ M2**

(8) Die Schifffahrtsunternehmen melden auf Unternehmensebene die aggregierten Emissionsdaten der Schiffe unter ihrer Verantwortung während eines Berichtszeitraums gemäß Artikel 11a.

**▼ B***Artikel 5***Methoden für die Überwachung von ►M2 Treibhausgasemissionen ◀ und anderen relevanten Informationen**

(1) Für die Zwecke von Artikel 4 Absätze 1, 2 und 3 ermitteln die Schifffahrtsunternehmen für jedes ihrer Schiffe die ►M2 Treibhausgasemissionen ◀ nach einer der in Anhang I aufgeführten Methoden und überwachen andere relevante Informationen nach den Vorschriften, die in Anhang II festgelegt sind oder gemäß diesem erlassen wurden.

**▼ M2**

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 der vorliegenden Verordnung delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge I und II dieser Verordnung zu ändern, um der Einbeziehung von CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen und von Treibhausgasemissionen von Offshore-Schiffen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung und Änderungen an der Richtlinie 2003/87/EG Rechnung zu tragen, und um die genannten Anhänge an gemäß Artikel 14 Absatz 1 der genannten Richtlinie erlassene Durchführungsrechtsakte, an die einschlägigen internationalen Vorschriften sowie an internationale und europäische Normen anzupassen. Der Kommission wird außerdem die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 der vorliegenden Verordnung delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II dieser Verordnung zu erlassen, um die darin festgelegten Elemente der Überwachungsmethoden in Anbetracht technologischer und wissenschaftlicher Entwicklungen zu verbessern und das wirksame Funktionieren des gemäß der Richtlinie 2003/87/EG eingeführten Emissionshandelssystem der EU (EU-EHS) sicherzustellen.

Bis zum 1. Oktober 2023 erlässt die Kommission die delegierten Rechtsakte, mit denen der in Unterabsatz 1 genannten Einbeziehung von CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen sowie der Einbeziehung von Treibhausgasemissionen von Offshore-Schiffen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung Rechnung getragen wird. Die Methoden zur Überwachung der CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen beruhen auf denselben Grundsätzen wie die in Anhang I dargelegten Methoden zur Überwachung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, wobei die aufgrund der Art der betreffenden Treibhausgase erforderlichen Anpassungen vorzunehmen sind. Die Methoden in Anhang I der vorliegenden Verordnung und die Vorschriften in Anhang II der vorliegenden Verordnung werden erforderlichenfalls an die Methoden und Vorschriften angepasst, die in einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG festgelegt sind.

**▼ B**

## ABSCHNITT 2

**Monitoringkonzept**

## Artikel 6

**Inhalt und Übermittlung des Monitoringkonzepts**

(1) Spätestens am 31. August 2017 legen die Schifffahrtsunternehmen den Prüfstellen ein Monitoringkonzept für jedes ihrer Schiffe vor, in dem angegeben ist, nach welcher Methode sie die ►**M2** Treibhausgasemissionen ◀ und anderen relevanten Informationen überwachen und übermitteln wollen.

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

(3) Das Monitoringkonzept besteht aus einer vollständigen und transparenten Dokumentation der Überwachungsmethode für das betreffende Schiff und enthält mindestens folgende Angaben:

a) die Identifikation und den Typ des Schiffes, einschließlich seines Namens, seiner IMO-Identifikationsnummer, seinen Register- oder Heimathafen und den Namen des Schiffseigners;

**▼ M2**

b) den Namen des Schifffahrtsunternehmens und die Anschrift, Telefonnummer und E-Mail-Adresse einer Kontaktperson und die einmalige IMO-Kennnummer des Schifffahrtsunternehmens und des eingetragenen Schiffseigners

**▼ B**

c) eine Beschreibung der folgenden ►**M2** Treibhausgasemissionen ◀ an Bord des Schiffes: Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Gasturbinen, Kessel und Inertgasgeneratoren und der verwendeten Kraftstoffarten;

d) eine Beschreibung der Verfahren, Systeme und Zuständigkeiten für die Aktualisierung der Liste der ►**M2** Treibhausgasemissionen ◀ im Berichtszeitraum;

e) eine Beschreibung der Verfahren zur Überwachung der Vollständigkeit der Liste der Fahrten;

f) eine Beschreibung der Verfahren zur Überwachung des Kraftstoffverbrauchs des Schiffes, die Folgendes umfasst:

i) die unter den in Anhang I aufgeführten Methoden gewählte Methode für die Berechnung des Kraftstoffverbrauchs für jede ►**M2** Treibhausgasemissionen ◀, gegebenenfalls mit einer Beschreibung der verwendeten Messeinrichtungen,

ii) gegebenenfalls die Verfahren für die Messung der gebunkerten und der in den Tanks vorhandenen Menge Kraftstoff, eine Beschreibung der verwendeten Messeinrichtungen und der Verfahren für die Aufzeichnung, das Abrufen, die Übermittlung bzw. die Speicherung der Messdaten,

**▼ B**

- iii) gegebenenfalls die gewählte Methode für die Bestimmung der Dichte,
  - iv) ein Verfahren, mit dem sichergestellt werden soll, dass die Gesamtunsicherheit der Treibstoffmessungen mit den Anforderungen dieser Verordnung vereinbar ist, wobei nach Möglichkeit auf nationale Gesetze, Klauseln in Kundenverträgen oder auf Genauigkeitsstandards von Kraftstofflieferanten zu verweisen ist;
- g) die für die einzelnen Kraftstofftypen verwendeten einzigen Emissionsfaktoren oder — bei alternativen Kraftstoffen — die Methoden für die Bestimmung der Emissionsfaktoren, einschließlich der Methoden für die Probenahmen, der Analysemethoden und einer Beschreibung der in Anspruch genommenen Laboratorien und gegebenenfalls die Akkreditierung dieser Laboratorien nach ISO 17025;
- h) eine Beschreibung der Verfahren für die Bestimmung der Tätigkeitsdaten pro Fahrt, die Folgendes umfasst:
- i) die Verfahren, Zuständigkeiten und Datenquellen zur Bestimmung und Aufzeichnung der Strecke,
  - ii) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der beförderten Ladung bzw. der Zahl der Fahrgäste,
  - iii) die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der zwischen dem Auslaufhafen und dem Anlaufhafen auf See verbrachten Zeit;
- i) eine Beschreibung der Methode zur Bestimmung von Ersatzdaten zur Schließung von Datenlücken;
- j) ein Überarbeitungsblatt zur Erfassung aller Einzelheiten zum Überarbeitungsverlauf.
- (4) Im Monitoringkonzept können auch Informationen über die Eisklasse des Schiffes und/oder die Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen für die Bestimmung und Aufzeichnung der bei Fahrten durch vereiste Gewässer zurückgelegten Strecke und der auf See verbrachten Zeit enthalten sein.

**▼ M2**

- (5) Die Schifffahrtsunternehmen verwenden standardisierte Monitoringkonzepte auf der Grundlage von Vorlagen, und übermitteln diese Konzepte unter Verwendung automatisierter Systeme und Datenaustauschformate. Diese Vorlagen, einschließlich der technischen Vorschriften für ihre einheitliche Anwendung und die technischen Vorschriften für ihre automatische Übermittlung, werden von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (6) Bis zum 1. April 2024 legen die Schifffahrtsunternehmen der zuständigen Verwaltungsbehörde für jedes ihrer in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Schiffe ein Monitoringkonzept vor, dessen Vereinbarkeit mit dieser Verordnung von der Prüfstelle bewertet wurde, und in dem die Einbeziehung von CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung berücksichtigt wird.

**▼ M2**

(7) Für Schiffe, die nach dem 1. Januar 2024 zum ersten Mal in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, legen die Schifffahrtsunternehmen ungeachtet des Absatzes 6 der zuständigen Verwaltungsbehörde umgehend und spätestens drei Monate, nachdem ein jedes Schiff das erste Mal einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen hat, ein Monitoringkonzept im Einklang mit den Anforderungen dieser Verordnung vor.

(8) Bis zum 6. Juni 2025 genehmigen die zuständigen Verwaltungsbehörden die von den Schifffahrtsunternehmen vorgelegten Monitoringkonzepte gemäß den Bestimmungen, die in den von der Kommission gemäß Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind. Für Schiffe, die nach dem 1. Januar 2024 erstmals in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG fallen, genehmigt die zuständige Verwaltungsbehörde das vorgelegte Monitoringkonzept innerhalb von vier Monaten, nachdem das Schiff das erste Mal einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen hat, gemäß den Bestimmungen, die in den von der Kommission gemäß Unterabsatz 3 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind.

Bis zum 1. Oktober 2023 erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 23 zur Änderung der Artikel 6 bis 10 in Bezug auf die in diesen Artikeln enthaltenen Vorschriften für die Monitoringkonzepte, um der Einbeziehung der CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen sowie der Einbeziehung von Treibhausgasemissionen von Offshore-Schiffen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung Rechnung zu tragen.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Ergänzung dieser Richtlinie gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um dieser Verordnung in Bezug auf Vorschriften für die Genehmigung von Monitoringkonzepten durch die zuständigen Verwaltungsbehörden zu ergänzen.

**▼ B***Artikel 7***Änderungen des Monitoringkonzepts**

(1) Die Schifffahrtsunternehmen überprüfen regelmäßig und mindestens einmal jährlich, ob das Monitoringkonzept eines Schiffs dessen Art und Funktionsweise angemessen ist und ob die Überwachungsmethoden verbessert werden können.

(2) Die Schifffahrtsunternehmen ändern das Monitoringkonzept in den folgenden Situationen:

- a) im Falle eines Wechsels des Schifffahrtsunternehmens;
- b) aufgrund neuer Emissionsquellen oder aufgrund der Verwendung neuer Kraftstoffe, die im Monitoringkonzept noch nicht enthalten sind, treten neue ► **M2** Treibhausgasemissionen ◀ auf;
- c) es hat bei der Datenverfügbarkeit aufgrund der Verwendung neuer Arten von Messeinrichtungen, neuer Probenahmeverfahren oder neuer Analysemethoden oder aus anderen Gründen Änderungen gegeben, so dass die Genauigkeit der Bestimmung von ► **M2** Treibhausgasemissionen ◀ beeinträchtigt werden kann;
- d) es hat sich herausgestellt, dass aus der angewendeten Überwachungsmethode resultierende Daten nicht korrekt sind;
- e) es wurde festgestellt, dass ein Teil des Monitoringkonzepts mit den Bestimmungen dieser Verordnung nicht in Einklang steht, und das Schifffahrtsunternehmen muss ihn gemäß Artikel 13 Absatz 1 überarbeiten.

**▼ B**

(3) Die Schifffahrtsunternehmen übermitteln den Prüfstellen umgehend Vorschläge für Änderungen des Monitoringkonzepts.

**▼ M2**

(4) Änderungen des Monitoringkonzepts aufgrund von Absatz 2 Buchstabe b, c und d unterliegen der Bewertung durch die Prüfstelle gemäß Artikel 13 Absatz 1. Nach der Bewertung teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen mit, ob diese Änderungen nunmehr konform sind. Das Schifffahrtsunternehmen legt der zuständigen Verwaltungsbehörde sein geändertes Monitoringkonzept vor, sobald es von der Prüfstelle eine Mitteilung über die Konformität des Monitoringkonzepts erhalten hat.

(5) Die zuständige Verwaltungsbehörde genehmigt Änderungen des Monitoringkonzepts gemäß Absatz 2 Buchstaben a bis d im Einklang mit den Bestimmungen, die in den von der Kommission gemäß Unterabsatz 2 dieses Absatzes erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, zur Ergänzung dieser Richtlinie gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung in Bezug auf Vorschriften für die Genehmigung von Änderungen der Monitoringkonzepte durch die zuständigen Verwaltungsbehörden zu ergänzen.

**▼ B***ABSCHNITT 3***Überwachung von ► M2 Treibhausgasemissionen ◀ und anderen relevanten Informationen***Artikel 8***Überwachung von Tätigkeiten innerhalb eines Berichtszeitraums**

Ab dem 1. Januar 2018 überwachen die Schifffahrtsunternehmen auf der Grundlage des gemäß Artikel 13 Absatz 1 bewerteten Monitoringkonzepts die ► M2 Treibhausgasemissionen ◀ jedes Schiffs auf Grundlage der einzelnen Fahrten und auf Jahresbasis durch Anwendung einer geeigneten Methode aus Anhang I Teil B zur Bestimmung der ► M2 Treibhausgasemissionen ◀ und durch Berechnung der ► M2 Treibhausgasemissionen ◀ gemäß Anhang I Teil A.

*Artikel 9***Überwachung auf Grundlage der einzelnen Fahrten**

(1) Auf der Grundlage des gemäß Artikel 13 Absatz 1 bewerteten Monitoringkonzepts überwachen die Schifffahrtsunternehmen bei jedem Schiff, das in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommt oder einen solchen verlässt und für jede Fahrt von oder zu einem solchen Hafen in Einklang mit Anhang I Teil A und Anhang II Teil A die folgenden Parameter:

- a) Auslauf- und Anlaufhafen, einschließlich Datum und Uhrzeit der Abfahrt und der Ankunft;
- b) Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt;
- c) emittiertes ► M2 Treibhausgasemissionen ◀;
- d) zurückgelegte Fahrstrecke;

**▼ B**

- e) auf See verbrachte Zeit;
- f) beförderte Ladung;
- g) Transportleistung.

Zudem können die Schifffahrtsunternehmen gegebenenfalls die Informationen zur Eisklasse des Schiffes und zu Fahrten durch vereiste Gewässer überwachen.

(2) Abweichend von Absatz 1 dieses Artikels und unbeschadet des Artikels 10 sind Schifffahrtsunternehmen von der Verpflichtung zur Überwachung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Informationen auf der Basis einzelner Fahrten für ein bestimmtes Schiff ausgenommen, wenn

- a) alle Fahrten des Schiffes im Berichtszeitraum in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beginnen oder enden und
- b) das Schiff laut seinem Fahrplan im Berichtszeitraum mehr als 300 Fahrten unternimmt.

*Artikel 10***Überwachung auf Jahresbasis**

Auf der Grundlage des gemäß Artikel 13 Absatz 1 bewerteten Monitoringkonzepts überwachen die Schifffahrtsunternehmen bei jedem Schiff und für jedes Kalenderjahr im Einklang mit Anhang I Teil A und Anhang II Teil B Folgendes:

- a) Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt;
- b) insgesamt im Anwendungsbereich dieser Verordnung emittiertes aggregiertes ► **M2** Treibhausgas ◀;
- c) aggregierte ► **M2** Treibhausgasemissionen ◀ aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- d) aggregierte ► **M2** Treibhausgasemissionen ◀ aus allen Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- e) aggregierte ► **M2** Treibhausgasemissionen ◀ aus allen Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- f) ► **M2** Treibhausgasemissionen ◀, die am Liegeplatz in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt wurden;
- g) zurückgelegte Gesamtfahrstrecke;
- h) insgesamt auf See verbrachte Zeit;
- i) Transportleistung insgesamt;
- j) durchschnittliche Energieeffizienz;

**▼ M2**

- k) aggregierte Gesamtemissionen von unter die Richtlinie 2003/87/EG fallenden Treibhausgasen im Zusammenhang mit Seeverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I dieser Richtlinie und die gemäß der genannten Richtlinie zu melden sind, zusammen mit den Angaben, die erforderlich sind, um die Anwendung etwaiger relevanter Ausnahmen von Artikel 12 Absatz 3 dieser Richtlinie gemäß deren Artikel 12 Absätze 3-e bis 3-b zu rechtfertigen.

**▼ B**

Die Schifffahrtsunternehmen können gegebenenfalls die Informationen zur Eisklasse des Schiffes und zu den Fahrten durch vereiste Gewässer überwachen.

Die Schifffahrtsunternehmen können zudem den verbrauchten Kraftstoff und das emittierte ►**M2** Treibhausgas ◀ aufgeschlüsselt nach anderen im Monitoringkonzept festgelegten Kriterien überwachen.

*ABSCHNITT 4***Berichterstattung***Artikel 11***Inhalt des Emissionsberichts**

(1) Ab 2019 legen die Schifffahrtsunternehmen der Kommission und den Behörden der betreffenden Flaggenstaaten alljährlich bis zum 30. April für jedes Schiff unter ihrer Verantwortung einen Emissionsbericht zu den ►**M2** Treibhausgasemissionen ◀ und anderen relevanten Informationen für den gesamten Berichtszeitraum vor, den eine Prüfstelle in Einklang mit Artikel 13 als zufriedenstellend befunden hat.

**▼ M2**

Ab 2025 legen die Schifffahrtsunternehmen für jedes ihrer Schiffe unter ihrer Verantwortung der zuständigen Verwaltungsbehörde, den Behörden der betreffenden Flaggenstaaten bei Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, und der Kommission alljährlich bis zum 31. März einen Emissionsbericht für den gesamten Berichtszeitraum des Vorjahres vor, den eine Prüfstelle in Einklang mit Artikel 13 als zufriedenstellend befunden hat. Die zuständige Verwaltungsbehörde kann von den Schifffahrtsunternehmen verlangen, dass sie ihre Emissionsberichte vor dem 31. März, jedoch nicht vor dem 28. Februar übermitteln.

(2) Hat das Schifffahrtsunternehmen gewechselt, legt das frühere Schifffahrtsunternehmen seiner zuständigen Verwaltungsbehörde, für Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats den Behörden der betreffenden Flaggenstaaten, dem neuen Schifffahrtsunternehmen und der Kommission möglichst nahe am Tag des Abschlusses der Änderung und spätestens drei Monate danach einen geprüften Bericht vor, der dieselben Elemente wie der in Absatz 1 genannte Emissionsbericht enthält, jedoch auf den Zeitraum beschränkt ist, der den unter seiner Verantwortung durchgeführten Tätigkeiten entspricht.

**▼ B**

(3) Die Schifffahrtsunternehmen nehmen in den Emissionsbericht folgende Informationen auf:

- a) Angaben zur Identifizierung des Schiffes und des Schifffahrtsunternehmens, einschließlich
  - i) Name des Schiffes,
  - ii) IMO-Identifikationsnummer,
  - iii) Register- oder Heimathafen,
  - iv) Eisklasse des Schiffes, sofern sie im Monitoringkonzept enthalten ist,

**▼ B**

- v) technische Effizienz des Schiffs (Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) oder geschätzter Kennwert (Estimated Index Value, EIV) gemäß der IMO-Entschließung MEPC.215 (63), falls zutreffend),
  - vi) Name des Schiffseigners,
  - vii) Anschrift des Schiffseigners und seines Hauptgeschäftssitzes,
  - viii) Name des Schifffahrtsunternehmens (soweit nicht mit Schiffseigner identisch),
  - ix) Anschrift des Schifffahrtsunternehmens (soweit nicht mit Schiffseigner identisch) und seines Hauptgeschäftssitzes,
  - x) Anschrift, Telefonnummer sowie E-Mail-Adresse einer Kontaktperson;
- b) Identität der Prüfstelle, die den Emissionsbericht bewertet hat;
- c) Informationen zur verwendeten Überwachungsmethode und der damit verbundenen Unsicherheit;
- d) Ergebnisse der jährlichen Überwachung der Parameter gemäß Artikel 10.

**▼ M2**

- (4) Bis zum 1. Oktober 2023 erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 23 zur Änderung der Artikel 11, 11a und 12 in Bezug auf die Vorschriften für die Berichterstattung, um der Einbeziehung der CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen sowie der Einbeziehung der Treibhausgasemissionen von Offshore-Schiffen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung Rechnung zu tragen.

*Artikel 11a***Berichterstattung über die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene und deren Übermittlung**

(1) Die Schifffahrtsunternehmen bestimmen die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene während eines Berichtszeitraums auf der Grundlage der Daten des Emissionsberichts und des Berichts gemäß Artikel 11 Absatz 2 für jedes Schiff, das während des Berichtszeitraums unter ihrer Verantwortung stand, im Einklang mit den Bestimmungen der gemäß Absatz 4 des vorliegenden Artikels erlassenen delegierten Rechtsakte.

(2) Ab 2025 übermitteln die Schifffahrtsunternehmen im Einklang mit den Bestimmungen der gemäß Absatz 4 erlassenen delegierten Rechtsakte der zuständigen Verwaltungsbehörde bis zum 31. März jedes Jahres die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene, die die gemäß der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Seeverkehr zu meldenden Emissionen im Berichtszeitraum des Vorjahres abdecken und die gemäß Kapitel III dieser Verordnung geprüft wurden.

(3) Die zuständige Verwaltungsbehörde kann von den Schifffahrtsunternehmen verlangen, dass sie die in Absatz 2 genannte geprüften aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene vor dem 31. März, jedoch nicht vor dem 28. Februar übermitteln.

**▼ M2**

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Vorschriften für die Überwachung und Meldung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene und die Übermittlung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene an die zuständige Verwaltungsbehörde zu ergänzen.

**▼ B***Artikel 12***▼ M2****Format des Emissionsberichts und Meldung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene**

(1) Der Emissionsbericht und die Meldung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene werden mittels automatisierter Systeme und Datenaustauschformaten, einschließlich elektronischer Vorlagen, übermittelt.

**▼ B**

(2) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen Vorschriften für die Datenaustauschformate einschließlich der elektronischen Vorlagen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

## KAPITEL III

**PRÜFUNG UND AKKREDITIERUNG***Artikel 13***Prüfumfang und Prüfbericht**

(1) Die Prüfstelle bewertet die Konformität des Monitoringkonzepts mit den Anforderungen in den Artikeln 6 und 7. 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 Schifffahrtsunternehmen vereinbart mit der Prüfstelle einen für die Durchführung dieser Überarbeitungen notwendigen Zeitraum. Dieser Zeitraum geht keinesfalls über den Beginn des Berichtszeitraums hinaus.

**▼ M2**

(2) Die Prüfstelle bewertet die Konformität des Emissionsberichts und des in Artikel 11 Absatz 2 genannten Berichts mit den Anforderungen der Artikel 8 bis 12 und der Anhänge I und II.

**▼ B**

(3) Führt die Prüfbewertung zu dem Schluss, dass mit hinreichender Gewähr der Prüfstelle der Emissionsbericht keine wesentlichen Falschangaben enthält, so stellt die Prüfstelle einen Prüfbericht aus, in dem erklärt wird, dass der Emissionsbericht für zufriedenstellend befunden wurde. Im Prüfbericht sind alle wichtigen Aspekte der von der Prüfstelle durchgeführten Arbeiten aufgeführt.

**▼B**

(4) Führt die Prüfbewertung zu dem Schluss, dass der Emissionsbericht Falschangaben oder Nichtkonformitäten mit den Anforderungen dieser Verordnung enthält, so teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen dies zeitnah mit. Das Schifffahrtsunternehmen berichtet daraufhin alle Falschangaben oder Nichtkonformitäten, damit das Prüfverfahren rechtzeitig abgeschlossen werden kann, und übermittelt der Prüfstelle den überarbeiteten Emissionsbericht und alle anderen Informationen, die für die Berichtigung der festgestellten Nichtkonformitäten erforderlich waren. Die Prüfstelle gibt in ihrem Prüfbericht an, ob das Schifffahrtsunternehmen die bei der Prüfbewertung festgestellten Falschangaben oder Nichtkonformitäten berichtet hat. Wurden die mitgeteilten Falschangaben oder Nichtkonformitäten nicht berichtet und führen diese einzeln oder kombiniert zu wesentlichen Falschangaben, stellt die Prüfstelle einen Prüfbericht aus, in dem erklärt wird, dass der Emissionsbericht nicht dieser Verordnung entspricht.

**▼M2**

(5) Die Prüfstelle bewertet die Übereinstimmung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene mit den Anforderungen der gemäß Absatz 6 erlassenen delegierten Rechtsakte.

Kommt die Prüfstelle mit hinreichender Sicherheit zu dem Schluss, dass die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene keine wesentlichen Falschangaben enthalten, so stellt die Prüfstelle einen Prüfbericht aus, in dem erklärt wird, dass die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene für zufriedenstellend gemäß den Bestimmungen der gemäß Absatz 6 erlassenen delegierten Rechtsakte befunden wurden.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Vorschriften für die Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene, einschließlich der Prüfmethode und des Prüfverfahrens, und die Erstellung eines Prüfberichts zu ergänzen.

**▼B***Artikel 14***Allgemeine Pflichten und Grundsätze für die Prüfstellen**

(1) Die Prüfstelle ist von dem Schifffahrtsunternehmen oder dem Betreiber eines Schiffs unabhängig und führt die Tätigkeiten gemäß der vorliegenden Verordnung im öffentlichen Interesse durch. Deswegen darf weder die Prüfstelle noch jeglicher Teil derselben juristischen Einheit ein Schifffahrtsunternehmen, Schiffsbetreiber oder Eigner eines Schifffahrtsunternehmens oder dessen Eigentum sein, noch darf sie Beziehungen zum Schifffahrtsunternehmen unterhalten, die ihre Unabhängigkeit und Unparteilichkeit beeinträchtigen könnten.

(2) Bei der Prüfung der Emissionsberichte und der vom Schifffahrtsunternehmen eingesetzten Überwachungsverfahren bewertet die Prüfstelle die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit und Genauigkeit der Überwachungssysteme sowie der übermittelten Daten und Informationen zu den ► **M2** Treibhausgasemissionen ◀, insbesondere:

- a) der Zuweisung des Kraftstoffverbrauchs zu Fahrten;
- b) der übermittelten Daten zum Kraftstoffverbrauch und der damit verbundenen Messungen und Berechnungen;

**▼ B**

c) der Wahl und Anwendung der Emissionsfaktoren;

**▼ M2**

d) der Berechnungen, mit denen die Gesamtreibhausgasemissionen und der aggregierten Gesamtemissionen von unter die Richtlinie 2003/87/EG fallenden Treibhausgasen im Zusammenhang mit Seeverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I dieser Richtlinie ermittelt werden und die gemäß dieser Richtlinie zu melden sind;

**▼ B**

e) der Berechnungen, mit denen die Energieeffizienz ermittelt wird.

(3) Die Prüfstelle befasst sich nur mit Emissionsberichten, die gemäß Artikel 12 vorgelegt wurden, wenn zuverlässige, glaubwürdige Daten und Informationen es ermöglichen, die ►M2 Treibhausgasemissionen ◀ mit hinreichender Sicherheit zu ermitteln, und wenn Folgendes gewährleistet ist:

- a) die gemeldeten Daten sind kohärent in Bezug auf die geschätzten Daten, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Merkmale wie die installierte Maschinenleistung stützen;
- b) die gemeldeten Daten weisen keine Unstimmigkeiten auf, insbesondere beim Vergleich der Gesamtmenge des von jedem Schiff jährlich gebunkerten Kraftstoffs und dem aggregierten Kraftstoffverbrauch auf Fahrten;
- c) die Daten wurden nach Maßgabe der geltenden Vorschriften erhoben und
- d) die einschlägigen Aufzeichnungen des Schiffes sind vollständig und schlüssig.

**▼ M2**

(4) Bei der Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene bewertet die Prüfstelle die Vollständigkeit der gemeldeten Daten und deren Kohärenz mit den vom Unternehmen vorgelegten Informationen, einschließlich seiner geprüften Emissionsberichte und der in Artikel 11 Absatz 2 genannten Berichte.

**▼ B***Artikel 15***Prüfverfahren**

(1) Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit der Überwachung und Berichterstattung, indem sie die gemeldeten ►M2 Treibhausgasemissionen ◀ mit geschätzten Daten vergleicht, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Merkmale wie die installierte Maschinenleistung stützen. Werden erhebliche Abweichungen festgestellt, nimmt die Prüfstelle weitere Untersuchungen vor.

(2) Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit den einzelnen Berechnungsschritten, indem sie alle verwendeten Datenquellen und Methoden überprüft.

(3) Die Prüfstelle berücksichtigt etwaige wirksame Verfahren zur Beherrschung der Risiken, die das Schifffahrtsunternehmen anwendet, um die Unsicherheiten in Bezug auf die für die angewendeten Überwachungsmethoden spezifische Genauigkeit zu verringern.

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

**▼ B**

(5) Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Vorschriften für die in dieser Verordnung genannten Prüftätigkeiten weiter zu präzisieren. Beim Erlass dieser Rechtsakte berücksichtigt die Kommission die in Anhang III Teil A aufgeführten Elemente. Die in den delegierten Rechtsakten festgelegten Vorschriften stützen sich auf die Prüfgrundsätze gemäß Artikel 14 und einschlägige international anerkannte Normen.

**▼ M2**

(6) Bei der Prüfung der aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene halten sich die Prüfstelle und das Schifffahrtsunternehmen an die Prüfvorschriften, die in den gemäß Artikel 13 Absatz 6 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind. Die Prüfstelle überprüft nicht den Emissionsbericht und den Bericht gemäß Artikel 11 Absatz 2 für jedes Schiff unter der Verantwortung des Schifffahrtsunternehmens.

**▼ B***Artikel 16***Akkreditierung von Prüfstellen****▼ M2**

(1) Prüfstellen, die Monitoringkonzepte, Emissionsberichte, Berichte gemäß Artikel 11 Absatz 2 dieser Verordnung und die aggregierten Emissionsdaten auf Unternehmensebene bewerten, und die Prüfberichte gemäß Artikel 13 Absätze 3 und 5 dieser Verordnung und Konformitätsbescheinigungen gemäß Artikel 17 Absatz 1 dieser Verordnung ausstellen, müssen von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für Tätigkeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, akkreditiert werden.

**▼ B**

(2) Soweit die vorliegende Verordnung keine speziellen Vorschriften für die Akkreditierung von Prüfstellen enthält, gelten die einschlägigen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

(3) Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Methoden für die Akkreditierung von Prüfstellen weiter zu präzisieren. Beim Erlass dieser Rechtsakte berücksichtigt die Kommission die in Anhang III Teil B aufgeführten Elemente. Die in den delegierten Rechtsakten festgelegten Methoden stützen sich auf die Prüfgrundsätze gemäß Artikel 14 und einschlägige international anerkannte Normen.

## KAPITEL IV

**ERFÜLLUNG DER VORSCHRIFTEN UND VERÖFFENTLICHUNG VON INFORMATIONEN***Artikel 17***Konformitätsbescheinigung**

(1) Erfüllt der Emissionsbericht die Anforderungen der Artikel 11 bis 15 sowie der Anhänge I und II, so stellt die Prüfstelle auf der Grundlage des Prüfberichts für das betreffende Schiff eine Konformitätsbescheinigung aus.

**▼B**

- (2) Die Konformitätsbescheinigung enthält folgende Informationen:
- a) Identifikation des Schiffs (Name, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);
  - b) Name, Anschrift und Hauptgeschäftssitz des Schiffseigners;
  - c) Identität der Prüfstelle;
  - d) Ausstellungsdatum der Konformitätsbescheinigung, ihren Gültigkeitszeitraum und den Berichtszeitraum, auf den sie sich bezieht.
- (3) Konformitätsbescheinigungen sind für den Zeitraum von 18 Monaten nach Ablauf des Berichtszeitraums gültig.
- (4) Die Prüfstelle teilt der Kommission und der Flaggenstaatbehörde umgehend die Ausstellung einer Konformitätsbescheinigung mit. Die Prüfstelle übermittelt die in Absatz 2 genannten Informationen mittels automatisierter Systeme und Datenaustauschformaten, einschließlich elektronischer Vorlagen.
- (5) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen Vorschriften für die Datenaustauschformate einschließlich der elektronischen Vorlagen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 18***Verpflichtung, eine gültige Konformitätsbescheinigung an Bord mitzuführen**

Ab dem 30. Juni des auf den Ablauf des Berichtszeitraums folgenden Jahres führen Schiffe, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen und die in diesem Berichtszeitraum Fahrten unternommen haben, eine gültige Konformitätsbescheinigung an Bord mit.

*Artikel 19***Erfüllung der Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen und Überprüfungen**

- (1) Auf der Grundlage der gemäß Artikel 21 Absatz 1 veröffentlichten Informationen ergreift jeder Mitgliedstaat alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Schiffe unter seiner Flagge die Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen gemäß Artikel 8 bis 12 erfüllen. Die Mitgliedstaaten betrachten die Tatsache, dass eine Konformitätsbescheinigung für das betreffende Schiff gemäß Artikel 17 Absatz 4 ausgestellt wurde, als Nachweis dieser Konformität.
- (2) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass bei einer gemäß der Richtlinie 2009/16/EG durchgeführten Überprüfung eines in einem Hafen in seinem Hoheitsgebiet befindlichen Schiffs auch kontrolliert wird, ob eine gültige Konformitätsbescheinigung an Bord mitgeführt wird.

**▼B**

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

*Artikel 20***Sanktionen, Informationsaustausch und Ausweisungsanordnung**

(1) Die Mitgliedstaaten legen eine Sanktionsregelung für Verstöße gegen die in Artikel 8 bis 12 niedergelegten Überwachungs- und Berichterstattungspflichten fest und ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen verhängt werden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis 1. Juli 2017 diese Regelung mit und unterrichten sie umgehend über spätere Änderungen.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen für einen wirksamen Informationsaustausch und eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den nationalen Behörden, die für die Erfüllung der Überwachungs- und Berichterstattungspflichten zuständig sind, oder gegebenenfalls zwischen den mit Sanktionsverfahren betrauten nationalen Behörden. Nationale Sanktionsverfahren eines Mitgliedstaats gegen ein bestimmtes Schiff sind der Kommission, der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), den übrigen Mitgliedstaaten und dem betreffenden Flaggenstaat mitzuteilen.

**▼M2**

(3) Gegen ein Schiff, das in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten nicht erfüllt hat, und bei dem die Erfüllung der Anforderungen nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens, nachdem sie dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, eine Ausweisungsanordnung verhängen, über die sie die Kommission, die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), die übrigen Mitgliedstaaten und den betreffenden Flaggenstaat in Kenntnis setzt. Als Folge einer solchen Ausweisungsanordnung verweigert jeder Mitgliedstaat mit Ausnahme des Mitgliedstaats, dessen Flagge das Schiff führt, dem betroffenen Schiff das Anlaufen jedes seiner Häfen, bis das Schifffahrtsunternehmen die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten gemäß den Artikeln 11 und 18 erfüllt hat. Führt ein solches Schiff die Flagge eines Mitgliedstaats und läuft einen seiner Häfen an oder ist in einem seiner Häfen anzutreffen, so hält der betreffende Mitgliedstaat, nachdem er dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, das Schiff fest, bis das Schifffahrtsunternehmen seinen Überwachungs- und Berichterstattungspflichten nachkommt.

Wird ein gemäß Unterabsatz 1 genanntes Schiff in einem Hafen des Mitgliedstaats, dessen Flagge es führt, angetroffen, so kann der betreffende Mitgliedstaat, nachdem er dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, eine Anordnung zur Festhaltung durch den Flaggenstaat erlassen, bis das Schifffahrtsunternehmen seinen Überwachungs- und Berichterstattungspflichten nachkommt. Er setzt die Kommission, die EMSA und die übrigen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

**▼ M2**

Die Erfüllung dieser Überwachungs- und Berichterstattungspflichten wird durch Übermittlung einer gültigen Konformitätsbescheinigung an die zuständige nationale Behörde, die die Ausweisungsanordnung verhängt hat, bestätigt. Dieser Absatz berührt nicht internationale Seeschiffahrtsvorschriften, die für Schiffe in Seenot gelten.

**▼ B**

(4) Der Schiffseigner oder Betreiber eines Schiffes oder sein Vertreter in den Mitgliedstaaten hat das Recht, bei einem Gericht wirksame Rechtsmittel gegen eine Ausweisungsanordnung einzulegen, und wird darüber von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens ordnungsgemäß unterrichtet. Die Mitgliedstaaten führen zu diesem Zweck geeignete Verfahren ein und behalten sie bei.

(5) Ein Mitgliedstaat ohne Seehäfen in seinem Hoheitsgebiet, der sein nationales Schifffahrtsregister geschlossen hat oder keine Schiffe unter seiner Flagge hat, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, kann so lange von den Bestimmungen dieses Artikels abweichen, wie kein solches Schiff seine Flagge führt. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, von dieser Ausnahme Gebrauch zu machen, so teilt er dies der Kommission spätestens am 1. Juli 2015 mit. Alle späteren Änderungen sind ebenfalls der Kommission mitzuteilen.

**▼ M2**

Die Möglichkeit einer Abweichung nach Unterabsatz 1 gilt nicht für einen Mitgliedstaat, dessen Behörde die zuständige Verwaltungsbehörde eines Schifffahrtsunternehmens ist.

**▼ B***Artikel 21***Veröffentlichung von Informationen und Kommissionsbericht**

(1) Die Kommission macht bis zum 30. Juni jedes Jahres die gemäß Artikel 11 übermittelten Informationen zu den ►M2 Treibhausgasemissionen ◀ zusammen mit den in Absatz 2 dieses Artikels aufgeführten Informationen öffentlich zugänglich.

(2) Zu den von der Kommission öffentlich zugänglich gemachten Informationen gehört unter anderem:

**▼ M2**

a) Identifikation des Schiffes (Name, Schifffahrtsunternehmen, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);

**▼ B**

b) technische Effizienz des Schiffes (EEDI oder EIV, soweit anwendbar);

c) die ►M2 Treibhausgasemissionen ◀ pro Jahr;

d) Kraftstoffverbrauch insgesamt pro Jahr für Fahrten;

e) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und ►M2 Treibhausgasemissionen ◀ je zurückgelegte Strecke für Fahrten;

f) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und ►M2 Treibhausgasemissionen ◀ je zurückgelegte Strecke und beförderte Ladung für Fahrten;

g) insgesamt pro Jahr auf See verbrachte Zeit für Fahrten;

h) für die Überwachung angewandte Methode;

**▼B**

- i) Ausstellungs- und Ablaufdatum der Konformitätsbescheinigung;
- j) Identität der Prüfstelle, die den Emissionsbericht bewertet hat;
- k) andere Informationen, die auf freiwilliger Grundlage gemäß Artikel 10 überwacht und mitgeteilt wurden.

(3) Falls aufgrund bestimmter Umstände die Bekanntgabe einer Kategorie aggregierter Daten gemäß Absatz 2, die keinen Bezug zu ►**M2** Treibhausgasemissionen ◀ haben, ausnahmsweise den Schutz geschäftlicher Interessen, die als berechtigte und dem öffentlichen Interesse an der Verbreitung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> übergeordnete wirtschaftliche Interessen schützenswert sind, beeinträchtigen würde, wird auf Antrag des Schifffahrtsunternehmens eine andere Aggregationsebene dieser spezifischen Daten angewandt, um diese Interessen zu schützen. Wenn die Anwendung einer anderen Aggregationsebene nicht möglich ist, macht die Kommission diese Daten nicht öffentlich zugänglich.

(4) Die Kommission veröffentlicht einen Jahresbericht über ►**M2** Treibhausgasemissionen ◀ und andere relevante Informationen des Seeverkehrssektors, einschließlich aggregierter und erläuterter Ergebnisse, um die Öffentlichkeit zu informieren und die Bewertung der ►**M2** Treibhausgasemissionen ◀ und der Energieeffizienz des Seeverkehrs nach Größe, Art der Schiffe, Tätigkeit oder anderen als relevant erachteten Kategorien zu ermöglichen.

**▼M2**

(5) Die Kommission bewertet alle zwei Jahre die Gesamtauswirkungen von Seeverkehrstätigkeiten auf das Weltklima, einschließlich der Emissionen oder Auswirkungen von Treibhausgasen, bei denen es sich nicht um CO<sub>2</sub> handelt, und von Partikeln mit Erderwärmungspotenzial, die nicht unter diese Verordnung fallen.

**▼B**

(6) Die EMSA unterstützt im Rahmen ihres Mandats die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> bei ihrer Arbeit, diesem Artikel und den Artikeln 12 und 17 der vorliegenden Verordnung nachzukommen.

## KAPITEL V

## INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

*Artikel 22***Internationale Zusammenarbeit**

(1) Die Kommission unterrichtet die IMO und andere einschlägige internationale Einrichtungen regelmäßig über die Anwendung dieser Verordnung unbeschadet der in den Verträgen vorgesehenen Aufteilung der Zuständigkeiten oder Beschlussfassungsverfahren.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens von Århus über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten auf Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft (ABl. L 264 vom 25.9.2006, S. 13).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

**▼ B**

(2) Die Kommission und gegebenenfalls die Mitgliedstaaten pflegen den technischen Austausch mit Drittländern, insbesondere in Bezug auf die Weiterentwicklung von Überwachungsmethoden, die Organisation der Berichterstattung und die Prüfung der Emissionsberichte.

(3) Wird ein internationales Übereinkommen über ein globales System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen oder über globale Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr geschlossen, so überprüft die Kommission diese Verordnung und schlägt erforderlichenfalls Änderungen zu dieser Verordnung vor, um die Angleichung an dieses internationale Übereinkommen sicherzustellen.

**▼ M2***Artikel 22a***Überprüfung**

Die Kommission überprüft diese Verordnung spätestens bis 31. Dezember 2024, insbesondere unter Berücksichtigung der bei ihrer Durchführung gewonnenen weiteren Erfahrungen, unter anderem für die Zwecke der Einbeziehung von Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von unter 5 000, aber nicht unter 400, in den Anwendungsbereich dieser Verordnung, um diese Schiffe möglicherweise später in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2003/87/EG aufzunehmen oder andere Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen dieser Schiffe vorzuschlagen. Dieser Überprüfung wird erforderlichenfalls ein Gesetzesgebungsantrag zur Änderung dieser Verordnung beigelegt.

**▼ B**

## KAPITEL VI

**BEFUGNISÜBERTRAGUNG, DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN***Artikel 23***Ausübung der Befugnisübertragung**

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission ihrer üblichen Praxis folgt und vor dem Erlass dieser delegierten Rechtsakte Konsultationen mit Sachverständigen, auch mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten, durchführt.

**▼ M2**

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 2, Artikel 15 Absatz 5 und Artikel 16 Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab 1. Juli 2015 übertragen.

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

Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

**▼ M2**

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 2, Artikel 6 Absatz 8, Artikel 7 Absatz 5, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 11a Absatz 4, Artikel 13 Absatz 6, Artikel 15 Absätze 5 und Artikel 16 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

**▼ B**

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

**▼ M2**

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 2, Artikel 6 Absatz 8, Artikel 7 Absatz 5, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 11a Absatz 4, Artikel 13 Absatz 6, Artikel 15 Absätze 5 oder Artikel 16 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Unterabsatz 1 letzter Satz des vorliegenden Absatzes gilt jedoch nicht für delegierte Rechtsakte, die gemäß Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 2, Artikel 6 Absatz 8 Unterabsatz 2 oder Artikel 11 Absatz 4 zum 1. Oktober 2023 erlassen werden.

**▼ B***Artikel 24***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

*Artikel 25***Änderung der Richtlinie 2009/16/EG**

Folgender Punkt wird in die Liste in Anhang IV der Richtlinie 2009/16/EG aufgenommen:

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über ein System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen sowie für die Berichterstattung über diese Emissionen und über andere klimaschutzrelevante Informationen auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Union und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 280/2004/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 13).

**▼B**

„(50) Konformitätsbescheinigung ausgestellt gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von ►**M2** Treibhausgasemissionen ◀ aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (\*).

(\*) ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.“

*Artikel 26***Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 2015 in Kraft.

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

**▼B**

## ANHANG I

**Methoden für die Überwachung von CO<sub>2</sub>-Emissionen****▼M1**A. BERECHNUNG DER CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN (ARTIKEL 9)

Die Schifffahrtsunternehmen berechnen die CO<sub>2</sub>-Emissionen anhand nachstehender Formel:

Kraftstoffverbrauch × Emissionsfaktor

Der Kraftstoffverbrauch umfasst den von den Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Gasturbinen, Kesseln und Inertgasgeneratoren verbrauchten Kraftstoff.

Der Kraftstoffverbrauch am Liegeplatz im Hafen wird gesondert berechnet.

Für die an Bord verwendeten Kraftstoffe werden die folgenden Standardwerte für die Emissionsfaktoren verwendet:

Art des Kraftstoffs	Bezugsgrundlage	Emissionsfaktor (t-CO <sub>2</sub> /t-Kraftstoff)
1. Diesel/Gasöl	ISO-8217-Kategorien DMX bis DMB	3,206
2. Leichtes Heizöl	ISO-8217-Kategorien RMA bis RMD	3,151
3. Schweres Heizöl	ISO-8217-Kategorien RME bis RMK	3,114
4. Flüssiggas	Propan	3,000
	Butan	3,030
5. Flüssigerdgas		2,750
6. Methanol		1,375
7. Ethanol		1,913

Für Biokraftstoffe, alternative nichtfossile Kraftstoffe und andere Kraftstoffe, für die keine Standardwerte angegeben sind, sind geeignete Emissionsfaktoren zu verwenden.

**▼B**B. METHODEN FÜR DIE BESTIMMUNG VON CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN

Das Schifffahrtsunternehmen gibt im Monitoringkonzept an, nach welcher Überwachungsmethode der Kraftstoffverbrauch jedes Schiffs unter seiner Verantwortung zu berechnen ist, und sorgt dafür, dass die einmal gewählte Methode einheitlich angewendet wird.

Es wird der tatsächliche Kraftstoffverbrauch bei jeder Fahrt herangezogen, der nach einer der folgenden Methoden berechnet wird:

- a) Bunkerlieferbescheinigungen für Bunkerkraftstoff und regelmäßige Kontrollen des Füllstands der Kraftstofftanks;
- b) Überwachung der Bunkerkraftstofftanks an Bord;
- c) Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse;
- d) direkte CO<sub>2</sub>-Emissionsmessung.

**▼B**

Beliebige Kombinationen dieser Methoden, die von der Prüfstelle bewertet wurden, können verwendet werden, wenn damit die allgemeine Genauigkeit der Messung verbessert wird.

1. Methode A: Bunkerlieferbescheinigungen und regelmäßige Kontrollen des Füllstands der Kraftstofftanks

Dieser Methode liegen die in der Bunkerlieferbescheinigung angegebene Menge und Art des Kraftstoffs in Verbindung mit regelmäßigen Kontrollen des Füllstands der Kraftstofftanks durch das Ablesen von Füllstandsanzeigen zugrunde. Die zu Beginn des Zeitraums vorhandene Kraftstoffmenge zuzüglich Lieferungen abzüglich des am Ende des Zeitraums vorhandenen Kraftstoffs und des zwischen Beginn und Ende des Zeitraums ausgepumpten Kraftstoffs ergibt den Kraftstoffverbrauch in dem Zeitraum.

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufhalten oder die in einem Hafen verbrachte Zeit. Für den in einem Zeitraum verbrauchten Kraftstoff sind die Kraftstoffart und der Schwefelgehalt anzugeben.

Dieser Ansatz wird nicht gewählt, wenn an Bord des Schiffs keine Bunkerlieferbescheinigungen vorliegen, namentlich, wenn die Ladung als Treibstoff genutzt wird, beispielsweise verdampftes Flüssigerdgas.

Nach den geltenden MARPOL-Regeln (Anlage VI) ist die Bunkerlieferbescheinigung obligatorisch, und die entsprechenden Aufzeichnungen sind an Bord für einen Zeitraum von drei Jahren nach der Bunkerlieferung aufzubewahren und müssen ohne Weiteres zugänglich sein. Die regelmäßige Kontrolle des Füllstands der Kraftstofftanks an Bord stützt sich auf das Ablesen der Füllstandsanzeige. Dabei werden für die einzelnen Bunker maßgebliche Tanktabellen verwendet, um das Volumen zum Zeitpunkt des Ablesens des Füllstands zu bestimmen. Die mit der Bunkerlieferbescheinigung verbundene Unsicherheit ist im Monitoringkonzept anzugeben. Der Füllstand wird mithilfe von geeigneten Methoden wie automatischen Systemen, Sondierungen und Peilbändern abgelesen. Die Methode für Tanksondierungen und die damit verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept anzugeben.

Wird die gebunkerte oder die in den Tanks verbliebene Kraftstoffmenge in Volumeneinheiten, ausgedrückt in Litern, bestimmt, so wandelt das Schiffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schiffahrtsunternehmen bestimmt die reale Dichte wie folgt:

a) anhand der Bordmesssysteme,

**▼M1**

b) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Bunkerlieferbescheinigung verzeichneten Dichte,

c) anhand der bei einer Prüfanalyse in einem akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemessenen Dichte, sofern die Werte vorliegen.

**▼B**

Die reale Dichte wird in kg/l ausgedrückt und für die herrschende Temperatur bei der jeweiligen Messung bestimmt. In Fällen, in denen keine Werte für die reale Dichte vorliegen, wird nach Bewertung durch die Prüfstelle ein Standarddichtefaktor für die betreffende Kraftstoffart angewendet.

2. Methode B: Überwachung der Bunkerkraftstofftanks an Bord

Dieser Methode liegen die an Bord vorgenommenen Ablesungen des Füllstands aller Kraftstofftanks zugrunde. Abgelesen wird der Füllstand täglich, wenn sich das Schiff auf See befindet, und jedes Mal, wenn das Schiff Kraftstoff bunkert oder auspumpt.

Die kumulierten Abweichungen des Füllstands zwischen zwei Ablesungen ergeben den Treibstoffverbrauch während des Zeitraums.

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufhalten oder die in einem Hafen verbrachte Zeit. Für den in einem Zeitraum verbrauchten Kraftstoff sind die Kraftstoffart und der Schwefelgehalt anzugeben.

**▼ B**

Der Füllstand wird mithilfe von geeigneten Methoden wie automatischen Systemen, Sondierungen und Peilbändern abgelesen. Die Methode für Tanksondierungen und die damit verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept anzugeben.

Wird die gebunkerte oder die in den Tanks verbliebene Kraftstoffmenge in Volumeneinheiten, ausgedrückt in Litern, bestimmt, so wandelt das Schiffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schiffahrtsunternehmen bestimmt die reale Dichte wie folgt:

- a) anhand der Bordmesssysteme,
- b) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Bunkerlieferbescheinigung verzeichneten Dichte,
- c) anhand der bei einer Prüfanalyse in einem akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemessenen Dichte, sofern die Werte vorliegen.

Die reale Dichte wird in kg/l ausgedrückt und für die herrschende Temperatur bei der jeweiligen Messung bestimmt. In Fällen, in denen keine Werte für die reale Dichte vorliegen, wird nach Bewertung durch die Prüfstelle ein Standarddichtefaktor für die betreffende Kraftstoffart angewendet.

### 3. Methode C: Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse

Dieser Methode liegen die gemessenen Kraftstoffströme an Bord zugrunde. Die Daten aller wichtigen CO<sub>2</sub>-Emissionsquellen zugeordneten Durchflussmesser werden kombiniert, um den gesamten Treibstoffverbrauch für einen gegebenen Zeitraum zu bestimmen.

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufhalten oder die in einem Hafen verbrachte Zeit. Für den in einem Zeitraum verbrauchten Kraftstoff sind die Kraftstoffart und der Schwefelgehalt zu überwachen.

Die angewandten Kalibriermethoden und die mit den Durchflussmessern verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept anzugeben.

Wird die verbrauchte Kraftstoffmenge in Volumeneinheiten, ausgedrückt in Litern, bestimmt, so wandelt das Schiffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schiffahrtsunternehmen bestimmt die reale Dichte wie folgt:

- a) anhand der Bordmesssysteme,
- b) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Bunkerlieferbescheinigung verzeichneten Dichte,
- c) anhand der bei einer Prüfanalyse in einem akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemessenen Dichte, sofern die Werte vorliegen.

**▼ M1**

Die reale Dichte wird in kg/l ausgedrückt und für die herrschende Temperatur bei der jeweiligen Messung bestimmt. In Fällen, in denen keine Werte für die reale Dichte vorliegen, wird nach Bewertung durch die Prüfstelle ein Standarddichtefaktor für die betreffende Kraftstoffart angewendet.

**▼ B**

**▼B**4. Methode D: Direkte CO<sub>2</sub>-Emissionsmessung

Direkte Messungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen können für Fahrten und für CO<sub>2</sub>-Emissionen verwendet werden, die in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anfallen. Das emittierte CO<sub>2</sub> umfasst das von den Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Gasturbinen, Kesseln und Inertgasgeneratoren emittierte CO<sub>2</sub>. Bei Schiffen, deren Berichterstattung auf dieser Methode beruht, wird der Kraftstoffverbrauch anhand der gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen und des auf den jeweiligen Kraftstoff anwendbaren Emissionsfaktors berechnet.

Der Methode liegt die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionsströme in Abgaskaminen (Schornsteinen) zugrunde, bei der die CO<sub>2</sub>-Konzentration des Abgases mit dem Abgasstrom multipliziert wird.

Die angewandten Kalibriermethoden und die mit den Geräten verbundene Unsicherheit sind im Monitoringkonzept anzugeben.



ANHANG II

**Überwachung anderer relevanter Informationen**

A. ÜBERWACHUNG AUF GRUNDLAGE DER EINZELNEN FAHRTEN  
(ARTIKEL 9)

1. Für die Zwecke der Überwachung anderer relevanter Informationen auf Grundlage der einzelnen Fahrten (Artikel 9 Absatz 1) beachten die Schifffahrtsunternehmen Folgendes:

- a) ► **MI** Das Datum und die Uhrzeit des Ablegens vom Liegeplatz und des Anlegens am Liegeplatz sind als mittlere Greenwich-Zeit (GMT/UTC) anzugeben. ◀ Die auf See verbrachte Zeit wird auf der Grundlage der Informationen zum Auslaufen aus dem Hafen und zur Ankunft im Hafen ohne Ankerzeit berechnet.
- b) Die zurückgelegte Strecke kann die Strecke der direktesten Route zwischen Auslaufhafen und Anlaufhafen oder die tatsächlich zurückgelegte Strecke sein. Wird die Strecke der direktesten Route zwischen dem Auslauf- und dem Anlaufhafen verwendet, so sollte ein konservativer Korrekturfaktor angewendet werden, um sicherzustellen, dass die zurückgelegte Strecke nicht wesentlich unterschätzt wird. Im Monitoringkonzept wird präzisiert, welche Streckenberechnung und gegebenenfalls welcher Korrekturfaktor verwendet werden. ► **MI** Die zurückgelegte Strecke wird vom Liegeplatz im Auslaufhafen bis zum Liegeplatz im Anlaufhafen bestimmt und in Seemeilen angegeben. ◀
- c) Die Transportleistung wird bestimmt, indem die zurückgelegte Strecke mit der beförderten Ladungsmenge multipliziert wird.
- d) Bei Fahrgastschiffen wird die beförderte Ladung in Form der Zahl der Fahrgäste angegeben. Bei allen anderen Schiffskategorien wird die beförderte Ladungsmenge entweder in metrischen Tonnen oder gegebenenfalls in Standardkubikmetern Ladung angegeben.
- e) ► **MI** Bei Ro-Ro-Schiffen wird die beförderte Ladung als Masse der Ladung an Bord definiert, die als reale Masse oder als die Anzahl von Frachteinheiten (Lastkraftwagen, Personenkraftwagen usw.) oder als belegte Spurmeter multipliziert mit den Standardwerten für ihr Gewicht bestimmt wird. ◀

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Ro-Ro-Schiff“ ein Schiff, das für die Beförderung von Roll-on/Roll-off-Güterbeförderungseinheiten bestimmt ist oder über Roll-on/Roll-off-Laderäume verfügt.

- f) Bei Container-Schiffen wird die beförderte Ladung als Gesamtgewicht der Ladung in Tonnen oder — wenn dies nicht möglich ist — als Anzahl der 20-Fuß-Einheiten (TEU) multipliziert mit den Standardwerten für ihr Gewicht bestimmt. Wird eine von einem Container-Schiff beförderte Ladung gemäß den geltenden IMO-Leitlinien oder Instrumenten nach dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) bestimmt, so gilt diese Bestimmung als dieser Verordnung entsprechend.

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

**▼B**

- g) Die Bestimmung der Ladung, die von anderen Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffen, Ro-Ro-Schiffen und Container-Schiffen befördert wird, muss soweit anwendbar die Berücksichtigung des Gewichts und des Volumens der beförderten Ladung und der Anzahl der beförderten Fahrgäste ermöglichen. Zu diesen Kategorien zählen u. a. Tankschiffe, Massengutschiffe, Stückgutschiffe, Kühlschiffe, Fahrzeugträgerschiffe und Tank-Massengutschiffe.
2. Um einheitliche Bedingungen für die Anwendung von Absatz 1 Buchstabe g sicherzustellen, erlässt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten technische Vorschriften, in denen für jede der unter diesem Buchstaben genannten anderen Kategorien von Schiffen anwendbare Parameter aufgeführt sind.
- Diese Durchführungsrechtsakte werden spätestens bis zum 31. Dezember 2016 gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten gegebenenfalls die anwendbaren Parameter gemäß Absatz 1 Buchstabe g überarbeiten. Gegebenenfalls überarbeitet die Kommission zudem diese Parameter, um den Änderungen dieses Anhangs gemäß Artikel 5 Absatz 2 Rechnung zu tragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
3. Im Zusammenhang mit der Einhaltung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Vorschriften können sich die Schifffahrtsunternehmen auch dafür entscheiden, spezifische Informationen zur Eisklasse des Schiffes und zu Fahrten durch vereiste Gewässer einzubeziehen.

**B. ÜBERWACHUNG AUF JAHRESBASIS (ARTIKEL 10)**

Für die Zwecke der Überwachung anderer relevanter Informationen auf Jahresbasis beachten die Schifffahrtsunternehmen Folgendes:

Die gemäß Artikel 10 zu überwachenden Werte werden durch Aggregation der jeweiligen Daten pro Fahrt bestimmt.

Die durchschnittliche Energieeffizienz wird anhand von mindestens vier Indikatoren überwacht — Kraftstoffverbrauch je Strecke, Kraftstoffverbrauch je Transportleistung, CO<sub>2</sub>-Emissionen je Strecke und CO<sub>2</sub>-Emissionen je Transportleistung —, die wie folgt berechnet werden:

Kraftstoffverbrauch je Strecke = jährlicher Kraftstoffverbrauch insgesamt/insgesamt zurückgelegte Strecke

Kraftstoffverbrauch je Transportleistung = jährlicher Kraftstoffverbrauch insgesamt/Transportleistung insgesamt

CO<sub>2</sub>-Emissionen je Strecke = jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen insgesamt/insgesamt zurückgelegte Strecke

CO<sub>2</sub>-Emissionen je Transportleistung = jährliche CO<sub>2</sub>-Emissionen insgesamt/Transportleistung insgesamt

Im Zusammenhang mit der Einhaltung dieser Vorschriften können sich die Schifffahrtsunternehmen auch dafür entscheiden, spezifische Informationen zur Eisklasse des Schiffes und zu Fahrten durch vereiste Gewässer und andere Informationen in Bezug auf den verbrauchten Kraftstoff und dem emittierten CO<sub>2</sub> aufgeschlüsselt nach anderen im Monitoringkonzept festgelegten Kriterien einzubeziehen.

*ANHANG III***Elemente, die bei den in den Artikeln 15 und 16 vorgesehenen delegierten Rechtsakten zu berücksichtigen sind:****A. PRÜFVERFAHREN**

- Zuständigkeiten der Prüfstellen;
- Dokumente, die die Schifffahrtsunternehmen den Prüfstellen vorlegen müssen;
- Risikobewertung, die von der Prüfstelle durchzuführen ist;
- Bewertung der Konformität des Monitoringkonzepts;
- Prüfung des Emissionsberichts;
- Erheblichkeitsschwelle;
- hinreichende Gewähr der Prüfstelle;
- Falschangaben und Nichtkonformitäten;
- Inhalt des Prüfberichts;
- Empfehlungen für Verbesserungen;
- Kommunikation zwischen dem Schifffahrtsunternehmen, der Prüfstelle und der Kommission.

**B. AKKREDITIERUNG VON PRÜFSTELLEN**

- Wie eine Akkreditierung für Seeverkehrsleistungen beantragt werden kann;
- wie die Prüfstellen von den nationalen Akkreditierungsstellen bewertet werden, damit eine Akkreditierungsurkunde ausgestellt werden kann;
- wie die nationalen Akkreditierungsstellen ihre Aufsicht ausüben, wenn es um die Bestätigung der Fortführung der Akkreditierung geht;
- Anforderungen an die nationalen Akkreditierungsstellen, damit sie befähigt sind, Prüfstellen für Seeverkehrsleistungen zu akkreditieren, einschließlich der Bezugnahme auf harmonisierte Normen.