

Amtsblatt der Europäischen Union

C 134



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

58. Jahrgang
24. April 2015

Inhalt

III Vorbereitende Rechtsakte

RAT

2015/C 134/01	Standpunkt (EU) Nr. 4/2015 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG Vom Rat angenommen am 2. März 2015	1
2015/C 134/02	Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 4/2015 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG	15
2015/C 134/03	Standpunkt (EU) Nr. 5/2015 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 über europäische Statistiken Vom Rat am 5. März 2015 angenommen ⁽¹⁾	18
2015/C 134/04	Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 5/2015 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 über europäische Statistiken	27
2015/C 134/05	Standpunkt (EU) Nr. 6/2015 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG Vom Rat am 5. März 2015 angenommen ⁽²⁾	29

DE

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR und die Schweiz
⁽²⁾ Text von Bedeutung für den EWR

III

(Vorbereitende Rechtsakte)

RAT

STANDPUNKT (EU) Nr. 4/2015 DES RATES IN ERSTER LESUNG**im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG****Vom Rat angenommen am 2. März 2015**

(2015/C 134/01)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ wurde ein umfassendes Typgenehmigungsverfahren der Union für Kraftfahrzeuge geschaffen.
- (2) Die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich zahlreicher Sicherheits- und Umweltaspekte wurden auf Unionsebene harmonisiert, um ein hohes Maß an Straßenverkehrssicherheit in der gesamten Union zu gewährleisten.
- (3) Die Einführung eines in allen Fahrzeugen und in allen Mitgliedstaaten verfügbaren eCall-Systems ist seit 2003 eines der Hauptziele der Union auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit. Im Hinblick auf die Verwirklichung dieses Ziels wurde eine Reihe von Initiativen als Teil eines auf der freiwilligen Einführung beruhenden Ansatzes eingeleitet, bei denen allerdings bislang keine ausreichenden Fortschritte zu verzeichnen sind.

⁽¹⁾ ABl. C 341 vom 21.11.2013, S. 47.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 2. März 2015. Standpunkt des Europäischen Parlaments vom

⁽³⁾ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

- (4) Damit die Straßenverkehrssicherheit weiter verbessert werden kann, wurden in der Mitteilung der Kommission vom 21. August 2009 mit dem Titel „eCall: Zeit zur Einführung“ neue Maßnahmen für die unionsweite Einführung eines bordeigenen Notrufsystems in Fahrzeugen vorgeschlagen. Eine dieser Maßnahmen sah den obligatorischen Einbau des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in allen neuen Fahrzeugtypen, beginnend mit den Fahrzeugklassen M₁ und N₁ gemäß Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG, vor.
- (5) Am 3. Juli 2012 verabschiedete das Europäische Parlament eine Entschließung mit dem Titel „eCall: ein neuer Notruf 112 für die Bürger“, mit der die Kommission nachdrücklich aufgefordert wurde, einen Vorschlag im Rahmen der Richtlinie 2007/46/EG vorzulegen, um die verbindliche Einführung eines öffentlichen, auf dem 112-Notruf basierenden eCall-Systems bis 2015 sicherzustellen.
- (6) Es ist nach wie vor notwendig, den Betrieb des 112-Notrufdienstes unionsweit zu verbessern, damit er in Notfällen zügig und wirksam Hilfe leisten kann.
- (7) Es wird davon ausgegangen, dass der unionsweite eCall-Dienst dank einer frühzeitigen Alarmierung der Notdienste die Zahl der Todesopfer in der Union wie auch die Schwere der durch Verkehrsunfälle verursachten Verletzungen verringern wird. Die verbindliche Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Verbindung mit dem notwendigen und koordinierten Ausbau der Infrastruktur der öffentlichen Mobilfunknetze für die Übermittlung von eCalls und von Notrufabfragestellen (PSAP) für den Eingang und die Bearbeitung von eCalls würde diesen Dienst allen Bürgern zugänglich machen und so einen Beitrag zur Verringerung der Zahl der Todesopfer und Schwerverletzten sowie zur Minderung der Gesundheitskosten, der Kosten für die durch Unfälle verursachten Verkehrsstörungen und sonstiger Kosten leisten.
- (8) Gemäß Artikel 1 Absatz 1 des Beschlusses Nr. 585/2014/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ haben die Mitgliedstaaten in ihrem Hoheitsgebiet spätestens sechs Monate vor dem Tag der Anwendung dieser Verordnung, spätestens jedoch bis zum 1. Oktober 2017, die Infrastruktur für eCall-Notrufabfragestellen, die für die ordnungsgemäße Annahme und Bearbeitung aller eCalls erforderlich ist, zu errichten. Gemäß Artikel 3 des Beschlusses Nr. 585/2014/EU müssen die Mitgliedstaaten bis zum 24. Dezember 2015 der Kommission einen Bericht über den Stand der Durchführung jenes Beschlusses vorlegen. Gelangt der Bericht zu dem Schluss, dass die Infrastruktur für eCall-Notrufabfragestellen nicht zum 1. Oktober 2017 einsatzbereit ist, so sollte die Kommission geeignete Maßnahmen treffen, um dafür zu sorgen, dass die Infrastruktur für eCall-Notrufabfragestellen errichtet wird.
- (9) Gemäß Nummer 4 der Empfehlung 2011/750/EU der Kommission ⁽²⁾ sollten die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass die Mobilfunknetzbetreiber in ihren Netzen den Mechanismus für die Verwendung der eCall-Kennung bis zum 31. Dezember 2014 umgesetzt haben. Geht aus der in Nummer 6 jener Empfehlung aufgeführten Überprüfung hervor, dass die eCall-Kennung nicht bis zum 31. März 2016 umgesetzt sein wird, sollte die Kommission geeignete Maßnahmen treffen, um dafür zu sorgen, dass die Mobilfunknetzbetreiber den Mechanismus für die Verwendung der eCall-Kennung umsetzen.
- (10) Die Bereitstellung präziser und verlässlicher Positionsdaten ist ein wesentliches Element für den effektiven Betrieb des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems. Daher sollte die Kompatibilität mit den Diensten, die von den in der Verordnung (EU) Nr. 1285/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ aufgeführten Programmen Galileo und Europäische Erweiterung des geostationären Navigationssystems (EGNOS) erbracht werden, verlangt werden. Das im Rahmen des Programms Galileo errichtete System ist ein unabhängiges globales Satellitennavigationssystem, und das im Rahmen des Programms EGNOS errichtete System ist ein regionales Satellitennavigationssystem zur Verbesserung der Qualität des GPS-Signals (Global Positioning System).
- (11) Die obligatorische Ausrüstung von Fahrzeugen mit dem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System sollte zunächst nur für neue Typen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (Fahrzeugklassen M₁ und N₁) gelten, für die bereits ein geeigneter Auslösemechanismus verfügbar ist. Die Möglichkeit, die Verwendung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in naher Zukunft auch verbindlich für andere Fahrzeugklassen wie z. B. Lastkraftwagen, Kraftomnibusse, Krafträder und landwirtschaftliche Zugmaschinen einzuführen, sollte von der Kommission weiter geprüft werden, gegebenenfalls im Hinblick auf einen Gesetzgebungsvorschlag hierzu.

⁽¹⁾ Beschluss Nr. 585/2014/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes (ABl. L 164 vom 3.6.2014, S. 6).

⁽²⁾ Empfehlung 2011/750/EU der Kommission vom 8. September 2011 zur Unterstützung eines EU-weiten eCall-Dienstes in elektronischen Kommunikationsnetzen für die Übertragung bordseitig ausgelöster 112-Notrufe („eCalls“) (ABl. L 303 vom 22.11.2011, S. 46).

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 1285/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 betreffend den Aufbau und den Betrieb der europäischen Satellitennavigationssysteme und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 876/2002 des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 683/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 1).

- (12) Die Ausrüstung von Fahrzeugen bereits bestehender Typen, die nach dem 31. März 2018 gebaut werden sollen, mit dem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System sollte zur Erhöhung der Marktdurchdringung gefördert werden. Bei Fahrzeugtypen, die vor dem 31. März 2018 typgeprüft werden, kann auf freiwilliger Grundlage eine Nachrüstung mit einem eCall-System erfolgen.
- (13) Der öffentliche interoperable unionsweite eCall-Dienst, der auf der einheitlichen europäischen Notrufnummer 112 beruht, und eCall über Drittanbieter-Dienste (im Folgenden „TPS-eCall-Dienste“) können nebeneinander bestehen, sofern die Maßnahmen getroffen werden, die notwendig sind, um die Kontinuität bei der Erbringung der Dienstleistung für die Verbraucher sicherzustellen. Um die Kontinuität des öffentlichen auf dem 112-Notruf basierenden eCall-Dienstes in allen Mitgliedstaaten während der Lebensdauer des Fahrzeugs zu gewährleisten und sicherzustellen, dass der öffentliche auf dem 112-Notruf basierende eCall-Dienst stets automatisch verfügbar ist, sollten alle Fahrzeuge mit dem öffentlichen auf dem 112-Notruf basierenden eCall-Dienst ausgestattet sein, unabhängig davon, ob der Fahrzeugeigentümer sich für einen TPS-eCall-Dienst entscheidet oder nicht.
- (14) Die Verbraucher sollten einen realistischen Überblick über das auf dem 112-Notruf basierende eCall-System und — sofern das Fahrzeug damit ausgestattet ist — das TPS-eCall-System sowie umfassende und verlässliche Informationen über etwaige zusätzliche Funktionen oder Dienste im Zusammenhang mit den angebotenen privaten Notdiensten, bordeigenen Notrufanwendungen oder Hilfsrufanwendungen und über den Umfang der zu erwartenden Leistung beim Kauf von Diensten von Drittanbietern sowie über die damit verbundenen Kosten erhalten. Bei dem auf dem 112-Notruf basierenden eCall-Dienst handelt es sich um eine öffentliche Dienstleistung von allgemeinem Interesse, weshalb er allen Verbrauchern gebührenfrei zugänglich sein sollte.
- (15) Die obligatorische Ausrüstung von Fahrzeugen mit dem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System sollte das Recht aller Interessenträger, zum Beispiel von Fahrzeugherstellern und unabhängigen Anbietern, unberührt lassen, zusätzliche Notfalldienste und/oder Dienste mit Zusatznutzen parallel zu oder aufbauend auf dem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System anzubieten. Jedoch sollten diese zusätzlichen Dienste so ausgelegt sein, dass sie keine zusätzliche Ablenkung für den Fahrer bedeuten oder das Funktionieren des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems und die Effizienz der Arbeit der Notrufzentralen nicht beeinträchtigen. Das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System und das System, das private Dienste oder Dienste mit Zusatznutzen bereitstellt, sollten so konzipiert sein, dass kein Austausch personenbezogener Daten zwischen ihnen möglich ist. Wenn derartige Dienste erbracht werden, sollten sie den geltenden Sicherheits-, Sicherungs- und Datenschutzvorschriften genügen und für die Verbraucher stets optional bleiben.
- (16) Die bordeigenen eCall-Systeme sollten sich auf eine interoperable, standardisierte, gesicherte und zugangsoffene Plattform für mögliche künftige bordeigene Anwendungen oder Dienste stützen, um die Wahlfreiheit der Kunden und faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, Innovationen zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit der Informationstechnologiebranche der Union auf den Weltmärkten zu stärken. Da hierzu technische und rechtliche Grundlagen geschaffen werden müssen, sollte die Kommission nach Rücksprache mit allen beteiligten Interessenträgern — auch Fahrzeugherstellern und unabhängigen Anbietern — unverzüglich sämtliche Möglichkeiten zur Förderung und Bereitstellung einer derartigen zugangsoffenen Plattform prüfen und, falls angezeigt, eine diesbezügliche Gesetzgebungsinitiative einleiten. Ferner sollte das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System für eine angemessene Gebühr, die einen festgelegten nominellen Betrag nicht übersteigt, gemäß der Verordnung(EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ diskriminierungsfrei allen unabhängigen Anbietern für Reparatur- und Wartungszwecke zugänglich sein.
- (17) Um die Integrität des Typgenehmigungssystems zu erhalten, sollten nur solche auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systeme für die Zwecke dieser Verordnung akzeptiert werden, die vollständig geprüft werden können.
- (18) Das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System setzt als Notfallsystem ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit voraus. Die Fehlerfreiheit des Mindestdatensatzes sowie der Stimmübertragung und -qualität sollten gewährleistet sein, und es sollte ein einheitliches Prüfsystem entwickelt werden, um Langlebigkeit und Beständigkeit des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems sicherzustellen. Daher sollte eine regelmäßige technische Überwachung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ durchgeführt werden.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

⁽²⁾ Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51).

- (19) Kleinserienfahrzeuge und Fahrzeuge, die nach Artikel 24 der Richtlinie 2007/46/EG genehmigt sind, sind durch jene Richtlinie von den Anforderungen hinsichtlich des Schutzes von Kraftfahrzeuginsassen bei einem Frontal- oder Seitenaufprall ausgenommen. Daher sollten diese Fahrzeuge von der Verpflichtung, die in dieser Verordnung aufgeführten eCall-Anforderungen zu erfüllen, ausgenommen werden. Darüber hinaus können einige Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ aus technischen Gründen nicht mit einem geeigneten Auslösemechanismus für den eCall-Dienst ausgerüstet werden.
- (20) Für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sollten die in dieser Verordnung enthaltenen eCall-Anforderungen gelten, wenn das Basisfahrzeug/unvollständige Fahrzeug mit dem erforderlichen Auslösemechanismus ausgerüstet ist.
- (21) Bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System sollten die Vorschriften zum Datenschutz gemäß der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ sowie gemäß der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ in vollem Umfang eingehalten werden, insbesondere damit gewährleistet werden kann, dass die mit auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systemen ausgerüsteten Fahrzeuge im Normalbetrieb aufgrund des auf dem 112-Notruf basierenden eCall-Systems nicht verfolgbar sind und dass keine dauerhafte Verfolgung erfolgt und dass der vom auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System übermittelte Mindestdatensatz die Mindestinformationen enthält, die für die zweckmäßige Bearbeitung von Notrufen notwendig sind. Dies sollte die Empfehlungen der gemäß Artikel 29 der Richtlinie 95/46/EG eingesetzten Gruppe für den Schutz von Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten (im Folgenden „Artikel-29-Datenschutzgruppe“) in deren am 26. September 2006 angenommenem Arbeitsdokument „Eingriffe in den Datenschutz und die Privatsphäre im Rahmen der Initiative eCall“, berücksichtigen.
- (22) Die Hersteller sollten alle Maßnahmen durchführen, die notwendig sind, um den in dieser Verordnung niedergelegten Vorschriften über den Schutz der Privatsphäre und den Datenschutz im Einklang mit den Artikeln 7 und 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union ⁽³⁾ zu genügen.
- (23) Bei der Erfüllung der technischen Anforderungen sollten die Fahrzeughersteller dem Datenschutz dienende technische Vorrichtungen in die bordeigenen Systeme einbauen und den Grundsatz „eingebauter Datenschutz“ („privacy by design“) einhalten.
- (24) Die Hersteller sollten die Informationen über das Bestehen eines gebührenfreien öffentlichen, auf dem einheitlichen europäischen 112-Notruf basierenden eCall-Systems, über das Recht des Fahrzeugeigentümers, zu entscheiden, dieses System anstelle eines TPS-eCall-Systems zu nutzen, und über die Verarbeitung von Daten durch das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System als Teil der technischen Dokumentation, die zusammen mit dem Fahrzeug übergeben wird, bereitstellen. Diese Informationen sollten auch online zum Herunterladen verfügbar sein.
- (25) Die über ein auf dem 112-Notruf basierendes bordeigenes eCall-System übermittelten und von den Notrufabfragestellen verarbeiteten Daten dürfen an die im Beschluss 585/2014/EU aufgeführten Notdienste und Dienstleistungspartner nur im Zusammenhang mit eCalls und unter den in jenem Beschluss festgelegten Bedingungen weitergegeben werden und werden ausschließlich für die Erreichung der mit jenem Beschluss verfolgten Ziele verwendet. Die von den Notrufabfragestellen über das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System verarbeiteten Daten werden nicht ohne die ausdrückliche vorherige Zustimmung der betroffenen Person an andere Dritte weitergegeben.
- (26) Die europäischen Normungsorganisationen, das Europäische Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) und das Europäische Komitee für Normung (CEN), haben gemeinsame Normen für die Einführung eines europaweiten eCall-Dienstes aufgestellt, die für die Zwecke dieser Verordnung angewendet werden sollten, da dies die technologische Weiterentwicklung des bordeigenen eCall-Dienstes erleichtert, unionsweit die Interoperabilität und Kontinuität des Dienstes gewährleistet sowie die Implementierungskosten für die Union insgesamt vermindert.

⁽¹⁾ Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

⁽²⁾ Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation) (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37).

⁽³⁾ ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 391.

- (27) Um die Anwendung einheitlicher technischer Vorschriften hinsichtlich des auf dem 112-Notruf basierenden bord-eigenen eCall-Systems für Fahrzeuge zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte in Bezug auf die Ausnahme bestimmter Fahrzeuggruppen der Klassen M₁ und N₁ von der Einbaupflicht für bordeigene eCall-Systeme, in Bezug auf die Festlegung detaillierter technischer Anforderungen und Prüfungen für die EG-Typgenehmigung von Fahrzeugen in Bezug auf das bordeigene eCall-System und die EG-Typgenehmigung von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten, die für derartige Fahrzeuge konstruiert und gebaut sind, und in Bezug auf die Festlegung ausführlicher technischer Vorschriften und Prüfverfahren für die Anwendung bestimmter Vorschriften über die Verarbeitung personenbezogener Daten und zur Sicherstellung, dass zwischen dem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System und den Systemen von Drittanbietern kein Austausch personenbezogener Daten stattfindet, zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen und mit den einschlägigen Interessenträgern, durchführt und dabei entsprechend den geltenden Rechtsvorschriften insbesondere die Verbraucherschutzorganisationen sowie den Europäischen Datenschutzbeauftragten und die Artikel-29-Datenschutzgruppe anhört. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (28) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf die praktischen Modalitäten für die Bewertung, dass Verfolgbarkeit und Verfolgung ausgeschlossen sind, in Bezug auf das Muster für die Nutzerinformationen und die Verwaltungsbestimmungen für die EG-Typgenehmigung hinsichtlich des Musters für die von den Herstellern für die Zwecke der Typgenehmigung vorzulegenden Beschreibungsbögen, des Musters für die EG-Typgenehmigungsbögen und des Musters für das EG-Typgenehmigungszeichen übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ ausgeübt werden.
- (29) Den Fahrzeugherstellern sollte genügend Zeit eingeräumt werden, damit sie die technischen Anforderungen dieser Verordnung erfüllen können.
- (30) Diese Verordnung ist ein neuer Einzelrechtsakt im Rahmen des in der Richtlinie 2007/46/EG vorgesehenen gemeinschaftlichen Typgenehmigungssystems, deshalb sollten die Anhänge I, III, IV und XI dieser Richtlinie entsprechend geändert werden.
- (31) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Verwirklichung des Binnenmarkts durch die Festlegung einheitlicher technischer Anforderungen an neu typgenehmigte Fahrzeuge, die mit einem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System für Fahrzeuge ausgerüstet sind, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen seines Umfangs auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (32) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ angehört und hat am 29. Oktober 2013 eine Stellungnahme ⁽³⁾ abgegeben —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Verordnung werden die allgemeinen Anforderungen für die EG-Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systeme sowie von auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systemen und Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten dafür festgelegt.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

⁽³⁾ ABl. C 38 vom 8.2.2014, S. 8.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ gemäß den Begriffsbestimmungen des Anhangs II Teil A Nummern 1.1.1 und 1.2.1 der Richtlinie 2007/46/EG und für derartige Fahrzeuge konstruierte und gebaute auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-Systeme und Bauteile und selbständige technische Einheiten dafür.

Sie gilt nicht für die folgenden Fahrzeuge:

- a) Kleinserienfahrzeuge, die nach den Artikeln 22 und 23 der Richtlinie 2007/46/EG genehmigt werden;
- b) Fahrzeuge, die nach Artikel 24 der Richtlinie 2007/46/EG genehmigt werden;
- c) gemäß Absatz 2 bestimmte Fahrzeuge, die aus technischen Gründen nicht mit einem geeigneten Auslösemechanismus für den eCall-Dienst ausgerüstet werden können.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 8 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Fahrzeuggruppen der Klassen M₁ und N₁ zu bestimmen, die aus technischen Gründen nicht mit einem geeigneten Auslösemechanismus für den eCall-Dienst ausgerüstet werden können; Grundlage hierfür ist eine von der Kommission durchgeführte oder in Auftrag gegebene Studie zur Bewertung der Kosten und des Nutzens unter Berücksichtigung der einschlägigen Sicherheits- und technischen Aspekte.

Die ersten entsprechenden delegierten Rechtsakte werden bis zum ... (*) erlassen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Über die Begriffsbestimmungen in Artikel 3 der Richtlinie 2007/46/EG hinaus bezeichnet im Sinne dieser Verordnung der Ausdruck:

1. „auf dem 112-Notruf basierendes bordeigenes eCall-System“ ein Notrufsystem, das aus einem ins Fahrzeug eingebauten Gerät und den technischen Mitteln zur Auslösung, Nutzung und Durchführung des eCalls besteht und das entweder automatisch von im Fahrzeug eingebauten Sensoren oder manuell ausgelöst wird und durch das über öffentliche Mobilfunknetze ein Mindestdatensatz übermittelt und eine auf die Nummer 112 gestützte Tonverbindung zwischen den Fahrzeuginsassen und einer eCall-Notrufabfragestelle hergestellt wird;
2. „eCall“ einen von einem bordeigenen System ausgehenden Notruf an die Rufnummer 112, der entweder automatisch von im Fahrzeug eingebauten Sensoren oder manuell ausgelöst wird und durch den über öffentliche Mobilfunknetze ein Mindestdatensatz übermittelt und eine Tonverbindung zwischen dem Fahrzeug und der eCall-Notrufabfragestelle hergestellt wird;
3. „Notrufabfragestelle“ den physischen Ort, an dem Notrufe unter der Verantwortung einer Behörde oder einer von dem Mitgliedstaat anerkannten privaten Einrichtung zuerst angenommen werden;
4. „am besten geeignete Notrufabfragestelle“ eine Notrufabfragestelle, die von den zuständigen Behörden für Notrufe aus einem bestimmten Gebiet oder für bestimmte Arten von Notrufen vorab festgelegt wird;
5. „eCall-Notrufabfragestelle“ die am besten geeignete Notrufabfragestelle, die von den Behörden für die erste Annahme und Bearbeitung der eCalls vorab festgelegt wird;
6. „Mindestdatensatz“ oder „MSD“ die in der Norm „Intelligente Transportsysteme — Elektronische Sicherheit — Minimaler Datensatz (MSD) für den elektronischen Notruf eCall“ (EN 15722:2011) definierten Informationen, die an die eCall-Notrufabfragestelle übermittelt werden;
7. „bordeigenes Gerät“ ein im Fahrzeuginneren fest eingebautes Gerät, das die zur Durchführung der eCall-Transaktion über ein öffentliches Mobilfunknetz erforderlichen fahrzeuginternen Daten bereitstellt oder darauf zugreifen kann;
8. „eCall-Transaktion“ die Herstellung einer Mobilfunkverbindung über ein öffentliches Mobilfunknetz, bei der die Übermittlung des MSD von einem Fahrzeug an eine eCall-Notrufabfragestelle erfolgt und eine Tonverbindung zwischen dem Fahrzeug und derselben eCall-Notrufabfragestelle hergestellt wird;

(*) 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

9. „öffentliches Mobilfunknetz“ ein öffentlich zugängliches drahtloses Mobilfunk-Kommunikationsnetz gemäß der Richtlinie 2002/21/EG ⁽¹⁾ und der Richtlinie 2002/22/EG ⁽²⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates;
10. „eCall über Drittanbieter-Dienste“ oder „TPS-eCall“ einen von einem bordeigenen System ausgehenden Notruf an einen Drittanbieter, der entweder automatisch von im Fahrzeug eingebauten Sensoren oder manuell ausgelöst wird und durch den über öffentliche Mobilfunknetze den MDS übermittelt und eine Tonverbindung zwischen dem Fahrzeug und dem Drittanbieter hergestellt wird;
11. „Drittanbieter“ eine von nationalen Behörden anerkannte Einrichtung, der gestattet ist, einen TPS-eCall entgegenzunehmen und den MSD an die eCall-Notrufabfragestelle weiterzuleiten;
12. „bordeigenes Drittanbieter-eCall-System“ oder „bordeigenes TPS-eCall-System“ ein System, das entweder automatisch von im Fahrzeug eingebauten Sensoren oder manuell ausgelöst wird und durch das über öffentliche Mobilfunknetze der MSD übermittelt und eine Tonverbindung zwischen dem Fahrzeug und dem Drittanbieter hergestellt wird.

Artikel 4

Allgemeine Pflichten der Hersteller

Die Hersteller müssen nachweisen, dass alle neuen Fahrzeugtypen, auf die in Artikel 2 Bezug genommen wird, im Einklang mit dieser Verordnung und mit den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten mit einem fest eingebauten auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System ausgerüstet sind.

Artikel 5

Spezifische Pflichten der Hersteller

(1) Die Hersteller müssen gewährleisten, dass alle ihre neuen Fahrzeugtypen sowie für derartige Fahrzeuge konstruierte und gebaute auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-Systeme und Bauteile und selbständige technische Einheiten dafür gemäß dieser Verordnung und der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte hergestellt und genehmigt werden.

(2) Die Hersteller müssen nachweisen, dass alle neuen Fahrzeugtypen so konstruiert sind, dass bei einem schweren Unfall, der durch Aktivierung eines oder mehrerer Sensoren oder Prozessoren im Fahrzeug erkannt wird und der sich auf dem Gebiet der Europäischen Union ereignet, automatisch ein eCall über die einheitliche europäische Notrufnummer 112 ausgelöst wird.

Die Hersteller müssen nachweisen, dass neue Fahrzeugtypen so konstruiert sind, dass ein eCall über die einheitliche europäische Notrufnummer 112 auch von Hand ausgelöst werden kann.

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass die Betätigungseinrichtung für die manuelle Auslösung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems so gestaltet ist, dass eine Fehlbedienung vermieden wird.

(3) Absatz 2 lässt das Recht des Fahrzeugeigentümers unberührt, zusätzlich zu dem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System ein bordeigenes TPS-eCall-System zu verwenden, dass eine gleichwertige Leistung bietet, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das bordeigene eCall-System erfüllt die Norm EN 16102:2011 „Intelligente Verkehrssysteme — Notruf — Betriebsanforderungen für die Notrufunterstützung durch Dritte“;
- b) die Hersteller tragen dafür Sorge, dass zu einem gegebenen Zeitpunkt nur ein System aktiv ist und dass das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System automatisch ausgelöst wird, wenn das bordeigene TPS-eCall-System nicht in Betrieb ist;
- c) der Fahrzeughalter hat jederzeit das Recht, zu entscheiden, das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System und nicht das bordeigene TPS-eCall-System zu verwenden;

⁽¹⁾ Richtlinie 2002/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. März 2002 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für elektronische Kommunikationsnetze und -dienste (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 108 vom 24.4.2002, S. 33).

⁽²⁾ Richtlinie 2002/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. März 2002 über den Universaldienst und Nutzerrechte bei elektronischen Kommunikationsnetzen und -diensten (Universaldienstrichtlinie) (ABl. L 108 vom 24.4.2002, S. 51).

d) die Hersteller nehmen Informationen über das in Buchstabe c genannte Recht in die Betriebsanleitung auf.

(4) Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass die Empfänger in den auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systemen mit den von Galileo und EGNOS erbrachten Ortungsdiensten kompatibel sind. Die Hersteller können sich zusätzlich für die Kompatibilität mit anderen Satellitennavigationssystemen entscheiden.

(5) Von den auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systemen, die im Fahrzeug fest eingebaut sind oder für die eine gesonderte Typgenehmigung erteilt wurde, werden nur diejenigen für die Zwecke der EG-Typgenehmigung akzeptiert, die geprüft werden können.

(6) Die Hersteller müssen nachweisen, dass die Fahrzeuginsassen gewarnt werden, wenn aufgrund eines kritischen Systemfehlers kein auf dem 112-Notruf basierender eCall ausgelöst werden kann.

(7) Das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System muss gegen eine angemessene und einen Nennbetrag nicht übersteigende Gebühr für alle unabhängigen Anbieter zu Reparatur- und Wartungszwecken gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 diskriminierungsfrei zugänglich sein.

(8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 8 delegierte Rechtsakte zur Festlegung detaillierter technischer Anforderungen und Prüfungen für die EG-Typgenehmigung von Fahrzeugen in Bezug auf ihre auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systeme und für die EG-Typgenehmigung von auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systemen und von Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten dafür zu erlassen.

Die in Unterabsatz 1 genannten technischen Anforderungen und Prüfungen müssen sich auf die in den Absätzen 2 bis 7 festgelegten Anforderungen sowie gegebenenfalls auf die verfügbaren Normen für eCalls stützen, einschließlich:

- a) EN 16072:2011 „Intelligente Transportsysteme — ESicherheit — Paneuropäische Notruf-Betriebsanforderungen“;
- b) EN 16062:2011 „Intelligente Transportsysteme — Elektronische Sicherheit — Allgemeine eCall Anforderungen (HLAP) unter Verwendung von geschalteten GSM/UTMS Netzwerken“;
- c) CEN/TS 16454:2013 „Intelligente Transportsysteme — eSicherheit — Vollständige Konformitätsprüfungen für eCall“, hinsichtlich der Konformität des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems mit dem europaweiten eCall-Dienst;
- d) EN 15722:2011 „Intelligente Transportsysteme — Elektronische Sicherheit — Minimaler Datensatz (MSD) für den elektronischen Notruf eCall“;
- e) EN 16102:2011 „Intelligente Verkehrssysteme — Notruf — Betriebsanforderungen für die Notruf-Unterstützung durch Dritte“;
- f) sonstige europäische Normen zum eCall-System, die nach den Verfahren der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ angenommen werden, oder Regelungen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN-ECE Regelungen) zu eCall-Systemen, denen die Union beigetreten ist.

Die ersten entsprechenden delegierten Rechtsakte werden bis zum ... (*) erlassen.

(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 8 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Fassungen der in Absatz 8 dieses Artikels aufgeführten Normen zu aktualisieren, wenn eine Neufassung angenommen wird.

Artikel 6

Privatsphäre und Datenschutz

(1) Die Richtlinien 95/46/EG und 2002/58/EG bleiben von dieser Verordnung unberührt. Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System muss in jedem Fall den in diesen Richtlinien festgelegten Datenschutzvorschriften entsprechen.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG des Rates und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12).

(*) 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

(2) Die nach dieser Verordnung verarbeiteten personenbezogenen Daten dürfen nur für die Handhabung der in Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Notfallsituationen verwendet werden.

(3) Die nach dieser Verordnung verarbeiteten personenbezogenen Daten dürfen nicht länger gespeichert werden, als dies für die Handhabung der in Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Notfallsituationen erforderlich ist. Diese Daten werden vollständig gelöscht, sobald sie für diesen Zweck nicht mehr erforderlich sind.

(4) Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System nicht rückverfolgbar ist und dass keine dauerhafte Verfolgung erfolgt.

(5) Die Hersteller stellen sicher, dass im internen Speicher des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems die Daten automatisch und kontinuierlich gelöscht werden. Lediglich die drei letzten Positionen des Fahrzeugs dürfen gespeichert werden, soweit es für die Bestimmung der momentanen Position und der Fahrtrichtung zum Zeitpunkt des Vorfalls unerlässlich ist.

(6) Bevor der eCall ausgelöst wird, dürfen diese Daten außerhalb des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems für keine Einrichtung zugänglich sein.

(7) In das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System sind sowohl Technologien zur Stärkung des Datenschutzes einzubetten, um eCall-Anwendern den geeigneten Schutz zu bieten, als auch die erforderlichen Sicherungssysteme zur Verhinderung von Überwachung und Missbrauch.

(8) Der vom auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System übermittelte MSD enthält ausschließlich die Mindestinformationen gemäß der Norm EN 15722:2011 „Intelligente Transportsysteme — Elektronische Sicherheit — Minimaler Datensatz (MSD) für den elektronischen Notruf eCall“. Vom auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System werden keine weiteren Daten übermittelt. Dieser MSD wird so gespeichert, dass er vollständig und dauerhaft gelöscht werden kann.

(9) Die Hersteller geben in der Betriebsanleitung klare und umfassende Informationen über die Verarbeitung von Daten durch das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System. Diese Informationen umfassen:

- a) die Angabe der Rechtsgrundlage für die Datenverarbeitung;
- b) die Angabe, dass das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System standardmäßig automatisch aktiviert wird;
- c) die Ausgestaltung der vom auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System durchgeführten Datenverarbeitung;
- d) den spezifische Zweck der eCall-Verarbeitung, der auf die in Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Notfallsituationen beschränkt ist;
- e) die Art der erhobenen und verarbeiteten Daten sowie die Empfänger derselben;
- f) die Dauer der Speicherung der Daten im auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System;
- g) die Angabe, dass keine dauerhafte Verfolgung des Fahrzeugs erfolgt;
- h) die Ausgestaltung der Wahrnehmung der Rechte der durch die Datenverarbeitung betroffenen Personen sowie die Kontaktstelle, die für die Bearbeitung von Zugangsanträgen zuständig ist;
- i) jegliche sonstigen zusätzlichen Informationen hinsichtlich der Verfolgbarkeit, Verfolgung und Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit der Bereitstellung eines TPS-eCalls und/oder anderer Dienste mit Zusatznutzen, für die der Eigentümer seine ausdrückliche Einwilligung erteilen muss und die im Einklang mit der Richtlinie 95/46/EG stehen müssen. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass es Unterschiede bei der Datenverarbeitung über das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System und über die bordeigenen TPS-eCall-Systeme oder andere Dienste mit Zusatznutzen geben kann.

(10) Damit es nicht zu Unklarheiten in Bezug auf die Zwecke und den Zusatznutzen der Verarbeitung kommt, werden vor der Inbetriebnahme des Systems die in Absatz 9 genannten Informationen für das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System und die bordeigenen TPS-eCall-Systeme in der Betriebsanleitung getrennt voneinander bereitgestellt.

(11) Die Hersteller stellen sicher, dass das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System und zusätzliche Systeme, die einen TPS-eCall-Dienst oder einen Dienst mit Zusatznutzen bereitstellen, so konzipiert sind, dass kein Austausch personenbezogener Daten zwischen den Systemen möglich ist. Wird kein System genutzt, das einen TPS-eCall-Dienst oder einen Dienst mit Zusatznutzen bereitstellt, oder verweigert die von der Datenverarbeitung betroffene Person ihre Einwilligung in die Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten für einen TPS-eCall-Dienst oder einen Dienst mit Zusatznutzen, darf dies keine nachteiligen Auswirkungen auf die Nutzung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen 112-eCall-Systems haben.

(12) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 8 delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen Folgendes festgelegt wird:

- a) die ausführlichen technischen Anforderungen und Prüfverfahren für die Anwendung der Vorschriften über die Verarbeitung personenbezogener Daten gemäß den Absätzen 2 und 3;
- b) die ausführlichen technischen Anforderungen und Prüfverfahren, mit denen sichergestellt wird, dass kein Austausch personenbezogener Daten zwischen dem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen 112-eCall-System und Drittanbieter-Systemen stattfindet, wie in Absatz 11 dargelegt.

Die ersten entsprechenden delegierten Rechtsakte werden bis zum ... (*) erlassen.

(13) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten Folgendes fest:

- a) die praktischen Modalitäten für die Bewertung, dass Verfolgbarkeit und Verfolgung ausgeschlossen sind, wie in den Absätzen 4, 5 und 6 dargelegt;
- b) das Muster für die Nutzerinformationen gemäß Absatz 9.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die ersten entsprechenden delegierten Rechtsakte werden bis zum ... (*) erlassen.

Artikel 7

Verpflichtungen der Mitgliedstaaten

Ab dem 31. März 2018 erteilen nationale Typgenehmigungsbehörden nur dann eine EG-Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen in Bezug auf das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System und für neue Typen von für derartige Fahrzeuge konstruierten und gebauten auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systemen sowie Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten dafür, wenn diese den Bestimmungen dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten entsprechen.

Artikel 8

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 2 Absatz 2, Artikel 5 Absätze 8 und 9 und Artikel 6 Absatz 12 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ... (**) übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des 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.

(*) 12 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung.

(**) Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 2 Absatz 2, Artikel 5 Absätze 8 und 9 und Artikel 6 Absatz 12 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.

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

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 2 Absatz 2, Artikel 5 Absätze 8 und 9 und Artikel 6 Absatz 12 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.

Artikel 9

Durchführungsrechtsakte

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Verwaltungsvorschriften für die EG-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen bezüglich des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems und der auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systeme und Bauteile und selbständigen technischen Einheiten dafür, die für derartige Fahrzeuge nach Maßgabe des Artikels 5 Absatz 1 konstruiert und gebaut werden, festgelegt werden und die Folgendes betreffen:

- a) die Muster der Beschreibungsbögen, die der Hersteller für die Zwecke der EG-Typgenehmigung bereitstellen muss;
- b) die Muster der EG-Typgenehmigungsbögen;
- c) das/die Muster der EG-Typgenehmigungszeichen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die ersten entsprechenden Durchführungsrechtsakte werden bis zum ... (*) erlassen.

Artikel 10

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem „Technischen Ausschuss — Kraftfahrzeuge (TCMV)“, der durch Artikel 40 Absatz 1 der Richtlinie 2007/46/EG eingesetzt wurde, 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 11

Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung und der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte Sanktionen fest. Sie ergreifen alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Anwendung dieser Sanktionen sicherzustellen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über diese Vorschriften und melden ihr spätere Änderungen derselben unverzüglich.

(*) 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

- (2) Zu den Verstößen, die Sanktionen nach sich ziehen, gehören mindestens Folgende:
- a) falsche Angaben im Genehmigungs- oder Rückrufverfahren;
 - b) Fälschung von Prüfergebnissen für die Typgenehmigung;
 - c) Vorenthaltung von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf, einer Verweigerung oder einem Entzug der Typgenehmigung führen könnten;
 - d) Verstöße gegen die Bestimmungen des Artikels 6;
 - e) Handlungen, die den Bestimmungen des Artikels 5 Absatz 7 zuwiderlaufen.

Artikel 12

Berichterstattung und Überprüfung

(1) Die Kommission arbeitet bis zum 31. März 2021 einen Bewertungsbericht über die mit dem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen 112-eCall-System erzielten Ergebnisse und seine Verbreitung aus und übermittelt diesen Bericht dem Europäischen Parlament und dem Rat. Sie prüft, ob der Anwendungsbereich dieser Verordnung auf andere Fahrzeugkategorien wie beispielsweise Lastkraftwagen, Kraftomnibusse, Krafträder und landwirtschaftliche Zugmaschinen ausgeweitet werden sollte. Sie legt gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag hierzu vor.

(2) Im Anschluss an eine umfassende Konsultation aller maßgeblichen Interessenträger und einer Studie zur Bewertung der Kosten und des Nutzens prüft die Kommission die Notwendigkeit, Anforderungen für eine interoperable, standardisierte, sichere und frei zugängliche Plattform festzulegen. Die Kommission nimmt gegebenenfalls spätestens am ... (*) eine Legislativinitiative an, deren Grundlage diese Anforderungen bilden.

Artikel 13

Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG

Die Anhänge I, III, IV und XI der Richtlinie 2007/46/EG werden hiermit entsprechend dem Anhang dieser Verordnung geändert.

Artikel 14

Inkrafttreten

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

Artikel 2 Absatz 2, Artikel 5 Absätze 8 und 9, Artikel 6 Absätze 12 und 13 und die Artikel 8, 9, 10 und 12 gelten ab dem ... (**).

Alle anderen als die in Absatz 2 dieses Artikels genannten Artikel gelten ab dem 31. März 2018.

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

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

...

Im Namen des Rates
Der Präsident

...

(*) Zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

(**) Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.

ANHANG

Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG

Die Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert:

1. in Anhang I werden die folgenden Nummern hinzugefügt:

„12.8. eCall-System

12.8.1. Vorhanden: ja/nein ⁽¹⁾

12.8.2. technische Beschreibung oder Zeichnungen des Gerätes: ...“;

2. in Anhang III Teil I Abschnitt A werden die folgenden Nummern hinzugefügt:

„12.8. eCall-System

12.8.1. Vorhanden: ja/nein ⁽¹⁾“;

3. Anhang IV Teil I wird wie folgt geändert:

a) in die Tabelle wird die folgende Nummer eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Rechtsakt	Anzuwenden auf Fahrzeugklasse									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„71	eCall-System	Verordnung (EU) ... (*)	X			X“						

b) Anlage 1 wird wie folgt geändert:

i) in Tabelle 1 wird die folgende Nummer eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Rechtsakt	Spezifische Themen	Anwendung und spezifische Anforderungen
„71	eCall-System	Verordnung (EU) ...(*)		N/A“

ii) in Tabelle 2 wird die folgende Nummer eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Rechtsakt	Spezifische Themen	Anwendung und spezifische Anforderungen
„71	eCall-System	Verordnung (EU) ... (*)		N/A“

(*) Nummer dieser Verordnung.

c) Anlage 2 Nummer „4. Technische Anforderungen“ wird wie folgt geändert:

i) in Teil I wird die folgende Nummer eingefügt: Fahrzeuge der Klasse M₁:

Lfd. Nr.	Nummer des Rechtsakts	Alternative Anforderungen
„71	Verordnung (EU) ... (*) (eCall-Systeme)	Die Anforderungen der genannten Verordnung gelten nicht.“

ii) In Teil II wird die folgende Nummer eingefügt: Fahrzeuge der Klasse N₁:

Lfd. Nr.	Nummer des Rechtsakts	Alternative Anforderungen
„71	Verordnung (EU) ... (*) (eCall-Systeme)	Die Anforderungen der genannten Verordnung gelten nicht.“

4. Anhang XI wird wie folgt geändert:

a) In Anlage 1 wird folgende Nummer in die Tabelle eingefügt:

Nr.	Genehmigungs-gegenstand	Nummer des Rechtsakts	M ₁ ≤ 2 500 (*) kg	M ₁ > 2 500 (*) kg	M ₂	M ₃
„71	eCall-System	Verordnung (EU) ...(*)	G	G	N/A	N/A“

b) In Anhang XI Anlage 2 wird folgende Nummer in die Tabelle eingefügt:

Nr.	Genehmigungs-gegenstand	Nummer des Rechtsakts	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„71	eCall-System	Verordnung (EU) ...(*)	G	N/A	N/A	G	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A“

c) In Anlage 3 wird folgende Nummer in die Tabelle eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	M ₁
„71	eCall-System	Verordnung (EU) (*)	G“

d) In Anlage 4 wird folgende Nummer in die Tabelle eingefügt:

Nr.	Genehmigungs-gegenstand	Nummer des Rechtsakts	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„71	eCall-System	Verordnung (EU) ... (*)	N/A	N/A	G	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A“

(*) Nummer dieser Verordnung.

Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 4/2015 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG

(2015/C 134/02)

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament am 13. Juni 2013 den oben genannten Vorschlag für eine Verordnung zusammen mit einem Vorschlag für einen diesbezüglichen Beschluss übermittelt. Ziel der beiden Vorschläge ist es, die Einführung des Notrufdienstes „112“ (eCall-Dienst) in der gesamten Union sicherzustellen.

Der Rat hat den Beschluss ⁽¹⁾ am 8. Mai 2014 angenommen.

2. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme am 19. September 2013 abgegeben.
3. Der Europäische Datenschutzbeauftragte hat dem Europäischen Parlament und dem Rat seine Stellungnahme am 29. Oktober 2013 übermittelt.
4. Das Europäische Parlament (Berichterstatterin: Olga Sehnalová, Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO)) hat seinen Standpunkt in erster Lesung am 26. Februar 2014 festgelegt. Frau Sehnalová wurde nach den Wahlen vom Mai 2014 erneut als Berichterstatterin benannt.
5. Der Rat hat am 26. Mai 2014 eine allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag festgelegt (Dok. 9879/14). Der Vorsitz wurde beauftragt, Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament aufzunehmen.
6. Es fanden drei Triloge statt: am 8. Oktober, am 11. November und am 1. Dezember 2014. Beim dritten Trilog erzielten die beiden Gesetzgeber Einigung über einen Kompromisstext. Mit Schreiben vom 8. Dezember 2014 teilte das Europäische Parlament dem Rat daher mit, dass es in dem Fall, dass der Rat seinen Standpunkt in erster Lesung auf der Grundlage des vereinbarten Kompromisstext annimmt, ohne weitere Änderungen für den vom Rat angenommenen Text stimmen würde.

II. ZIEL

7. Die Verordnung enthält Bestimmungen zu den Anforderungen betreffend die Typgenehmigung im Hinblick auf die Einführung des bordeigenen eCall-Systems. Danach müssen neue Typen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen so ausgelegt sein, dass bei einem schweren Unfall ein Notruf über die Notrufnummer 112 entweder automatisch oder manuell ausgelöst wird. Aufgrund der Art der von diesem Dienst übermittelten Informationen enthält der Vorschlag auch Vorschriften für den Schutz der Privatsphäre und von personenbezogenen Daten.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

A. Allgemeines

8. Der Rat hat mehrere Änderungen an dem ursprünglichen Vorschlag vorgenommen. Gleichzeitig hat das Europäische Parlament für eine Reihe von Abänderungen gestimmt, die in die gleiche Richtung wie die im Rat erörterten gehen. Es kam zu einer raschen Einigung zwischen den beiden Organen, die nur durch die Wahlen zum Europäischen Parlament im Mai 2014 verzögert wurde.

⁽¹⁾ Beschluss Nr. 585/2014/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes (ABl. L 164 vom 3.6.2014, S. 6).

Mit dem Standpunkt des Rates in erster Lesung wird der ursprüngliche Vorschlag der Kommission daher insofern geändert, als er auf der Grundlage der mit dem Europäischen Parlament erzielten Einigung teilweise umformuliert wurde.

B. Zentrale politische Fragen

9. Auf dem 112-Notruf basierendes eCall-System

Der eCall-Bezug wurde im gesamten Text — nicht zuletzt im Titel — präzisiert, indem hinzugefügt wurde, dass es speziell um den auf dem 112-Notruf basierenden eCall geht.

10. Erweiterung des Geltungsbereichs auf Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten

Der Rat hat eine Erweiterung des Geltungsbereichs der Verordnung vorgenommen, sodass sie nun auch Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten umfasst.

11. Ausnahmen

Der Rat hat eine Bestimmung hinzugefügt, aus der eindeutig hervorgeht, für welche Kategorien von Fahrzeugen Ausnahmen gelten.

12. Hinzufügung neuer Begriffsbestimmungen

Eine Reihe neuer Begriffsbestimmungen wurde hinzugefügt, um bestimmte Begriffe zu präzisieren, die im Text verwendet werden und auch in künftigen delegierten Rechtsakten Verwendung finden werden.

13. „Fest eingebaute“ eCall-Systeme

In den Text wurde eine Präzisierung aufgenommen, dass das eCall-System fest in das Fahrzeug eingebaut sein sollte, wenn dieses zur Typgenehmigung vorgeführt wird.

14. Dienste von Drittanbietern

Der Rat hat den Text dahingehend ergänzt, Fahrzeugbesitzern die Möglichkeit zu geben, zusätzlich zu dem auf dem 112-Notruf basierenden eCall-System auch die Dienste von Drittanbietern zu nutzen, wobei er jedoch vermieden hat, Letzteren Verpflichtungen aufzuerlegen.

15. Kompatibilität mit Satellitennavigationssystemen

Der Rat hat verpflichtend vorgesehen, dass das eCall-System mit den Navigationssystemen Galileo und EGNOS kompatibel sein muss, den Herstellern dabei aber freigestellt, zugleich auch für die Kompatibilität mit anderen Navigationssystemen zu sorgen.

16. Zugang für unabhängige Anbieter

Im Text ist vorgesehen, dass das auf dem 112-Notruf basierende eCall-System — im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge — unabhängigen Anbietern gegen eine angemessene Gebühr für Reparatur- und Wartungszwecke zugänglich sein soll.

17. Privatsphäre und Datenschutz

Der Rat hat den ursprünglichen Vorschlag der Kommission durch eine eindeutige Bezugnahme auf die geltenden Datenschutzvorschriften geändert und festgelegt, dass eCall-Daten nur für die Handhabung von Notfallsituationen verwendet werden dürfen und automatisch gelöscht werden müssen, dass ein Datenaustausch zwischen dem auf dem 112-Notruf basierenden eCall-System und Drittanbieter-Systemen nicht zulässig ist und dass die Betriebsanleitung Informationen über die Verarbeitung von Daten durch beide Systeme enthalten muss.

18. Durchführungsrechtsakte

Der Rat hat ferner eine Bestimmung in den Text aufgenommen, nach der bestimmte praktische Regelungen im Bereich des Datenschutzes in Durchführungsrechtsakten und nicht in delegierten Rechtsakten festgelegt werden. Damit ging einher, dass der verfügende Teil entsprechend ergänzt wurde.

19. Ermächtigung der Kommission

Der Text des Rates sieht vor, dass die Ermächtigung der Kommission, delegierte Rechtsakte zu erlassen, auf einen Zeitraum von fünf Jahren begrenzt bleibt, der sich stillschweigend verlängert, und dass die Kommission neun Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums einen Bericht über die Befugnisübertragung erstellt.

20. Berichterstattung und Überprüfung

Es wurde eine Bestimmung hinzugefügt, nach der die Kommission bis 2021 einen Bewertungsbericht über die mit dem eCall-System erzielten Ergebnisse und seine Verbreitung vorlegt und prüft, ob der Anwendungsbereich dieser Verordnung auf andere Fahrzeugkategorien ausgeweitet werden und ob eine frei zugängliche Plattform erforderlich sein könnte.

21. Datum der Anwendung

Das Datum der Anwendung wurde in Bezug auf die Bestimmungen des Beschlusses 585/2014/EU über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes festgelegt. Das Datum der Anwendung wurde auf den 31. März 2018 festgelegt.

22. Änderung des Anhangs

Der Rat hat den Anhang geändert, um den Bestimmungen in den Artikeln besser Rechnung zu tragen.

23. Erwägungsgründe

Die Erwägungsgründe wurden vom Rat geändert, damit sie mit den geänderten Textstellen im verfügbaren Teil der Verordnung übereinstimmen und bestimmten Anliegen des Europäischen Parlaments Rechnung tragen.

IV. FAZIT

Der Rat hat bei der Festlegung seines Standpunkts dem Vorschlag der Kommission und dem in erster Lesung festgelegten Standpunkt des Europäischen Parlaments umfassend Rechnung getragen.

Hinsichtlich der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen stellt der Rat fest, dass eine große Zahl von Abänderungen — entweder ganz, teilweise oder sinngemäß — in seinen Standpunkt aufgenommen wurde.

STANDPUNKT (EU) Nr. 5/2015 DES RATES IN ERSTER LESUNG
im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur
Änderung der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 über europäische Statistiken

Vom Rat am 5. März 2015 angenommen

(Text von Bedeutung für den EWR und die Schweiz)

(2015/C 134/03)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 338 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme der Europäischen Zentralbank ⁽¹⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Europäische Statistische System (im Folgenden „ESS“) als Partnerschaft hat seine Tätigkeit im Allgemeinen mit Erfolg konsolidiert, um die Entwicklung, Erstellung und Verbreitung qualitativ hochwertiger europäischer Statistiken zu sichern, unter anderem durch die Verbesserung der Governance des ESS.
- (2) Jedoch wurden in letzter Zeit einige Schwächen ausgemacht, insbesondere im Hinblick auf den Rahmen für das Qualitätsmanagement von Statistiken.
- (3) In ihrer Mitteilung vom 15. April 2011 „Ein robustes Qualitätsmanagement für die europäischen Statistiken“ hat die Kommission Maßnahmen zur Beseitigung dieser Schwächen und zur Stärkung der Governance des ESS vorgeschlagen. Insbesondere schlug sie vor, die Verordnung (EG) Nr. 223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ gezielt zu ändern.
- (4) Der Rat hat in seinen Schlussfolgerungen vom 20. Juni 2011 die Initiative der Kommission begrüßt und hervorgehoben, wie wichtig es ist, die Governance und Effizienz des ESS kontinuierlich zu verbessern.
- (5) Die Auswirkungen der jüngsten Entwicklungen im Kontext des Rahmens für die wirtschaftspolitische Steuerung in der Union auf den Bereich der Statistik sollten berücksichtigt werden — insbesondere die Aspekte der fachlichen Unabhängigkeit wie transparente Einstellungs- und Entlassungsprozesse, die Zuweisung von Haushaltsmitteln und Veröffentlichungszeitpläne, wie in der Verordnung (EU) Nr. 1175/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ festgelegt, sowie die Aspekte der erforderlichen funktionellen Eigenständigkeit von Einrichtungen, deren Aufgabe es ist, die Umsetzung der nationalen Haushaltsregeln zu überwachen, wie in der Verordnung (EU) Nr. 473/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ festgelegt.

⁽¹⁾ ABl. C 374 vom 4.12.2012, S. 2.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 5. März 2015. Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... und Beschluss des Rates vom ...

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über europäische Statistiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1101/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Übermittlung von unter die Geheimhaltungspflicht fallenden Informationen an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften, der Verordnung (EG) Nr. 322/97 des Rates über die Gemeinschaftsstatistiken und des Beschlusses 89/382/EWG, Euratom des Rates zur Einsetzung eines Ausschusses für das Statistische Programm der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 164).

⁽⁴⁾ Verordnung (EU) Nr. 1175/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1466/97 über den Ausbau der haushaltspolitischen Überwachung und der Überwachung und Koordinierung der Wirtschaftspolitiken (ABl. L 306 vom 23.11.2011, S. 12).

⁽⁵⁾ Verordnung (EU) Nr. 473/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über gemeinsame Bestimmungen für die Überwachung und Bewertung der Übersichten über die Haushaltsplanung und für die Gewährleistung der Korrektur übermäßiger Defizite der Mitgliedstaaten im Euro-Währungsgebiet (ABl. L 140 vom 27.5.2013, S. 11).

- (6) Diese Aspekte im Zusammenhang mit der fachlichen Unabhängigkeit, beispielsweise transparente Einstellungs- und Entlassungsprozesse, die Zuweisung von Haushaltsmitteln und Veröffentlichungszeitpläne, sollten nicht auf die für die Zwecke des Haushaltsüberwachungssystems und des Verfahrens bei einem übermäßigen Defizit erstellten Statistiken begrenzt bleiben, sondern bei allen durch das ESS entwickelten, erstellten und verbreiteten europäischen Statistiken beachtet werden.
- (7) Außerdem sind angemessene, jährlich oder für mehrere Jahre zur Deckung des Bedarfs an statistischen Daten zugewiesene Ressourcen eine zwingende Voraussetzung für die Gewährleistung der fachlichen Unabhängigkeit der statistischen Stellen und der hohen Qualität der statistischen Daten.
- (8) Hierzu sollte die fachliche Unabhängigkeit der statistischen Stellen gestärkt und unionsweit geltende Mindeststandards gewährleistet werden. Den Leitern der nationalen statistischen Ämter (im Folgenden „NSÄ“) sollten spezielle Garantien im Hinblick auf statistische Aufgaben, Organisationsfragen und die Mittelzuweisung gegeben werden. Die Verfahren für die Ernennung der Leiter der NSÄ sollten transparent sein und ausschließlich auf fachlichen Kriterien beruhen. Dabei sollte die Einhaltung des Grundsatzes der Chancengleichheit insbesondere zwischen den Geschlechtern gewährleistet werden.
- (9) Glaubwürdige europäische Statistiken setzen zwar eine hohe fachliche Unabhängigkeit der Statistiker voraus, allerdings sollten die europäischen Statistiken auch auf politische Erfordernisse reagieren und neue politische Initiativen auf einzelstaatlicher Ebene und auf Unionsebene mit statistischen Daten unterstützen.
- (10) Es ist erforderlich, die Unabhängigkeit der statistischen Stelle der Union (Eurostat) durch wirksame parlamentarische Kontrolle zu festigen und sicherzustellen und die Unabhängigkeit der NSÄ durch demokratische Rechenschaftspflicht zu festigen und sicherzustellen.
- (11) Darüber hinaus sollte der Umfang der koordinierenden Rolle, die den NSÄ bereits bisher zukommt, klarer festgelegt werden, um auf nationaler Ebene eine effizientere Koordinierung statistischer Tätigkeiten, einschließlich des Qualitätsmanagements, zu erreichen, wobei die vom Europäischen System der Zentralbanken (ESZB) wahrgenommenen statistischen Aufgaben gebührend zu berücksichtigen sind. Soweit europäische Statistiken von den nationalen Zentralbanken (NZB) in deren Eigenschaft als Mitglieder des ESZB erstellt werden können, sollten die NSÄ und die NZB entsprechend den nationalen Regelungen eng zusammenarbeiten, um zu gewährleisten, dass vollständige und kohärente europäische Statistiken erstellt werden, während gleichzeitig die erforderliche Zusammenarbeit zwischen dem ESS und dem ESZB sichergestellt wird.
- (12) Um den Aufwand für die statistischen Stellen und die Auskunftgebenden möglichst gering zu halten, sollten die NSÄ und andere einzelstaatliche Stellen unverzüglich und kostenfrei Zugang zu Verwaltungsunterlagen (einschließlich elektronisch gespeicherter Unterlagen) bekommen und diese verwenden und in die Statistiken integrieren dürfen.
- (13) Europäische statistische Daten sollten leicht vergleichbar und zugänglich sein und jeweils umgehend und regelmäßig aktualisiert werden, um sicherzustellen, dass die Initiativen und Finanzierungsmaßnahmen der Union den Entwicklungen in der Union in vollem Umfang Rechnung tragen.
- (14) Die NSÄ sollten zudem frühzeitig zur Gestaltung neuer Verwaltungsunterlagen, die Daten für statistische Zwecke bieten könnten, und zu geplanten Änderungen an vorhandenen administrativen Datenquellen oder zum Fortfall solcher Datenquellen konsultiert werden. Sie sollten auch einschlägige Metadaten von den Inhabern administrativer Daten erhalten und Standardisierungsmaßnahmen in Bezug auf für die Erstellung statistischer Daten relevante Verwaltungsunterlagen koordinieren.
- (15) Die Vertraulichkeit der aus Verwaltungsunterlagen entnommenen Daten sollte gemäß den einheitlichen Grundsätzen und Leitlinien für alle vertraulichen Daten, die für die Erstellung europäischer Statistiken verwendet werden, gewahrt werden. Es sollten außerdem Qualitätsbewertungsrahmen für diese Daten und Transparenzgrundsätze erstellt und veröffentlicht werden.
- (16) Alle Nutzer sollten zur gleichen Zeit auf dieselben Daten zugreifen können. Die NSÄ sollten Zeitpläne für die Veröffentlichung regelmäßig erscheinender Daten aufstellen.

- (17) Die Qualität europäischer Statistiken könnte verbessert und das Vertrauen der Nutzer erhöht werden, indem den nationalen Regierungen ein Teil der Verantwortung für die Anwendung des Verhaltenskodex für europäische Statistiken (im Folgenden „Verhaltenskodex“) übertragen wird. Daher sollten die „Verpflichtungen für zuverlässige Statistiken“ (im Folgenden „Verpflichtungen“) eines Mitgliedstaats unter Berücksichtigung der einzelstaatlichen Besonderheiten spezifische Zusagen der Regierung dieses Mitgliedstaats zur Verbesserung oder Erhaltung der Bedingungen für die Umsetzung des Verhaltenskodex enthalten. Diese Verpflichtungen, die bei Bedarf aktualisiert werden sollten, könnten anspruchsvolle nationale Qualitätssicherungsrahmen enthalten, einschließlich Selbstbeurteilungs- und Verbesserungsmaßnahmen sowie Überwachungsmechanismen.
- (18) Die Kommission (Eurostat) sollte alle Maßnahmen ergreifen, die notwendig sind, um den Online-Zugriff auf vollständige und nutzerfreundliche Datenreihen zu ermöglichen. Nach Möglichkeit sollten regelmäßig aktualisierte jährliche und monatliche Informationen zu jedem Mitgliedstaat bereitgestellt werden.
- (19) Da für die Erstellung europäischer Statistiken eine langfristige operative und finanzielle Planung erforderlich ist, damit ein hohes Maß an Unabhängigkeit gewährleistet ist, sollte der Zeitraum des Europäischen Statistischen Programms derselbe sein wie der des mehrjährigen Finanzrahmens.
- (20) Mit der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 wurden der Kommission gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates ⁽¹⁾ Befugnisse zur Durchführung einiger der Bestimmungen jener Verordnung übertragen. Nach dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾, mit der der Beschluss 1999/468/EG aufgehoben wurde, sollten die der Kommission übertragenen Befugnisse an diesen neuen Rechtsrahmen angepasst werden. Die Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden. Die Kommission sollte sicherstellen, dass diese Durchführungsrechtsakte für die Mitgliedstaaten und die Auskunftgebenden keinen wesentlichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedeuten.
- (21) Die Kommission sollte befugt sein, Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 291 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) zu erlassen, um die einheitliche Anwendung der Qualitätsanforderungen sicherzustellen, indem die Modalitäten, der Aufbau und die Periodizität der in sektoralen Rechtsvorschriften vorgesehenen Qualitätsberichte festgelegt werden, sofern dies nicht bereits durch sektorale statistische Rechtsvorschriften geschehen ist. Die Kommission sollte sicherstellen, dass diese Durchführungsrechtsakte für die Mitgliedstaaten und die Auskunftgebenden keinen wesentlichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedeuten.
- (22) Für die Umsetzung des Zugangs zu vertraulichen Daten für wissenschaftliche Zwecke sind einheitliche Bedingungen notwendig. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der Vorkehrungen, Regeln und Voraussetzungen für diesen Zugang auf Unionsebene übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden.
- (23) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Verbesserung der Governance des ESS, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern wegen der Notwendigkeit, zuverlässige Daten auf Unionsebene zu erstellen, auf Unionsebene besser zu erreichen ist, kann die Union in Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Zieles erforderliche Maß hinaus.
- (24) Die Unabhängigkeit des EZSB bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben gemäß dem Protokoll Nr. 4 über die Satzung des Europäischen Systems der Zentralbanken und der Europäischen Zentralbank sollte bei der Durchführung der vorliegenden Verordnung in Einklang mit den Artikeln 130 und 338 AEUV uneingeschränkt gewahrt werden.
- (25) Der Ausschuss für das ESS ist gehört worden.
- (26) Die Verordnung (EG) Nr. 223/2009 sollte daher entsprechend geändert werden —

⁽¹⁾ Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23).

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 223/2009

Die Verordnung (EG) Nr. 223/2009 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) ‚Fachliche Unabhängigkeit‘ bedeutet, dass die Statistiken auf unabhängige Weise entwickelt, erstellt und verbreitet werden müssen, insbesondere was die Wahl der zu verwendenden Verfahren, Definitionen, Methoden und Quellen sowie den Zeitpunkt und den Inhalt aller Verbreitungsformen anbelangt, ohne dass politische Gruppen, Interessengruppen, Stellen der Union oder einzelstaatliche Stellen dabei Druck ausüben können.“

2. Artikel 5 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die nationale statistische Stelle, die in jedem Mitgliedstaat als die Stelle benannt wird, die für die Koordinierung aller auf nationaler Ebene für die Entwicklung, Erstellung und Verbreitung europäischer Statistiken gemäß dem Europäischen Statistischen Programm nach Artikel 1 durchgeführten Tätigkeiten zuständig ist (im Folgenden ‚NSA‘), tritt in dieser Hinsicht als einzige Kontaktstelle für die Kommission (Eurostat) in statistischen Belangen auf.“

Die koordinierende verantwortliche Rolle des NSA schließt sämtliche anderen einzelstaatlichen Stellen ein, die für die Entwicklung, Erstellung und Verbreitung europäischer Statistiken gemäß dem Europäischen Statistischen Programm nach Artikel 1 zuständig sind. Das NSA ist auf nationaler Ebene insbesondere dafür zuständig, die statistische Planung und Berichterstattung, die Qualitätskontrolle, die Methodik, die Datenübermittlung und die Kommunikation zu den statistischen Tätigkeiten im ESS zu koordinieren. Soweit einige dieser europäischen Statistiken von den nationalen Zentralbanken (im Folgenden ‚NZB‘) in deren Eigenschaft als Mitglieder des Europäischen Systems der Zentralbanken (im Folgenden ‚ESZB‘) erstellt werden können, sollten die NSA und die NZB gemäß den nationalen Regelungen eng zusammenarbeiten, um zu gewährleisten, dass vollständige und kohärente europäische Statistiken erstellt werden, während gleichzeitig die erforderliche Zusammenarbeit zwischen dem ESS und dem ESZB gemäß Artikel 9 sichergestellt wird.“

3. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 5a

Leiter der NSÄ und statistische Leiter anderer einzelstaatlicher Stellen

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten innerhalb ihres jeweiligen nationalen statistischen Systems die fachliche Unabhängigkeit der Bediensteten, die für die in dieser Verordnung geregelten Aufgaben zuständig sind.

(2) Hierzu haben die Leiter der NSÄ folgende Aufgaben und Verantwortlichkeiten:

- a) Sie tragen die alleinige Verantwortung, über Prozesse, statistische Methoden, Standards und Verfahren sowie über Inhalt und Zeitplan der Veröffentlichungen für alle von dem NSA entwickelten, erstellten und verbreiteten europäischen Statistiken zu entscheiden,
- b) sie sind ermächtigt, über alle Fragen der internen Verwaltung des NSA zu entscheiden,
- c) sie handeln bei der Ausführung ihrer statistischen Aufgaben unabhängig und dürfen Weisungen von einer Regierung, einem Organ, einer Einrichtung oder jeder anderen Stelle weder einholen noch entgegennehmen,
- d) sie sind für die statistischen Tätigkeiten und den Haushaltsvollzug des NSA verantwortlich,
- e) sie veröffentlichen einen jährlichen Bericht und können Anmerkungen zu den Mittelzuweisungen im Zusammenhang mit den statistischen Tätigkeiten des NSA anbringen,

- f) sie koordinieren die statistischen Tätigkeiten sämtlicher einzelstaatlichen Stellen, die gemäß Artikel 5 Absatz 1 für die Entwicklung, Erstellung und Verbreitung europäischer Statistiken zuständig sind,
- g) sie arbeiten nationale Leitlinien aus, sofern dies notwendig ist, um bei der Entwicklung, Erstellung und Verbreitung aller europäischen Statistiken in ihrem nationalen statistischen System die Qualität zu sichern, und überwachen und überprüfen die Umsetzung dieser Leitlinien; sie sind jedoch lediglich für die Beachtung dieser Leitlinien im NSA verantwortlich, und
- h) sie vertreten ihr nationales statistisches System im ESS.

(3) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die anderen für die Entwicklung, Erstellung und Verbreitung europäischer Statistiken zuständigen einzelstaatlichen Stellen diese Aufgaben gemäß den vom Leiter des NSA aufgestellten nationalen Leitlinien ausführen.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verfahren für die Einstellung und Ernennung der Leiter der NSÄ und gegebenenfalls der statistischen Leiter der anderen einzelstaatlichen Stellen, die europäische Statistiken erstellen, transparent sind und ausschließlich auf fachlichen Kriterien beruhen. Diese Verfahren sichern die Chancengleichheit insbesondere zwischen den Geschlechtern. Die Gründe für die Abberufung von Leitern von NSÄ oder ihre Versetzung auf andere Posten dürfen die fachliche Unabhängigkeit nicht in Frage stellen.

(5) Jeder Mitgliedstaat kann eine nationale Stelle einrichten, die die fachliche Unabhängigkeit der Ersteller europäischer Statistiken sicherstellt. Die Leiter der NSÄ und gegebenenfalls die statistischen Leiter der anderen einzelstaatlichen Stellen, die europäische Statistiken erstellen, können sich von diesen Stellen beraten lassen. Die Verfahren für die Ernennung, Versetzung und Abberufung der Mitglieder solcher Stellen sind transparent und beruhen ausschließlich auf fachlichen Kriterien. Diese Verfahren sichern die Chancengleichheit insbesondere zwischen den Geschlechtern.“

4. Artikel 6 Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Auf Unionsebene handelt die Kommission (Eurostat) unabhängig, um die Erstellung europäischer Statistiken nach den geltenden Regeln und statistischen Grundsätzen sicherzustellen.

(3) Unbeschadet des Artikels 5 des Protokolls Nr. 4 über die Satzung des Europäischen Systems der Zentralbanken und der Europäischen Zentralbank koordiniert die Kommission (Eurostat) die statistischen Tätigkeiten der Organe und Einrichtungen der Union, insbesondere um die Kohärenz und Qualität der Daten zu gewährleisten und den Erhebungsaufwand möglichst gering zu halten. Hierzu kann die Kommission (Eurostat) Organe oder Einrichtungen der Union auffordern, sich zur Entwicklung von Methoden und Systemen für statistische Zwecke in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich mit ihr zu beraten oder zu diesem Zweck mit ihr zusammenzuarbeiten. Organe oder Einrichtungen der Union, die beabsichtigen, Statistiken zu erstellen, konsultieren die Kommission (Eurostat) und berücksichtigen alle Empfehlungen, die sie in diesem Zusammenhang möglicherweise ausspricht.“

5. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 6a

Generaldirektor der Kommission (Eurostat)

(1) Eurostat ist die statistische Stelle der Union sowie eine Generaldirektion der Kommission. Eurostat wird von einem Generaldirektor geleitet.

(2) Die Kommission stellt sicher, dass das Verfahren für die Ernennung des Generaldirektors von Eurostat transparent ist und auf fachlichen Kriterien beruht. Das Verfahren sichert die Einhaltung des Grundsatzes der Chancengleichheit insbesondere zwischen den Geschlechtern.

(3) Der Generaldirektor trägt die alleinige Verantwortung, über Prozesse, statistische Methoden, Standards und Verfahren sowie über Inhalt und Zeitplan der Veröffentlichungen aller von Eurostat erstellten Statistiken zu entscheiden. Bei der Durchführung dieser statistischen Aufgaben handelt der Generaldirektor unabhängig und darf Weisungen von den Organen oder Einrichtungen der Union, von einer Regierung oder von anderen Organen, Einrichtungen oder sonstigen Stellen weder einholen noch entgegennehmen.

(4) Der Generaldirektor ist für die statistischen Tätigkeiten von Eurostat verantwortlich. Der Generaldirektor von Eurostat erscheint unmittelbar nach seiner Ernennung durch die Kommission und danach einmal jährlich im Rahmen des Statistischen Dialogs vor dem zuständigen Ausschuss des Europäischen Parlaments, um Angelegenheiten der statistischen Governance, der Methodik und der statistischen Innovation zu erörtern. Der Generaldirektor von Eurostat veröffentlicht ferner einen Jahresbericht.“

6. Dem Artikel 11 werden folgende Absätze angefügt:

„(3) Die Mitgliedstaaten und die Kommission ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, um das Vertrauen in die europäischen Statistiken zu wahren. Zu diesem Zweck wird durch die von den Mitgliedstaaten und der Kommission eingegangenen ‚Verpflichtungen für zuverlässige Statistiken‘ (im Folgenden ‚Verpflichtungen‘) ferner angestrebt, das Vertrauen der Öffentlichkeit in die europäischen Statistiken und Fortschritte bei der Umsetzung der im Verhaltenskodex dargelegten statistischen Grundsätze sicherzustellen. Diese Verpflichtungen umfassen unter anderem spezifische politische Verpflichtungen, die Voraussetzungen für die Umsetzung des Verhaltenskodex erforderlichenfalls zu verbessern oder aufrechtzuerhalten; die Verpflichtungen werden zusammen mit einer zusammenfassenden Bürgerinformation veröffentlicht.

(4) Diese von den Mitgliedstaaten eingegangenen Verpflichtungen werden von der Kommission regelmäßig auf der Grundlage jährlicher Berichte der Mitgliedstaaten überwacht und soweit erforderlich aktualisiert.

Veröffentlicht ein Mitgliedstaat nicht bis ... (*) ‚Verpflichtungen für zuverlässige Statistiken‘, so übermittelt er der Kommission einen Sachstandsbericht über die Umsetzung des Verhaltenskodex und gegebenenfalls über die zur Festlegung der ‚Verpflichtungen für zuverlässige Statistiken‘ getroffenen Maßnahmen und veröffentlicht diesen Bericht. Diese Sachstandsberichte sind in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch jedes zweite Jahre nach der ersten Veröffentlichung, zu aktualisieren.

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis ... (**) und danach jedes zweite Jahr Bericht über die veröffentlichten Verpflichtungen bzw. Sachstandsberichte.

(5) Die von der Kommission eingegangenen Verpflichtungen werden vom Europäischen Beratungsgremium für die Statistische Governance (im Folgenden ‚ESGAB‘) regelmäßig überwacht. Die Bewertung, zu der das ESGAB hinsichtlich der Umsetzung dieser Verpflichtungen gelangt, geht im Einklang mit dem Beschluss 235/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (***) in den Jahresbericht an das Europäische Parlament und den Rat ein. Das ESGAB erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis... (**) Bericht über die Umsetzung dieser Verpflichtungen.

(***) Beschluss Nr. 235/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 zur Einsetzung eines Europäischen Beratungsgremiums für die Statistische Governance (ABl. L 73 vom 15.3.2008, S. 17).“

7. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Besondere Qualitätsanforderungen wie Zielwerte und Mindeststandards für die Erstellung von Statistiken können zudem in sektoralen Rechtsvorschriften festgelegt sein.

Um die einheitliche Anwendung der in Absatz 1 festgelegten Qualitätskriterien auf die unter sektorale Rechtsvorschriften in bestimmten Statistikbereichen fallenden Daten sicherzustellen, erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, in denen die Modalitäten, der Aufbau und die Periodizität der unter die sektoralen Rechtsvorschriften fallenden Qualitätsberichte festgelegt sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 2 erlassen.

(3) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission (Eurostat) Berichte über die Qualität der übermittelten Daten vor, in denen sie gegebenenfalls auch ihre Bedenken hinsichtlich der Genauigkeit der Daten äußern. Die Kommission (Eurostat) bewertet die Qualität der übermittelten Daten anhand einer angemessenen Analyse und erarbeitet und veröffentlicht Berichte und Mitteilungen über die Qualität der europäischen Statistiken.“

(*) Zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung.

(**) Drei Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung.

b) Folgende Absätze werden angefügt:

„(4) Zur Gewährleistung der Transparenz gibt die Kommission (Eurostat) gegebenenfalls ihre Einschätzung der Qualität einzelstaatlicher Beiträge zu europäischen Statistiken öffentlich bekannt.

(5) Sehen die sektoralen Rechtsvorschriften Bußgelder für Mitgliedstaaten vor, die statistische Daten falsch darstellen, so kann die Kommission gemäß den Verträgen und den sektoralen Rechtsvorschriften soweit erforderlich Ermittlungen einleiten und durchführen und gegebenenfalls auch Prüfungen vor Ort vornehmen, um festzustellen, ob die falsche Darstellung schwerwiegend ist und auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht.“

8. Artikel 13 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Das Europäische Statistische Programm bildet den Rahmen für die Entwicklung, Erstellung und Verbreitung europäischer Statistiken; in ihm werden für einen Zeitraum, der dem des mehrjährigen Finanzrahmens entspricht, die Hauptbereiche und die Ziele der geplanten Maßnahmen festgesetzt. Das Programm wird vom Europäischen Parlament und vom Rat angenommen. Seine Auswirkungen und seine Kostenwirksamkeit werden unter Hinzuziehung unabhängiger Experten bewertet.“

9. Artikel 14 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten eine zeitlich begrenzte statistische Direktmaßnahme beschließen, sofern

- a) die Maßnahme keine Datengewinnung über einen Zeitraum von mehr als drei Berichtsjahren vorsieht;
- b) die zu erhebenden Daten bereits bei den NSÄ und anderen zuständigen einzelstaatlichen Stellen verfügbar oder zugänglich sind oder direkt gewonnen werden können, wobei für die Beobachtung der statistischen Grundgesamtheit auf Unionsebene in entsprechender Absprache mit den NSÄ und anderen einzelstaatlichen Stellen geeignete Stichproben verwendet werden, und
- c) die Union Finanzhilfen an die NSÄ und andere einzelstaatliche Stellen zur Deckung der ihnen entstandenen zusätzlichen Kosten gemäß der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) leistet.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 2 erlassen.

(*) Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates (ABl. L 298 vom 26.10.2012, S. 1).“

10. Artikel 17 erhält folgende Fassung:

„Artikel 17

Jährliches Arbeitsprogramm

Die Kommission legt dem ESS-Ausschuss bis zum 30. April ihr jährliches Arbeitsprogramm für das kommende Jahr vor.

Bei der Aufstellung jedes jährlichen Arbeitsprogramms stellt die Kommission eine wirksame Prioritätensetzung sicher, dies beinhaltet die Überprüfung der Prioritäten, die Berichterstattung über statistische Prioritäten und die Zuweisung von Finanzmitteln. Die Kommission berücksichtigt weitestmöglich die Stellungnahmen des ESS-Ausschusses. Jedes jährliche Arbeitsprogramm beruht auf dem Europäischen Statistischen Programm und enthält insbesondere Folgendes:

- a) die von der Kommission als vorrangig angesehenen Maßnahmen, wobei die Erfordernisse der Politik der Union und die finanziellen Zwänge auf nationaler Ebene wie auf Unionsebene sowie der Beantwortungsaufwand zu berücksichtigen sind,

- b) Initiativen zur Überprüfung der Prioritäten, einschließlich der negativen, und zur Verringerung des Aufwands sowohl für die Datenanbieter als auch für die Ersteller der Statistiken und
- c) die von der Kommission ins Auge gefassten Verfahren und etwaigen Rechtsinstrumente für die Durchführung des jährlichen Arbeitsprogramms.“

11. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 17a

Zugang zu Verwaltungsunterlagen sowie deren Verwendung und Integration

(1) Damit der Aufwand für die Auskunftgebenden möglichst gering gehalten wird, haben die NSÄ, andere einzelstaatliche Stellen gemäß Artikel 4 und die Kommission (Eurostat), so weit wie es für die Entwicklung, Erstellung und Verbreitung der europäischen Statistiken, die im Europäischen Statistischen Programm nach Artikel 1 festgelegt sind, erforderlich ist, unverzüglich und kostenfreien Zugang zu sämtlichen Verwaltungsunterlagen und dürfen diese Unterlagen verwenden und in die Statistiken integrieren.

(2) Die NSÄ und die Kommission (Eurostat) werden bei der Planung, der Weiterentwicklung und dem Wegfall von Verwaltungsunterlagen, die von anderen Einrichtungen angelegt und geführt werden, konsultiert und darin einbezogen, so dass die weitere Verwendung dieser Unterlagen für die Erstellung europäischer Statistiken erleichtert wird. Sie werden in die Standardisierungsmaßnahmen in Bezug auf für die Erstellung europäischer Statistiken relevante Verwaltungsunterlagen einbezogen.

(3) Der Zugang und die Beteiligung der NSÄ, der anderen einzelstaatlichen Stellen und der Kommission (Eurostat) gemäß den Absätzen 1 und 2 bleibt auf Verwaltungsunterlagen innerhalb ihres eigenen jeweiligen Systems der öffentlichen Verwaltung beschränkt.

(4) Verwaltungsunterlagen, die den NSÄ, anderen einzelstaatlichen Stellen und der Kommission (Eurostat) von ihren Inhabern für die Erstellung europäischer Statistiken zur Verfügung gestellt werden, werden einschließlich entsprechender Metadaten bereitgestellt.

(5) Die NSÄ und die Inhaber von Verwaltungsunterlagen richten die erforderlichen Kooperationsmechanismen ein.“

12. In Artikel 20 Absatz 4 erhält Unterabsatz 2 folgende Fassung:

„Die NSÄ und andere einzelstaatliche Stellen und die Kommission (Eurostat) ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Angleichung der Grundsätze und Leitlinien für den physischen und logischen Schutz vertraulicher Daten zu gewährleisten. Die Kommission stellt diese Angleichung mittels Durchführungsrechtsakten ohne Ergänzung der vorliegenden Verordnung sicher. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 2 erlassen.“

13. Artikel 23 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Kommission schafft im Wege von Durchführungsrechtsakten die Vorkehrungen, Regeln und Voraussetzungen für den Zugang auf Unionsebene. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Prüfverfahren gemäß Artikel 27 Absatz 2 erlassen.“

14. Artikel 24 wird gestrichen.

15. Artikel 26 erhält folgende Fassung:

„Artikel 26

Verstoß gegen die statistische Geheimhaltung

Die Mitgliedstaaten und die Kommission ergreifen geeignete Maßnahmen, um Verstöße gegen die statistische Geheimhaltungspflicht zu verhindern und zu ahnden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.“

16. Artikel 27 erhält folgende Fassung:

„Artikel 27

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird durch den ESS-Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(*) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).“

Artikel 2

Inkrafttreten

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.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

...

Im Namen des Rates

Der Präsident

...

Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 5/2015 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 über europäische Statistiken

(2015/C 134/04)

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat ihren Vorschlag am 12. Juli 2010 übermittelt ⁽¹⁾.

Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung auf seiner Plenartagung vom 21. November 2013 festgelegt ⁽²⁾. Die Europäische Zentralbank hat ihre Stellungnahme am 6. November 2012 abgegeben ⁽³⁾.

Die Gruppe „Statistik“ hat den Verordnungsvorschlag mehr als zwei Jahre lang geprüft.

Beim Trilog vom 3. Dezember 2014 sind die beiden gesetzgebenden Organe in dem Bestreben, eine rasche Einigung in zweiter Lesung herbeizuführen, zu einem Konsens gelangt.

Am 9. Januar 2015 hat der Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft und Währung (ECON) des Europäischen Parlaments dem Ratsvorsitz in einem Schreiben mitgeteilt, dass er, sollte der Rat seinen Standpunkt in der diesem Schreiben beigefügten Fassung dem Parlament förmlich übermitteln, dem Plenum empfehlen werde, den Standpunkt des Rates ohne Änderungen anzunehmen.

Am 27. Januar 2015 hat der Rat eine politische Einigung über die während des Trilogs vom 3. Dezember 2014 vereinbarte Fassung des Texts erzielt ⁽⁴⁾. Auf dieser Grundlage und im Anschluss an die Überarbeitung des Textes durch die Rechts- und Sprachsachverständigen hat der Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren nach Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) am 5. März 2015 seinen Standpunkt in erster Lesung festgelegt.

II. ZIEL

Der Ausbau der wirtschaftspolitischen Steuerung der EU erfordert verlässliche Statistiken, die eine wesentliche Rolle bei der Planung, der Beschlussfassung und der Weiterverfolgung sämtlicher politischer Initiativen der EU spielen. Die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 über europäische Statistiken ist ein wesentlicher Bestandteil des Prozesses, mit dem das Ziel verfolgt wird, die Verlässlichkeit der europäischen Statistiken zu erhöhen.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

Der während des Trilogs vom 3. Dezember 2014 erzielte Kompromiss umfasst folgende Punkte:

- Der Generaldirektor von Eurostat stattet unmittelbar nach seiner Ernennung dem Europäischen Parlament einen Besuch ab.
- Die Leiter aller nationalen statistischen Ämter sind fachlich unabhängig und werden auf der Grundlage ihrer fachlichen Eignung ernannt. Bei der Einstellung von Personal wird die Chancengleichheit von Frauen und Männern berücksichtigt.
- Das Verhältnis zwischen dem Europäischen Statistischen System (ESS) und dem Europäischen System der Zentralbanken (ESZB) wurde verdeutlicht. Der Kompromiss sieht vor, dass das ESS und das ESZB gleichberechtigt eng zusammenarbeiten. Die nationalen Behörden legen auf nationaler Ebene fest, welche Aufgaben das nationale statistische Amt und die nationale Zentralbank (NZB) jeweils zu erfüllen haben. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Statistiken, die von der NZB im Rahmen der Verantwortlichkeit des nationalen statistischen Amts erstellt werden, den in der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 genannten Grundsätzen entsprechen müssen.

⁽¹⁾ Dok. 9122/12 STATIS 29 Ecofin 354 CODEC 1071.

⁽²⁾ Dok. 16317/13 CODEC 2608 STATIS 120 Ecofin 1025 PE 540

⁽³⁾ ABl. C 374 vom 4.12.2012, S. 2.

⁽⁴⁾ Dok. 17113/14 STATIS 143 Ecofin 1218 CODEC 2556 + COR 1 + COR 2.

- Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten können gemäß den Vorschriften des Vertrags erfolgen und soweit die sektoralen Rechtsvorschriften eine Rechtsgrundlage für derartige Initiativen vorsehen.
- Die „Verpflichtungen für zuverlässige Statistiken“ wurden präzisiert.

IV. FAZIT

Bei der Ausarbeitung des erzielten Kompromisses wurde danach gestrebt, die wichtigsten Anliegen des Rates, des Europäischen Parlaments und der Kommission zu berücksichtigen. Obschon dieser Kompromiss einen Mittelweg zwischen unterschiedlichen Positionen darstellt, sind die drei Organe zu einer gerechten und tragfähigen Einigung gelangt, die einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verlässlichkeit der europäischen Statistiken leisten wird.

STANDPUNKT (EU) Nr. 6/2015 DES RATES IN ERSTER LESUNG

im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

Vom Rat am 5. März 2015 angenommen

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2015/C 134/05)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2009/29/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ und die Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾, die alle Sektoren der Wirtschaft einschließlich des internationalen Schiffsverkehrssektors dazu aufrufen, zur Verwirklichung der Emissionssenkungen beizutragen, sehen für den Fall, dass zum 31. Dezember 2011 keine internationale Übereinkunft, die im Rahmen der Internationalen Seeschiff-fahrtsorganisation (IMO) die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsziele einbezieht, von den Mitgliedstaaten gebilligt wird oder keine derartige Übereinkunft innerhalb des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen von der Gemeinschaft gebilligt wird, vor, dass die Kommission einen Vorschlag vorlegt, um die Emissionen des internationalen Seeverkehrs in die Reduktionsverpflichtung der Gemeinschaft einzubeziehen, mit dem Ziel des Inkrafttretens des vorgeschlagenen Rechtsaktes bis 2013. Dieser Vorschlag sollte negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des potenziellen Nutzens für die Umwelt so gering wie möglich halten.
- (2) Der Seeverkehr hat aufgrund der durch ihn erzeugten Kohlendioxidemissionen (CO₂-Emissionen) und weiteren Emissionen wie Stickoxide (NO_x), Schwefeloxide (SO_x), Methan (CH₄), Partikel und Ruß, Auswirkungen auf das weltweite Klima und die Luftqualität.
- (3) Der internationale Schiffsverkehr ist die einzige Verkehrsart, die von der Verpflichtung der Union zur Senkung der Treibhausgasemissionen ausgenommen ist. Nach der Folgenabschätzung zu dem Vorschlag für diese Verordnung sind die durch den internationalen Schiffsverkehr der Union bedingten CO₂-Emissionen im Zeitraum 1990 bis 2007 um 48 % gestiegen.
- (4) In Anbetracht des sich rasch entwickelnden wissenschaftlichen Verständnisses der Auswirkungen von Emissionen, die nicht mit CO₂ zusammenhängen, aus dem Seeverkehr auf das Weltklima sollte im Rahmen dieser Verordnung regelmäßig eine aktualisierte Bewertung dieser Auswirkungen vorgenommen werden. Auf der Grundlage ihrer Bewertungen sollte die Kommission die Folgen für die politischen Konzepte und Maßnahmen zur Senkung dieser Emissionen analysieren.

⁽¹⁾ ABl. C 67 vom 6.3.2014, S. 170.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 16. April 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 5. März 2015. Standpunkt des Europäischen Parlaments vom

⁽³⁾ Richtlinie 2009/29/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Verbesserung und Ausweitung des Gemeinschaftssystems für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 63).

⁽⁴⁾ Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 136).

- (5) In der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 5. Februar 2014 zu dem Thema „Ein Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030“ wurden die Kommission und die Mitgliedstaaten aufgefordert, eine Reduzierung der EU-internen Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 als verbindliches Ziel der EU festzulegen. Das Europäische Parlament wies zudem darauf hin, dass alle Wirtschaftszweige zur Senkung der Treibhausgasemissionen beitragen müssen, damit die Union einen angemessenen Beitrag zu den globalen Bemühungen leisten kann.
- (6) In seinen Schlussfolgerungen vom 23. und 24. Oktober 2014 hat der Europäische Rat das verbindliche Ziel der EU gebilligt, die EU-internen Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Der Europäische Rat erklärte zudem, dass es wichtig ist, im Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen und die Risiken in Verbindung mit der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern, und ersuchte die Kommission, weitere Instrumente und Maßnahmen für ein umfassendes und technologieneutrales Konzept zu prüfen, mit dem u. a. die Emissionsreduktion und die Energieeffizienz im Verkehrssektor gefördert werden.
- (7) Im 7. Umweltaktionsprogramm (UAP) ⁽¹⁾ wird betont, dass sich alle Wirtschaftssektoren an der Reduktion der Treibhausgasemissionen beteiligen müssen, wenn die Union ihren angemessenen Beitrag zu den globalen Bemühungen leisten soll. In diesem Zusammenhang wird im 7. UAP hervorgehoben, dass das Weißbuch für den Verkehr von 2011 durch eine solide politische Rahmenregelung untermauert werden muss.
- (8) Im Juli 2011 hat die IMO technische und betriebliche Maßnahmen getroffen, zu denen insbesondere der Energieeffizienz-Kennwert (Energy Efficiency Design Index, EEDI) für Schiffsneubauten und der Energieeffizienz-Managementplan für Schiffe (SEEMP) gehören, die insofern eine Verbesserung darstellen, als sie den erwarteten Anstieg der Treibhausgasemissionen mindern, die allein aber nicht die absolute Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Schiffsverkehr bewirken können, die erforderlich ist, um das globale Ziel der Begrenzung des weltweiten Temperaturanstiegs auf höchstens 2 °C zu verwirklichen.
- (9) Daten der IMO zufolge ließen sich der spezifische Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen von Schiffen durch betriebliche Maßnahmen und den Einsatz verfügbarer Technologien um bis zu 75 % senken; ein beträchtlicher Teil dieser Maßnahmen kann als kostenwirksam erachtet werden und deswegen dem Sektor Nettovorteile bieten, da die niedrigeren Kraftstoffkosten die Amortisierung etwaiger betrieblicher oder Investitionsausgaben gewährleisten.
- (10) Die bestmögliche Option für die Verringerung der CO₂-Emissionen aus dem Seeverkehr auf Ebene der Union besteht darin, als ersten Schritt eines schrittweisen Vorgehens für die Einbeziehung der Emissionen aus dem Seeverkehr in die Treibhausgasreduktionsverpflichtung der Union — neben den Emissionen aus anderen Sektoren, die bereits zur Erfüllung dieser Verpflichtung beitragen — ein System für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV-System) einzurichten, bei dem die CO₂-Emissionen auf der Grundlage des Kraftstoffverbrauchs der Schiffe ermittelt werden. Der Zugang der Öffentlichkeit zu den Emissionsdaten wird zur Beseitigung von Marktbarrieren beitragen, die die Umsetzung vieler Maßnahmen mit Negativkosten, die eine Senkung der Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs bewirken würden, unmöglich machen.
- (11) Marktbarrieren, wie der Mangel an zuverlässigen Informationen über die Kraftstoffeffizienz von Schiffen oder über Technologien für die Nachrüstung von Schiffen, der mangelnde Zugang zu Finanzmitteln für Investitionen in die Energieeffizienz von Schiffen und das Nutzer-Investor-Dilemma — die Schiffseigner profitieren nicht von ihren Investitionen in die Schiffseffizienz, wenn die Kraftstoffkosten von den Betreibern getragen werden — behindern die Annahme von Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs.
- (12) Die Konsultation der Interessenträger und die Gespräche mit internationalen Partnern zeigen, dass ein schrittweises Vorgehen für die Einbeziehung der Emissionen des Seeverkehrs in die Verpflichtungen zur Senkung der Treibhausgasemissionen der Union angewendet werden sollte, bei dem als erster Schritt ein robustes MRV-System für die CO₂-Emissionen aus dem Seeverkehr zur Anwendung kommt und in einem späteren Stadium ein Preis für diese Emissionen festgelegt wird. Durch dieses Konzept wird es leichter, auf internationaler Ebene bedeutende Fortschritte im Hinblick auf eine Einigung über Zielvorgaben für die Minderung der Treibhausgasemissionen und über weitere Maßnahmen, mit denen sich diese Minderung mit möglichst geringem Kostenaufwand erreichen lässt, zu erzielen.

⁽¹⁾ Beschluss Nr. 1386/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über ein allgemeines Umweltaktionsprogramm der Union für die Zeit bis 2020 „Gut leben innerhalb der Belastbarkeitsgrenzen unseres Planeten“ (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 171).

- (13) Die Einführung eines MRV-Systems der Union dürfte zu Emissionsreduktionen um bis zu 2 % gegenüber dem Business-as-usual-Szenario und zu aggregierten Nettokosteneinsparungen von bis zu 1,2 Mrd. EUR bis 2030 führen, da es dazu beitragen könnte, Marktbarrieren zu beseitigen — insbesondere solche, die auf den Mangel an Informationen über die Schiffseffizienz zurückgehen —, indem den einschlägigen Märkten vergleichbare und verlässliche Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die Energieeffizienz zur Verfügung gestellt werden. Die Senkung der Transportkosten dürfte den internationalen Handel erleichtern. Außerdem ist ein robustes MRV-System eine Grundvoraussetzung für jede marktbasierende Maßnahme, Effizienznorm oder andere Maßnahme, unabhängig davon, ob sie auf Ebene der Union oder weltweit angewandt wird. Es liefert ferner zuverlässige Daten für die Festlegung präziser Zielvorgaben für die Emissionsminderung und für die Bewertung der Fortschritte, die in Bezug auf den Beitrag des Seeverkehrs zur Verwirklichung einer Wirtschaft mit geringem CO₂-Ausstoß erzielt werden. In Anbetracht des internationalen Charakters des Schiffsverkehrs wäre ein weltweites Übereinkommen die bevorzugte und wirksamste Methode zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Seeverkehr.
- (14) Alle Fahrten innerhalb der Union, alle eingehenden Fahrten aus dem letzten Hafen außerhalb der Union zum ersten Anlaufhafen in der Union und alle ausgehenden Fahrten von einem Hafen der Union zum nächsten Anlaufhafen außerhalb der Union, einschließlich der Ballastfahrten, sollten für die Zwecke der Überwachung als relevant erachtet werden. Auch die CO₂-Emissionen in Unionshäfen, einschließlich derjenigen, die anfallen, wenn Schiffe sich am Liegeplatz befinden oder im Hafen fahren, sollten erfasst werden, insbesondere da es spezifische Maßnahmen gibt, mit denen sie sich verringern oder vermeiden lassen. Diese Vorschriften sollten in nichtdiskriminierender Weise auf alle Schiffe unabhängig von ihrer Flagge angewandt werden. Da jedoch der Seeverkehr im Mittelpunkt dieser Verordnung steht, sollten darin keine Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfungsanforderungen für Schiffsbewegungen und Tätigkeiten festgelegt werden, die nicht der gewerblichen Beförderung von Gütern oder Personen dienen, wie beispielsweise das Ausbaggern, das Eisbrechen, die Rohrverlegung oder Tätigkeiten auf Offshore-Anlagen.
- (15) Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Schiffe, die unter weniger günstigen klimatischen Bedingungen betrieben werden, sicherzustellen, sollte die Möglichkeit bestehen, bei den auf der Grundlage dieser Verordnung überwachten Daten spezifische Informationen zur Eisklasse der Schiffe und zu Fahrten durch vereiste Gewässer aufzunehmen.
- (16) Angesichts der Komplexität und des hochtechnischen Charakters der einzuführenden Bestimmungen, der Notwendigkeit einer unionsweit anwendbaren einheitlichen Regelung, die den internationalen Charakter des Seeverkehrs und die Tatsache widerspiegelt, dass zahlreiche Schiffe erwartungsgemäß Häfen in verschiedenen Mitgliedstaaten anlaufen werden, und um die Umsetzung in der gesamten Union zu erleichtern, sollte das vorgeschlagene MRV-System in Form einer Verordnung eingeführt werden.
- (17) Einem robusten schiffsspezifischen MRV-System der Union sollte die Berechnung von Emissionen anhand des auf Fahrten von und zu den Häfen der Union verbrauchten Kraftstoffs zugrunde liegen, da wegen der großen Bunkerkapazität von Schiffen die Daten zu Kraftstoffverkäufen innerhalb dieses spezifischen Anwendungsbereichs keine hinreichend genauen Schätzungen des Kraftstoffverbrauchs liefern.
- (18) Das MRV-System der Union sollte auch andere relevante Informationen einbeziehen, anhand derer die Energieeffizienz von Schiffen bestimmt oder die treibenden Kräfte für die Emissionsentwicklung weiter untersucht werden können, wobei die Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse zu wahren sind. Durch diesen Anwendungsbereich steht das MRV-System der Union außerdem mit internationalen Initiativen zur Einführung von Effizienznormen für vorhandene Schiffe, die ebenfalls betriebliche Maßnahmen vorsehen, in Einklang und trägt dazu bei, Marktbarrieren zu beseitigen, die auf den Mangel an Informationen zurückgehen.
- (19) Um den Verwaltungsaufwand für die Eigner und Betreiber der Schiffe, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, zu minimieren und das Kosten-Nutzen-Verhältnis des MRV-Systems zu optimieren, ohne das Ziel der Erfassung des weitaus größten Teils der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr zu gefährden, sollten die Vorschriften für MRV nur für Großemittenten anwendbar sein. Nach einer ausführlichen objektiven Analyse der Größenklassen und Emissionen von Schiffen, die von und zu Unionshäfen fahren, wurde für die Bruttoreaumzahl (BRZ) ein Schwellenwert von 5 000 gewählt. Schiffe von mehr als 5 000 BRZ machen etwa 55 % der Anzahl der Schiffe aus, die Unionshäfen anlaufen, und sind für etwa 90 % der damit verbundenen Emissionen verantwortlich. Dieser nichtdiskriminierende Schwellenwert würde sicherstellen, dass die wichtigsten Emittenten erfasst werden. Ein niedrigerer Schwellenwert wäre mit höherem Verwaltungsaufwand verbunden, während bei einem höheren Wert weniger Emissionen erfasst würden, was der Umweltwirksamkeit des MRV-Systems abträglich wäre.
- (20) Um den Verwaltungsaufwand für Eigner und Betreiber der Schiffe weiter zu verringern, sollten die Überwachungsvorschriften auf CO₂, das wichtigste Treibhausgas aus dem Seeverkehr, fokussiert sein.
- (21) Die Vorschriften sollten geltende Bestimmungen und an Bord der Schiffe bereits vorliegende Daten berücksichtigen, weswegen Schifffahrtsunternehmen die Möglichkeit geboten werden sollte, eine der folgenden vier Überwachungsmethoden zu wählen: die Verwendung von Bunkerlieferbescheinigungen, Überwachung des Bunkerkraftstoffs an Bord, Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse oder direkte Emissionsmessungen. Ein schiffsspezifisches Monitoringkonzept sollte eine Dokumentation der getroffenen Wahl und weitere Einzelheiten zur Anwendung der gewählten Methode enthalten.

- (22) Jedes Schifffahrtsunternehmen, das während eines vollständigen Berichtszeitraums für ein Schiff verantwortlich ist, das Seeverkehrsleistungen erbringt, sollte für alle Überwachungs- und Berichterstattungspflichten zuständig sein, die sich im Zusammenhang mit diesem Zeitraum ergeben, einschließlich der Vorlage eines hinreichend überprüften Emissionsberichts. Bei einem Wechsel des Schifffahrtsunternehmens sollte das neue Schifffahrtsunternehmen nur für die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten zuständig sein, die den Berichterstattungszeitraum betreffen, in dem der Wechsel des Schifffahrtsunternehmens stattgefunden hat. Um die Erfüllung dieser Pflichten zu erleichtern, sollte das neue Schifffahrtsunternehmen gegebenenfalls eine Kopie des letzten Monitoringkonzepts und eine Bescheinigung über die Erfüllung der Vorschriften (Konformitätsbescheinigung) erhalten.
- (23) In diesem Stadium sollten andere Treibhausgase, klimawirksame Stoffe oder Luftschadstoffe nicht von dem MRV-System der Union erfasst werden, um zu vermeiden, dass der Einbau von Messgeräten notwendig wird, die nicht hinreichend zuverlässig oder nicht im Handel verfügbar sind, was der Anwendung des MRV-Systems der Union abträglich sein könnte.
- (24) Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) der IMO schreibt verbindlich die Anwendung des EEDI auf neue Schiffe und die Verwendung von SEEMP für die gesamte Weltflotte vor.
- (25) Um den Verwaltungsaufwand für die Eigner und Betreiber der Schiffe zu minimieren, sollten die Berichterstattung und Veröffentlichung der übermittelten Informationen auf jährlicher Basis organisiert werden. Datenschutzbelangen dürfte dadurch Genüge getan werden, dass sich die Veröffentlichung von Emissionen, Kraftstoffverbrauch und effizienzbezogenen Informationen auf Jahresdurchschnittswerte und aggregierte Zahlen beschränkt. Um sicherzustellen, dass der Schutz berechtigter wirtschaftlicher Interessen, die dem öffentlichen Interesse an der Verbreitung übergeordnet sind, nicht beeinträchtigt wird, sollte auf Antrag eines Schifffahrtsunternehmens in Ausnahmefällen eine andere Aggregationsebene für Daten angewandt werden. Die der Kommission übermittelten Daten sollten in Statistiken aufgenommen werden, soweit diese Daten für die Entwicklung, Erstellung und Verbreitung europäischer Statistiken gemäß dem Beschluss 2012/504/EU der Kommission ⁽¹⁾ relevant sind.
- (26) Eine Prüfung durch akkreditierte Prüfstellen sollte sicherstellen, dass die Monitoringkonzepte und Emissionsberichte korrekt sind und mit dieser Verordnung in Einklang stehen. Als wichtiger Faktor für die Vereinfachung der Prüfung sollten die Prüfstellen die Glaubwürdigkeit der Daten überprüfen, indem sie die übermittelten Daten mit geschätzten Daten vergleichen, die sich auf Schiffsverfolgungsdaten und Schiffsmerkmale stützen. Solche Schätzungen könnten von der Kommission zur Verfügung gestellt werden. Um die Unparteilichkeit sicherzustellen, sollte es sich bei den Prüfstellen um unabhängige und qualifizierte juristische Einheiten handeln, die von den nationalen Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ akkreditiert sein sollten.
- (27) Eine von einer Prüfstelle ausgestellte Konformitätsbescheinigung sollte ständig an Bord der Schiffe mitgeführt werden, um nachweisen zu können, dass den Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfpflichten genügt wurde. Die Prüfstellen sollten die Kommission über die Ausstellung solcher Bescheinigungen unterrichten.
- (28) Auf der Grundlage ihrer Erfahrung mit ähnlichen Aufgaben auf dem Gebiet der Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) im Rahmen ihres Mandats die Kommission bei der Durchführung bestimmter Aufgaben unterstützen.
- (29) Die Durchsetzung der Verpflichtungen, die sich aus dem MRV-System ergeben, sollte sich auf vorhandene Instrumente stützen, namentlich jene, die gemäß der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ und der Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ eingerichtet wurden, sowie auf Informationen über die Ausstellung von Konformitätsbescheinigungen. Die Bescheinigung, aus der hervorgeht, dass das Schiff die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten erfüllt, sollte in das Verzeichnis der Zeugnisse und Unterlagen gemäß Anhang IV der Richtlinie 2009/16/EG aufgenommen werden.
- (30) Die Mitgliedstaaten sollten bestrebt sein, die Schiffe zu überprüfen, die Häfen in ihrem Hoheitsgebiet anlaufen und zu denen bestimmte erforderliche Informationen über die Konformitätsbescheinigung nicht verfügbar sind.
- (31) Die Nichteinhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung sollte Sanktionen nach sich ziehen. Mitgliedstaaten sollten Vorschriften über diese Sanktionen festlegen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

⁽¹⁾ Beschluss 2012/594/EU der Kommission vom 17. September 2012 über Eurostat (ABl. L 251 vom 18.9.2012, S. 49).

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

⁽³⁾ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

⁽⁴⁾ Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatpflichten (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132).

- (32) Im Fall von Schiffen, die in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen ihre Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen nicht erfüllt haben und bei denen die Erfüllung der Vorschriften nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte, sollte die Möglichkeit der Ausweisung vorgesehen werden. Eine derartige Maßnahme sollte so angewendet werden, dass es möglich ist, die Nichterfüllung innerhalb einer angemessenen Frist zu beheben.
- (33) Mitgliedstaaten, die keine Seehäfen in ihrem Hoheitsgebiet und keine in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallende Schiffe unter ihrer Flagge haben oder ihre nationalen Schifffahrtsregister geschlossen haben, sollten von den in dieser Verordnung festgelegten Bestimmungen über Sanktionen so lange abweichen können, wie kein solches Schiff ihre Flagge führt.
- (34) Das MRV-System der Union sollte als Modell für die Umsetzung eines globalen MRV-Systems dienen. Ein globales MRV-System wäre vorzuziehen, da es wegen seines breiteren Anwendungsbereichs als wirksamer erachtet werden könnte. In diesem Zusammenhang und im Hinblick auf die Erleichterung der Ausarbeitung internationaler Regeln innerhalb der IMO für die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung der Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr sollte die Kommission der IMO und anderen einschlägigen internationalen Organisationen regelmäßig relevante Informationen über die Durchführung dieser Verordnung übermitteln und bei der IMO Stellungnahmen zu diesem Thema abgeben. Wird eine Einigung über ein globales MRV-System erzielt, so sollte die Kommission das MRV-System der Union überarbeiten, um es an das globale MRV-System anzugleichen.
- (35) Um die einschlägigen internationalen Vorschriften und internationalen und europäischen Normen sowie die technologischen und wissenschaftlichen Entwicklungen berücksichtigen zu können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um bestimmte technische Aspekte der Überwachung der CO₂-Emissionen aus Schiffen und der Berichterstattung darüber zu überprüfen und weitere Vorschriften für die Prüfungstätigkeiten und die Akkreditierungsmethoden der Prüfstellen festzulegen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (36) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Verwendung von genormten Vorlagen für die Überwachung von CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen, für die Verwendung von automatisierten Systemen und genormten elektronischen Vorlagen für die kohärente Berichterstattung über CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen an die Kommission und die Behörden der betreffenden Flaggenstaaten, die Festlegung technischer Vorschriften über die anwendbaren Parameter für andere Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffe, Ro-Ro-Schiffe und Container-Schiffe sowie die Überarbeitung dieser Parameter sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ ausgeübt werden.
- (37) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO₂-Emissionen von Schiffen als erster Schritt eines schrittweisen Vorgehens für die Verringerung der Treibhausgasemissionen, wegen des internationalen Charakters des Seeverkehrs von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr aufgrund ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (38) Die Vorschriften zur Einführung des MRV-Systems sollten mit der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ und der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ vereinbar sein.
- (39) Diese Verordnung sollte am 1. Juli 2015 in Kraft treten, um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten und die relevanten Interessenträger genügend Zeit haben, vor Beginn des ersten Berichtszeitraums am 1. Januar 2018 die Maßnahmen zu treffen, die für eine wirksame Anwendung dieser Verordnung erforderlich sind —

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

⁽²⁾ Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Um die Kohlendioxidemissionen (CO₂-Emissionen) aus dem Seeverkehr kostenwirksam zu reduzieren, enthält diese Verordnung Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Schiffe mit mehr als 5 000 BRZ in Bezug auf die CO₂-Emissionen, die während der Fahrten von ihrem letzten Anlaufhafen 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.

(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

- a) „CO₂-Emissionen“ die Freisetzung von CO₂ in die Luft durch Schiffe;
- b) „Anlaufhafen“ den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um Güter zu laden oder zu löschen oder Personen ein- oder auszuschießen; ausgenommen sind daher Halte zum alleinigen Zweck der Bebunkerung, 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;
- c) „Fahrt“ jede Bewegung eines Schiffes, die in einem Anlaufhafen beginnt oder endet und die der gewerblichen Beförderung von Personen oder Gütern dient;
- 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 Schiffs übernommen hat;
- 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 Bruttoreumzahl;
- 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 Schiffahrtsunternehmen übermittelten Dokumente mit den Anforderungen dieser Verordnung zu bewerten;
- h) „Konformitätsbescheinigung“ eine schiffsspezifische Bescheinigung, die für ein Schiffahrtsunternehmen 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 CO₂-Emissionen 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 CO₂-Emissionen 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;
- 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.

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 CO₂-Emissionen 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 CO₂-Emissionen von der Prüfstelle nachvollzogen werden kann.
- (5) Die Schifffahrtsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Bestimmung der CO₂-Emissionen weder systematisch noch wissentlich 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 CO₂-Emissionsdaten besteht.

(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.

Artikel 5

Methoden für die Überwachung von CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen

(1) Für die Zwecke von Artikel 4 Absätze 1, 2 und 3 ermitteln die Schifffahrtsunternehmen für jedes ihrer Schiffe die CO₂-Emissionen 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.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Methoden in Anhang I und die Vorschriften in Anhang II zu ändern, um einschlägigen internationalen Vorschriften sowie internationalen und europäischen Normen Rechnung zu tragen. Der Kommission wird außerdem die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 23 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge I und II zu ändern, um die darin festgelegten Elemente der Überwachungsmethoden in Anbetracht technologischer und wissenschaftlicher Entwicklungen zu verbessern.

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 CO₂-Emissionen 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;
- b) den Namen des Schifffahrtsunternehmens und die Anschrift, Telefonnummer und E-Mail-Adresse einer Kontaktperson;
- c) eine Beschreibung der folgenden CO₂-Emissionsquellen 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 CO₂-Emissionsquellen 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 CO₂-Emissionsquelle, 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;
 - 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 Überabarbeitungsverlauf.
- (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.

(5) Die Schifffahrtsunternehmen verwenden standardisierte Monitoringkonzepte auf der Grundlage von Vorlagen. Diese Vorlagen, einschließlich der technischen Vorschriften für ihre einheitliche Anwendung, werden von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

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 CO₂-Emissionen 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 CO₂-Emissionen 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.
- (3) Die Schifffahrtsunternehmen übermitteln den Prüfstellen umgehend Vorschläge für Änderungen des Monitoringkonzepts.
- (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.

Abschnitt 3

ÜBERWACHUNG VON CO₂-EMISSIONEN 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 CO₂-Emissionen jedes Schiffs auf Grundlage der einzelnen Fahrten und auf Jahresbasis durch Anwendung einer geeigneten Methode aus Anhang I Teil B zur Bestimmung der CO₂-Emissionen und durch Berechnung der CO₂-Emissionen 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 CO₂;
- d) zurückgelegte Fahrstrecke;
- 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 CO₂;
- c) aggregierte CO₂-Emissionen aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- d) aggregierte CO₂-Emissionen aus allen Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- e) aggregierte CO₂-Emissionen aus allen Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- f) CO₂-Emissionen, 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.

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 CO₂ 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 CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen für den gesamten Berichtszeitraum vor, den eine Prüfstelle in Einklang mit Artikel 13 als zufriedenstellend befunden hat.

(2) Hat das Schifffahrtsunternehmen gewechselt, so sorgt das neue Schifffahrtsunternehmen dafür, dass jedes Schiff unter seiner Verantwortung die Anforderungen dieser Verordnung in Bezug auf den gesamten Berichtszeitraum erfüllt, in dem es die Verantwortung für das betreffende Schiff übernimmt.

(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,
- v) technische Effizienz des Schiffes (Energieeffizienz-Kennwert (EEDI) oder geschätzter Kennwert (Estimated Index Value, EIV) gemäß der IMO-Entscheidung 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.

*Artikel 12***Format des Emissionsberichts**

- (1) Der Emissionsbericht wird mittels automatisierter Systeme und Datenaustauschformaten, einschließlich elektronischer Vorlagen, übermittelt.
- (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***Prüfungsumfang 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.
- (2) Die Prüfstelle bewertet die Konformität des Emissionsberichts mit den Anforderungen der Artikel 8 bis 12 und der Anhänge I und II.

Die Prüfstelle bewertet insbesondere, ob die im Prüfbericht enthaltenen CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen in Einklang mit den Artikeln 8, 9 und 10 und dem Monitoringkonzept bestimmt wurden.
- (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.
- (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 berichtigt 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 berichtigt hat. Wurden die mitgeteilten Falschangaben oder Nichtkonformitäten nicht berichtigt 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.

*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 CO₂-Emissionen, insbesondere:
 - a) der Zuweisung des Kraftstoffverbrauchs zu Fahrten;
 - b) der übermittelten Daten zum Kraftstoffverbrauch und der damit verbundenen Messungen und Berechnungen;
 - c) der Wahl und Anwendung der Emissionsfaktoren;
 - d) der Berechnungen, mit denen die Gesamt-CO₂-Emissionen ermittelt werden;
 - 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 CO₂-Emissionen 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 Schiffsverfolungsdaten 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.

Artikel 15

Prüfverfahren

(1) Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit der Überwachung und Berichterstattung, indem sie die gemeldeten CO₂-Emissionen mit geschätzten Daten vergleicht, die sich auf Schiffsverfolungsdaten 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.

(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.

Artikel 16

Akkreditierung von Prüfstellen

(1) Prüfstellen, die Monitoringkonzepte und Emissionsberichte bewerten und die Prüfberichte und Konformitätsbescheinigungen gemäß 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.

(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.

- (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.
- (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.

(3) Gegen Schiffe, die in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen die Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen nicht erfüllt haben und bei denen die Erfüllung der Anforderungen nicht durch sonstige Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden konnte, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens eine Ausweisungsanordnung verhängen, über die sie die Kommission, die EMSA, die übrigen Mitgliedstaaten und den betreffenden Flaggenstaat in Kenntnis setzt. Als Folge einer solchen Ausweisungsanordnung verweigert jeder Mitgliedstaat dem betreffenden Schiff das Anlaufen jedes seiner Häfen, bis das Schifffahrtsunternehmen die Überwachungs- und Berichterstattungspflichten gemäß den Artikeln 11 und 18 erfüllt hat. Die Erfüllung dieser Pflichten wird durch Übermittlung einer gültigen Konformitätsbescheinigung an die zuständige nationale Behörde, die die Ausweisungsanordnung verhängt hat, bestätigt. Dieser Absatz berührt nicht internationale Seeschifffahrtsvorschriften, die für Schiffe in Seenot gelten.

(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.

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 CO₂-Emissionen 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:

- a) Identifikation des Schiffs (Name, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);
- b) technische Effizienz des Schiffs (EEDI oder EIV, soweit anwendbar);
- c) die CO₂-Emissionen pro Jahr;
- d) Kraftstoffverbrauch insgesamt pro Jahr für Fahrten;
- e) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und CO₂-Emissionen je zurückgelegte Strecke für Fahrten;
- f) durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch pro Jahr und CO₂-Emissionen je zurückgelegte Strecke und beförderte Ladung für Fahrten;
- g) insgesamt pro Jahr auf See verbrachte Zeit für Fahrten;
- h) für die Überwachung angewandte Methode;
- 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 CO₂-Emissionen haben, ausnahmsweise den Schutz geschäftlicher Interessen, die als berechnete und dem öffentlichen Interesse an der Verbreitung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ 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).

(4) Die Kommission veröffentlicht einen Jahresbericht über CO₂-Emissionen und andere relevante Informationen des Seeverkehrssektors, einschließlich aggregierter und erläuterter Ergebnisse, um die Öffentlichkeit zu informieren und die Bewertung der CO₂-Emissionen und der Energieeffizienz des Seeverkehrs nach Größe, Art der Schiffe, Tätigkeit oder anderen als relevant erachteten Kategorien zu ermöglichen.

(5) Die Kommission bewertet alle zwei Jahre die Gesamtauswirkungen des Seeverkehrssektors auf das Weltklima, einschließlich seiner Nicht-CO₂-Emissionen oder deren Auswirkungen.

(6) Die EMSA unterstützt im Rahmen ihres Mandats die Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ 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.

(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.

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.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakten gemäß den Artikeln 5 Absatz 2, 15 Absatz 5 und 16 Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 1. Juli 2015 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des 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.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 5 Absatz 2, 15 Absatz 5 und 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.

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

⁽¹⁾ 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).

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 5 Absatz 2, 15 Absatz 5 und 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.

Artikel 24

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ 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:

„(50) Konformitätsbescheinigung ausgestellt gemäß der Verordnung (EU) 2015/... (*) (**) des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... 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. ...“.

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.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

...

Im Namen des Rates

Der Präsident

...

⁽¹⁾ 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).

^(**) Nummer und Datum dieser Verordnung sowie eine Fußnote mit dem vollständigen Titel und der Amtsblattfundstelle.

ANHANG I

Methoden für die Überwachung von CO₂-Emissionen**A. BERECHNUNG DER CO₂-EMISSIONEN (ARTIKEL 9)**

Die Schifffahrtsunternehmen berechnen die CO₂-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.

Grundsätzlich werden Standardwerte für die Emissionsfaktoren von Kraftstoffen verwendet, es sei denn, das Schifffahrtsunternehmen beschließt, die Angaben auf den Bunkerlieferbescheinigungen heranzuziehen, die für den Nachweis der Beachtung der geltenden Vorschriften über Schwefelemissionen verwendet werden.

Diese Standardwerte für die Emissionsfaktoren beruhen auf den neuesten verfügbaren Werten der Zwischenstaatlichen Sachverständigengruppe für Klimafragen (IPCC). Diese Werte lassen sich aus Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission ⁽¹⁾ ableiten.

Auf Biokraftstoffe und alternative nichtfossile Kraftstoffe werden geeignete Emissionsfaktoren angewendet.

B. METHODEN FÜR DIE BESTIMMUNG VON CO₂-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 CO₂-Emissionsmessung.

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.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission vom 21. Juni 2012 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 181 vom 12.7.2012, S. 30).

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufenthalten 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 Schifffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schifffahrtsunternehmen 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.

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 Hafenaufenthalten oder die in einem Hafen verbrachte Zeit. Für den in einem Zeitraum verbrauchten Kraftstoff sind die Kraftstoffart und der Schwefelgehalt 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 Schifffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schifffahrtsunternehmen 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 CO₂-Emissionsquellen zugeordneten Durchflussmesser werden kombiniert, um den gesamten Treibstoffverbrauch für einen gegebenen Zeitraum zu bestimmen.

Der Zeitraum ist die Zeit zwischen zwei Hafenaufenthalten 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 Schifffahrtsunternehmen diese Menge anhand von realen Dichtewerten von Volumen in Masse um. Das Schifffahrtsunternehmen 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.

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.

4. Methode D: Direkte CO₂-Emissionsmessung

Direkte Messungen der CO₂-Emissionen können für Fahrten und für CO₂-Emissionen verwendet werden, die in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anfallen. Das emittierte CO₂ umfasst das von den Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Gasturbinen, Kesseln und Inertgasgeneratoren emittierte CO₂. Bei Schiffen, deren Berichterstattung auf dieser Methode beruht, wird der Kraftstoffverbrauch anhand der gemessenen CO₂-Emissionen und des auf den jeweiligen Kraftstoff anwendbaren Emissionsfaktors berechnet.

Der Methode liegt die Bestimmung der CO₂-Emissionsströme in Abgaskaminen (Schornsteinen) zugrunde, bei der die CO₂-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) Das Datum und die Uhrzeit des Auslaufens und der Ankunft sind als mittlere Greenwich-Zeit (MGZ) 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. Die zurückgelegte Strecke wird 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) Bei Ro-Ro-Schiffen wird die beförderte Ladung als Anzahl von Ladeeinheiten (Lastkraftwagen, Personenkraftwagen usw.) oder von Spurmeter multipliziert mit den Standardwerten für ihr Gewicht bestimmt. Wird eine von Ro-Ro-Schiffen beförderte Ladung auf der Grundlage des Anhangs B der CEN-Norm EN 16258 (2012), die die „Methode zur Berechnung und Deklaration des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen (Güter- und Personenverkehr)“ betrifft, bestimmt, so gilt diese Bestimmung als dieser Verordnung entsprechend.

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.

- 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, CO₂-Emissionen je Strecke und CO₂-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

CO₂-Emissionen je Strecke = jährliche CO₂-Emissionen insgesamt/insgesamt zurückgelegte Strecke

CO₂-Emissionen je Transportleistung = jährliche CO₂-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 CO₂ 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.
-

Begründung des Rates: Standpunkt (EU) Nr. 6/2015 des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

(2015/C 134/06)

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament am 1. Juli 2013 den eingangs genannten Vorschlag ⁽¹⁾ und die entsprechende Folgenabschätzung übermittelt.
2. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme am 16. Oktober 2013 angenommen ⁽²⁾.

Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 16. April 2014 angenommen ⁽³⁾ und dabei 85 Abänderungen angenommen.

3. Der Rat und das Europäische Parlament haben informelle Verhandlungen geführt, um im Rahmen des Standpunkts des Rates in erster Lesung zu einer Einigung zu gelangen („frühzeitige Einigung in zweiter Lesung“). Diese Verhandlungen wurden am 18. November 2014 mit einer vorläufigen Einigung abgeschlossen.
4. Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) des Europäischen Parlaments hat am 3. Dezember 2014 die Ergebnisse des informellen Trilogs gebilligt. Am selben Tag hat der Vorsitzende des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) des Europäischen Parlaments dem Vorsitzenden des AStV I in einem Schreiben mitgeteilt, dass er — sollte der Rat dem Europäischen Parlament wie vereinbart, vorbehaltlich der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen, seinen Standpunkt förmlich übermitteln — gemeinsam mit dem Berichterstatter dem Plenum empfehlen würde, den Standpunkt des Rates ohne Abänderungen in zweiter Lesung des Parlaments zu billigen.
5. Auf dieser Grundlage hat der Rat am 17. Dezember 2014 seine politische Einigung über den Wortlaut der Verordnung ⁽⁴⁾, so wie er zwischen den beiden Organen vereinbart worden war, bestätigt.

II. ZIEL

Das Hauptziel der vorgeschlagenen Verordnung ist die Einrichtung eines Systems für die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (MRV-System) als erster Schritt auf dem Weg zu einem weltweiten MRV-System.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

A. Allgemeines

Im Anschluss an die Abstimmung im Plenum haben das Europäische Parlament und der Rat Verhandlungen mit dem Ziel geführt, eine Einigung in zweiter Lesung auf der Grundlage eines Standpunkts des Rates in erster Lesung, den das Parlament unverändert billigen könnte, zu erreichen. Der Wortlaut des Standpunkts des Rates in erster Lesung spiegelt den zwischen den Gesetzgebern erzielten Kompromiss voll und ganz wider.

B. Wichtigste Fragen

Die Änderungen am Vorschlag der Kommission spiegeln insgesamt die Notwendigkeit wider, das richtige Gleichgewicht bei der Einrichtung eines Systems für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung (MRV), das flexibel bleibt, zu finden und dabei ein Mindestmaß an gleichen Ausgangsbedingungen zu gewährleisten und den Verwaltungsaufwand möglichst gering zu halten.

Im Einzelnen machten im Vergleich zum ursprünglichen Kommissionsvorschlag vor allem die folgenden Punkte Änderungen erforderlich:

- a) die Liste der Begriffsbestimmungen, die erweitert wurde, indem neue Begriffsbestimmungen hinzugefügt und andere detaillierter gefasst wurden;
- b) der Inhalt der Änderungen des Monitoringkonzepts und das Verfahren für diese Änderungen;

⁽¹⁾ 11851/13.

⁽²⁾ CESE 5340/2013.

⁽³⁾ 8671/14.

⁽⁴⁾ 16238/14.

- c) die Arten der Überwachung von Kohlendioxidemissionen — hier wurde eine besondere Freistellung von der Überwachung auf Grundlage der einzelnen Fahrten hinzugefügt; die Möglichkeit der freiwilligen Überwachung und Berichterstattung, sowohl jährlich als auch auf Grundlage der einzelnen Fahrten; außerdem wurden zusätzliche Angaben, etwa zur Eisklasse der Schiffe und zu Fahrten durch vereiste Gewässer, aufgenommen;
- d) die Organisation der Prüftätigkeiten, mit dem Ziel einer klareren Abfolge der Maßnahmen und einer Vereinfachung des Verfahrens;
- e) Struktur und Gegenstand der Erfüllung der Pflichten und der Sanktionsmechanismus, zusammen mit möglichen Verbindungen zur Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle;
- f) das Streichen der Verbindung zur Verordnung (EU) Nr. 525/2013 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;
- g) die Informationen, die die Kommission öffentlich machen muss, die Anerkennung einer (eingeschränkten) Freistellung von dieser Veröffentlichungspflicht sowie die verschiedenen Arten von Berichten, die die Kommission gemäß der Verordnung erstellen muss;
- h) der Geltungsbereich von Anhang II, in dem eine mögliche Unterscheidung zwischen verschiedenen Schiffstypen und die genauere Bestimmung der für die Berechnung der beförderten Ladung anwendbaren Parameter durch einen Durchführungsrechtsakt aufgenommen wurde; sowie
- i) der Geltungsbereich der in der Verordnung vorgesehenen delegierten Rechtsakte.

IV. FAZIT

Der Standpunkt des Rates spiegelt den im Rahmen der informellen Verhandlungen zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat mit Unterstützung der Kommission erzielten Kompromiss voll und ganz wider.

Dieser Kompromiss wurde durch ein Schreiben des Vorsitzenden des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) des Europäischen Parlaments vom 3. Dezember 2014 an den Vorsitz bestätigt. Er wurde anschließend vom Rat (Umwelt) am 17. Dezember 2014 durch die Annahme der politischen Einigung gebilligt.

ISSN 1977-088X (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2407 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE