

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2016/2071 DER KOMMISSION

vom 22. September 2016

zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Methoden für die Überwachung von Kohlendioxidemissionen und der Vorschriften für die Überwachung anderer relevanter Informationen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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 <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um die Kohlendioxidemissionen (CO<sub>2</sub>-Emissionen) aus dem Seeverkehr kostenwirksam zu reduzieren, enthält die Verordnung (EU) 2015/757 Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und anderen relevanten Informationen von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.
- (2) Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757 enthält die Methoden zur Überwachung von CO<sub>2</sub>-Emissionen anhand des Kraftstoffverbrauchs. Anhang II der Verordnung (EU) 2015/757 enthält die Vorschriften für die „Überwachung anderer relevanter Informationen“.
- (3) Gemäß Anhang I Teil A der Verordnung (EU) 2015/757 sollten die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Multiplikation des Emissionsfaktors und des Kraftstoffverbrauchs berechnet werden, wobei Letzterer anhand der in Teil B des Anhangs enthaltenen Überwachungsmethoden A (Bunkerlieferbescheinigungen und regelmäßige Kontrollen des Füllstands der Kraftstofftanks), B (Überwachung der Bunkerkraftstofftanks an Bord) und C (Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse) bestimmt wird. Die IMO-EntschlieÙung <sup>(2)</sup> über Richtlinien für die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für Schiffsneubauten enthält eine Reihe von Standardwerten für Emissionsfaktoren für an Bord von Schiffen verwendete Standardkraftstoffe. Diese Standardwerte können zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Schifffahrt herangezogen werden. Die Anwendung dieser Standardwerte durch Schiffe bei der Überwachung ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Berichterstattung darüber gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757 stellt sowohl einen schlanken Regulierungsansatz als auch eine harmonisierte Durchführung sicher.
- (4) Die Überwachungsmethoden A, B und C sehen bei der Bestimmung der gebunkerten Kraftstoffmenge oder der in den Tanks verbliebenen Kraftstoffmenge die Umwandlung von Volumen in Masse anhand der realen Dichtewerte vor. Gemäß Anhang I Teil B Abschnitt 2 Absatz 5 Buchstabe c können Unternehmen, die die Überwachungsmethode B anwenden, die reale Dichte anhand der bei einer Prüfanalyse in einem akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemessenen Dichte bestimmen, sofern die Werte vorliegen. Durch die Ausdehnung dieser

<sup>(1)</sup> Abl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

<sup>(2)</sup> MEPC 245 (66) 2014.

Möglichkeit auf Unternehmen, die die Überwachungsmethoden A und C anwenden, wäre eine harmonisierte Anwendung dieser drei Überwachungsmethoden im Einklang mit der ISO-Norm 3675:1998 <sup>(1)</sup> sichergestellt. Darüber hinaus würde dies dem Vorgehen in der Industrie völlig entsprechen und die Vergleichbarkeit des nach den drei genannten Methoden überwachten Kraftstoffverbrauchs vergrößern.

- (5) Der Grundsatz „von Liegeplatz zu Liegeplatz“ würde mehr Klarheit schaffen und ein harmonisiertes Konzept für den genauen Start- und Endpunkt von Fahrten bieten. Dies würde die in Anhang II Teil A Abschnitt 1 Buchstaben a und b der Verordnung (EU) 2015/757 genannten Parameter, anhand deren die auf See verbrachte Zeit und die zurückgelegte Strecke überwacht werden, präzisieren und dem Vorgehen in der Industrie entsprechen.
- (6) Die IMO-Richtlinien für die freiwillige Verwendung des Energie-Effizienz-Betriebs-Indikators (EEOI) für Schiffe <sup>(2)</sup> und die CEN-Norm EN 16258:2012 <sup>(3)</sup> bieten Ro-Ro-Schiffen die Möglichkeit, die beförderte Fracht auf der Grundlage der realen Masse der Fracht zu überwachen und zu melden. Die Aufnahme dieses Parameters zusätzlich zu den in Anhang II Teil A Abschnitt 1 Buchstabe e der Verordnung (EU) 2015/757 genannten würde das Vorgehen in der Industrie besser widerspiegeln und so die Überwachung vereinfachen.
- (7) Im Einklang mit der gängigen Praxis der Kommission, bei Vorarbeiten für delegierte Rechtsakte Sachverständige zu konsultieren, wurde unter der Schirmherrschaft des Europäischen Forums für nachhaltige Schifffahrt (European Sustainable Shipping Forum, ESSF) eine Monitoring-Untergruppe für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung im Seeverkehr (Monitoring-Untergruppe für MRV im Seeverkehr) eingesetzt, die aus Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, der Industrie und der Zivilgesellschaft bestand. Die Untergruppe ermittelte eine Reihe von internationalen und europäischen Normen und internationalen Vorschriften sowie wissenschaftliche und technische Entwicklungen und empfahl, diese in die vorliegende Verordnung einzubeziehen. Der Entwurf der Empfehlungen der Untergruppe zu diesen Aspekten wurde am 28. Juni 2016 von der ESSF-Vollversammlung angenommen.
- (8) Die Anhänge I und II der Verordnung (EU) 2015/757 sollten daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die Anhänge I und II der Verordnung (EU) 2015/757 werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

#### *Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

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

Brüssel, den 22. September 2016

*Für die Kommission*

*Der Präsident*

Jean-Claude JUNCKER

<sup>(1)</sup> ISO 3675:1998 Rohöl und Mineralölerzeugnisse — Bestimmung der Dichte im Labor — Aräometer-Verfahren.

<sup>(2)</sup> MEPC.1/Circ.684 IMO Guidelines for voluntary use of the ship Energy Efficiency Operational Indicator.

<sup>(3)</sup> Methode zur Berechnung und Deklaration des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen (Güter- und Personenverkehr).

## ANHANG

Die Anhänge I und II der Verordnung (EU) 2015/757 werden wie folgt geändert:

(1) Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Teil A erhält folgende Fassung:

„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) Teil B wird wie folgt geändert:

i) Abschnitt 1 Absatz 5 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

ii) in Abschnitt 1 Absatz 5 wird folgender Buchstabe c angefügt:

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

iii) Abschnitt 3 Absatz 4 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

iv) in Abschnitt 3 Absatz 4 wird folgender Buchstabe c angefügt:

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

(2) Teil A Absatz 1 von Anhang II wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Das Datum und die Uhrzeit des Ablegens vom Liegeplatz und des Anlegens am Liegeplatz sind als mittlere Greenwich-Zeit (GMT/UTC) anzugeben.“

b) in Buchstabe b erhält der letzte Satz folgende Fassung:

„Die zurückgelegte Strecke wird vom Liegeplatz im Auslaufhafen bis zum Liegeplatz im Anlaufhafen bestimmt und in Seemeilen angegeben.“

c) Buchstabe e Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„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.“

---