

Amtsblatt der Europäischen Union

C 149



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

66. Jahrgang
28. April 2023

Inhalt

EUROPÄISCHES PARLAMENT

SITZUNGSPERIODE 2022-2023

Sitzungen vom 17. bis 20. Oktober 2022

Die am 18. Oktober 2022 angenommenen Texte betreffend die Entlastungen für das Haushaltsjahr 2020 sind im ABL L 45 vom 14.2.2023 veröffentlicht.

ANGENOMMENE TEXTE

I Entschlüsse, Empfehlungen und Stellungnahmen

ENTSCHLÜSSE

Europäisches Parlament

Dienstag, 18. Oktober 2022

2023/C 149/01	Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Oktober 2022 zu der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1480 der Kommission vom 7. September 2022 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 hinsichtlich der Verlängerung der Laufzeit der Genehmigung für die Wirkstoffe 2-Phenylphenol (einschließlich seiner Salze, z. B. Natriumsalz), 8-Hydroxychinolin, Amidosulfuron, Bensulfuron, Bifenox, Chlormequat, Chlortoluron, Clofentezin, Clomazon, Daminozid, Deltamethrin, Dicamba, Difenconazol, Diflufenican, Dimethachlor, Esfenvalerat, Etofenprox, Fenoxaprop-P, Fenpropidin, Fenpyrazamin, Fludioxonil, Flufenacet, Flumetralin, Fosthiazat, Lenacil, MCPA, MCPB, Nicosulfuron, Paraffinöle, Paraffinöl, Penconazol, Picloram, Prohexadion, Propaquizafop, Prosulfocarb, Quizalofop-P-ethyl, Quizalofop-P-tefuryl, Natrium-5-nitroguaiacolat, Natrium-o-nitrophenolat, Natrium-p-nitrophenolat, Schwefel, Tebufenpyrad, Tetraconazol, Triallat, Triflursulfuron und Tritosulfuron (2022/2785(RSP))	2
---------------	--	---

2023/C 149/02	Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Oktober 2022 zum Beitritt von Rumänien und Bulgarien zum Schengen-Raum (2022/2852(RSP))	11
---------------	---	----

Donnerstag, 20. Oktober 2022

2023/C 149/03	Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zur Rechtsstaatlichkeit in Malta fünf Jahre nach der Ermordung von Daphne Caruana Galizia (2022/2866(RSP))	15
---------------	---	----

DE

2023/C 149/04	Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zur Zunahme der Hassverbrechen gegen LGBTIQ+-Personen in Europa angesichts des jüngsten homophoben Mordes in der Slowakei (2022/2894(RSP))	22
2023/C 149/05	Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zu der Klimaschutzkonferenz 2022 der Vereinten Nationen (COP 27) in Scharm el-Scheich (Ägypten) (2022/2673(RSP))	28
2023/C 149/06	Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zur Solidarität mit der Ukraine im Kulturbereich und zum gemeinsamen Soforthilfemechanismus für die Erholung der Kultur in Europa (2022/2759(RSP))	52
2023/C 149/07	Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zu der Lage in Burkina Faso nach dem Staatsstreich (2022/2865(RSP))	55

III Vorbereitende Rechtsakte

Europäisches Parlament

Dienstag, 18. Oktober 2022

2023/C 149/08	Beschluss des Europäischen Parlaments vom 18. Oktober 2022 über die vorgeschlagene Ernennung von Laima Liucija Andrikienė zum Mitglied des Rechnungshofs (C9-0301/2022 — 2022/0807(NLE))	60
2023/C 149/09	Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Oktober 2022 zu dem Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 805/2004 in Bezug auf die Anwendung des Regelungsverfahrens mit Kontrolle, um sie an Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union anzupassen (09279/1/2022 — C9-0282/2022 — 2016/0399(COD))	61
2023/C 149/10	Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Oktober 2022 zu dem Vorschlag für einen Beschluss des Rates zu Leitlinien für beschäftigungspolitische Maßnahmen der Mitgliedstaaten (COM(2022)0241 — C9-0199/2022 — 2022/0165(NLE))	62

Mittwoch, 19. Oktober 2022

2023/C 149/11	Entschließung des Europäischen Parlaments vom 19. Oktober 2022 zu dem Standpunkt des Rates zu dem Entwurf des Berichtigungshaushaltsplans Nr. 4/2022 der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2022: Aktualisierung der Einnahmen (Eigenmittel) und sonstige technische Anpassungen (12623/2022 — C9-0317/2022 — 2022/0211(BUD))	107
2023/C 149/12	Entschließung des Europäischen Parlaments vom 19. Oktober 2022 zu dem Standpunkt des Rates zum Entwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2023 (12108/2022 — C9-0306/2022 — 2022/0212(BUD))	109
2023/C 149/13	Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 19. Oktober 2022 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (COM(2021)0562 — C9-0333/2021 — 2021/0210(COD))	125

2023/C 149/14	Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 19. Oktober 2022 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2021)0559 — C9-0331/2021 — 2021/0223(COD))	199
---------------	--	-----

Donnerstag, 20. Oktober 2022

2023/C 149/15	P9_TA(2022)0369 Spezifische Bestimmungen zum Umgang mit Beeinträchtigungen der Programmdurchführung bei den Kooperationsprogrammen des Zeitraums 2014-2020 ***I Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates mit spezifischen Bestimmungen zum Umgang mit Beeinträchtigungen der Programmdurchführung bei aus dem Europäischen Nachbarschaftsinstrument und im Rahmen des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ unterstützten Kooperationsprogrammen des Zeitraums 2014-2020 (COM(2022)0362 — C9-0289/2022 — 2022/0227(COD)) P9_TC1-COD(2022)0227 Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 20. Oktober 2022 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EU) 2022/... des Europäischen Parlaments und des Rates mit besonderen Bestimmungen zum Umgang mit Beeinträchtigungen der Programmdurchführung bei im Rahmen des Europäischen Nachbarschaftsinstrument und des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ geförderten Kooperationsprogrammen des Zeitraums 2014-2020	299
---------------	--	-----

2023/C 149/16	Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zu dem Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nichtanerkennung russischer Reisedokumente, die in besetzten ausländischen Regionen ausgestellt werden (COM(2022)0662 — C9-0302/2022 — 2022/0274(COD)) [Abänderung 1]	300
---------------	---	-----

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge des Parlaments:

Neue Textteile sind durch **Fett- und Kursivdruck** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol ■ hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in **Fett- und Kursivdruck** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

EUROPÄISCHES PARLAMENT

SITZUNGSPERIODE 2022-2023

Sitzungen vom 17. bis 20. Oktober 2022

Die am 18. Oktober 2022 angenommenen Texte betreffend die Entlastungen für das Haushaltsjahr 2020 sind im ABl. L 45 vom 14.2.2023 veröffentlicht.

ANGENOMMENE TEXTE

Dienstag, 18. Oktober 2022

I

(Entschlüsse, Empfehlungen und Stellungnahmen)

ENTSCHLIEßUNGEN

EUROPÄISCHES PARLAMENT

P9_TA(2022)0363

Wirkstoffe, darunter 8-Hydroxychinolin, Chlortoluron und Difenconazol

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Oktober 2022 zu der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1480 der Kommission vom 7. September 2022 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 hinsichtlich der Verlängerung der Laufzeit der Genehmigung für die Wirkstoffe 2-Phenylphenol (einschließlich seiner Salze, z. B. Natriumsalz), 8-Hydroxychinolin, Amidosulfuron, Bensulfuron, Bifenox, Chlormequat, Chlortoluron, Clofentezin, Clomazon, Daminozid, Deltamethrin, Dicamba, Difenconazol, Diflufenican, Dimethachlor, Esfenvalerat, Etofenprox, Fenoxaprop-P, Fenpropidin, Fenpyrazamin, Fludioxonil, Flufenacet, Flumetralin, Fosthiazat, Lenacil, MCPA, MCPB, Nicosulfuron, Paraffinöle, Paraffinöl, Penconazol, Picloram, Prohexadion, Propaquizafop, Prosulfocarb, Quizalofop-P-ethyl, Quizalofop-P-tefuryl, Natrium-5-nitroguaiacolat, Natrium-o-nitrophenolat, Natrium-p-nitrophenolat, Schwefel, Tebufenpyrad, Tetraconazol, Triallat, Triflursulfuron und Tritosulfuron (2022/2785(RSP))

(2023/C 149/01)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1480 der Kommission vom 7. September 2022 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 hinsichtlich der Verlängerung der Laufzeit der Genehmigung für die Wirkstoffe 2-Phenylphenol (einschließlich seiner Salze, z. B. Natriumsalz), 8-Hydroxychinolin, Amidosulfuron, Bensulfuron, Bifenox, Chlormequat, Chlortoluron, Clofentezin, Clomazon, Daminozid, Deltamethrin, Dicamba, Difenconazol, Diflufenican, Dimethachlor, Esfenvalerat, Etofenprox, Fenoxaprop-P, Fenpropidin, Fenpyrazamin, Fludioxonil, Flufenacet, Flumetralin, Fosthiazat, Lenacil, MCPA, MCPB, Nicosulfuron, Paraffinöle, Paraffinöl, Penconazol, Picloram, Prohexadion, Propaquizafop, Prosulfocarb, Quizalofop-P-ethyl, Quizalofop-P-tefuryl, Natrium-5-nitroguaiacolat, Natrium-o-nitrophenolat, Natrium-p-nitrophenolat, Schwefel, Tebufenpyrad, Tetraconazol, Triallat, Triflursulfuron und Tritosulfuron ⁽¹⁾
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über das Inverkehrbringen von Pflanzenschutzmitteln und zur Aufhebung der Richtlinien 79/117/EWG und 91/414/EWG des Rates ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 17 Absatz 1 und Artikel 21,
- unter Hinweis auf die Durchführungsverordnung (EU) 2015/408 der Kommission vom 11. März 2015 zur Durchführung des Artikels 80 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über das Inverkehrbringen von Pflanzenschutzmitteln und zur Erstellung einer Liste mit Substitutionskandidaten ⁽³⁾,
- gestützt auf die Artikel 11 und 13 der 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 ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ ABl. L 233 vom 8.9.2022, S. 43.⁽²⁾ ABl. L 309 vom 24.11.2009, S. 1.⁽³⁾ ABl. L 67 vom 12.3.2015, S. 18.⁽⁴⁾ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

Dienstag, 18. Oktober 2022

- C. in der Erwägung, dass Difenconazol am 1. Januar 2009 durch die Richtlinie 2008/69/EG der Kommission⁽¹¹⁾ in Anhang I der Richtlinie 91/414/EWG des Rates aufgenommen wurde und als gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 genehmigt gilt;
- D. in der Erwägung, dass der Genehmigungszeitraum für 8-Hydroxychinolin bereits mit der Durchführungsverordnung (EU) 2021/1449 der Kommission⁽¹²⁾ um ein Jahr verlängert wurde und nun erneut mit der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1480, mit der die Laufzeit der Genehmigung bis zum 31. Dezember 2023 verlängert wurde;
- E. in der Erwägung, dass die Laufzeit der Genehmigung für Chlortoluron mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 533/2013 der Kommission⁽¹³⁾ bereits um ein Jahr verlängert wurde und dass die Laufzeit daraufhin mit den Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1511⁽¹⁴⁾, (EU) 2018/1262⁽¹⁵⁾, (EU) 2019/1589⁽¹⁶⁾, (EU) 2020/1511⁽¹⁷⁾, (EU) 2021/1449 der Kommission seit 2017 jedes Jahr um ein weiteres Jahr verlängert wurde und nun erneut mit der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1480 bis zum 31. Oktober 2023 verlängert wird, wobei es sich um die siebte Verlängerung der ursprünglichen Laufzeit der Genehmigung handelt;
- F. in der Erwägung, dass die Laufzeit der Genehmigung für Difenconazol mit den Durchführungsverordnungen (EU) 2019/1589, (EU) 2020/1511 und (EU) 2021/1449 bereits dreimal um je ein Jahr verlängert wurde und jetzt erneut mit der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1480 bis zum 31. Dezember 2023 verlängert wird;
- G. in der Erwägung, dass die Kommission die Verlängerungen lediglich wie folgt begründet hat: „Da sich die Bewertung dieser Wirkstoffe aus Gründen verzögert hat, die die Antragsteller nicht zu verantworten haben, wird die Genehmigung dieser Wirkstoffe wahrscheinlich auslaufen, bevor eine Entscheidung über die Verlängerung der Genehmigung getroffen werden kann.“;

⁽¹¹⁾ Richtlinie 2008/69/EG der Kommission vom 1. Juli 2008 zur Änderung der Richtlinie 91/414/EWG des Rates zwecks Aufnahme der Wirkstoffe Clofentezin, Dicamba, Difenconazol, Diflubenzuron, Imazaquin, Lenacil, Oxadiazon, Picloram und Pyriproxyfen (ABl. L 172 vom 2.7.2008, S. 9).

⁽¹²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2021/1449 der Kommission vom 3. September 2021 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 hinsichtlich der Verlängerung der Laufzeit der Genehmigung für die Wirkstoffe 2-Phenylphenol (einschließlich seiner Salze, z. B. Natriumsalz), 8-Hydroxychinolin, Amidosulfuron, Bifenox, Chlormequat, Chlortoluron, Clofentezin, Clomazon, Cypermethrin, Daminozid, Deltamethrin, Dicamba, Difenconazol, Diflufenican, Dimethachlor, Etofenprox, Fenoxaprop-P, Fenpropidin, Fludioxonil, Flufenacet, Fosthiazat, Indoxacarb, Lenacil, MCPA, MCPB, Nicosulfuron, Paraffinöle, Paraffinöl, Penconazol, Picloram, Propaquizafop, Prosulfocarb, Quizalofop-P-ethyl, Quizalofop-P-tefuryl, Schwefel, Tetraconazol, Triallat, Triflursulfuron und Tritosulfuron (ABl. L 313 vom 6.9.2021, S. 20).

⁽¹³⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 533/2013 der Kommission vom 10. Juni 2013 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 hinsichtlich der Verlängerung der Genehmigungsdauer der Wirkstoffe 1-Methylcyclopropan, Chlorthalonil, Chlortoluron, Cypermethrin, Daminozid, Forchlorfenuron, Indoxacarb, Thiophanatmethyl und Tribenuron (ABl. L 159 vom 11.6.2013, S. 9).

⁽¹⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/1511 der Kommission vom 30. August 2017 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 hinsichtlich der Verlängerung der Laufzeit der Genehmigung für die Wirkstoffe 1-Methylcyclopropan, Beta-Cyfluthrin, Chlorthalonil, Chlortoluron, Cypermethrin, Daminozid, Deltamethrin, Dimethenamid-p, Flufenacet, Flurtamon, Forchlorfenuron, Fosthiazat, Indoxacarb, Iprodion, MCPA, MCPB, Silthiofamid, Thiophanatmethyl und Tribenuron (ABl. L 224 vom 31.8.2017, S. 115).

⁽¹⁵⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2018/1262 der Kommission vom 20. September 2018 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 hinsichtlich der Verlängerung der Laufzeit der Genehmigung für die Wirkstoffe 1-Methylcyclopropan, beta-Cyfluthrin, Chlorthalonil, Chlortoluron, Clomazon, Cypermethrin, Daminozid, Deltamethrin, Dimethenamid-p, Diuron, Fludioxonil, Flufenacet, Flurtamon, Fosthiazat, Indoxacarb, MCPA, MCPB, Prosulfocarb, Thiophanatmethyl und Tribenuron (ABl. L 238 vom 21.9.2018, S. 62).

⁽¹⁶⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/1589 der Kommission vom 26. September 2019 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 hinsichtlich der Verlängerung der Laufzeit der Genehmigung für die Wirkstoffe Amidosulfuron, beta-Cyfluthrin, Bifenox, Chlortoluron, Clofentezin, Clomazon, Cypermethrin, Daminozid, Deltamethrin, Dicamba, Difenconazol, Diflubenzuron, Diflufenican, Fenoxaprop-P, Fenpropidin, Fludioxonil, Flufenacet, Fosthiazat, Indoxacarb, Lenacil, MCPA, MCPB, Nicosulfuron, Picloram, Prosulfocarb, Pyriproxyfen, Thiophanatmethyl, Triflursulfuron und Tritosulfuron (ABl. L 248 vom 27.9.2019, S. 24).

⁽¹⁷⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2020/1511 der Kommission vom 16. Oktober 2020 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 hinsichtlich der Verlängerung der Laufzeit der Genehmigung für die Wirkstoffe Amidosulfuron, Bifenox, Chlortoluron, Clofentezin, Clomazon, Cypermethrin, Daminozid, Deltamethrin, Dicamba, Difenconazol, Diflufenican, Fenoxaprop-P, Fenpropidin, Fludioxonil, Flufenacet, Fosthiazat, Indoxacarb, Lenacil, MCPA, MCPB, Nicosulfuron, Paraffinöle, Picloram, Prosulfocarb, Schwefel, Triflursulfuron und Tritosulfuron (ABl. L 344 vom 19.10.2020, S. 18).

Dienstag, 18. Oktober 2022

8-Hydroxychinolin

- H. in der Erwägung, dass der Ausschuss für Risikobeurteilung der Europäischen Chemikalienagentur (ECHA) 2015 eine Stellungnahme abgegeben hat, wonach 8-Hydroxychinolin als reproduktionstoxischer Stoff der Kategorie 1B eingestuft werden sollte ⁽¹⁸⁾;
- I. in der Erwägung, dass die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) 2016 in ihrem Peer-Review der Risikobewertung von 8-Hydroxychinolin für Pestizide mehrere Datenlücken und zwei kritische Bereiche ermittelt hat, die Anlass zu Sorge geben: zum einen, dass 8-Hydroxychinolin als reproduktionstoxischer Stoff der Kategorie 1B einzustufen ist; zum anderen die Erkenntnis, dass der Stoff keine der vorläufigen Bestimmungen der Genehmigungsverordnungen (Punkt 3.6.5 betreffend die menschliche Gesundheit im Hinblick auf die Berücksichtigung endokrinschädigender Eigenschaften) erfüllen würde, da in den verfügbaren Studien im Zusammenhang mit der Einstufung schädliche Auswirkungen auf endokrine Organe festgestellt wurden ⁽¹⁹⁾;
- J. in der Erwägung, dass 8-Hydroxychinolin im Jahr 2017 im Wege der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2065 der Kommission ⁽²⁰⁾ auf die „Liste der Substitutionskandidaten“ gesetzt wurde, weil der Wirkstoff endokrinschädliche Eigenschaften aufweisen soll, die sich auf Menschen schädlich auswirken können, und weil er gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 ⁽²¹⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates als reproduktionstoxischer Stoff der Kategorie 1B eingestuft ist;

Chlortoluron

- K. in der Erwägung, dass für Chlortoluron gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 eine harmonisierten Einstufung als sehr giftig für Wasserorganismen, sehr giftig für Wasserorganismen mit langfristiger Wirkung, vermutlich krebserzeugend (Karz. 2) und vermutlich das Kind im Mutterleib schädigend (Repr. 2) vorliegt;
- L. in der Erwägung, dass Chlortoluron in wissenschaftlichen Veröffentlichungen mit endokrinschädlichen Eigenschaften in Verbindung gebracht wurde ⁽²²⁾;
- M. in der Erwägung, dass Chlortoluron im Jahr 2015 im Rahmen der Durchführungsverordnung (EU) 2015/408 der Kommission auf die „Liste mit Substitutionskandidaten“ gesetzt wurde, weil es endokrinschädliche Eigenschaften aufweisen soll, die sich auf Menschen schädlich auswirken können, und weil es die Kriterien für die Einstufung als persistenter und toxischer Stoff erfüllt;
- N. in der Erwägung, dass das Parlament bereits in seinen Entschlüssen vom 10. Oktober 2019, vom 26. November 2020 und vom 6. Oktober 2021 Einwände gegen die zuvor erfolgten Verlängerungen der Laufzeit der Genehmigung für den Wirkstoff Chlortoluron erhoben hat;

⁽¹⁸⁾ Stellungnahme des Ausschusses für Risikobeurteilung vom 5. Juni 2015, in der eine harmonisierte Einstufung und Kennzeichnung folgender Stoffe auf EU-Ebene vorgeschlagen wird: Quinolin-8-ol; 8-Hydroxychinolin, <https://echa.europa.eu/documents/10162/fb6bbac1-35b5-bf75-8592-0ccd93ad2615>

⁽¹⁹⁾ „EFSA Peer review of the pesticide risk assessment of the active substance 8-hydroxyquinoline“ (EFSA Peer-Review zur Pestizid-Risikobewertung des Wirkstoffs 8-Hydroxychinolin), EFSA Journal 2016; 14(6):4493, <https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.2903/j.efsa.2016.4493>

⁽²⁰⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/2065 der Kommission vom 13. November 2017 zur Bestätigung der Bedingungen für die Genehmigung des in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 aufgeführten Wirkstoffs 8-Hydroxychinolin und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/408 hinsichtlich der Aufnahme des Wirkstoffs 8-Hydroxychinolin in die Liste der Substitutionskandidaten (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 40).

⁽²¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen, zur Änderung und Aufhebung der Richtlinien 67/548/EWG und 1999/45/EG und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 (ABl. L 353 vom 31.12.2008, S. 1).

⁽²²⁾ Siehe unter anderem: Hong, M., Ping, Z., Jian, X.: „Testicular toxicity and mechanisms of chlorotoluron compounds in the mouse“, Toxicology Mechanisms and Methods 2007; 17(8):483-8.

Dienstag, 18. Oktober 2022

- O. in der Erwägung, dass sich die Kommission in ihren Antworten⁽²³⁾ auf die vorherigen Einwände gegen die Verlängerungen der Laufzeit der Genehmigung für Chlortoluron nur auf die Studie bezieht, auf die sich die vor dem Erlass der Verordnung (EU) 2018/605 der Kommission⁽²⁴⁾ durchgeführte Folgenabschätzung stützt, in der Chlortoluron nicht als möglicherweise endokrinschädigender Wirkstoff eingestuft wird, und dass die Kommission in ihrer Antwort jedoch nicht einräumt, dass diese Studie nicht zur Streichung von Chlortoluron von der Liste der Substitutionskandidaten geführt hat;
- P. in der Erwägung, dass die Kommission nach dem Erlass der Delegierten Verordnung (EU) 2017/2100 der Kommission⁽²⁵⁾ und der Verordnung (EU) 2018/605 die EFSA und die ECHA beauftragt hat, harmonisierte Leitlinien auszuarbeiten, um sicherzustellen, dass die von der Union angenommenen Kriterien für endokrine Disruptoren bei der Bewertung von Bioziden und Pestiziden in der Union einheitlich angewandt werden; in der Erwägung, dass diese Leitlinien, die neue OECD-Tests umfassen, im Juni 2018⁽²⁶⁾ veröffentlicht wurden, jedoch nicht zur Bewertung der endokrinschädigenden Eigenschaften von Chlortoluron herangezogen wurden;
- Q. in der Erwägung, dass daher Chlortoluron nicht ordnungsgemäß bewertet wurde und somit die Einstufung als endokrinschädigend nicht aufgehoben werden konnte;
- R. in der Erwägung, dass in Bezug auf Chlortoluron der Entwurf des Bewertungsbericht zur Verlängerung der Genehmigung bis 2016 hätte vorgelegt werden sollen, aber erst drei Jahre später, im Jahr 2019, vorgelegt wurde und dass die Bewertung von der EFSA offenbar immer noch nicht vorgenommen wurde;

Difenoconazol

- S. in der Erwägung, dass bei Difenoconazol — unabhängig davon, ob es getrennt oder in Kombination mit verschiedenen Azolen wie Penconazol verwendet wird — vermutet wird, dass es Triazolresistenz bei dem Pilzstamm *Aspergillus fumigatus*⁽²⁷⁾ hervorruft;

⁽²³⁾ Weiterbehandlung der nichtlegislativen Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Entwurf einer Durchführungsverordnung der Kommission zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 hinsichtlich der Verlängerung der Laufzeit der Genehmigung für die Wirkstoffe Amidosulfuron, beta-Cyfluthrin, Bifenox, Chlortoluron, Clofentezin, Clomazon, Cypermethrin, Daminozid, Deltamethrin, Dicamba, Difenoconazol, Diflubenzuron, Diflufenican, Fenoxaprop-P, Fenpropidin, Fludioxonil, Flufenacet, Fosthiazat, Indoxacarb, Lenacil, MCPA, MCPB, Nicosulfuron, Picloram, Prosulfocarb, Pyriproxyfen, Thiophanat-methyl, Triflursulfuron und Tritosulfuron durch die Kommission, SP(2019)669, [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2019/2826\(RSP\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2019/2826(RSP)&l=en).

Weiterbehandlung der nichtlegislativen Entschließung des Europäischen Parlaments zu der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1511 der Kommission vom 16. Oktober 2020 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 hinsichtlich der Verlängerung der Laufzeit der Genehmigung für die Wirkstoffe Amidosulfuron, Bifenox, Chlortoluron, Clofentezin, Clomazon, Cypermethrin, Daminozid, Deltamethrin, Dicamba, Difenoconazol, Diflufenican, Fenoxaprop-P, Fenpropidin, Fludioxonil, Flufenacet, Fosthiazat, Indoxacarb, Lenacil, MCPA, MCPB, Nicosulfuron, Paraffinöle, Picloram, Prosulfocarb, Schwefel, Triflursulfuron und Tritosulfuron durch die Kommission, SP(2021)129, [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2020/2853\(RSP\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2020/2853(RSP)&l=en).

Weiterbehandlung der nichtlegislativen Entschließung des Europäischen Parlaments zu der Durchführungsverordnung (EU) 2021/1449 der Kommission vom 3. September 2021 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 hinsichtlich der Verlängerung der Laufzeit der Genehmigung für die Wirkstoffe 2-Phenylphenol (einschließlich seiner Salze, z. B. Natriumsalz), 8-Hydroxychinolin, Amidosulfuron, Bifenox, Chlormequat, Chlortoluron, Clofentezin, Clomazon, Cypermethrin, Daminozid, Deltamethrin, Dicamba, Difenoconazol, Diflufenican, Dimethachlor, Etofenprox, Fenoxaprop-P, Fenpropidin, Fludioxonil, Flufenacet, Fosthiazat, Indoxacarb, Lenacil, MCPA, MCPB, Nicosulfuron, Paraffinöle, Paraffinöl, Penconazol, Picloram, Propaquizafop, Prosulfocarb, Quizalofop-P-ethyl, Quizalofop-P-tefuryl, Schwefel, Tetraconazol, Triallat, Triflursulfuron und Tritosulfuron durch die Kommission, SP(2021)735, [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2021/2869\(RSP\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2021/2869(RSP)&l=en).

⁽²⁴⁾ Verordnung (EU) 2018/605 der Kommission vom 19. April 2018 zur Änderung von Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 durch die Festlegung wissenschaftlicher Kriterien für die Bestimmung endokrinschädlicher Eigenschaften (ABl. L 101 vom 20.4.2018, S. 33).

⁽²⁵⁾ Delegierte Verordnung (EU) 2017/2100 der Kommission vom 4. September 2017 zur Festlegung wissenschaftlicher Kriterien für die Bestimmung endokrinschädigender Eigenschaften gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 301 vom 17.11.2017, S. 1).

⁽²⁶⁾ Leitlinien der EFSA und der ECHA für die Bestimmung endokrinschädigender Eigenschaften im Zusammenhang mit den Verordnungen (EU) Nr. 528/2012 und (EG) Nr. 1107/2009, EFSA Journal 2018, 16(6):5311, <http://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/5311>.

⁽²⁷⁾ Verweij, P.E., Lucas, J.A., Arendrup, M.C., Bowyer, P., Brinkmann, A.J.F., Denning, D.W., Dyer, P.S., Fisher, M.C., Geenen, P.L., Gisi, U., Hermann, D., Hoogendijk, A., Kiers, E., Lagrou, K., Melchers, W.J.G., Rhodes, J., Rietveld, A.G., Schoustra, S.E., Stenzel, K., Zwaan, B. J., und Fraaije, B.A., „The one health problem of azole resistance in *Aspergillus fumigatus*: current insights and future research agenda“, Fungal Biology Reviews, Band 34, Ausgabe 4, 2020, S. 202, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1749461320300415>

Dienstag, 18. Oktober 2022

- T. in der Erwägung, dass die Triazolresistenz in *Aspergillus fumigatus* zunehmend ein Problem für die öffentliche Gesundheit darstellt⁽²⁸⁾; in der Erwägung, dass Daten aus mehreren Studien⁽²⁹⁾ massiv darauf hindeuten, dass landwirtschaftliche Azole verantwortlich sind, wenn medizinische Behandlungen bei bislang nicht mit Azolen behandelten Patienten in klinischen Einrichtungen nicht anschlagen;
- U. in der Erwägung, dass bei jedem vierten Patienten, der aufgrund von Gesundheitsproblemen im Zusammenhang mit Covid-19 einer Intensivbehandlung unterzogen wurde, eine Infektion mit *Aspergillus fumigatus* festgestellt wurde, wobei in 15 % der Fälle eine resistente Variante von *Aspergillus fumigatus* diagnostiziert wurde; in der Erwägung, dass diese Patienten kaum therapierbar sind und ihre Überlebensrate auf gerade mal 20 % geschätzt wird⁽³⁰⁾;
- V. in der Erwägung, dass die Verlängerung der Laufzeit der Genehmigung von Stoffen, die eine Resistenz gegenüber Arzneimitteln gegen Pilzinfektionen bewirken, aus gesundheitlicher Sicht nicht hinnehmbar ist;

Allgemeine Erwägungen zur Verlängerung von Genehmigungen

- W. in der Erwägung, dass mit der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 ein hohes Maß an Schutz sowohl der Gesundheit von Mensch und Tier als auch der Umwelt sichergestellt und zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft der Union gewahrt werden soll; in der Erwägung, dass dem Schutz gefährdeter Bevölkerungsgruppen, insbesondere von Schwangeren, Säuglingen und Kindern, besondere Aufmerksamkeit zuteilwerden sollte;
- X. in der Erwägung, dass das Vorsorgeprinzip angewendet werden sollte und dass in der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 festgelegt ist, dass Stoffe nur dann in Pflanzenschutzmitteln enthalten sein sollten, wenn nachgewiesen ist, dass sie einen offensichtlichen Nutzen für die Pflanzenerzeugung bieten und voraussichtlich keine schädlichen Auswirkungen auf die Gesundheit von Mensch oder Tier oder unannehmbare Folgen für die Umwelt haben;
- Y. in der Erwägung, dass aus der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 hervorgeht, dass im Interesse der Sicherheit die Gültigkeitsdauer der Genehmigung für Wirkstoffe begrenzt sein sollte; in der Erwägung, dass die Gültigkeitsdauer der Genehmigung dem möglichen Risiko bei der Verwendung solcher Stoffe entsprechen sollte, dass es in diesem Fall jedoch offensichtlich ist, dass eine solche Verhältnismäßigkeit nicht vorliegt;
- Z. in der Erwägung, dass Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 nicht dahingehend verstanden werden darf, dass er eine unbegrenzte Verlängerung der Genehmigung eines Wirkstoffs zulässt, sondern vielmehr so verstanden werden sollte, dass er eine begrenzte und ausnahmsweise Verlängerung um einige Monate oder höchstens ein Jahr ermöglicht, um eine Unterbrechung der Vermarktung und des Verkaufs eines Pflanzenschutzmittels zu vermeiden, und zwar unter gebührender Berücksichtigung der Anforderung, ein hohes Schutzniveau für die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu erreichen, was sowohl das vorrangige Ziel der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 als auch ein im Primärrecht der Union — nämlich in den Artikeln 35 und 37 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union und in den Artikeln 168 und 191 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union — verankertes Grundprinzip darstellt;
- AA. in der Erwägung, dass die derzeitige Auslegung von Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 durch die Kommission den allgemeinen Zielen dieser Verordnung und der Absicht der Mitgesetzgeber zuwiderläuft;
- AB. in der Erwägung, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten die Möglichkeit und die Verantwortung haben, nach dem Grundsatz der Vorsorge zu handeln, wenn erkannt wurde, dass es zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen kommen kann, aber keine wissenschaftliche Gewissheit besteht, indem sie die vorläufigen Risikominderungsmaßnahmen ergreifen, die erforderlich sind, um ein hohes Maß an Schutz der menschlichen Gesundheit sicherzustellen;

⁽²⁸⁾ Cao, D., Wang, F., Yu, S., Dong, S., Wu, R., Cui, N., Ren, J., Xu, T., Wang, S., Wang, M., Fang, H., und Yu, Y., „Prevalence of Azole-Resistant *Aspergillus fumigatus* is Highly Associated with Azole Fungicide Residues in the Fields“, *Environmental Science & Technology*, 2021, 55(5), 3041-3049, https://www.researchgate.net/publication/349087541_Prevalence_of_AzoleResistant_Aspgillus_fumigatus_is_Highly_Associated_with_Azole_Fungicide_Residues_in_the_Fields

⁽²⁹⁾ Berger, S., El Chazli, Y., Babu, A.F., Coste, A.T., „Azole Resistance in *Aspergillus fumigatus*: A Consequence of Antifungal Use in Agriculture?“, *Frontiers in Microbiology* 2017; 8: 1024, <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5461301/>

⁽³⁰⁾ <https://huisarts.bsl.nl/levensbedreigende-schimmel-ontdekt-bij-kwart-coronapatienten-op-ic/>

Dienstag, 18. Oktober 2022

- AC. in der Erwägung, dass in Artikel 21 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 konkret vorgesehen ist, dass die Kommission insbesondere dann, wenn es ihrer Ansicht nach aufgrund neuer wissenschaftlicher und technischer Erkenntnisse Anzeichen dafür gibt, dass der Stoff die Genehmigungskriterien des Artikels 4 der Verordnung nicht mehr erfüllt, die Genehmigung für einen Wirkstoff jederzeit überprüfen kann, und in der Erwägung, dass diese Überprüfung zur Aufhebung oder Änderung der Genehmigung des Stoffes führen kann;
- AD. in der Erwägung, dass die Identifizierung der drei Wirkstoffe als Substitutionskandidaten nicht zu einer Risikominderung beigetragen hat, da die Mitgliedstaaten das in Artikel 50 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 vorgesehene System der zwingenden Substitution unzureichend umgesetzt haben;
- AE. in der Erwägung, dass die Kommission in ihrer Strategie „Vom Hof auf den Tisch“ und ihrer Biodiversitätsstrategie zugesagt hat, bis 2030 die allgemeine Verwendung chemischer Pestizide und die damit verbundenen Risiken um 50 % und die Verwendung gefährlicherer Pestizide um 50 % zu verringern;
- AF. in der Erwägung, dass gefährlichere Pestizide als Pestizide definiert werden, die Wirkstoffe enthalten, die die Ausschlusskriterien gemäß Anhang II Nummern 3.6.2. bis 3.6.5 und 3.8.2 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 erfüllen oder gemäß den Kriterien in Nummer 4 jenes Anhangs als Substitutionskandidaten identifiziert wurden, wozu die Wirkstoffe 8-Hydroxychinolin, Chlortoluron und Difenconazol sowie Etofenprox, Flufenacet, Lenacil, Nicosulfuron, Nicosulfuron und Triallat gehören, für die die Laufzeit der Genehmigung mit der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1480 um ein Jahr verlängert werden, ohne dass eine angemessene Neubewertung der damit verbundenen Risiken erfolgte;
- AG. in der Erwägung, dass die wiederholten Verlängerungen der Laufzeiten der Genehmigungen für diese gefährlichsten chemischen Pestizide ohne Durchführung einer ordnungsgemäßen, vollständigen und rechtzeitigen Neubewertung ihrer gefährlichen Eigenschaften den Zielen des europäischen Grünen Deals zuwiderlaufen;
- AH. in der Erwägung, dass gemäß Artikel 4 Absatz 7 und Anhang II Nummer 3.6.4 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 ein Wirkstoff nicht genehmigt werden kann, wenn er als reproduktionstoxischer Stoff der Kategorie 1B eingestuft ist, außer in den Fällen, in denen auf der Grundlage der im Antrag enthaltenen dokumentierten Nachweise ein Wirkstoff erforderlich ist, um eine ernste Gefahr für die Pflanzengesundheit zu bekämpfen, die nicht durch andere verfügbare Mittel, einschließlich nichtchemischer Methoden, eingedämmt werden kann, in denen Maßnahmen zur Risikominderung ergriffen werden müssen, um sicherzustellen, dass die Exposition von Mensch und Umwelt gegenüber dem Wirkstoff minimiert wird, oder wenn die Exposition von Menschen gegenüber diesem Wirkstoff in einem Pflanzenschutzmittel unter realistisch anzunehmenden Verwendungsbedingungen vernachlässigbar ist, d. h. das Mittel wird in geschlossenen Systemen oder unter anderen Bedingungen, bei denen ein Kontakt mit Menschen ausgeschlossen ist, verwendet und die Rückstände des betreffenden Wirkstoffs in Lebens- und Futtermitteln überschreiten nicht den gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³¹⁾ festgelegten Standardwert;
- AI. in der Erwägung, dass gemäß Artikel 4 Absatz 7 und Anhang II Nummer 3.6.5 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 ein Wirkstoff nicht genehmigt werden kann, wenn davon ausgegangen wird, dass er endokrinschädigende Eigenschaften aufweist, die schädliche Auswirkungen auf den Menschen haben können, außer in den Fällen, in denen aufgrund der im Antrag enthaltenen dokumentierten Nachweise ein Wirkstoff erforderlich ist, um eine ernste Gefahr für die Pflanzengesundheit zu bekämpfen, die mit anderen verfügbaren Mitteln, einschließlich nichtchemischer Methoden, nicht eingedämmt werden kann; in solchen Fällen müssen Risikominderungsmaßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass die Exposition von Mensch und Umwelt gegenüber dem Wirkstoff minimiert wird, oder wenn die Exposition von Menschen gegenüber diesem Wirkstoff in einem Pflanzenschutzmittel unter realistisch anzunehmenden Verwendungsbedingungen vernachlässigbar ist, d. h., das Produkt wird in geschlossenen Systemen oder unter anderen Bedingungen, die den Kontakt mit Menschen ausschließen, verwendet, und die Rückstände des betreffenden Wirkstoffs in Lebens- und Futtermitteln überschreiten nicht den gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 festgelegten Standardwert;
- AJ. in der Erwägung, dass es nicht hinnehmbar ist, dass Stoffe, die die Ausschlusskriterien für Wirkstoffe erfüllen, weiterhin in der Union verwendet werden dürfen, wodurch die Gesundheit von Mensch und Umwelt gefährdet wird;

⁽³¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 396/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Februar 2005 über Höchstgehalte an Pestizidrückständen in oder auf Lebens- und Futtermitteln pflanzlichen und tierischen Ursprungs und zur Änderung der Richtlinie 91/414/EWG des Rates (ABl. L 70 vom 16.3.2005, S. 1).

Dienstag, 18. Oktober 2022

- AK. in der Erwägung, dass Antragsteller das in die Arbeitsmethoden der Kommission integrierte automatische System ausnutzen können, mit dem die Laufzeiten der Genehmigungen für Wirkstoffe unverzüglich verlängert werden, wenn die Risikoeubewertung noch nicht abgeschlossen wurde, indem sie das Neubewertungsverfahren absichtlich dadurch hinauszögern, dass sie unvollständige Daten bereitstellen und weitere Ausnahmeregelungen und Sonderbedingungen fordern, was nicht vertretbare Risiken für die Umwelt und die Gesundheit des Menschen zur Folge hat, da diese dem gefährlichen Stoff in der Zwischenzeit weiterhin ausgesetzt sind;
- AL. in der Erwägung, dass das Parlament in seiner EntschlieÙung vom 13. September 2018 die Kommission und die Mitgliedstaaten aufgefordert hat, „dafür Sorge zu tragen, dass die prozedurale Verlängerung des Genehmigungszeitraums um die Dauer des Verfahrens gemäß Artikel 17 der Verordnung nicht für Wirkstoffe verwendet wird, die mutagen, krebserregend, reproduktionstoxisch und damit in Kategorie 1A oder 1B eingestuft oder einzustufen sind, oder für Wirkstoffe, die endokrinschädliche Eigenschaften besitzen, die schädliche Auswirkungen auf Mensch oder Tier haben können, wie dies derzeit für Stoffe wie Flumioxazin, Thiacloprid, Chlortoluron und Dimoxystrobin der Fall ist“;
- AM. in der Erwägung, dass nach den vorangegangenen Verlängerungen mehrerer Wirkstoffe im Jahr 2021, darunter 8-Hydroxychinolin, Chlortoluron und Difenconazol, gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2021/1449 nur einer der 39 Stoffe, die unter die genannte Durchführungsverordnung fallen, verlängert wurde, während gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 die Genehmigungszeiträume für 46 Stoffe verlängert wurden, von denen viele ein drittes, viertes, fünftes, sechstes oder sogar siebtes Mal verlängert wurden;
- AN. in der Erwägung, dass der Ansatz der Kommission, den Genehmigungszeitraum für 46 Wirkstoffe mit ein und demselben Durchführungsrechtsakt zu verlängern, die Möglichkeit der Mitgliedstaaten einschränkt, im Ausschuss Einspruch gegen einzelne dieser besonders bedenklichen Wirkstoffe, darunter 8-Hydroxychinolin, Chlortoluron und Difenconazol, zu erheben;
- AO. in der Erwägung, dass die Nichtregierungsorganisationen Pesticide Action Network Europe und Pollinis Anträge auf interne Überprüfung gestellt haben, um die Rechtmäßigkeit der wiederholten Verlängerungen der Genehmigungszeiträume für die Wirkstoffe Dimoxystrobin bzw. Boscalid anzufechten, während im Fall von Dimoxystrobin eine Nichtigkeitsklage erhoben wurde ⁽³²⁾;
1. vertritt die Auffassung, dass die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1480 der Kommission nicht von den in der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 vorgesehenen Durchführungsbefugnissen gedeckt ist;
2. ist der Ansicht, dass die Durchführungsverordnung (EU) 2022/1480 der Kommission insofern mit dem Unionsrecht unvereinbar ist, als sie gegen das Vorsorgeprinzip verstößt;
3. missbilligt die erheblichen Verzögerungen im Verfahren für die erneute Zulassung und bei der Bestimmung von Stoffen mit endokrinschädlicher Wirkung aufs Schärfste;
4. vertritt die Auffassung, dass die Entscheidung, die Genehmigungszeiträume für 8-Hydroxychinolin, Chlortoluron und Difenconazol erneut zu verlängern, nicht mit den in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 festgelegten Sicherheitskriterien vereinbar ist und weder auf Nachweisen dafür, dass diese Stoffe sicher verwendet werden können, noch auf einer erwiesenen dringenden Notwendigkeit, diese Wirkstoffe für die Lebensmittelerzeugung in der Union einzusetzen, beruht;
5. fordert die Kommission auf, ihre Durchführungsverordnung (EU) 2022/1480 aufzuheben und dem Ausschuss einen neuen Entwurf vorzulegen, in dem den wissenschaftlichen Nachweisen zu den schädlichen Eigenschaften aller betroffenen Wirkstoffe — insbesondere von 8-Hydroxychinolin, Chlortoluron und Difenconazol — Rechnung getragen wird;
6. fordert die Kommission auf, nur Entwürfe von Durchführungsverordnungen zur Verlängerung der Laufzeit von Genehmigungen für Stoffe vorzulegen, bei denen der derzeitige Stand der Wissenschaft voraussichtlich nicht in einem Vorschlag der Kommission münden wird, die Genehmigung für den betreffenden Wirkstoff nicht zu erneuern;
7. fordert die Kommission auf, Wirkstoffen die Genehmigung zu entziehen, wenn es Belege dafür gibt, dass diese Wirkstoffe die in der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 festgelegten Sicherheitskriterien nicht erfüllen, oder diesbezüglich begründete Zweifel bestehen;

(32) Rechtssache T-412/22, PAN Europe gegen Kommission, <https://curia.europa.eu/juris/fiche.jsf?id=T%3B412%3B22%3BRD%3B1%3BP%3B1%3BT022%2F0412%2FP&nat=or&mat=or&pcs=Oor&jur=C%2CT%2CF&num=T412%252F22&for=&jge=&dates=&language=en&pro=&cit=none%252CC%252CJ%252CR%252C2008E%252C%252C%252C%252C%252C%252Ctrue%252Cfalse%252Cfalse&oqp=&td=%3BALL&avg=&lgrc=en&lg=&cid=13059188>

Dienstag, 18. Oktober 2022

8. fordert die Kommission auf, ihre Entscheidungen über die Verlängerung der Genehmigungszeiträume von Wirkstoffen in Zukunft ordnungsgemäß zu begründen und solche Verlängerungsvorschläge nicht mehr „im Paket“ vorzulegen, damit solche Entscheidungen von den Mitgliedstaaten besser kontrolliert werden können;
 9. fordert die Mitgliedstaaten auf, für die ordnungsgemäße und rechtzeitige Neubewertung der Genehmigungen für die Wirkstoffe zu sorgen, über die sie Bericht erstatten müssen, und sicherzustellen, dass die gegenwärtigen Verzögerungen so bald wie möglich wirksam behoben werden;
 10. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.
-

Dienstag, 18. Oktober 2022

P9_TA(2022)0364

Der Beitritt von Rumänien und Bulgarien zum Schengen-Raum**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Oktober 2022 zum Beitritt von Rumänien und Bulgarien zum Schengen-Raum (2022/2852(RSP))**

(2023/C 149/02)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf das Protokoll zur Einbeziehung des Schengen-Besitzstands in den Rahmen der Europäischen Union (11997D/PRO/02),
- unter Hinweis auf Artikel 67 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), wonach die Union einen Raum der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts bildet und sicherstellt, dass Personen an den Binnengrenzen nicht kontrolliert werden,
- unter Hinweis auf Artikel 21 Absatz 1 AEUV, wonach jeder Bürger der Union das Recht hat, sich im Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten frei zu bewegen und aufzuhalten,
- unter Hinweis auf Artikel 4 Absatz 2 der Beitrittsakte von 2005,
- unter Hinweis auf Charta der Grundrechte der Europäischen Union und insbesondere deren Artikel 45, wonach die Unionsbürgerinnen und Unionsbürger das Recht haben, sich im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten frei zu bewegen und aufzuhalten,
- unter Hinweis auf die Entwürfe für Beschlüsse des Rates über die vollständige Anwendung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands in der Republik Bulgarien und Rumänien vom 29. September 2010 (14142/10) und vom 8. Juli 2011 (14142/1/10),
- unter Hinweis auf den Entwurf eines Beschlusses des Rates vom 7. Dezember 2011 über den Rahmen für die vollständige Anwendung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands in der Republik Bulgarien und Rumänien (14302/3/11),
- unter Hinweis auf seinen Standpunkt vom 8. Juni 2011 zu dem Entwurf eines Beschlusses des Rates über die vollständige Anwendung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands in der Republik Bulgarien und in Rumänien ⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Rates (Justiz und Inneres) vom 9. und 10. Juni 2011, 22. und 23. September 2011, 25. und 26. Oktober 2012, 7. und 8. März 2013 sowie 5. und 6. Dezember 2013,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 13. Oktober 2011 zu dem Beitritt von Bulgarien und Rumänien zu Schengen ⁽²⁾,
- unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 9. Dezember 2011 und vom 1. und 2. März 2012,
- unter Hinweis auf den Beschluss (EU) 2017/1908 des Rates vom 12. Oktober 2017 über das Inkraftsetzen einiger Bestimmungen des Schengen-Besitzstands über das Visa-Informationssystem in der Republik Bulgarien und in Rumänien ⁽³⁾,
- unter Hinweis auf den Beschluss (EU) 2018/934 des Rates vom 25. Juni 2018 über das Inkraftsetzen der übrigen Bestimmungen des Schengen-Besitzstands über das Schengener Informationssystem in der Republik Bulgarien und in Rumänien ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ ABl. C 380 E vom 11.12.2012, S. 160.

⁽²⁾ ABl. C 94 E vom 3.4.2013, S. 13.

⁽³⁾ ABl. L 269 vom 19.10.2017, S. 39.

⁽⁴⁾ ABl. L 165 vom 2.7.2018, S. 37.

Dienstag, 18. Oktober 2022

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 2. Juni 2021 mit dem Titel „Strategie für einen reibungslos funktionierenden und resilienten Schengen-Raum“ (COM(2021)0277),
 - unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2016/399 über einen Unionskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (COM(2021)0891),
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 24. Mai 2022 mit dem Titel „Schengen-Statusbericht 2022“ (COM(2022)0301),
 - unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2022/922 des Rates vom 9. Juni 2022 über die Einführung und Anwendung eines Evaluierungs- und Überwachungsmechanismus für die Überprüfung der Anwendung des Schengen-Besitzstands und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1053/2013 ⁽⁵⁾,
 - unter Hinweis auf den Entwurf eines Beschlusses des Rates vom 23. Juni 2022 über die vollständige Anwendung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands in der Republik Kroatien (10624/22),
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 11. Dezember 2018 zur vollständigen Anwendung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands in Bulgarien und in Rumänien: Abschaffung der Binnengrenzkontrollen an den Land-, See- und Luftgrenzen ⁽⁶⁾,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 19. Juni 2020 zur Lage im Schengen-Raum nach dem COVID-19-Ausbruch ⁽⁷⁾,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 8. Juli 2021 zu dem Jahresbericht über das Funktionieren des Schengen-Raums ⁽⁸⁾,
 - gestützt auf Artikel 132 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass Bulgarien und Rumänien mit ihrem Beitritt zur Europäischen Union im Jahr 2007 den Schengen-Besitzstand übernommen haben; in der Erwägung, dass Bulgarien seine Bereitschaftserklärung im Hinblick auf den Beginn der Bewertung durch die Gruppe „Schengen-Bewertung“ im Jahr 2008 abgegeben hat, die sich aus Sachverständigen aus den Schengen-Mitgliedstaaten zusammensetzt; in der Erwägung, dass Rumänien seine Bereitschaftserklärung im Hinblick auf den Beginn der von der Gruppe „Schengen-Bewertung“ durchzuführenden Bewertung 2007 und 2008 abgegeben hat;
- B. in der Erwägung, dass der Abschluss des Schengen-Evaluierungsprozesses für Bulgarien und Rumänien sowie die Bereitschaft der beiden Länder zur Umsetzung aller Bestimmungen des Schengen-Besitzstands von Sachverständigen der Gruppe „Schengen-Bewertung“ und vom Rat in seinen Schlussfolgerungen vom 9. und 10. Juni 2011 bestätigt wurden; in der Erwägung, dass der Rat in seinem Entwurf eines Beschlusses vom 8. Juli 2011 geprüft hat, ob die erforderlichen Voraussetzungen für die Anwendung des Schengen-Besitzstands in allen Bereichen — nämlich Datenschutz, Luftgrenzen, Landgrenzen, polizeiliche Zusammenarbeit, Schengener Informationssystem, Seegrenzen und Visa — erfüllt worden waren; in der Erwägung, dass der Abschluss des Schengen-Evaluierungsprozesses zusätzlich zu der Herausforderung, die Außengrenzen der Europäischen Union zu verwalten, auch bewirkt hat, dass die beiden Länder ihre Grenzüberwachungssysteme grundlegend umstrukturiert und sich für die Stärkung der Kapazitäten der Strafverfolgungsbehörden eingesetzt haben; in der Erwägung, dass der erfolgreiche Abschluss der Schengen-Evaluierungsverfahren gemäß der Beitrittsakte von 2005 die einzige Voraussetzung für die vollständige Anwendung des Schengen-Besitzstands ist, wozu auch die Abschaffung der Binnengrenzkontrollen an den Land-, See- und Luftgrenzen gehört; in der Erwägung, dass die Bereitschaft Bulgariens und Rumäniens zur vollständigen Anwendung des Schengen-Besitzstands mehrfach von den Staats- und Regierungschefs im Rat sowie von Kommission und Parlament anerkannt wurde, zuletzt in der Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Schengen-Statusbericht 2022“ und der Entschließung des Parlaments vom 8. Juli 2021 zu dem Jahresbericht über das Funktionieren des Schengen-Raums;

⁽⁵⁾ ABl. L 160 vom 15.6.2022, S. 1.

⁽⁶⁾ ABl. C 388 vom 13.11.2020, S. 18.

⁽⁷⁾ ABl. C 362 vom 8.9.2021, S. 77.

⁽⁸⁾ ABl. C 99 vom 1.3.2022, S. 158.

Dienstag, 18. Oktober 2022

- C. in der Erwägung, dass der Rat in seinem Entwurf eines Beschlusses vom 29. September 2010 die vollständige Anwendung des Schengen-Besitzstands in Bulgarien und Rumänien sowie die Abschaffung der Binnengrenzkontrollen an den Land-, See- und Luftgrenzen vorgeschlagen hat; in der Erwägung, dass das Parlament in seiner Stellungnahme vom 8. Juni 2011 diesen Beschluss gebilligt und den Rat aufgefordert hat, es erneut zu konsultieren, falls er beabsichtigt, den Beschluss entscheidend zu ändern;
- D. in der Erwägung, dass die Annahme des Beschlusses durch den Rat (Justiz und Inneres) mehrfach verschoben wurde;
- E. in der Erwägung, dass Bulgarien und Rumänien mit dem Beschluss des Rates vom 12. Oktober 2017 der passive Zugang zum Visa-Informationssystem gewährt wurde; in der Erwägung, dass der Rat in seinem Entwurf eines Beschlusses vom 18. April 2018 vorgeschlagen hat, die übrigen Bestimmungen des Schengen-Besitzstands über das Schengener Informationssystem in beiden Mitgliedstaaten vollständig anzuwenden;
- F. in der Erwägung, dass weder in der Beitrittsakte von 2005 noch im Schengen-Evaluierungsmechanismus vorgesehen ist, unterschiedliche Zeitpläne für die Abschaffung der Binnengrenzkontrollen an den Land-, See- und Luftgrenzen festzulegen; in der Erwägung, dass sämtliche früheren Erweiterungen des Schengen-Raums mit einem einzigen Rechtsakt erlassen wurden;
- G. in der Erwägung, dass der Rat das Parlament zu seinem Entwurf eines Beschlusses des Rates über die vollständige Anwendung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands in der Republik Kroatien (10624/22) angehört hat; in der Erwägung, dass die Arbeit an diesem Entwurf eines Beschlusses des Rates im Parlament noch nicht abgeschlossen ist;
- H. in der Erwägung, dass der Schengen-Raum ein einzigartiges Gebilde und eine der größten Errungenschaften der Europäischen Union ist, da die Menschen innerhalb des Schengen-Raums reisen können, ohne an den Binnengrenzen kontrolliert zu werden; in der Erwägung, dass dies im Wege einer Vielzahl von Ausgleichsmaßnahmen ermöglicht wurde, zu denen beispielsweise die Errichtung des Schengener Informationssystems (zur Stärkung des Informationsaustauschs) und die Schaffung eines Evaluierungsmechanismus gehören, mit dem die Umsetzung des Schengen-Besitzstands durch die Mitgliedstaaten überprüft und das gegenseitige Vertrauen in das Funktionieren des Schengen-Raums gefördert wird;
- I. in der Erwägung, dass alle Mitgliedstaaten, die dem Schengen-Raum angehören, verpflichtet sind, den Schengen-Besitzstand, auch in Bezug auf die Grundrechte gemäß Artikel 4 des Schengener Grenzkodexes⁽⁹⁾, einzuhalten;
- J. in der Erwägung, dass die Beibehaltung von Kontrollen an den Binnengrenzen der Union und deren Wiedereinführung im Schengen-Raum den Alltag der europäischen Bürger und insbesondere mobiler Arbeitnehmer sowie all jener Menschen, denen der Grundsatz des freien Personenverkehrs innerhalb der EU zugutekommt, erheblich beeinträchtigt und ihr Vertrauen in die EU-Organe und die europäische Integration deutlich schwächt; in der Erwägung, dass dies direkte Betriebs- und Investitionskosten für Grenzgänger, mobile Arbeitnehmer, Touristen, den Straßengüterverkehr und die öffentliche Verwaltung nach sich zieht, was sich negativ auf die Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten und das Funktionieren des EU-Binnenmarkts auswirkt, einschließlich der negativen Auswirkungen auf die Umwelt aufgrund der großen Zahl langsam fahrender Lastkraftwagen, die an Grenzübergangsstellen warten; in der Erwägung, dass die Beibehaltung der Kontrollen an den Binnengrenzen zu Bulgarien und Rumänien insbesondere negative Auswirkungen auf den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung innerhalb der EU sowie auf die Aus- und Einfuhren aus und in beide Mitgliedstaaten und auf den Verkehr von und zu einigen der größten Zivil- und Frachthäfen Südeuropas hat, was zu entgangenen Gewinnen und höheren Ausgaben führt;
- K. in der Erwägung, dass die vollständige Anwendung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands in der Republik Bulgarien und in Rumänien den Schengen-Raum stärken und dazu beitragen würde, für gleiche Rechte für alle Bürger innerhalb des Schengen-Raums zu sorgen;
1. weist darauf hin, dass beide Länder bereits 2011 alle erforderlichen Voraussetzungen für die vollständige Anwendung des Schengen-Besitzstands in Bulgarien und Rumänien erfüllt haben;

⁽⁹⁾ Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über einen Unionskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) (ABl. L 77 vom 23.3.2016, S. 1).

Dienstag, 18. Oktober 2022

2. ist bestürzt, dass der Rat in den seitdem vergangenen elf Jahren keinen Beschluss zur vollständigen Anwendung des Schengen-Besitzstands in Bulgarien und Rumänien gefasst hat, obwohl sowohl die Kommission als auch das Parlament dies mehrfach gefordert haben;
 3. bekräftigt seinen langjährigen Standpunkt, der in seiner Entschließung vom 11. Dezember 2018 zur Unterstützung der vollständigen Anwendung des Schengen-Besitzstands in Bulgarien und Rumänien dargelegt wurde;
 4. begrüßt die Bereitschaft Rumäniens und Bulgariens, freiwillig eine Erkundungsmission zu empfangen, was Ausdruck des Grundsatzes der aufrichtigen Zusammenarbeit und des gegenseitigen Vertrauens ist, obwohl die beiden Länder bereits alle rechtlichen Anforderungen erfüllt haben und keine weiteren Bewertungen erforderlich sind;
 5. fordert den Rat nachdrücklich auf, alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, um seinen Beschluss über die vollständige Anwendung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands in der Republik Bulgarien und in Rumänien bis Ende 2022 anzunehmen und so die Abschaffung der Personenkontrollen an allen Binnengrenzen für beide Mitgliedstaaten Anfang 2023 sicherzustellen;
 6. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung dem Rat und der Kommission und den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.
-

Donnerstag, 20. Oktober 2022

P9_TA(2022)0371

Die Rechtsstaatlichkeit in Malta fünf Jahre nach der Ermordung von Daphne Caruana Galizia**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zur Rechtsstaatlichkeit in Malta fünf Jahre nach der Ermordung von Daphne Caruana Galizia (2022/2866(RSP))**

(2023/C 149/03)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Artikel 2, 4, 5, 6, 7, 9 und 10 des Vertrags über die Europäische Union (EUV),
- gestützt auf Artikel 20 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf die Artikel 6, 7, 8, 10, 11, 12 und 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (im Folgenden: „Charta“),
- unter Hinweis auf seine Entschließungen vom 15. November 2017 ⁽¹⁾, vom 28. März 2019 ⁽²⁾, 16. Dezember 2019 ⁽³⁾ und vom 29. April 2021 ⁽⁴⁾ zur Rechtsstaatlichkeit in Malta,
- unter Hinweis auf die Anhörungen, Aussprachen und Delegationsreisen, die von der Gruppe des Ausschusses für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres zur Beobachtung der Wahrung der Demokratie, der Rechtsstaatlichkeit und der Grundrechte seit dem 15. November 2017 durchgeführt wurden,
- unter Hinweis auf den Briefwechsel zwischen dem Vorsitzenden der Gruppe zur Beobachtung der Wahrung der Demokratie, der Rechtsstaatlichkeit und der Grundrechte und dem Ministerpräsidenten Maltas,
- unter Hinweis auf die Entschließung 2293(2019) der Parlamentarischen Versammlung des Europarates vom 26. Juni 2019 mit dem Titel „Daphne Caruana Galizia’s assassination and the rule of law in Malta and beyond: ensuring that the whole truth emerges“ (Der Mord an Daphne Caruana Galizia und die Rechtsstaatlichkeit in Malta und darüber hinaus: dafür sorgen, dass die ganze Wahrheit ans Licht kommt),
- unter Hinweis auf den Bericht über die Folgemaßnahmen zur Entschließung 2293(2019) der Parlamentarischen Versammlung des Europarates, der am 8. Dezember 2020 vom Rechts- und Menschenrechtsausschuss der Parlamentarischen Versammlung gebilligt wurde,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme Nr. 993/2020 der Venedig-Kommission vom 8. Oktober 2020 zu zehn Gesetzen und Gesetzentwürfen zur Umsetzung von Legislativvorschlägen, die Gegenstand der Stellungnahme CDL-AD(2020)006 sind,
- unter Hinweis auf den Bericht der Menschenrechtskommissarin des Europarats im Anschluss an ihren Besuch in Malta vom 11. bis 16. Oktober 2021,
- unter Hinweis auf das Schreiben der Menschenrechtskommissarin des Europarats vom 23. September 2022 an den Premierminister Maltas und auf dessen Antwort vom 4. Oktober 2022,
- unter Hinweis auf den Bericht der Kommission über die Rechtsstaatlichkeit 2022 (COM(2022)0500),
- unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres (LIBE) im Anschluss an die Reise seiner Delegation betreffend die Rechtsstaatlichkeit vom 23. bis 25. Mai 2022 nach Valletta (Malta),
- gestützt auf Artikel 132 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,

⁽¹⁾ ABl. C 356 vom 4.10.2018, S. 29.

⁽²⁾ ABl. C 108 vom 26.3.2021, S. 107.

⁽³⁾ ABl. C 255 vom 29.6.2021, S. 22.

⁽⁴⁾ ABl. C 506 vom 15.12.2021, S. 64.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- A. in der Erwägung, dass sich die Union auf die in Artikel 2 EUV verankerten gemeinsamen Werte der Achtung der Menschenwürde, der Freiheit, der Demokratie, der Gleichheit, der Rechtsstaatlichkeit und der Wahrung der Menschenrechte, einschließlich der Rechte von Personen, die Minderheiten angehören, gründet, die den EU-Mitgliedstaaten gemeinsam sind und zu denen sich die Bewerberländer im Rahmen der Kopenhagener Kriterien bekennen müssen, um der Union beitreten zu können, und die nach dem Beitritt nicht missachtet oder neu ausgelegt werden dürfen; in der Erwägung, dass Demokratie, Rechtsstaatlichkeit und Grundrechte einander verstärkende Werte sind, deren etwaige Aushöhlung eine systemische Bedrohung für die Union und die Rechte und Freiheiten ihrer Bürgerinnen und Bürger darstellen könnte;
- B. in der Erwägung, dass die Rechtsstaatlichkeit und die Achtung der Demokratie, der Menschenrechte und der Grundfreiheiten sowie der in den Verträgen der EU und völkerrechtlichen Übereinkünften auf dem Gebiet der Menschenrechte verankerten Werte und Grundsätze für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten bindende Wirkung haben und eingehalten werden müssen;
- C. in der Erwägung, dass die Charta zum Primärrecht der EU zählt; in der Erwägung, dass das Recht auf freie Meinungsäußerung sowie die Freiheit und der Pluralismus der Medien in Artikel 11 der Charta und Artikel 10 der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) festgeschrieben sind;
- D. in der Erwägung, dass die Unabhängigkeit der Justiz in Artikel 19 Absatz 1 EUV, in Artikel 47 der Charta der Grundrechte und in Artikel 6 der EMRK verankert ist und eine wesentliche Voraussetzung für den demokratischen Grundsatz der Gewaltenteilung darstellt;
- E. in der Erwägung, dass gegen Journalisten, insbesondere — aber nicht ausschließlich — gegen investigative Journalisten, sowohl innerhalb als auch außerhalb der EU zunehmend sogenannte strategische Klagen gegen öffentliche Beteiligung (SLAPP-Klagen) angestrengt werden, die nur dazu dienen, ihre Arbeit zu behindern, die öffentliche Kontrolle zu umgehen und zu verhindern, dass Behörden zur Rechenschaft gezogen werden; in der Erwägung, dass dies eine abschreckende Wirkung in Bezug auf die Medienfreiheit hat;
- F. in der Erwägung, dass die Mitgliedstaaten die Einrichtung von Frühwarn- und Krisenreaktionsmechanismen fördern sollten, um sicherzustellen, dass Journalisten und andere Medienakteure unmittelbar Zugang zu Schutzmaßnahmen haben, wenn sie bedroht werden; in der Erwägung, dass solche Mechanismen einer angemessenen Kontrolle durch die Zivilgesellschaft unterliegen sollten und in ihrem Rahmen der Schutz von Hinweisgebern und Quellen, die anonym bleiben möchten, gewährleistet sein sollte;
- G. in der Erwägung, dass die Mitgliedstaaten mit Blick auf die Verhinderung von Straffreiheit verpflichtet sind, alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, um die Täter von Verbrechen gegen Journalisten und andere Medienakteure vor Gericht zu bringen; in der Erwägung, dass bei Ermittlungen und Strafverfolgungsmaßnahmen alle unterschiedlichen — tatsächlichen und potenziellen — Rollen bei diesen Straftaten wie Urheber, Anstifter, Täter und Mittäter sowie die sich daraus ergebende strafrechtliche Verantwortlichkeit berücksichtigt werden sollten;
- H. in der Erwägung, dass die maltesische Investigativjournalistin und Bloggerin Daphne Caruana Galizia, die Korruptionsfälle anprangerte, am 16. Oktober 2017 mit einer Autobombe ermordet wurde; in der Erwägung, dass sie zum Ziel von Belästigungen wurde und zahlreiche Drohungen in Form von Anrufen, Briefen und Kurznachrichten erhielt und dass ein Brandanschlag auf ihr Haus verübt wurde; in der Erwägung, dass der geständige Auftragsmörder am 16. März 2021 vor Gericht ausgesagt hat, dass es zwei Jahre vor dem Mord an Daphne Caruana Galizia einen älteren und getrennten Plan gab, sie mit einem AK-47-Gewehr zu ermorden; in der Erwägung, dass die beiden anderen Angeklagten am ersten Tag ihrer Verhandlung, d. h. am 14. Oktober 2022, vor Gericht schuldig gesprochen und zu 40 Jahren Haft verurteilt wurden;
- I. in der Erwägung, dass die von den maltesischen Behörden geführten und von Europol unterstützten Mordermittlungen zur Identifizierung mehrerer Verdächtiger und eines der potenziellen Drahtzieher des Mordes — des Eigentümers des in Dubai ansässigen Unternehmens 17 Black Ltd. und ehemaligen Vorstandsmitglieds von ElectroGas Malta Ltd., der am 20. November 2019 bei dem offensichtlichen Versuch, aus Malta zu fliehen, festgenommen wurde — sowie zur Anklageerhebung und zum laufenden Verfahren gegen sie geführt haben; in der Erwägung, dass das Federal Bureau of Investigation (FBI) der Vereinigten Staaten auch an den Ermittlungen beteiligt war;
- J. in der Erwägung, dass die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) genutzt wurden, um Transaktionen zu verschleiern, die angeblich mit der Korruption im Zusammenhang standen, die Daphne Caruana Galizia zum Zeitpunkt ihrer Ermordung aufdeckte;

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- K. in der Erwägung, dass das in Dubai ansässige Unternehmen 17 Black Ltd. als ein Unternehmen gelistet war, von dem in Panama ansässige Unternehmen — die sich im Besitz des ehemaligen Stabschefs des früheren Premierministers von Malta und des ehemaligen Ministers für Tourismus, der zuvor Minister für Energie war, befanden — Gelder erhalten sollten; in der Erwägung, dass noch immer Verbindungen zwischen 17 Black Ltd. und zahlreichen öffentlichen Projekten in Malta aufgedeckt werden;
- L. in der Erwägung, dass der Stabschef des ehemaligen Premierministers Maltas und des ehemaligen Ministers für Tourismus, der zuvor Energieminister war, und ihre Familien vom US-Außenministerium aufgrund ihrer Verwicklung in an Korruption in erheblichem Ausmaß benannt und daher mit einem Einreiseverbot in die Vereinigten Staaten belegt wurden;
- M. in der Erwägung, dass Daphne Caruana Galizia die Pilatus Bank als Bank der Wahl für verdächtige Transaktionen zwischen politisch exponierten Personen aus Malta und Aserbaidzhan aufdeckte; in der Erwägung, dass der Chef der maltesischen Polizei im August 2020 öffentlich erklärte, dass Anklagen gegen Personen, die in kriminelle Aktivitäten bei der Pilatus Bank involviert waren, unmittelbar bevorstünden; in der Erwägung, dass nach 26 Monaten nur gegen eine Person Anklage erhoben worden ist und die Ermittlungen offenbar zum Stillstand gekommen sind; während die Betroffenen trotz der ausgestellten Haftbefehle ungehindert ein- und ausreisen durften; in der Erwägung, dass ein ehemaliger Compliance-Beauftragter der maltesischen Glücksspielbehörde Malta im Rahmen einer Urlaubsreise mit dem ehemaligen maltesischen Premierminister verlassen durfte, obwohl ein europäischer Haftbefehl gegen ihn in Kraft war, und anschließend bei seiner Ankunft in Italien festgenommen wurde;
- N. in der Erwägung, dass zwei Partner des mit Mossack Fonseca in Verbindung stehenden und inzwischen aufgelösten Unternehmens Nexia BT, das von Daphne Caruana Galizia und den Panama Papers als Architekt der Geldwäschestrukturen zur Erleichterung von Korruption entlarvt wurde, nur in Bezug auf einen Teil der gegen sie erhobenen Vorwürfe angeklagt wurden, nicht jedoch im Zusammenhang mit dem ElectroGas-Skandal;
- O. in der Erwägung, dass die Vereinbarung über die sichere Versorgung mit Flüssigerdgas zwischen ElectroGas Malta Ltd. und der maltesischen Regierung, die vom ehemaligen Tourismusminister, der zu jenem Zeitpunkt, im Jahr 2015, Energieminister war, unterzeichnet wurde, jahrelang geheim gehalten und erst im September 2022 von der Daphne-Caruana-Galizia-Stiftung und einem Medienunternehmen aufgedeckt wurde; in der Erwägung, dass die derzeitige Generalstaatsanwältin kritisiert wurde, weil sie in ihrer früheren Funktion als stellvertretende Generalstaatsanwältin die Unterzeichnung dieses Vertrags ohne weitere Zustimmung des Kabinetts oder des Parlaments ermöglicht hatte; in der Erwägung, dass Daphne Caruana Galizia zum Zeitpunkt ihrer Ermordung eine große Zahl interner Dokumente von ElectroGas Malta Ltd. überprüfte;
- P. in der Erwägung, dass der ehemalige Stabschef des damaligen maltesischen Premierministers von den mutmaßlichen Komplizen und durch gewisse in den Gerichtsverfahren vorgelegte Aufzeichnungen mit der Planung und Finanzierung des Mordes in Verbindung gebracht wurde; in der Erwägung, dass er und mehrere seiner Geschäftspartner festgenommen wurden und dass gegen sie am 20. März 2021 in einem separaten Fall, an dem Daphne Caruana Galizia gearbeitet hatte, Anklage wegen Geldwäsche, Betrug, Korruption und Urkundenfälschung erhoben wurde;
- Q. in der Erwägung, dass Ende 2019 eine unabhängige öffentliche Untersuchung zum Mord an Daphne Caruana Galizia eingeleitet wurde, die am 29. Juli 2021 abgeschlossen wurde; in der Erwägung, dass der Vorstand der öffentlichen Untersuchung einen Bericht mit Schlussfolgerungen und Empfehlungen zur Stärkung der Rechtsstaatlichkeit, zur Achtung der Pressefreiheit, zur Meinungsfreiheit und zum Schutz von Journalisten, zur Rechtsreform auf Verfassungsebene und zu Gesetzesvorschlägen zur Medienfreiheit veröffentlicht hat; in der Erwägung, dass der Untersuchungsausschuss ferner feststellte, dass es zwar keine Beweise dafür gebe, dass der Staat selbst eine Rolle bei der Ermordung von Daphne Caruana Galizia gespielt habe, er jedoch die Verantwortung für den Mord trage, da er ein Klima der Straffreiheit geschaffen habe, das von den höchsten Ebenen im Innersten der Verwaltung von Castille⁽⁵⁾ ausgegangen sei und sich bis zu anderen Stellen wie den Regulierungsbehörden und der Polizei ausgedehnt habe, was zum Zusammenbruch der Rechtsstaatlichkeit geführt habe;
- R. in der Erwägung, dass die Regierung Maltas eine Reihe von Reformen vorgeschlagen hat, um einige dieser Empfehlungen umzusetzen, darunter Gesetzesentwürfe zur Stärkung der Medienfreiheit und einen Vorschlag für ein Gesetz gegen SLAPP-Klagen (strategische Klagen gegen öffentliche Beteiligung); in der Erwägung, dass die 2020 begonnene Umsetzung der Reformen des maltesischen Justizsystems weiter vorangebracht worden ist;

⁽⁵⁾ Die Auberger de Castille ist seit März 1972 der Amtssitz des maltesischen Premierministers in Valletta.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- S. in der Erwägung, dass im jüngsten Bericht des Überwachungsmechanismus für Medienpluralismus das Gesamtrisiko für den Medienpluralismus in Malta als „mittelhoch“, das Risiko für redaktionelle und politische Unabhängigkeit jedoch als „hoch“ eingestuft wurde;
- T. in der Erwägung, dass die maltesische Nachrichtenagentur The Shift News mit 40 separaten Einsprüchen von Behörden gegen Anfragen unter Berufung auf die Informationsfreiheit bezüglich öffentlicher Ausgaben in Bezug auf die unabhängigen Medien konfrontiert wurde;
- U. in der Erwägung, dass die von den maltesischen Behörden durchgeführte Justizreform in der Rede zur Lage der Union 2021 erwähnt wurde;
- V. in der Erwägung, dass der Expertenausschuss des Europarates für die Bewertung von Maßnahmen gegen Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung (MONEYVAL) die erheblichen Fortschritte Maltas bei der Einhaltung der Standards der Financial Action Task Force (Arbeitsgruppe „Bekämpfung der Geldwäsche und der Terrorismusfinanzierung“) anerkannt und Malta nach 12 Monaten von der grauen Liste gestrichen hat;
- W. in der Erwägung, dass die Gruppe zur Beobachtung der Wahrung der Demokratie, der Rechtsstaatlichkeit und der Grundrechte des LIBE-Ausschusses des Parlaments in ihrem Bericht über die Reise der LIBE-Delegation betreffend die Rechtsstaatlichkeit vom 23. bis 25. Mai 2022 nach Malta Besorgnis über die langsamen Fortschritte bei den Folgemaßnahmen zum Mord an Daphne Caruana Galizia und der Umsetzung der Empfehlungen der öffentlichen Untersuchung geäußert, jedoch zugleich eingeräumt hat, dass die Gerichtsverfahren noch nicht abgeschlossen sind;
1. würdigt Daphne Caruana Galizia fünf Jahre nach ihrer Ermordung sowie ihre wichtige Arbeit, die darin bestand, Korruption, organisiertes Verbrechen, Steuerbetrug und Geldwäsche aufzudecken und diejenigen zur Rechenschaft zu ziehen, die an solchen illegalen Aktivitäten beteiligt sind; verurteilt aufs Schärfste die Kriminalisierung von, die Angriffe auf und die Ermordung von Journalisten aufgrund ihrer Arbeit — einschließlich der Morde an Ján Kuciak und seiner Verlobten Martina Kušnírová am 21. Februar 2018, Viktoria Marinova am 6. Oktober 2018, dem griechischen Journalisten George Karaivaz am 9. April 2021 und dem niederländischen Journalisten Peter R. de Vries am 15. Juli 2021 — und betont die entscheidende Rolle, die sie bei der Aufdeckung der Wahrheit, dem Schutz der Demokratie und der Beendigung der Kultur der Straflosigkeit spielen; würdigt ferner alle Journalisten, die in den letzten Jahren in Europa getötet wurden; bekräftigt die überragende Bedeutung unabhängiger Medien und einer aktiven Zivilgesellschaft als Grundpfeiler von Gerechtigkeit, Demokratie und Rechtsstaatlichkeit; stellt fest, dass die Ermordung von Journalisten nicht nur einen Mitgliedstaat, sondern die Europäische Union als Ganzes betrifft; ist der festen Überzeugung, dass es sich beim Schutz der demokratischen Rechtsstaatlichkeit um eine gemeinsame Verantwortung handelt, die über nationale Grenzen und Parteigrenzen hinausgeht;
2. erkennt die Fortschritte an, die bei den laufenden Gerichtsverfahren zum Mord an Daphne Caruana Galizia erzielt wurden, bedauert jedoch zutiefst, dass sie bisher nur zu drei Verurteilungen im Zusammenhang mit der Ausführung des Auftragsmordes infolge des Schuldeingeständnisses der Auftragskiller geführt haben; bekräftigt daher seine Forderung, die Ermittlungen zu den Hauptmotiven des Mords zum Abschluss zu bringen und die Strafverfahren so schnell wie möglich abzuschließen und die an dem Mord beteiligten Personen auf allen Ebenen vor Gericht zu stellen; fordert erneut die umfassende und stetige Beteiligung von Europol an allen Aspekten der Mordermittlungen und an allen damit in Verbindung stehenden Ermittlungen;
3. erkennt an, dass der derzeitige Premierminister von Malta sich öffentlich für die Versäumnisse des Staates entschuldigt hat, die zum Mord an Daphne Caruana Galizia beigetragen haben könnten;
4. ist besorgt darüber, dass ein Jahr nach der Veröffentlichung des Berichts über die öffentliche Untersuchung die Umsetzung der darin enthaltenen Empfehlungen unzureichend ist; stellt fest, dass die maltesische Regierung eine Reihe von Reformen vorgeschlagen hat, darunter Gesetzesvorschläge, um einige dieser Empfehlungen umzusetzen; nimmt zur Kenntnis, dass die Menschenrechtskommissarin des Europarats darauf hingewiesen hat, dass die maltesischen Staatsorgane sicherstellen müssen, dass die gemäß dem Bericht über die öffentliche Untersuchung eingeleiteten legislativen Arbeiten den internationalen Standards entsprechen und der Kontrolle durch die Öffentlichkeit sowie ihrer Beteiligung uneingeschränkt offen stehen; fordert die maltesische Regierung auf, alle Empfehlungen des Berichts über die öffentliche Untersuchung unverzüglich umzusetzen;

Donnerstag, 20. Oktober 2022

5. begrüßt die Bemühungen der maltesischen Financial Intelligence Analysis Unit und betont, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, dass Finanz- und Wirtschaftskriminalität auf hoher Ebene, insbesondere Korruption und Geldwäsche, rigoros verfolgt werden; ist jedoch entsetzt über die ausbleibenden Fortschritte bei der Verfolgung der Fälle von Korruption und Geldwäsche, die Daphne Caruana Galizia zum Zeitpunkt ihrer Ermordung untersucht hatte und in Bezug auf welche es Verdächtige auf höchster politischer Ebene gibt; ist ferner beunruhigt über das institutionelle Versagen der Strafverfolgung und der Justiz in Malta und fordert die zuständigen Behörden nachdrücklich auf, alle Personen, die in einen oder mehreren der zahlreichen Fälle, die derzeit untersucht oder gemeldet werden, involviert sind, vor Gericht zu stellen; ist zutiefst besorgt über die jüngsten Enthüllungen über die wiederholte Untätigkeit in Bezug auf Europäische Haftbefehle gegen Personen, die mit hohen politischen Amtsträgern in Verbindung stehen; fordert die maltesischen Behörden auf, die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Dauer der Ermittlungen in Fällen von Korruption auf hoher Ebene anzugehen, indem sie unter anderem für eine solide Erfolgsbilanz mit Blick auf rechtskräftige Urteile sorgen; unterstreicht die Bedeutung der institutionellen Unabhängigkeit für das ordnungsgemäße Funktionieren des Rechtsstaates; fordert die maltesischen Behörden auf, Fortschritte bei der Untersuchung von Fällen zu erzielen, in denen damalige Amtsträger versuchten, Beweise zu verschleiern sowie Ermittlungen und Gerichtsverfahren zu behindern;

6. ist beunruhigt über die mangelnden Fortschritte bei den Ermittlungs- und Gerichtsverfahren gegen Mitarbeiter der Pilatus Bank und die Bemühungen der maltesischen Behörden, die Verfahren hinauszuzögern; nimmt die vorläufigen Maßnahmen des Internationalen Zentrums zur Beilegung von Investitionsstreitigkeiten vom 14. September 2022⁽⁶⁾ zur Kenntnis, durch die sich die Untersuchungen der maltesischen Behörden verzögern; fordert die maltesischen Behörden auf, zusätzliche Ressourcen bereitzustellen, um die Gründe für die Verzögerung zu untersuchen und dafür zu sorgen, dass die Justiz ihre Arbeit fortsetzen kann; fordert die zuständigen europäischen Stellen auf, die Fortschritte in der Rechtssache zur Pilatus Bank genau zu verfolgen; ist ebenfalls besorgt über die mangelnden Fortschritte in Bezug auf die beiden Nexia-BT-Partner und fordert die Kommission und den MONEYVAL auf, den Fall zu beobachten; ist ferner besorgt über die Vorwürfe von Geldwäsche und Korruption im Zusammenhang mit der ElectroGas-Vereinbarung und fordert die Kommission auf, alle ihr zur Verfügung stehenden Instrumente zu nutzen, um zu beurteilen, ob das geltende europäische Recht eingehalten wurde;

7. begrüßt die zusätzlichen Kapazitäten, die für die Ermittlung und Verfolgung von Straftaten im Allgemeinen zur Verfügung gestellt worden sind, das reformierte Ernennungsverfahren für Richter und die Reform der Generalstaatsanwaltschaft und ihrer Rolle; fordert das maltesische Parlament auf, eine Einigung über die Entpolitisierung der Ernennung des Obersten Richters zu erzielen und die Richterschaft in das Verfahren einzubeziehen und dabei die europäischen Standards für die Ernennung von Richtern sowie die Stellungnahme der Venedig-Kommission zu berücksichtigen;

8. bedauert die Verschlechterung der Effizienz des maltesischen Justizsystems und fordert, dass Lösungen dafür gefunden werden, die Dauer von Verfahren zu verkürzen;

9. weist auf die Bedeutung der Informationen hin, über die die VAE in Bezug auf Transaktionen von Unternehmen, die mit Korruption in Verbindung stehen, verfügen, sowie auf deren Bedeutung für die laufenden Ermittlungen; stellt fest, dass die VAE von der Arbeitsgruppe „Bekämpfung der Geldwäsche und der Terrorismusfinanzierung“ inzwischen auf der grauen Liste geführt werden; verpflichtet sich, die fortlaufende Zusammenarbeit zwischen den VAE und Malta zu überwachen, um sicherzustellen, dass die für die Strafverfolgung erforderlichen Informationen ordnungsgemäß angefordert und übermittelt werden, und stellt fest, dass diese Zusammenarbeit Auswirkungen auf das Ansehen der VAE bei den für die Bekämpfung der Geldwäsche zuständigen Aufsichtsbehörden haben dürfte; fordert die Kommission und die maltesischen Behörden erneut auf, alle ihnen zur Verfügung stehenden Mittel zu nutzen, um die Zusammenarbeit und angemessene Amtshilfe bei allen Ermittlungen sicherzustellen; fordert die VAE auf, mit den maltesischen Behörden mit Blick auf eine Erleichterung der Ermittlungen zügig sowie mit der EU im Allgemeinen zusammenzuarbeiten;

10. begrüßt, dass die maltesische Regierung kürzlich Fälle an die Europäische Staatsanwaltschaft (EUSTa) verwiesen hat; ist jedoch der Ansicht, dass die Gesamtzahl der Fälle im Vergleich zu anderen Mitgliedstaaten nach wie vor relativ niedrig ist und dass das maltesische System zur Aufdeckung, Untersuchung und Verfolgung von Straftaten nach wie vor undurchsichtig ist;

11. ist zutiefst besorgt über die berichtete unzureichende Zusammenarbeit der maltesischen Behörden mit der EUSTa in laufenden Fällen; nimmt insbesondere die Vorwürfe im Zusammenhang mit der laufenden Untersuchung eines von der EU finanzierten Projekts zur Kenntnis, in das der mutmaßliche Drahtzieher der Ermordung von Daphne Caruana Galizia und Eigentümer des in Dubai ansässigen Unternehmens 17 Black Ltd. verwickelt ist;

⁽⁶⁾ <https://icsid.worldbank.org/cases/case-database/case-detail?CaseNo=ARB/21/36>

Donnerstag, 20. Oktober 2022

12. äußert seine Besorgnis über die Straffreiheit von zentralen Akteuren in der Verwaltung des ehemaligen Premierministers, einschließlich des ehemaligen Premierministers selbst, seines Stabschefs und des ehemaligen Tourismusministers, der zuvor Energieminister war;

13. nimmt die verschiedenen Vorschläge der maltesischen Regierung zur Verbesserung der Situation in Bezug auf die Medienfreiheit zur Kenntnis; fordert die maltesischen Behörden nachdrücklich auf, dafür zu sorgen, dass die vorgeschlagenen Reformen den europäischen und internationalen Standards für den Schutz von Journalisten entsprechen, insbesondere im Hinblick auf die Verhinderung und Sanktionierung von Drohungen und Schikanen gegen Journalisten in der Öffentlichkeit und im Internet, und diese rasch umzusetzen; fordert die maltesischen Behörden nachdrücklich auf, für zusätzliche Maßnahmen und sonstige Schutzvorkehrungen zu sorgen, um das Umfeld für kritischen und unabhängigen Journalismus in Malta und die Rechenschaftspflicht von Politikern und Beamten zu verbessern;

14. ist besorgt darüber, dass nach wie vor Hindernisse für die Freiheit und den Pluralismus der Medien bestehen, beispielsweise im Hinblick auf Anfragen an die Regierung bezüglich des Zugangs zu Informationen sowie eine mögliche Diskriminierung bei der Finanzierung von Medienunternehmen; bedauert, dass staatliche Stellen eine Reihe von Einsprüchen gegen die 40 positiven Entscheidungen des Datenschutzbeauftragten zugunsten der von The Shift News gestellten Anträge auf Informationsfreiheit eingelegt haben, und ist der Ansicht, dass diese Einsprüche eine abschreckende Botschaft an Medienschaffende und Bürger senden könnten; fordert die maltesische Regierung auf, diese Einsprüche unverzüglich zurückzuziehen;

15. äußert seine Besorgnis über Berichte, wonach der Sachverständigenausschuss für Medien, der mit der Beratung über Veränderungen im Mediensektor beauftragt war, zwar einige Medienvertreter umfasste, die maltesische Regierung jedoch keine Konsultation der Öffentlichkeit abhielt; fordert die maltesischen Staatsorgane auf, eine breit angelegte Konsultation der Öffentlichkeit zum Mediensektor, zu der sich der Premierminister Maltas am 13. Oktober 2022 im Anschluss an die Bemühungen der internationalen Zivilgesellschaft, der Mediengemeinschaft in Malta und des Europarats verpflichtet hat, und insbesondere zur Beschränkung der Verwendung von SLAPP-Klagen durchzuführen; fordert das maltesische Parlament auf, dringend einschlägige Rechtsvorschriften, einschließlich Verfassungsänderungen, zu erlassen;

16. bedauert, dass Journalisten sowie Familienangehörige von Daphne Caruana Galizia derzeit immer noch Ziel von SLAPP-Klagen sind, und bekräftigt seine dringende Aufforderung an die Personen, die diese Verfahren eingeleitet haben, einschließlich ehemaliger Regierungsbeamter, diese fallen zu lassen;

17. begrüßt die aktuellen Vorschläge, die vorsehen, dass die Gebühren für Verleumdungsklagen nicht bei der Einreichung einer ersten Erwiderung durch die jeweiligen beklagten Journalisten zu zahlen sind, sowie die Möglichkeit für maltesische Gerichte, Verleumdungsklagen als „offensichtlich unbegründet“ zu betrachten und sie folglich abzuweisen; fordert die maltesischen Behörden auf, die Empfehlung der Kommission umzusetzen und wirksame Maßnahmen zum Schutz von Journalisten zu ergreifen; begrüßt den Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie zur Bekämpfung von SLAPP-Klagen (COM(2022)0177);

18. fordert die maltesische Regierung auf, die bestehenden Bedenken im Zusammenhang mit der Medienfreiheit und der Unabhängigkeit der öffentlichen Medien von politischer Einflussnahme weiter in Angriff zu nehmen, wozu auch ein Rahmen zur Gewährleistung von Transparenz bei staatlicher Werbung sowie die zunehmende Hetze in sozialen Medien gehören;

19. begrüßt die im Jahr 2021 verabschiedete Änderung des maltesischen Gesetzes über den Schutz von Hinweisgebern von 2013 und seine Zusage, bis Ende 2024 eine Datenbank zur Erfassung von Informationen über die Meldung von Missständen einzurichten;

20. bringt seine Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass für die Ernennung eines neuen Bürgerbeauftragten keine Lösung gefunden wurde und dass keine Frauen als Beauftragte für verwaltungsrechtliche Untersuchungen ernannt worden sind; fordert die maltesischen Staatsorgane auf, einen Mechanismus zur Verhinderung von Blockaden bei parlamentarischen Ernennungen zu schaffen und die Einrichtung einer Menschenrechts- und Gleichstellungskommission im Einklang mit den Pariser Grundsätzen und dem EU-Besitzstand im Bereich der Gleichstellung als vorrangig zu betrachten und darauf hinzuarbeiten;

21. fordert die maltesischen Behörden erneut auf, alle ausstehenden Empfehlungen der Parlamentarischen Versammlung des Europarates, der Venedig-Kommission, der Gruppe der Staaten gegen Korruption des MONEYVAL vollständig umzusetzen; fordert die maltesischen Behörden auf, die Venedig-Kommission um ein Gutachten zur Einhaltung ihrer Empfehlungen zu ersuchen;

Donnerstag, 20. Oktober 2022

22. betont, dass das maltesische Programm zur Verleihung der Staatsbürgerschaft im Gegenzug für Investitionen nach wie vor Anlass zu großer Sorge gibt; erinnert an seinen Standpunkt, dass die Unionsbürgerschaft nicht zum Verkauf angeboten werden darf, und fordert ein sofortiges Verbot des Programms in Malta und in der gesamten EU; begrüßt das Vorgehen der Kommission, den Gerichtshof der Europäischen Union mit dem Vertragsverletzungsverfahren zu befassen, und blickt dem endgültigen Urteil des Gerichtshofs entgegen;

23. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung der Kommission, dem Rat, den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten, dem Europarat, der Regierung und dem Parlament der Vereinigten Arabischen Emirate sowie dem Präsidenten der Republik Malta zu übermitteln.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

P9_TA(2022)0372

Zunahme der Hassverbrechen gegen LGBTIQ-Personen in Europa angesichts des jüngsten homophoben Mordes in der Slowakei

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zur Zunahme der Hassverbrechen gegen LGBTIQ+-Personen in Europa angesichts des jüngsten homophoben Mordes in der Slowakei (2022/2894(RSP))

(2023/C 149/04)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Charta der Grundrechte der Europäischen Union („Charta“),
- unter Hinweis auf Artikel 2 des Vertrags über die Europäische Union,
- unter Hinweis auf die Europäische Menschenrechtskonvention und die einschlägige Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte,
- unter Hinweis auf die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 2012/29/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über Mindeststandards für die Rechte, die Unterstützung und den Schutz von Opfern von Straftaten sowie zur Ersetzung des Rahmenbeschlusses 2001/220/JI ⁽¹⁾ („Opferschutzrichtlinie“),
- unter Hinweis auf die Bewertung der Umsetzung der Opferschutzrichtlinie in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen — Evaluierung (SWD(2022)0180) ⁽²⁾ und deren Zusammenfassung ⁽³⁾ vom 28. Juni 2022,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 12. November 2020 mit dem Titel „Eine Union der Gleichheit: Strategie für die Gleichstellung von LGBTIQ-Personen 2020-2025“ (COM(2020)0698),
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2021 mit dem Titel „Ein inklusiveres und besser schützendes Europa: Erweiterung der Liste der EU-Straftatbestände um Hetze und Hasskriminalität“ und ihren Anhang (COM(2021)0777),
- unter Hinweis auf die Ergebnisse der von der Agentur der Europäischen Union für Grundrechte (FRA) 2019 durchgeführte LGBT-Erhebung in der EU,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 7. Oktober 2020 zu der Einrichtung eines EU-Mechanismus für Demokratie, Rechtsstaatlichkeit und Grundrechte ⁽⁴⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 11. März 2021 zur Ausrufung der EU zum Freiheitsraum für LGBTIQ-Personen ⁽⁵⁾,
- unter Hinweis auf die Empfehlung des Ministerkomitees des Europarates an die Mitgliedstaaten vom 20. Mai 2022 zur Bekämpfung von Hetze (CM/Rec(2022)16) ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ ABl. L 315 vom 14.11.2012, S. 57.

⁽²⁾ https://commission.europa.eu/system/files/2022-06/swd_2022_179_evaluation_rep_en.pdf

⁽³⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022SC0180>

⁽⁴⁾ ABl. C 395 vom 29.9.2021, S. 2.

⁽⁵⁾ ABl. C 474 vom 24.11.2021, S. 140.

⁽⁶⁾ https://search.coe.int/cm/Pages/result_details.aspx?ObjectId=0900001680a67955#_ftn_ref1

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- unter Hinweis auf die Empfehlung des Ministerkomitees des Europarates an die Mitgliedstaaten vom 31. März 2010 über Maßnahmen zur Bekämpfung von Diskriminierung aufgrund von sexueller Orientierung oder Geschlechtsidentität (CM/Rec(2010)5) ⁽⁷⁾ und auf den dazugehörigen Umsetzungsbericht aus dem Jahr 2020 ⁽⁸⁾,
 - unter Hinweis auf die allgemeine Politik-Empfehlung Nr. 15 der Europäischen Kommission gegen Rassismus und Intoleranz (ECRI) über die Bekämpfung von Hassrede ⁽⁹⁾,
 - unter Hinweis auf den Länderbericht der ECRI über die Slowakische Republik ⁽¹⁰⁾,
 - unter Hinweis auf den Menschenrechtskommentar der Menschenrechtskommissarin des Europarats zur Politisierung von Homophobie und Transphobie in Europa („Pride vs. indignity: political manipulation of homophobia and transphobia in Europe“) ⁽¹¹⁾,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Menschenrechtskommissars des Europarats im Anschluss an seinen Besuch in der Slowakischen Republik vom 15. bis 19. Juni 2015,
 - unter Hinweis auf den Bericht der Kommission über die Rechtsstaatlichkeit 2022,
 - unter Hinweis auf die Studie seiner Generaldirektion Interne Politikbereiche vom 20. Mai 2022 zum Rechtsextremismus in der EU ⁽¹²⁾,
 - gestützt auf Artikel 132 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass am Mittwoch, 12. Oktober 2022, im Zentrum von Bratislava (Slowakei) ein rechtsextremer radikalisierte Schütze, der sich an den Terroristen der White-Supremacy-Ideologie orientierte, zwei junge Menschen, Matúš Horváth und Juraj Vankulič, brutal ermordet und eine weitere Person verletzt hat; in der Erwägung, dass die Schüsse vor der bekannten LGBTIQ+-Bar Tepláreň fielen, bei der es sich um einen der äußerst wenigen LGBTIQ +-freundlichen Orte der Stadt handelt; in der Erwägung, dass der Schütze bei dem Anschlag vorsätzlich und geplant vorging und beabsichtigte, mehr Menschen zu töten, darunter auch hochrangige Beamte; in der Erwägung, dass die slowakische Polizei die Tat als Terroranschlag eingestuft hat und die Ermittlungen noch nicht abgeschlossen sind; in der Erwägung, dass dies — sofern bestätigt wird, dass es sich um einen Terroranschlag handelte — der erste gegen die LGBTIQ+-Gemeinschaft gerichtete Terroranschlag in der EU wäre;
- B. in der Erwägung, dass der Mörder, ein radikalisierte 19-jähriger Student aus Bratislava, nach dem Anschlag stundenlang auf der Flucht war; in der Erwägung, dass er vor, während und nach der Abgabe der Schüsse über verschiedene Kanäle in den sozialen Medien aktiv über die Tat berichtete; in der Erwägung, dass einige Stunden vor der Abgabe der Schüsse auf seinem Nutzerprofil ein jüdenfeindliches und LGBTIQ+-feindliches Manifest erschien; in der Erwägung, dass auf demselben Nutzerprofil ein Bild von Mitte August 2022 veröffentlicht wurde, das den mutmaßlichen Mörder vor der Bar Tepláreň zeigt; in der Erwägung, dass der Profilinhaber eine halbe Stunde nach dem tödlichen Anschlag auf Twitter die Worte „hatecrime“ (Hassverbrechen), „gaybar“ (Schwulenbar) und „Feeling no regrets“ (keine Reue) veröffentlichte und kurz vor Mitternacht auf dem Profil die Botschaft „tschüss, wir sehen uns auf der anderen Seite“ zu lesen war; in der Erwägung, dass der radikalisierte 19-jährige Student auf Fotos zu sehen ist, die ihn mit der internationalen antifeministischen und frauenfeindlichen „Incel“-Ideologie und -Bewegung in Verbindung bringen;
- C. in der Erwägung, dass die LGBTIQ+-Gemeinschaft in der Slowakei hetzerischer Rhetorik und Gewalt ausgesetzt ist, was auch von vielen slowakischen Politikern vorangetrieben wird; in der Erwägung, dass es häufig zu verbalen und tätlichen Übergriffen auf die LGBTIQ+-Gemeinschaft in der Slowakei kommt, weswegen sich ihre Mitglieder nicht sicher und von der Gesellschaft nicht akzeptiert fühlen; in der Erwägung, dass im Anschluss an die tragische Tat in sozialen Medien hetzerische Kommentare veröffentlicht wurden, in denen die Morde gerechtfertigt oder ins Lächerliche gezogen wurden;
- D. in der Erwägung, dass das Klima von Hass, Intoleranz und Einschüchterung gegenüber der LGBTIQ+-Gemeinschaft in der Slowakei nicht nur durch rechtsextreme und extremistische Bewegungen, sondern auch durch Vertreter der Kirche und der politischen Eliten gefördert wird, die in ihren Erklärungen häufig weitere Einschränkungen für LGBTIQ +-Personen fordern; in der Erwägung, dass der Nationalrat im Juni 2014 die Verfassung des Landes dahin gehend geändert hat, dass gleichgeschlechtlichen Paaren ausdrücklich das Recht auf Eheschließung und der damit einhergehende

⁽⁷⁾ https://search.coe.int/cm/Pages/result_details.aspx?ObjectId=09000016804c2c2f

⁽⁸⁾ https://search.coe.int/cm/Pages/result_details.aspx?ObjectId=09000016809f9ba0#_To_c2764960

⁽⁹⁾ <https://rm.coe.int/ecri-general-policy-recommendation-no-15-on-combating-hate-speech-germ/16808b5b00>

⁽¹⁰⁾ <https://rm.coe.int/ecri-6th-report-on-the-slovak-republic/1680a0a088>

⁽¹¹⁾ <https://www.coe.int/en/web/commissioner/-/pride-vs-indignity-political-manipulation-of-homophobia-and-transphobia-in-europe?inheritRedirect=true>

⁽¹²⁾ Studie mit dem Titel „Right-wing extremism in the EU“ (Rechtsextremismus in der EU), Europäisches Parlament, Generaldirektion Interne Politikbereiche, Fachabteilung C — Bürgerrechte und konstitutionelle Angelegenheiten, 20. Mai 2022.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

Rechtsschutz verwehrt wird; in der Erwägung, dass im Februar 2015 ein gegen die LGBTIQ+-Gemeinschaft gerichtetes Referendum stattfand, nachdem die konservative, von der Kirche unterstützte „Allianz für Familie“ 400 000 Unterschriften gesammelt hatte, in denen eine Abstimmung über strengere gegen LGBTIQ+-Personen gerichtete Rechtsvorschriften gefordert wurde; in der Erwägung, dass ein Mitglied der Regierungskoalition im Mai 2022 ein Gesetz vorgeschlagen hat, mit dem die Regenbogenfahne von staatseigenen und öffentlichen Gebäuden verbannt werden soll; in der Erwägung, dass im September von Mitgliedern des Parlaments ein weiterer Gesetzesvorschlag vorgelegt wurde, mit dem jegliche Erwähnung der queeren Gemeinschaft in Schulen, Werbung und Fernsehen verboten werden soll; in der Erwägung, dass es an slowakischen Schulen keine verpflichtende, altersgerechte umfassende Beziehungs- und Sexualerziehung gibt;

- E. in der Erwägung, dass am Freitag, 14. Oktober 2022, zahlreiche Menschen, darunter die Präsidentin und der Ministerpräsident der Slowakei, in Bratislava auf die Straße gingen, um den Hass gegen LGBTIQ+-Personen anzuprangern; in der Erwägung, dass im ganzen Land und in mehreren anderen Mitgliedstaaten ähnliche Veranstaltungen organisiert wurden, um für die Rechte der LGBTIQ+-Gemeinschaft in der Slowakei einzutreten; in der Erwägung, dass die slowakische Präsidentin ihre langjährige Forderung wiederholt hat, dass Politiker keinen Hass verbreiten sollen; in der Erwägung, dass auf dem Präsidentenpalais neben der slowakischen Flagge und der Europaflagge erstmals eine Regenbogenfahne gehisst wurde und das Parlamentsbüro zum Gedenken an die Mordopfer die Burg von Bratislava beleuchtet hat;
- F. in der Erwägung, dass durch Vorurteile motivierte Verbrechen, die auch als Hassverbrechen oder hassmotivierte Straftaten bezeichnet werden, nicht nur die betroffenen Personen sondern auch die Gemeinschaften und die Gesellschaft als Ganzes betreffen; in der Erwägung, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, aktiv dafür zu sorgen, dass die Rechte auf Menschenwürde und Integrität sowie das Verbot von Folter und unmenschlicher oder erniedrigender Behandlung oder Strafe tatsächlich geschützt und durchgesetzt werden;
- G. in der Erwägung, dass eine Rhetorik, mit der LGBTIQ+-Personen aufgrund von Vorurteilen ausgeschlossen und stigmatisiert werden, immer normaler wird, was zu noch mehr Gewalt und Herabsetzung ihrer Menschenwürde führt und Straftätern das Gefühl verleiht, schuldfrei und ungehindert zu agieren;
- H. in der Erwägung, dass die zweite LGBTI-Erhebung der EU von 2019 ein düsteres Bild im Hinblick auf die Diskriminierung von LGBTIQ+-Personen in der EU zeichnet, wobei in den Jahren seit der ersten LGBTI-Erhebung von 2012 kaum Fortschritte verzeichnet wurden; in der Erwägung, dass 2019 im Vergleich zu 2012 bereits ein Rückgang der Zahl von Personen verzeichnet wurde, die der Polizei Fälle der häufigsten hassmotivierten Tat — tätliche oder sexuelle Übergriffe — meldeten; in der Erwägung, dass jeder zehnte Befragte in der Slowakischen Republik angab, bereits einem hassmotivierten Übergriff ausgesetzt gewesen zu sein; in der Erwägung, dass die ECRI in ihrem Länderbericht über die Slowakische Republik für 2020 erklärt hat, dass Studien zufolge etwa 1-8 % der Bevölkerung in der Slowakischen Republik LGBTI-Personen sind; in der Erwägung, dass die ECRI die Rolle der Politik bei der Stärkung der gegen LGBTIQ+-Personen gerichteten Rhetorik festgestellt hat, insbesondere durch Anti-LGBTIQ+-Kampagnen, eine Verfassungsänderung, die Eheschließungen zwischen gleichgeschlechtlichen Partnern verhindert, und andere politische Initiativen, durch die LGBTIQ+-Personen offen diskriminiert werden; in der Erwägung, dass die ECRI in den letzten Jahren mit Bedauern eine negative Dynamik festgestellt hat, die mit den geringen Fortschritten bei der Gleichstellung von LGBTIQ+-Personen einhergeht;
- I. in der Erwägung, dass der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte kürzlich eine Reihe von Urteilen in Bezug auf Hassverbrechen gegen LGBTIQ+-Personen gefällt hat, und zwar in der Rechtssache *Stoyanova/Bulgarien* betreffend den grausamen Mord an einem 26-jährigen homosexuellen Mann in einem öffentlichen Park, wobei Bulgarien aufgefordert wurde, sein Strafgesetzbuch zu reformieren, um anzuerkennen, dass bei derartigen Gewaltverbrechen (die durch die wahrgenommene oder tatsächliche sexuelle Ausrichtung motiviert sind) „erschwerende Umstände“ geltend zu machen sind⁽¹³⁾, in der Rechtssache *Sabalić/Kroatien* betreffend ein Hassverbrechen gegen eine homosexuelle Frau, wobei festgestellt wurde, dass durch Vorurteile motivierten Taten mit einer Gleichgültigkeit begegnet wird, die einer offiziellen Duldung oder sogar Billigung von Hassverbrechen gleichkommt, sofern die Behörden nicht entschlossen vorgehen⁽¹⁴⁾, und in der Rechtssache *Beizaras und Levickas/Litauen*, wobei anerkannt wurde, dass der Staat verpflichtet ist, homophobe Äußerungen im Internet, die eine Aufstachelung zu Hass und Gewalt darstellen, aktiv zu untersuchen⁽¹⁵⁾;

⁽¹³⁾ <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-217701>, 79.

⁽¹⁴⁾ <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-207360>, 95.

⁽¹⁵⁾ <https://hudoc.echr.coe.int/fre?i=001-200344>, 129.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- J. in der Erwägung, dass das Ministerkomitee des Europarats 2022 eine Empfehlung zur Bekämpfung von Hetze angenommen hat und derzeit für 2023 eine Empfehlung zur Bekämpfung von Hassverbrechen ausarbeitet; in der Erwägung, dass das Ministerkomitee des Europarats 2010 eine wegweisende Empfehlung an die Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung von Diskriminierung aufgrund von sexueller Orientierung und Geschlechtsidentität angenommen hat;
- K. in der Erwägung, dass die Menschenrechtskommissarin des Europarats 2021 davor gewarnt hat, dass ultrakonservative und nationalistische Politiker LGBTIQ+-Minderheiten zum Sündenbock machen, um sich gezielt als Verteidiger sogenannter „traditioneller Werte“ darzustellen und so ihren Rückhalt zu stärken und ihre Macht zu erhalten oder auszubauen; in der Erwägung, dass das erhebliche Bedenken hinsichtlich der Rechtfertigung von Hass durch Politiker im Gegenzug für einen möglichen politischen Nutzen aufwirft; in der Erwägung, dass die Tatsache, dass LGBTIQ+-Personen zum Sündenbock gemacht werden, nach Angaben der Menschenrechtskommissarin ein Symptom des weitverbreiteten Widerstands gegen und Angriffs auf die Menschenrechte und die Rechtsstaatlichkeit ist, wobei es sich um zwei Grundwerte der EU handelt;
- L. in der Erwägung, dass sich die Kommission in ihrem im Juli 2022 veröffentlichten Bericht über die Rechtsstaatlichkeit 2022 weiterhin besorgt zeigt hinsichtlich der Finanzierung von Tätigkeiten zivilgesellschaftlicher Organisationen zu Themen im Zusammenhang mit der Gleichstellung der Geschlechter und den Rechten von LGBTIQ+-Personen, hinsichtlich verbaler Angriffe auf Menschenrechtsverteidiger in diesen Bereichen und hinsichtlich der Auszahlung von Mitteln im Rahmen öffentlicher Subventionsregelungen, von der Organisationen, die in diesen Bereichen tätig sind, weiterhin ausgeschlossen werden;
- M. in der Erwägung, dass Opfer von Hassverbrechen gemäß der Opferschutzrichtlinie eine individuelle Begutachtung erhalten müssen und dass dabei spezifische Schutz- und Unterstützungsbedürfnisse zu ermitteln sind, beispielsweise in Bezug auf ihre sexuelle Ausrichtung, ihre Geschlechtsidentität oder ihren Ausdruck der Geschlechtlichkeit, und dass Opfer von Hassverbrechen gemäß der Opferschutzrichtlinie als besonders schutzbedürftige Opfer gelten;
- N. in der Erwägung, dass die Kommission im Dezember 2021 einen Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur Aufnahme von Hetze und Hasskriminalität in die in Artikel 83 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) kodifizierte Liste der EU-Straftatbestände veröffentlicht hat, die Einstimmigkeit im Rat erfordert; in der Erwägung, dass Ungarn, Polen und Tschechien nach wie vor ihre Unterstützung für diese Entscheidung verweigern;
- O. in der Erwägung, dass der Unabhängige Experte der Vereinten Nationen für den Schutz vor Gewalt und Diskriminierung aufgrund der sexuellen Ausrichtung und der Geschlechtsidentität im Jahr 2020 im Zusammenhang mit der Pandemie festgestellt hat, dass Hetze, die zu Gewalt gegen LGBT Personen aufruft, zugenommen hat, und Staaten nachdrücklich aufgefordert hat, LGBTIQ+-Personen vor Gewalt und Diskriminierung zu schützen und die Täter strafrechtlich zu verfolgen⁽¹⁶⁾; in der Erwägung, dass in der Strategie und dem Aktionsplan der Vereinten Nationen gegen Hetze von Jahr 2019 Hetze als eine Bedrohung der demokratischen Werte, der sozialen Stabilität und des Friedens⁽¹⁷⁾ bezeichnet wurde;
1. verurteilt aufs Schärfste den feigen Terrorakt gegen die LGBTIQ+-Gemeinschaft und die Ermordung von Matúš Horváth und Juraj Vankulič in der Slowakei; bedauert diesen ideologisch motivierten rechtsextremen Angriff; bekundet den Familien der Opfer sein tief empfundenes Bedauern;
2. würdigt die sofortige, breite und positive Reaktion der slowakischen Zivilgesellschaft und Bürgerinnen und Bürger auf die Morde, die durch die Märsche im ganzen Land und im Ausland zum Ausdruck gebracht wurden, und bekundet seine Solidarität mit der LGBTIQ+-Gemeinschaft im Land;
3. verurteilt aufs Schärfste alle Formen von Hass und Gewalt sowie alle physischen oder verbalen Angriffe gegen Personen aufgrund ihres Geschlechts, ihrer sexuellen Ausrichtung, ihrer Geschlechtsidentität oder ihres Geschlechtsausdrucks und ihrer Geschlechtsmerkmale in der Slowakei und in der gesamten EU; weist erneut darauf hin, dass in unseren Gesellschaften kein Platz für gegen LGBTIQ+-Personen gerichteten Hass, Rassismus und Diskriminierung ist; ersucht die Kommission, den Europäischen Rat und den Rat darum, energisch und entschieden gegen Hass, Gewalt und Ungerechtigkeit in Europa vorzugehen;
4. fordert die slowakische Regierung und den Nationalrat der Slowakischen Republik auf, sich ernsthaft dafür einzusetzen, dass beim Schutz von LGBTIQ+-Personen vor jeglicher Form von Hassverbrechen und Homophobie in enger Zusammenarbeit mit der LGBTIQ+-Gemeinschaft wesentliche Fortschritte erzielt werden, und dass sie sich entschieden öffentlich gegen Verletzungen der Menschenrechte von LGBTIQ+-Personen aussprechen;

⁽¹⁶⁾ <https://www.ohchr.org/en/statements/2020/10/statement-victor-madrigal-borloz-un-independent-expert-protection-against>

⁽¹⁷⁾ <https://www.un.org/en/genocideprevention/hate-speech-strategy.shtml>

Donnerstag, 20. Oktober 2022

5. fordert die slowakischen Behörden nachdrücklich auf, die Desinformationskampagnen gegen LGBTIQ+-Personen wirksam zu bekämpfen, die sachliche, objektive und professionelle Berichterstattung der Medien über LGBTIQ+-Personen und Fragen im Zusammenhang mit der sexuellen Ausrichtung, der Geschlechtsidentität oder dem Ausdruck der Geschlechtlichkeit und den Geschlechtsmerkmalen zu fördern und die Hassverbrechen und Hetze gegen die in der Slowakei lebenden Mitglieder der LGBTIQ+-Gemeinschaft zu untersuchen;
6. ist zutiefst besorgt über die häufige Verwendung offensiver, aggressiver und homophober Sprache gegenüber der LGBTIQ+-Gemeinschaft in der Slowakei, unter anderem durch ehemalige und derzeitige Regierungsmitglieder und den Nationalrat der Slowakischen Republik sowie einiger ehemaliger Premierminister; fordert, der weiteren gesellschaftlichen Polarisierung in der Slowakei entgegenzuwirken und jegliche Form der Zusammenarbeit mit rechtsextremen Kräften abzulehnen;
7. fordert die slowakische Regierung und den Nationalrat der Slowakischen Republik auf, die Gleichberechtigung der in der Slowakei lebenden LGBTIQ+-Personen auf der Grundlage der Charta sicherzustellen und die Achtung aller Rechte, insbesondere des Privat- und Familienlebens, einschließlich der rechtlichen Anerkennung gleichgeschlechtlicher Paare, zu gewährleisten; fordert, die laufenden Gespräche über eine Reform der rechtlichen Anerkennung der Geschlechtszugehörigkeit unter Einhaltung internationaler und europäischer Standards abzuschließen und sie rasch umzusetzen;
8. ist zutiefst besorgt über die Diskriminierung von Regenbogenfamilien und insbesondere von ihren Kindern in der Slowakei, denen aufgrund der sexuellen Ausrichtung, der Geschlechtsidentität, des Ausdrucks der Geschlechtlichkeit oder der Geschlechtsmerkmale der Eltern bzw. Partner Rechte verwehrt werden; fordert die Regierung auf, diese Diskriminierung zu unterbinden und alle Hindernisse zu beseitigen, mit denen LGBTIQ+-Personen bei der Ausübung des Grundrechts auf Freizügigkeit innerhalb der EU konfrontiert sind; fordert die Regierung nachdrücklich auf, ihre Verpflichtungen nach internationalem und europäischem Recht einzuhalten und allen Menschen die Grundrechte zu garantieren;
9. nimmt den Länderbericht der ECRI über die Slowakische Republik zur Kenntnis; weist darauf hin, dass die ECRI den slowakischen Behörden mehrere Empfehlungen unterbreitet hat, zum Beispiel die Ausarbeitung und Umsetzung eines Aktionsplans für LGBTIQ+-Personen in enger Abstimmung mit der Zivilgesellschaft, die Annahme eines neuen Aktionsplans zur Verhütung und Bekämpfung von Rassismus, Homophobie und Transphobie, insbesondere in Form von Hetze, die Sicherstellung, dass Internetdienstanbieter und Betreiber sozialer Netzwerke Hetze rasch und systematisch aus ihren Systemen entfernen und die Beweise an die Justizbehörden weiterleiten, und die Überarbeitung des Strafgesetzbuchs, um sicherzustellen, dass rassistische, homophobe oder transphobe Motive in Bezug auf alle gewöhnliche Straftaten „erschwerende Umstände“ darstellen; unterstützt uneingeschränkt die Empfehlungen der ECRI und fordert die slowakischen Behörden auf, die Maßnahmen unverzüglich umzusetzen;
10. ist zutiefst besorgt über die Straflosigkeit, mit der LGBTIQ+-feindliche Gruppen und insbesondere rechts-extremistische Gruppen in einigen Mitgliedstaaten agieren, und betont, dass dieser Eindruck der Straflosigkeit zu den Ursachen für die alarmierende Zunahme der gewalttätigen Handlungen bestimmter rechtsextremer Organisationen und die Zunahme der Drohungen gegen Minderheiten, einschließlich der LGBTIQ+-Gemeinschaft, zählt;
11. ist zutiefst besorgt darüber, dass sich die jüngeren Generationen in Europa und anderswo immer weniger besorgt über die Geschichte des Faschismus zeigen, einschließlich des darin verankerten Hasses und der Diskriminierung von LGBTIQ+-Personen, ethnischen Minderheiten und der jüdischen Bevölkerung; weist darauf hin, dass fundierte Geschichtskenntnisse zu den Grundvoraussetzungen dafür zählen, dass solche Verbrechen in Zukunft verhindert werden, und dass dies ein wichtiger Bestandteil der Erziehung der jüngeren Generationen sein muss; betont die Notwendigkeit, in den Lehrplänen für Geschichte mehr Raum für objektives und sachliches Lernen über verschiedene Ideologien, ihre Formen und ihre Ursprünge, einschließlich des Faschismus, sowie über ihre Folgen und Überbleibsel in der Gegenwart zu schaffen;
12. hebt hervor, dass Hetze und Hasskriminalität in der gesamten EU weitverbreitet sind und in den letzten Jahren zugenommen haben; hebt hervor, dass Hetze durch Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens, insbesondere durch Politiker, von denjenigen, die Hasskriminalität begehen, als Legitimierung empfunden wird; hält die Bekämpfung dieser Ausdrucksformen, die Hass schüren, verbreiten oder fördern und gegen die Grundsätze einer demokratischen und pluralistischen Gesellschaft verstoßen, für angebracht; ist besorgt über die zunehmende Verbreitung von LGBTIQ+-phober Rhetorik, die von rechtsextremen, alternativrechtlichen und ultrakonservativen Parteien ausgeht; fordert staatliche Stellen und insbesondere die kommunalen Behörden auf, dazu beizutragen, dass die Flut der Intoleranz, die mit diesen und anderen Angriffen einhergeht, gestoppt wird;

Donnerstag, 20. Oktober 2022

13. ist der Ansicht, dass die EU Kampagnen gegen LGBTIQ+-feindliche Narrative, einschließlich Rechtsextremismus, auf EU-Ebene einleiten und langfristige Programme zur Unterstützung lokaler Basisorganisationen und Bürgerinitiativen auf lokaler Ebene entwickeln und finanzieren sollte, um den Widerstand der Bevölkerung gegen Rechtsextremismus zu stärken; fordert die Kommission auf, bei ihren Anstrengungen gegen Desinformation auch der Nachverfolgung von LGBTIQ+-feindlichen Narrativen Vorrang einzuräumen;
 14. fordert die Mitgliedstaaten auf, ihre Bemühungen zu verstärken, um sicherzustellen, dass im Bildungswesen die staatsbürgerlichen Werte Akzeptanz, Toleranz, Vielfalt, Gleichheit und Respekt in Bezug auf Fragen der sexuellen Ausrichtung, der Geschlechtsidentität, dem Ausdruck der Geschlechtlichkeit und den Geschlechtsmerkmalen gefördert werden, zum Beispiel durch systematische Menschenrechtserziehung und Sensibilisierungskampagnen; betont, dass die Ursachen des Extremismus durch maßgeschneiderte Präventionsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit Schulen und Familien angegangen werden müssen;
 15. verurteilt aufs Schärfste die Regierungen in Europa, die sich auf die aktive oder passive Unterstützung rechtsextremer und anderer LGBTIQ+-feindlicher politischer Parteien berufen, um an die Macht zu kommen und sich an der Macht zu halten und ihre Ansichten zu rechtfertigen;
 16. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Zivilgesellschaft auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene zu unterstützen, um die Demokratie, die Rechtsstaatlichkeit und die Grundrechte zu stärken, da sie eine wichtige Rolle spielen, insbesondere in den Mitgliedstaaten, in denen rechtsextreme Ideologie und Hetze zunehmen;
 17. fordert die Kommission auf, den Anwendungsbereich des jährlichen Berichts über die Rechtsstaatlichkeit systematisch auf die Grundrechte auszuweiten, zu denen auch die Rechte von LGBTIQ+-Personen zählen;
 18. betont, dass die Mitgliedstaaten den Hass gegen LGBTIQ+-Personen mit allen möglichen Mitteln bekämpfen müssen, auch durch die Umsetzung der Empfehlungen des Ministerkomitees des Europarates, in denen seine Mitgliedstaaten aufgefordert werden, für die wirksame und unparteiische Untersuchung solcher Verbrechen sowie die Strafverfolgung der Verantwortlichen zu sorgen, sowie anzuerkennen, dass ein voreingenommenes Motiv im Zusammenhang mit der sexuellen Ausrichtung oder der Geschlechtsidentität als erschwerende Umstände zu berücksichtigen sind, und sicherzustellen, dass Opfer und Zeugen dazu ermutigt werden, hassmotivierte Vorfälle zu melden, und die Strafverfolgungsbehörden über die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen, um sie zu unterstützen; fordert die Mitgliedstaaten ferner auf, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um gegen das Schüren von Hass im Internet vorzugehen;
 19. weist darauf hin, dass die mangelnde Umsetzung von Gerichtsurteilen zu einer Aushöhlung der Rechtsstaatlichkeit führt;
 20. fordert den Rat nachdrücklich auf, so bald wie möglich den Beschluss des Rates über die Ausweitung der Liste der EU-Straftatbestände auf Hetze und Hassverbrechen in Artikel 83 Absatz 1 AEUV anzunehmen, fordert Ungarn und Polen nachdrücklich auf, seine Annahme nicht länger zu blockieren, und fordert Tschechien als derzeitigen Inhaber des turnusmäßig wechselnden Ratsvorsitzes nachdrücklich auf, in dieser Angelegenheit weitere Schritte zu unternehmen und so bald wie möglich eine entsprechende Einigung zu erzielen;
 21. hebt die individuelle Verantwortung der Mitgliedstaaten für die Bekämpfung von Hassverbrechen gegen LGBTIQ+-Personen hervor und lobt diejenigen, die einseitig beschlossen haben, das Schutzniveau zu verbessern, indem sie die sexuelle Ausrichtung, die Geschlechtsidentität und den Ausdruck der Geschlechtlichkeit sowie die Geschlechtsmerkmale ausdrücklich als „erschwerende Umstände“ anerkennen und Fachkräfte im Bereich Opferhilfe, Lehrpersonal, Angehörige von Rechtsberufen und spezialisierte Strafverfolgungsbehörden im Hinblick auf den Umgang mit solchen Straftaten schulen; fordert alle Mitgliedstaaten auf, bewährte Verfahren auszutauschen und in dieser Angelegenheit mit gutem Beispiel voranzugehen;
 22. betont, dass die Opferschutzrichtlinie ein nützliches Instrument ist, um Personen, die Hass und Gewalt erlebt haben, zu helfen; stellt mit Besorgnis fest, dass LGBTIQ+-Opfer aufgrund mangelnder Zusicherungen oder Offenheit seitens der Strafverfolgungsbehörden, des Mangels an geschultem Personal oder der Angst vor Repressalien häufig Straftaten nicht melden, und erkennt an, dass mehr getan werden kann, um das Vertrauen in die Behörden aufzubauen;
 23. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten sowie dem Rat, der Kommission, dem Ausschuss der Regionen, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Europarat zu übermitteln.
-

Donnerstag, 20. Oktober 2022

P9_TA(2022)0373

Klimaschutzkonferenz 2022 der Vereinten Nationen (COP27) in Scharm El-Scheich (Ägypten)

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zu der Klimaschutzkonferenz 2022 der Vereinten Nationen (COP 27) in Scharm el-Scheich (Ägypten) (2022/2673(RSP))

(2023/C 149/05)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf das Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) und das Kyoto-Protokoll zum UNFCCC,
- unter Hinweis auf das am 12. Dezember 2015 auf der 21. Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des UNFCCC (COP 21) in Paris geschlossene Übereinkommen (Übereinkommen von Paris),
- unter Hinweis auf die 26. Konferenz der Vertragsparteien des UNFCCC (COP 26), die 16. Tagung der Vertragsparteien des Kyoto-Protokolls (CMP 16) sowie die 3. Tagung der Konferenz der Vertragsparteien als Tagung der Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris (CMA 3) vom 31. Oktober bis 13. November 2021 in Glasgow (UK) und den Klimapakt von Glasgow, der am 13. November 2021 angenommen wurde,
- unter Hinweis auf die Agenda 2030 der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung und die Ziele für nachhaltige Entwicklung,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 21. Oktober 2021 zur Klimakonferenz der Vereinten Nationen 2021 in Glasgow (Vereinigtes Königreich) (COP 26) ⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 28. November 2019 zum Umwelt- und Klimanotstand ⁽²⁾,
- unter Hinweis auf den Sonderbericht des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen (IPCC) mit dem Titel „Global Warming of 1,5 °C“ (1,5 °C globale Erwärmung), dessen Sonderbericht über Klimawandel und Landsysteme, dessen Sonderbericht über den Ozean und die Kryosphäre in einem sich wandelnden Klima und dessen sechsten Sachstandsbericht (AR6),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 17. Dezember 2020 zur Strategie der EU zur Anpassung an den Klimawandel ⁽³⁾,
- unter Hinweis auf den Beschluss (EU) 2022/591 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 über ein allgemeines Umweltaktionsprogramm der Union für die Zeit bis 2030 ⁽⁴⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 17. September 2020 zu dem Europäischen Jahr für grünere Städte 2022 ⁽⁵⁾,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) ⁽⁶⁾,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ (COM(2019)0640),

⁽¹⁾ ABl. C 184 vom 5.5.2022, S. 118.

⁽²⁾ ABl. C 232 vom 16.6.2021, S. 28.

⁽³⁾ ABl. C 445 vom 29.10.2021, S. 156.

⁽⁴⁾ ABl. L 114 vom 12.4.2022, S. 22.

⁽⁵⁾ ABl. C 385 vom 22.9.2021, S. 167.

⁽⁶⁾ ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Januar 2020 zum europäischen Grünen Deal ⁽⁷⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 16. September 2020 zu der Rolle der EU beim Schutz und der Wiederherstellung der Wälder in der Welt ⁽⁸⁾,
- unter Hinweis auf den UNFCCC-Synthesebericht vom 17. September 2021 über national festgelegte Beiträge im Rahmen des Übereinkommens von Paris,
- unter Hinweis auf den „Emissions Gap Report“ 2021 (Bericht über die Emissionslücke) des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP) vom 26. Oktober 2021 mit dem Titel „The Heat Is On“ (Zu viel Hitze), den „Adaptation Gap Report“ 2021 (Bericht über die Anpassungslcke) vom 1. November 2021 mit dem Titel „The Gathering Storm“ (Der aufziehende Sturm) und den „Production Gap Report“ (Bericht über die Produktionslücke) vom 20. Oktober 2021,
- unter Hinweis auf den richtungweisenden Bericht der Internationalen Energie-Agentur (IEA) von März 2022 mit dem Titel „Global Energy Review: CO₂ Emissions in 2021“ (Weltweite Energieuntersuchung: CO₂-Emissionen 2021),
- unter Hinweis auf den Bericht der IEA von Mai 2021 mit dem Titel „Net Zero by 2050 — A Roadmap for the Global Energy Sector“ ((Klimaneutralität bis 2050 — Ein Fahrplan für die Energiewirtschaft der Welt) und seinen Bericht von 2020 über die Perspektiven der Energietechnologie,
- unter Hinweis auf den „Global Forest Goals Report“ 2021 (Bericht zu den weltweiten Waldzielen 2021) des Sekretariats des Waldforums der Vereinten Nationen,
- unter Hinweis auf das Santiago-Netzwerk zu Verlusten und Schäden,
- unter Hinweis auf den Sendai-Rahmen für Katastrophenvorsorge 2015-2030,
- unter Hinweis auf den Bericht der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) von April 2021 über den Zustand des globalen Klimas im Jahr 2020 und von Mai 2022 über den Zustand des globalen Klimas im Jahr 2021,
- unter Hinweis auf den „Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction“ (Globaler Sachstandsbericht über die Verringerung des Katastrophenrisikos) des Büros der Vereinten Nationen für die Verringerung des Katastrophenrisikos von 2022,
- unter Hinweis auf den ersten Bericht des Stndigen Finanzausschusses des UNFCCC über die Ermittlung des Bedarfs der Vertragsparteien, die Entwicklungsländer sind, im Zusammenhang mit der Umsetzung des Rahmenübereinkommens und des Übereinkommens von Paris von 2021;
- unter Hinweis auf den „Global Assessment Report on Biodiversity and Ecosystem Services“ (Globaler Sachstandsbericht über die biologische Vielfalt und Ökosystemleistungen) der zwischenstaatlichen Plattform Wissenschaft-Politik für Biodiversität und Ökosystemdienstleistungen (IPBES) vom 31. Mai 2019 sowie auf ihren Workshop-Bericht vom 29. Oktober 2020 zum Thema biologische Vielfalt und Pandemien,
- unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Rates vom 21. Februar 2022 zur Klimadiplomatie der EU: eine beschleunigte Umsetzung der Ergebnisse von Glasgow“,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 28. April 2021 zum Bodenschutz ⁽⁹⁾,
- unter Hinweis auf die von der Kommission der Vereinten Nationen für die Rechtsstellung der Frau vereinbarten Schlussfolgerungen zu dem Thema „Gleichstellung der Geschlechter und Stärkung aller Frauen und Mädchen im Kontext des Klimawandels sowie Entwicklung politischer Programme zur Umwelt- und Katastrophen-Risikominderung 2022“;
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft — Für ein saubereres und wettbewerbsfhigeres Europa“ (COM(2020)0098),

⁽⁷⁾ ABl. C 270 vom 7.7.2021, S. 2.

⁽⁸⁾ ABl. C 385 vom 22.9.2021, S. 10.

⁽⁹⁾ ABl. C 506 vom 15.12.2021, S. 38.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Rates vom 4. Oktober 2022 zur Finanzierung des Klimaschutzes im Hinblick auf die 27. Konferenz der Vertragsparteien des UNFCCC (COP 27) vom 6. bis 18. November 2022 in Scharm el-Scheich,
 - unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Rates vom 19. November 2021 zum Thema „Wasser im Rahmen des auswärtigen Handelns der EU“,
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 24. Februar 2021 mit dem Titel „Ein klimaresilientes Europa aufbauen — die neue EU-Strategie für die Anpassung an den Klimawandel“ (COM(2021)0082),
 - unter Hinweis auf den Bericht des Umweltprogramms der Vereinten Nationen vom 18. Februar 2021 mit dem Titel „Making Peace with Nature: a scientific blueprint to tackle the climate, biodiversity and pollution emergencies“ (Frieden mit der Natur schließen: ein wissenschaftliches Konzept zur Bewältigung der Notstände in den Bereichen Klima, biologische Vielfalt und Umweltverschmutzung),
 - unter Hinweis auf den Bericht des Umweltprogramms der Vereinten Nationen vom 6. Mai 2021 mit dem Titel „Global Methane Assessment: Benefits and Costs of Mitigating Methane Emissions“ (Globale Bewertung in Bezug auf Methan — Vorteile und Kosten der Minderung der Methanemissionen),
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 23. Juni 2022 zur Umsetzung und Verwirklichung der Ziele für nachhaltige Entwicklung ⁽¹⁰⁾,
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 9. Juni 2021 zu dem Thema „EU-Biodiversitätsstrategie für 2030: Mehr Raum für die Natur in unserem Leben“ ⁽¹¹⁾,
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 14. Oktober 2020 über eine EU-Strategie zur Verringerung der Methanemissionen (COM(2020)0663),
 - unter Hinweis auf den Bericht über den von IPBES und IPCC gemeinsam geförderten Workshop vom 10. Juni 2021 zu Biodiversität und Klimawandel,
 - unter Hinweis auf die Anfragen an die Kommission und den Rat zu der Klimakonferenz 2022 der Vereinten Nationen in Scharm el-Scheich, Ägypten (O-00041/2022 — B9-0027/2022 und O-00042/2022 — B9-0028/2022),
 - gestützt auf Artikel 136 Absatz 5 und Artikel 132 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass das Übereinkommen von Paris am 4. November 2016 in Kraft getreten ist; in der Erwägung, dass 193 der 197 Vertragsparteien des UNFCCC ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden bei den Vereinten Nationen hinterlegt haben (Stand: September 2022),
- B. in der Erwägung, dass die Vereinten Nationen den Klima- und Umweltnotstand ausgerufen und sich verpflichtet haben, dringend die erforderlichen konkreten Maßnahmen zu ergreifen, um diese Bedrohung zu bekämpfen und einzudämmen, bevor es zu spät ist; in der Erwägung, dass der Verlust an biologischer Vielfalt und der Klimawandel sich gegenseitig verstärken und gleichwertige Bedrohungen für das Leben auf unserem Planeten darstellen und als solche dringend gemeinsam bekämpft werden sollten;
- C. in der Erwägung, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten dem UNFCCC am 17. Dezember 2020 ihren aktualisierten national festgelegten Beitrag übermittelt haben, womit sich die EU zu dem verbindlichen Ziel einer gesamtwirtschaftlichen Nettoverringerung der Treibhausgasemissionen um mindestens 55 % bis 2030 gegenüber dem Stand von 1990 ohne Beitrag aus internationalen Krediten verpflichtet; in der Erwägung, dass dieses Ziel durch die Verordnung (EU) 2021/1119 im Unionsrecht verankert wurde;
- D. in der Erwägung, dass dem Emissions Gap Report 2021 des UNEP zufolge die bisher von den Unterzeichnern des Übereinkommens von Paris eingegangenen Verpflichtungen nicht ausreichen werden, um das vereinbarte Ziel zu erreichen, und dass bis zum Ende des Jahrhunderts ein globaler Temperaturanstieg von mehr als 2,7 °C zu erwarten ist, was auch darauf hindeutet, dass die Welt noch immer gefährlich weit davon entfernt ist, die Ziele des Übereinkommens

⁽¹⁰⁾ Angenommene Texte, P9_TA(2022)0263.

⁽¹¹⁾ ABl. C 67 vom 8.2.2022, S. 25.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

von Paris zu erreichen; in der Erwägung, dass natürliche Rückkopplungsschleifen die Erderwärmung zusätzlich verschärfen könnten; in der Erwägung, dass häufiger auftretende Hitzewellen, Dürren und Überschwemmungen bereits die Toleranzgrenzen für Pflanzen und Tiere überschreiten, was zu Massensterben, z. B. von Bäumen und Korallen, führt; in der Erwägung, dass diese Wetterextreme gleichzeitig auftreten, was zu Kaskadeneffekten führt, die immer schwieriger zu bewältigen sind⁽¹²⁾; in der Erwägung, dass die Maßnahmen in vielen nationalen Energie- und Klimaplänen auf den Zeitraum nach 2030 verschoben werden und dass zahlreiche Vertragsparteien des UNFCCC noch keine ausreichenden Maßnahmen ergriffen haben, um ihre national festgelegten Beiträge zu leisten;

- E. in der Erwägung, dass es dem sechsten Sachstandsbericht des IPCC zufolge für eine Begrenzung der Erwärmung auf ca. 1,5° C ohne Überschreitungen erforderlich ist, dass die weltweiten Treibhausgasemissionen spätestens 2025 den höchsten Stand erreichen und bis 2030 um 43 % gegenüber dem Niveau von 2019 reduziert werden, während Methan im selben Zeitraum um über ein Drittel reduziert werden müsste; in der Erwägung, dass selbst das optimistische Szenario einer Begrenzung des Anstiegs der globalen Durchschnittstemperatur auf 1,5 °C unumkehrbare negative Auswirkungen auf die vom Menschen geschaffenen Systeme und Ökosysteme hätte und deren Anpassungsfähigkeit erheblich übersteigen und verringern würde, was Verluste und Schäden zur Folge hätte; in der Erwägung, dass der Weltorganisation für Meteorologie zufolge im Zeitraum 2022-2026 nun ein Risiko von fast 50 % besteht, die 1,5 °C vorübergehend zu überschreiten; in der Erwägung, dass es sich bei der Erholung der Weltwirtschaft nach der COVID-19-Krise der IEA zufolge nicht wie gewünscht um eine nachhaltige Erholung handelt; in der Erwägung, dass der Anstieg der weltweiten CO₂-Emissionen um über 2 Mrd. Tonnen 2021 absolut betrachtet den größten Anstieg der Geschichte innerhalb eines Jahres darstellt und dass der pandemiebedingte Rückgang der Emissionen des vorangegangenen Jahres infolge der verringerten Wirtschaftstätigkeit damit mehr als wettgemacht wurde; in der Erwägung, dass 40 % des gesamten Anstiegs der weltweiten CO₂-Emissionen von 2021 auf Kohle zurückzuführen sind;
- F. in der Erwägung, dass die meisten der durch synthetische Stickstoffdüngemittel verursachten Emissionen entstehen, nachdem sie in den Boden ausgebracht wurden und als Distickstoffoxid (N₂O) — ein langlebiges Treibhausgas mit 265-mal höherem Erderwärmungspotenzial als CO₂ — in die Atmosphäre gelangen; in der Erwägung, dass 35,2 % der gesamten mit Stickstoffdüngemitteln verbundenen Emissionen bei der Herstellung entstanden, während die Feldemissionen 62,4 % ausmachten und die verbleibenden 2,4 % auf den Transport entfielen; in der Erwägung, dass auf die vier größten Emittenten (China, Indien, die Vereinigten Staaten und die EU) zusammen 63 % der Gesamtemissionen entfielen;
- G. in der Erwägung, dass dem Bericht der IEA über energietechnologische Perspektiven zufolge die Erreichung von Treibhausgasneutralität eine erhebliche Beschleunigung der Entwicklung und des Einsatzes sauberer Technologien erfordert; in der Erwägung, dass die Dekarbonisierung, die erforderlich ist, um bis 2050 Treibhausgasneutralität zu erreichen, zur Hälfte durch Technologien erzielt wird, die derzeit im Labor entwickelt werden oder sich in der Demonstrationsphase befinden;
- H. in der Erwägung, dass durch die Energiekrise die Energieversorgungssicherheit und die Notwendigkeit einer Verringerung der Energienachfrage und eines diversifizierten Energiesystems in den Mittelpunkt gerückt sind, wodurch eine größere Nachfrage nach bestehenden und bald verfügbaren Lösungen für Energien aus erneuerbaren Quellen und Energieeffizienz entstanden ist; in der Erwägung, dass die illegale militärische Invasion der Ukraine durch Russland und die sich daraus ergebenden Auswirkungen die Notwendigkeit einer raschen Umgestaltung des globalen Energiesystems noch dringlicher gemacht haben; in der Erwägung, dass die übermäßige Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und die Instabilität auf den globalen Energiemärkten deutlich machen, dass Investitionen in Energieeffizienz und Unabhängigkeit bei der Energieversorgung, Dekarbonisierung, langfristige Energiespeicherung, innovative saubere Technologien, erneuerbare Energien, intelligente Netzlösungen und emissionsfreie nachhaltige Technologien Vorrang eingeräumt werden muss, und dass ein sozioökonomisches Modell entwickelt werden muss, das mit einer gesunden Umwelt für künftige Generationen innerhalb der Belastbarkeitsgrenzen unseres Planeten vereinbar ist; in der Erwägung, dass die Forschung zur Förderung von Innovation und der Entwicklung neuer grüner Technologien unterstützt werden sollte, da diese bei der Eindämmung des Klimawandels sowie in den Bereichen nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Wettbewerbsfähigkeit der EU eine Rolle spielen können;

⁽¹²⁾ IPCC-Anpassungsbericht, 2022.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- I. in der Erwägung, dass der IPCC die Welt nachdrücklich aufgefordert hat, die Erderwärmung unter 1,5 °C zu halten, im Jahr 2020 jedoch bereits ein Anstieg um etwa 1,2 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau verzeichnet wurde; in der Erwägung, dass es dem IPCC zufolge eindeutig ist, dass der Einfluss des Menschen die Atmosphäre, den Ozean und die Landflächen erwärmt hat und dass die Auswirkungen des vom Menschen verursachten Klimawandels in Form von immer häufiger auftretenden extremen Wetterereignissen, wie Hitzewellen, Dürren, Überschwemmungen, Winterstürmen, Wirbelstürmen und Waldbränden, zu spüren sind; in der Erwägung, dass allein von den Überschwemmungen, Dürren und Stürmen im Zeitraum von 2000 bis 2019 fast 4 Mrd. Menschen weltweit betroffen waren, wobei mehr als 300 000 Menschen ums Leben kamen; in der Erwägung, dass das Auftreten dieser extremen Wetterereignisse eine drastische Veränderung gegenüber dem Zeitraum von 1980 bis 1999 darstellt, da die Häufigkeit von Überschwemmungen um 134 %, von Stürmen um 40 % und von Dürren um 29 % zugenommen hat ⁽¹³⁾;
- J. in der Erwägung, dass wissenschaftlich erwiesene Zusammenhänge zwischen Gesundheits-, Umwelt- und Klimakrisen bestehen; in der Erwägung, dass durch extreme Wetterereignisse, Verlust an biologischer Vielfalt, Landdegradation und Wasserknappheit Menschen vertrieben werden und dass dies dramatische Auswirkungen auf ihre Gesundheit hat; in der Erwägung, dass nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation der Klimawandel die größte Gesundheitsbedrohung ist, der die Menschheit gegenübersteht, und von 2030 bis 2050 ⁽¹⁴⁾ pro Jahr etwa 250 000 zusätzliche Todesfälle verursacht wird, dass es weltweit etwa sieben Millionen vorzeitige Todesfälle pro Jahr aufgrund von Luftverschmutzung gibt und die Kosten für unmittelbare Gesundheitsschäden, auch im Bereich der psychischen Gesundheit, ab 2030 voraussichtlich auf 2 bis 4 Mrd. USD pro Jahr ansteigen werden;
- K. in der Erwägung, dass aus dem vom Büro der Vereinten Nationen für die Verringerung des Katastrophenrisikos (UNDRR) veröffentlichten Global Assessment Report (GAR 2022, Globaler Sachstandsbericht) hervorgeht, dass sich in den letzten zwei Jahrzehnten jedes Jahr zwischen 350 und 500 Katastrophen mittleren bis großen Ausmaßes ereignet haben, wobei davon ausgegangen wird, dass die Anzahl der jährlichen Katastrophen bis 2030 auf 560 steigen wird, was 1,5 Katastrophen pro Tag entspricht;
- L. in der Erwägung, dass der Klimawandel ein ausschlaggebender Faktor für die Schädigung der Umwelt ist und sich negativ auf die Ernährungs- und Wasserversorgungssicherheit und den Zugang zu natürlichen Ressourcen auswirkt sowie der menschlichen Gesundheit schadet; in der Erwägung, dass Wasserknappheit, Überschwemmungen und Dürren in Europa zentrale Risiken darstellen und dass Wasserknappheit aufgrund von Kaskadeneffekten und Spillover-Effekten mehrere Sektoren in der gesamten EU betrifft; in der Erwägung, dass Verbesserungen der Wassereffizienz wichtige Möglichkeiten der Anpassung sind; in der Erwägung, dass digitale Lösungen eingeführt werden sollten, um eine widerstandsfähige und grüne Gesellschaft in Europa und darüber hinaus sicherzustellen; in der Erwägung, dass alle Interessenträger und Wirtschaftszweige mobilisiert werden sollten, um eine auf die intelligente Nutzung von Wasser ausgerichtete Gesellschaft zu schaffen, damit die Anpassung an den Klimawandel, die Ernährungs- und Wasserversorgungssicherheit, der Schutz der biologischen Vielfalt und eine ressourceneffiziente und wettbewerbsfähige Wirtschaft gleichzeitig angegangen werden; in der Erwägung, dass die EU und die Mitgliedstaaten diesen Ansatz auch im Rahmen der Europäischen Nachbarschaftspolitik, des auswärtigen Handelns der EU und der Agenda der Vereinten Nationen weiterentwickeln sollten;
- M. in der Erwägung, dass die klimabedingten Risiken für die Gesundheit, die Lebensgrundlagen, die Ernährungssicherheit, die Wasserversorgung und das Wirtschaftswachstum bei einer globalen Erwärmung von 2 °C voraussichtlich deutlich höher sein werden; in der Erwägung, dass durch eine Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5 °C im Vergleich zu 2 °C die Auswirkungen auf Land-, Süßwasser- und Küstenökosysteme verringert würden und ein größerer Teil ihrer Leistungen für den Menschen bewahrt würde; in der Erwägung, dass daher Anstrengungen zwingend notwendig sind, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen;
- N. in der Erwägung, dass in der Präambel des Übereinkommens von Paris darauf hingewiesen wird, „wie wichtig es ist, die Integrität aller Ökosysteme einschließlich der Meere [...] zu gewährleisten“, und dass in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d des UNFCCC betont wird, dass die Vertragsparteien die „nachhaltige Bewirtschaftung [...] sowie die Erhaltung und [...] Verbesserung von Senken und Speichern aller [...] Treibhausgase, darunter Biomasse, Wälder und Meere sowie andere Ökosysteme auf dem Land, an der Küste und im Meer“ fördern müssen; in der Erwägung, dass in dem Globalen Sachstandsbericht zu biologischer Vielfalt und Ökosystemleistungen der zwischenstaatlichen Plattform Wissenschaft-Politik für Biodiversität und Ökosystemdienstleistungen (IPBES) hervorgehoben wird, dass die nachhaltige Nutzung der Natur für die Anpassung an die gefährlichen anthropogenen Störungen des Klimasystems und deren Abmilderung wesentlich sein wird;

⁽¹³⁾ Büro der Vereinten Nationen für die Verringerung des Katastrophenrisikos, „The human costs of disasters: an overview of the last 20 years 2000-2019“ (Die menschlichen Kosten von Katastrophen: Eine Übersicht über die letzten 20 Jahre 2000-2019), <https://www.undrr.org/media/48008/download>

⁽¹⁴⁾ <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/climate-change-and-health#:~:text=Climate%20change%20affects%20the%20social,malaria%2C%20diarrhoea%20and%20heat%20stress>

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- O. in der Erwägung, dass die Erhaltung der Meere für ihre Funktionen innerhalb des Klimasystems, etwa die Aufnahme und Umverteilung von natürlichem und anthropogenem CO₂ und Wärme sowie die Unterstützung von Ökosystemen, von entscheidender Bedeutung ist; in der Erwägung, dass aus dem Sonderbericht über den Ozean und die Kryosphäre in einem sich wandelnden Klima der IPCC von 2019 hervorgeht, dass die Meere seit 1970 immer wärmer geworden sind und über 90 % der überschüssigen Wärme aus dem Klimasystem aufgenommen haben; in der Erwägung, dass die Erwärmung der Meere Auswirkungen auf die Küstenökosysteme hat und zu verstärkten Meeresschwellen, Versauerung, Sauerstoffverlust, Eindringen von Salzwasser in das Grundwasser und einem Anstieg des Meeresspiegels führt;
- P. in der Erwägung, dass im Klimapakt von Glasgow der wichtige Beitrag anerkannt wird, den die Interessenträger, die keine Vertragsparteien sind, darunter die Zivilgesellschaft, indigene Völker, lokale Gemeinschaften, Jugendliche, Kinder, Lokal- und Regionalverwaltungen und andere Beteiligte, zu den Fortschritten im Hinblick auf die Ziele des Übereinkommens von Paris leisten, und hervorgehoben wird, dass es dringend erforderlich ist, auf mehreren Ebenen und gemeinsam zu handeln;
- Q. in der Erwägung, dass der Klimawandel die uneingeschränkte Wahrnehmung der Menschenrechte, darunter das Recht auf Leben, Wasser und Sanitärversorgung, Nahrung, Gesundheit und Wohnraum, direkt oder indirekt gefährdet; in der Erwägung, dass die Fähigkeit der Menschen zur Anpassung an den Klimawandel untrennbar mit ihrem Zugang zu grundlegenden Menschenrechten und der Gesundheit der Ökosysteme verbunden ist, von denen sie mit Blick auf ihren Lebensunterhalt und ihr Wohlbefinden abhängig sind; in der Erwägung, dass nach Angaben der Internationalen Organisation für Migration mehr als 200 Millionen Menschen aufgrund der Auswirkungen des Klimawandels zur Migration gezwungen sein könnten; in der Erwägung, dass das Ausmaß der klimabedingten Binnenmigration in den ärmsten und gegenüber dem Klima anfälligsten Regionen am größten sein wird; in der Erwägung, dass globale Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen die Zunahme der klimabedingten Binnenmigration bis 2050 um bis zu 80 % verlangsamen könnten ⁽¹⁵⁾;
- R. in der Erwägung, dass die letzten sieben Jahre von 2015 bis 2021 die wärmsten Jahre seit Beginn der Temperaturaufzeichnungen waren; in der Erwägung, dass auch der Meeresspiegel im Jahr 2021 einen neuen Höchststand erreicht hat; in der Erwägung, dass der Meeresspiegel von 2013 bis 2021 weltweit um durchschnittlich 4,5 mm pro Jahr angestiegen ist und der WMO zufolge in mehreren Regionen „wesentlich schneller“ ansteigt als dies im weltweiten Durchschnitt der Fall ist; in der Erwägung, dass 2021 erstmals an dem höchsten Punkt der Eisdecke Grönlands Regenfälle verzeichnet wurden;
- S. in der Erwägung, dass die Verbrauchsemissionen pro Kopf unter den reichsten 1 % der Weltbevölkerung im Jahr 2030 voraussichtlich noch immer dreißig Mal höher sein werden als das weltweite Pro-Kopf-Niveau, während der Fußabdruck der ärmsten Hälfte der Weltbevölkerung ein Vielfaches unter diesem Niveau bleiben dürfte ⁽¹⁶⁾;
- T. in der Erwägung, dass die meisten Entwicklungsländer einen minimalen Beitrag zu den Treibhausgasemissionen in der Atmosphäre leisten, die den Klimawandel verursachen; in der Erwägung, dass die Auswirkungen des Klimawandels in Entwicklungsländern zugenommen haben; in der Erwägung, dass die Mittel, die sie für Anpassungsmaßnahmen mobilisieren können, um die negativen Auswirkungen des Klimawandels zu bewältigen und Klimaresilienz und nachhaltige Entwicklung zu erreichen, eindeutig unzureichend sind;
- U. in der Erwägung, dass im ersten Bericht des UNFCCC über die Ermittlung des Bedarfs der Vertragsparteien, die Entwicklungsländer sind, festgestellt wurde, dass sich der quantifizierte Bedarf der Entwicklungsländer für die Umsetzung der national festgelegten Beiträge auf 5,8 bis 5,9 Billionen USD beläuft und es bei 502 Mrd. USD internationaler Finanzierungsquellen bedarf;

⁽¹⁵⁾ Internationale Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, Weltbank, „Groundswell, Acting on Internal Climate Migration, Part II“ (Groundswell, Reaktion auf klimabedingte Binnenmigration, Teil II), 2021 <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/36248>

⁽¹⁶⁾ Institut für Europäische Umweltpolitik (IEEP) und Oxfam, „Carbon Inequality in 2030“ (Ungleichheiten beim CO₂-Ausstoß im Jahr 2030), November 2021 <https://oxfamlibrary.openrepository.com/bitstream/handle/10546/621305/bn-carbon-inequality-2030-051121-en.pdf>

Donnerstag, 20. Oktober 2022

V. in der Erwägung, dass Global Witness zufolge im Jahr 2020 227 Landverteidiger und Umweltschützer ermordet wurden, von denen 71 % sich dafür einsetzten, die Wälder der Welt vor der Entwaldung und der industriellen Entwicklung zu schützen, während andere wegen ihres Einsatzes für den Schutz von Flüssen, Küstengebieten und Ozeanen ums Leben kamen; in der Erwägung, dass sich die Gewalt gegen Landverteidiger und Umweltschützer im Jahr 2020 überwiegend auf Länder des Globalen Südens konzentrierte und weniger als 1 % aller erfassten tödlichen Angriffe im Globalen Norden dokumentiert wurden; in der Erwägung, dass sich zwischen 2015 und 2019 mehr als ein Drittel aller tödlichen Angriffe gegen Angehörige indigener Völker richtete, obwohl indigene Gemeinschaften nur 5 % der Weltbevölkerung ausmachen⁽¹⁷⁾;

1. weist darauf hin, dass die Klima- und die Biodiversitätskrise zu den wichtigsten Herausforderungen gehören, denen sich die Menschheit gegenübersteht, und dass alle Regierungen und Akteure weltweit mit größter Dringlichkeit alles in ihrer Macht Stehende tun müssen, um sie zu überwinden, wobei die beiden Krisen als eng miteinander verknüpft betrachtet werden müssen; betont, dass internationale Zusammenarbeit, die Beteiligung von regionalen und lokalen Gebietskörperschaften, Unternehmen und anderen nichtstaatlichen Akteuren, Solidarität, ein gerechter Übergang und kohärente, wissenschaftlich untermauerte Maßnahmen sowie ein unerschütterliches Bekenntnis zu ehrgeizigeren Zielen und auf diese Ziele abgestimmte Maßnahmen notwendig sind, um unserer kollektiven Verantwortung für die Begrenzung der Erderwärmung und die Verhinderung des Verlusts an biologischer Vielfalt und damit für den Schutz des gesamten Planeten und des Wohlbefindens aller derzeitiger und künftiger Generationen gerecht zu werden;

2. erklärt sich besorgt über die Ergebnisse aus dem Emissions Gap Report 2021 des UNEP und seinem am 4. November 2021 veröffentlichten Addendum, insbesondere darüber, dass sich die Welt trotz der im Vorfeld angekündigten und bei der COP26 eingegangenen ambitionierteren Klimaversprechen bei den prognostizierten Emissionen auf dem Pfad zu einem Temperaturanstieg von 2,7° C befindet, sofern die angekündigten nationalen Klimaziele für 2030 in Kombination mit weiteren Maßnahmen zur Abmilderung in vollem Umfang umgesetzt werden, dass also die Ziele nach dem Übereinkommen von Paris, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C zu begrenzen und weiterhin eine Begrenzung von 1,5° C anzustreben, weit überschritten werden; ist beunruhigt darüber, dass die Emissionen weiter steigen und die Emissionslücke sich vergrößert; weist mit Nachdruck darauf hin, dass die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C eine rasche, tief greifende und nachhaltige Verringerung der weltweiten Treibhausgasemissionen, einschließlich einer Verringerung der weltweiten CO₂-Emissionen um 43 % bis 2030 gegenüber dem Niveau von 2019, erfordert; weist darauf hin, dass alle Vertragsparteien durch die Annahme des Klimapakts von Glasgow anerkannt haben, dass eine Begrenzung des Anstiegs der globalen Durchschnittstemperatur auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau die Risiken und Auswirkungen des Klimawandels erheblich verringern würde;

3. betont, dass dem UNEP-Bericht über die Emissionslücke 2021 zufolge mit einer Reduzierung der Methanemissionen aus fossilen Brennstoffen, Abfällen und der Landwirtschaft dazu beigetragen werden könnte, die Emissionslücke zu schließen und die Erwärmung kurzfristig zu verringern; betont jedoch, dass dies jedoch nur eintreten würde, wenn klare Regelungen festgelegt werden, um tatsächliche Emissionsreduktionen zu erzielen, und gleichzeitig unterstützende Maßnahmen eingeführt werden, um den Fortschritt zu verfolgen und für Transparenz zu sorgen;

4. weist mit Nachdruck darauf hin, dass sich immer mehr Länder zum Ziel der Klimaneutralität bis zur Mitte des Jahrhunderts verpflichten, betont jedoch, dass diese Verpflichtungen dringend in robuste kurzfristige Zielvorgaben, Strategien und Maßnahmen überführt, durch Finanzmittel unterstützt und in die überarbeiteten national festgelegten Beiträge aufgenommen werden müssen in Form von erhöhten Klimazielen für 2030, damit die globalen Emissionen so bald wie möglich ihren Höchststand erreichen; stimmt der Einschätzung des UNEP zu, dass viele Maßnahmen in den nationalen Klimaplänen bis nach 2030 aufgeschoben werden und dass viele der langfristigen Verpflichtungen zur Klimaneutralität große Unklarheiten und mangelnde Transparenz enthalten;

5. nimmt mit großer Besorgnis den jüngsten Klimabericht der WMO zur Kenntnis, aus dem hervorgeht, dass im Jahr 2021 bei vier wichtigen Klimaindikatoren — Anstieg des Meeresspiegels, Meerestemperatur, Versauerung der Meere und Treibhausgaskonzentrationen — neue Höchstwerte erreicht wurden;

⁽¹⁷⁾ Global Witness, „Last Line of Defence. The industries causing the climate crisis and attacks against land and environmental defenders“ (Die letzte Verteidigungslinie. Wirtschaftszweige, die für die Klimakrise und Angriffe gegen Landverteidiger und Umweltschützer verantwortlich sind) September 2021 <https://www.globalwitness.org/en/campaigns/environmental-activists/last-line-defence/>

Donnerstag, 20. Oktober 2022

Der Klimapakt von Glasgow und die COP 27 in Scharm El-Scheich

6. stellt fest, dass während der COP 26 und mit dem Klimapakt von Glasgow Fortschritte erzielt wurden; betont jedoch, dass die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C nur erreicht werden kann, wenn in diesem kritischen Jahrzehnt vor 2030 dringend Maßnahmen ergriffen werden; betont, dass die Vertragsparteien bei der COP 26 aufgefordert wurden, die Ziele für 2030 in ihren national festgelegten Beiträgen zu überprüfen und zu stärken, da dies erforderlich ist, um sie bis Ende 2022 mit dem Temperaturziel des Übereinkommens von Paris in Einklang zu bringen, wobei die unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten zu berücksichtigen sind; fordert alle Vertragsparteien des UNFCCC nachdrücklich auf, ihre national festgelegten Beiträge bis zur COP 27 zu erhöhen, um die Lücke zwischen den Zielvorgaben und der tatsächlichen Umsetzung zu schließen, und ihre Politik auf einen Weg auszurichten, der mit diesem Ziel vereinbar ist; fordert die EU und alle G20-Staaten auf, in dieser Hinsicht eine weltweite Führungsrolle zu übernehmen;

7. begrüßt den bei der COP 26 gefassten Beschluss, ein Arbeitsprogramm aufzustellen, um in diesem kritischen Jahrzehnt die Klimaschutzziele dringend zu erhöhen und in einer Weise umzusetzen, mit der die weltweite Bestandsaufnahme ergänzt wird, den Synthesebericht über die national festgelegten Beiträge vor jeder COP jährlich zu aktualisieren und auf Ministerebene ein jährliches hochrangiges Diskussionsforum für die Ziele bis 2030 einzuberufen; fordert nachdrücklich, dass dieses Arbeitsprogramm bei der COP 27 angenommen und eine jährliche Überprüfung der Ziele sichergestellt wird, mit der den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen und dem höchstmöglichen Ambitionsniveau der Vertragsparteien Rechnung getragen wird; betont, dass die Vertragsparteien ihre national festgelegten Beiträge so oft wie nötig überarbeiten und erhöhen müssen, um sicherzustellen, dass sie mit einem Pfad zur Begrenzung der Erderwärmung auf unter 1,5 °C vereinbar sind;

8. begrüßt, dass in Glasgow das Regelwerk von Paris fertiggestellt wurde, und betont, dass durch die Umsetzung des Regelwerks für eine ausgeprägte Umweltintegrität gesorgt und die größtmöglichen Zielvorgaben erreicht werden müssen;

9. begrüßt, dass im Klimapakt von Glasgow die Bedeutung der Anpassung hervorgehoben und betont wird, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Anpassungsfähigkeit, zur Stärkung der Widerstandsfähigkeit und zur Verringerung der Anfälligkeit gegenüber dem Klimawandel ausgeweitet werden müssen; weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass im letzten Jahr 47 Länder Anpassungsmittelungen oder nationale Anpassungspläne eingereicht haben, erwartet von den anderen Ländern, dass sie ihre Mittelungen im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris vorlegen; begrüßt die Einrichtung eines neuen Glasgow-Dialogs über Verluste und Schäden, bei dem Finanzierungsregelungen im Mittelpunkt stehen sollten, damit Verluste und Schäden im Zusammenhang mit den negativen Auswirkungen des Klimawandels verhindert, minimiert bzw. bewältigt werden können;

10. nimmt die auf der COP 26 gemachten Zusagen im Hinblick auf die Finanzierung von Klimamaßnahmen zur Kenntnis, bedauert jedoch, dass der Umsetzungsplan für die Klimaschutzfinanzierung 2021 gezeigt hat, dass das derzeitige globale Ziel von 100 Mrd. USD voraussichtlich erst 2023, d. h. drei Jahre nach Ablauf der ursprünglichen Frist, erreicht wird; weist auf die zunehmende Finanzierungslücke, insbesondere im Hinblick auf die Anpassung, hin; fordert die Industrieländer, einschließlich der EU und ihrer Mitgliedstaaten, nachdrücklich auf, dafür zu sorgen, dass das Ziel der Klimaschutzfinanzierung in Höhe von 100 Mrd. USD bereits ab 2022 und im Zeitraum von 2020 bis 2025 im Durchschnitt erreicht und ausgezahlt werden kann, und fordert sie ferner auf, das weitere Vorgehen im Hinblick auf das neue Klimafinanzierungsziel für die Zeit nach 2025 näher zu erläutern; betont, dass die Finanzierung durch die Industrieländer, die für einen großen Teil der historischen Emissionen verantwortlich sind, auch von entscheidender Bedeutung sein wird, um mit Blick auf einen ambitionierteren Dialog über Klimaschutzziele Vertrauen aufzubauen;

11. hebt hervor, dass sich das Land, in dem die COP 27 stattfinden wird, in einer der Regionen der Welt befindet, die am stärksten vom Klimawandel betroffen sind; stellt fest, dass sich das Mittelmeerbecken 20 % schneller erwärmt als der globale Durchschnitt und dass die Region, in der innerhalb von 20 Jahren 250 Mio. Menschen von „Wasserarmut“ betroffen sein werden, einer der Hauptbrennpunkte des Klimawandels in der Welt ist⁽¹⁸⁾; betont, dass sich das Mittelmeer zu dem sich am schnellsten erwärmenden Meer der Welt entwickelt⁽¹⁹⁾, was Auswirkungen auf wichtige Wirtschaftsbereiche und das gesamte Meeresökosystem hat, bei denen es sich um irreversible schädliche Veränderungen des Ökosystems und der Arten handelt; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, rasch zu handeln und mit ihren Partnern im Mittelmeerraum zusammenzuarbeiten, um ambitionierte Anpassungsmaßnahmen auszuarbeiten und beim Klimaschutz eine Führungsrolle zu übernehmen;

⁽¹⁸⁾ Mittelmeerexperten für Klima- und Umweltveränderungen, „Risks associated to climate and environmental change in the Mediterranean region“ (Risiken im Zusammenhang mit Klima- und Umweltveränderungen im Mittelmeerraum), 2019, https://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2019/10/MedECC-Booklet_EN_WEB.pdf

⁽¹⁹⁾ Mittelmeer-Initiative des WWF „The Climate Change Effect in the Mediterranean — Six stories from an Overheating Sea“ (Die Folgen des Klimawandels für das Mittelmeer — sechs Geschichten über ein überhitztes Meer), Rom, Italien, 2021.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

12. unterstützt die Initiative der ukrainischen Regierung, eine globale Plattform zur Bewertung der während bewaffneter Konflikte verursachten Umweltschäden zu schaffen;

13. weist erneut darauf hin, wie wichtig die umfassende Beteiligung aller Vertragsparteien an den Beschlussfassungsverfahren im Rahmen des UNFCCC ist; betont, dass das derzeitige Beschlussfassungsverfahren im Rahmen des UNFCCC verbessert werden könnte, um die uneingeschränkte Beteiligung von Delegierten der Entwicklungsländer und am wenigsten entwickelten Länder sowie von Vertretern der Zivilgesellschaft zu ermöglichen; hält es für wesentlich, dass die Perspektiven der Länder, die am stärksten vom Klimawandel betroffen sind, gehört werden und dementsprechend gehandelt wird; fordert daher den Vorsitz der COP 27 und die künftigen Vorsitze auf, zusätzliche Möglichkeiten zu prüfen, um eine wirksame und sinnvolle Beteiligung der Entwicklungsländer sicherzustellen, und dafür zusätzliche Mittel bereitzustellen; erinnert an seine früheren Standpunkte zur Menschenrechtslage in Ägypten; nimmt zur Kenntnis, dass einige Organisationen der Zivilgesellschaft Bedenken wegen der Marginalisierung der Zivilgesellschaft auf der COP in Ägypten und wegen der Hindernisse für Proteste und die Beteiligung der Zivilgesellschaft geäußert haben; fordert das UNFCCC und die ägyptischen Behörden auf, einen gleichberechtigten Zugang und die uneingeschränkte Beteiligung von Bürgern und Organisationen der Zivilgesellschaft an der COP 27 sicherzustellen;

14. bekräftigt seine Forderung nach der Freilassung aller Personen, die in Ägypten willkürlich inhaftiert wurden, und weist auf den besonders dringenden Fall des Menschenrechtsverteidigers Alaa Abd El-Fattah hin; fordert die ägyptischen Staatsorgane auf, die Dynamik der COP 27 zu nutzen, um die Menschenrechtslage im Land zu verbessern und die Grundfreiheiten während und nach der COP 27 zu wahren, insbesondere in Bezug auf das Recht auf freie Meinungsäußerung und das Recht auf friedliche Versammlung; unterstützt nachdrücklich die Forderung von Sachverständigen der Vereinten Nationen an das UNFCCC-Sekretariat, Menschenrechtskriterien auszuarbeiten, zu deren Einhaltung sich die Länder, die künftige COP ausrichten, im Rahmen des Sitzabkommens verpflichten müssen;

15. begrüßt, dass im Klimapakt von Glasgow der wichtige Beitrag anerkannt wird, den die Interessenträger, die keine Vertragsparteien sind, darunter die Zivilgesellschaft, indigene Völker, lokale Gemeinschaften, Jugendliche, Kinder, Kommunal- und Regionalverwaltungen und andere Beteiligte, zu den Fortschritten im Hinblick auf die Ziele des Übereinkommens von Paris leisten; erkennt an, dass den jungen Menschen bei der Bekämpfung des Klimawandels eine wichtige Rolle zukommt; fordert die Vertragsparteien und Interessenträger daher nachdrücklich auf, für eine sinnvolle Beteiligung und Vertretung junger Menschen an multilateralen, nationalen und lokalen Beschlussfassungsverfahren zu sorgen; weist darauf hin, dass insbesondere den Städten bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen eine entscheidende Rolle zukommt, und begrüßt, dass sich immer mehr Städte und Regionen weltweit zur Klimaneutralität verpflichten, insbesondere die Verpflichtung der 100 europäischen Städte, die sich an der Mission der EU für klimaneutrale und intelligente Städte beteiligen, um bis 2030 Klimaneutralität zu erreichen und zu Innovationszentren zu werden, deren Beispiel alle Städte in der EU und ihrer Nachbarschaft bis 2050 folgen können;

16. betont, dass eine Begrenzung des Anstiegs der globalen Durchschnittstemperatur auf 1,5 °C nur durch eine wirksame Beteiligung aller Vertragsparteien erreicht werden kann, was erfordert, dass Eigeninteressen oder widerstreitende Interessen angegangen werden; ist insbesondere besorgt darüber, dass einige große Verursacher der Umweltverschmutzung ihre Präsenz auf den COP genutzt haben, um die Ziele des Übereinkommens von Paris zu untergraben; ist ernsthaft besorgt über das Ausbleiben von Maßnahmen seitens des UNFCCC, um die Frage der Interessenkonflikte in Bezug auf die Zusammenarbeit mit dritten Interessenträgern endlich anzugehen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, in diesem Prozess eine Führungsrolle zu übernehmen, um den Beschlussfassungsprozess des UNFCCC vor Interessen zu schützen, die den Zielen des Übereinkommens von Paris zuwiderlaufen;

17. begrüßt die Verbesserung der Marrakesch-Partnerschaft für weltweiten Klimaschutz als Raum für die Ermutigung nichtstaatlicher Akteure und subnationaler Gebietskörperschaften, sofortige Klimaschutzmaßnahmen zu ergreifen, und begrüßt die Annahme ihres Arbeitsprogramms für 2022; erkennt die Initiativen „Race to Zero“ und „Race to Resilience“ als wichtige Plattformen an, um die von der Basis ausgehende Ordnungspolitik zu unterstützen und die Berichterstattung und Bestandsaufnahme auf subnationaler Ebene zu erleichtern;

Eine ehrgeizige EU-Klimapolitik

18. erwartet, dass das Legislativpaket „Fit für 55“ und die politischen Maßnahmen im Rahmen des europäischen Grünen Deals die Maßnahmen umfassen, die erforderlich sind, um das EU-Ziel für 2030 zu verwirklichen und die EU und ihre Mitgliedstaaten auf einen Pfad zu bringen, der bis spätestens 2050 zu Klimaneutralität führt, und hebt die Standpunkte des Parlaments zu diesen Maßnahmen hervor; weist darauf hin, dass die EU im Einklang mit dem EU-Klimagesetz und dem

Donnerstag, 20. Oktober 2022

Übereinkommen von Paris sowie den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen ihre Klimaschutzmaßnahmen verstärken sollte, um die Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Niveau auf 1,5 °C zu begrenzen und die Klimaresilienz zu stärken; fordert die EU auf, ihren national festgelegten Beitrag zu aktualisieren und ihr Treibhausgas-Reduktionsziel bis zur COP 27 auf der Grundlage der besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse zu erhöhen; fordert ein Höchstmaß an Ehrgeiz beim Paket „Fit für 55“, um ein klares Signal an alle anderen Vertragsparteien zu senden, dass die EU bereit ist, dazu beizutragen, die Lücke zu schließen, die erforderlich ist, um die Erderwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen, und zwar auf gerechte, sozial ausgewogene, faire und kosteneffiziente Weise, wobei den Aspekten der weltweiten Gerechtigkeit und Chancengleichheit sowie der historischen und gegenwärtigen Verantwortung der EU für die Emissionen, die die Klimakrise verursachen, Rechnung zu tragen ist;

19. betont, dass das im Europäischen Klimagesetz festgelegte globale Emissionsziel der EU für 2030 und die Legislativvorschläge „Fit für 55“ dafür sorgen werden, dass die EU ihre Emissionen stärker senkt als in ihrem derzeitigen national festgelegten Beitrag vorgesehen, der eine Senkung der Nettoemissionen um 55 % anstrebt; betont ferner, dass die Standpunkte des Parlaments zu diesen Vorschlägen und die im REPowerEU-Plan enthaltenen Ziele die Klimaziele der EU über dieses Niveau hinaus weiter erhöhen werden, und fordert den Rat auf, die diesbezüglichen Standpunkte des Parlaments zu billigen; fordert die EU auf, ihre Emissionszusagen entsprechend zu aktualisieren, um diesen Tatsachen angesichts der Entscheidung im Klimapakt von Glasgow, die Ziele für 2030 zu überprüfen, Rechnung zu tragen;

20. betont, dass die derzeitige geopolitische Lage deutlich macht, dass die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen dringend verringert und der Einsatz von Energie aus erneuerbaren Quellen gefördert werden muss, und die Gelegenheit bietet, die Führungsrolle der EU in dieser Hinsicht zu stärken;

21. bekräftigt, dass der Klimaschutz in alle Strategien der EU und die entsprechenden Maßnahmen zu deren Umsetzung einbezogen werden muss, und betont, dass die Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 des Europäischen Klimagesetzes verpflichtet ist, die Vereinbarkeit von Entwürfen von Maßnahmen oder Legislativvorschlägen, einschließlich Haushaltsvorschlägen, mit den Klimazielen der EU zu bewerten; fordert die Kommission nachdrücklich auf, diese Bestimmung bei der Durchführung von Folgenabschätzungen in allen Politikbereichen der EU vollständig umzusetzen; betont, dass auch die bestehenden politischen Maßnahmen der EU und ihrer Mitgliedstaaten neu bewertet und an diese Ziele angepasst werden müssen, und erwartet, dass der neu eingerichtete europäische wissenschaftliche Beirat für Klimawandel zu dieser Bewertung beiträgt; begrüßt die Ernennung der 15 Mitglieder des neu eingerichteten europäischen wissenschaftlichen Beirats für Klimawandel; fordert den Beirat auf, seine Bewertung eines EU-Treibhausgasbudgets, das mit dem Ziel vereinbar ist, die Erderwärmung auf unter 1,5 °C zu begrenzen, so rasch wie möglich zu veröffentlichen, und erwartet, dass die Kommission die Empfehlungen des Beirats bei der Ausarbeitung des richtungsweisenden EU-Treibhausgasbudgets und der Klimaziele der EU für die Zeit nach 2030 in vollem Umfang berücksichtigt;

22. verweist auf ein kürzlich ergangenes Urteil des Verfassungsgerichts eines Mitgliedstaats, wonach der Schutz des Klimas keine politische Ermessensfrage ist und die Verfassungsklausel zum Umweltschutz dem Staat eine verfassungsrechtliche Pflicht zur Erreichung der Klimaneutralität auferlegt;

23. betont die nachdrückliche Unterstützung der EU-Bürger für eine Intensivierung des Klimaschutzes, da fast jeder zweite Europäer (49 %) den Klimawandel als die wichtigste globale Herausforderung für die Zukunft der EU betrachtet, wie aus der jüngsten Eurobarometer-Umfrage hervorgeht;

24. betont, dass alle Klimaschutzstrategien im Einklang mit dem Grundsatz eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität und in enger Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft und den Sozial- und Wirtschaftspartnern verfolgt werden sollten; ist deshalb der Ansicht, dass mehr Transparenz, stärkere Sozialpartnerschaften und ein stärkeres Engagement der Zivilgesellschaft auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene grundlegend dafür sind, dass Klimaneutralität über alle Gesellschaftsbereiche hinweg auf faire, inklusive und sozial verträgliche Weise verwirklicht wird;

Anpassung, Verlust und Schaden

25. begrüßt die finanziellen Zusagen, die in Glasgow im Hinblick auf den Anpassungsfonds und den Fonds für die am wenigsten entwickelten Länder gemacht wurden; weist jedoch darauf hin, dass die Unterstützung für die Abmilderung nach wie vor größer ist als die Unterstützung für die Anpassung, und befürwortet nachdrücklich die Forderung an die Industrieländer, die von ihnen gemeinsam bereitgestellten Finanzmittel für die Anpassung im Einklang mit dem

Donnerstag, 20. Oktober 2022

Klimaschutzpakt von Glasgow bis 2025 gegenüber dem Niveau von 2019 mindestens zu verdoppeln, um ein besseres Gleichgewicht zu erzielen; bedauert, dass das globale Ziel der Anpassung sieben Jahre nach dem Übereinkommen von Paris noch nicht definiert ist; begrüßt das Arbeitsprogramm von Scharm El-Scheich zum globalen Anpassungsziel, das auf der COP 26 angenommen und auf den Weg gebracht wurde; betont, wie wichtig eine auf Finanzhilfen fußende Finanzierung der Anpassung ist; fordert die EU nachdrücklich auf, den Anteil der Mittel für Anpassungsmaßnahmen, die im Rahmen des Instruments für Nachbarschaft, Entwicklungszusammenarbeit und internationale Zusammenarbeit — Europa in der Welt jährlich bereitgestellt werden, von 2021 bis 2027 zu erhöhen; hebt hervor, dass die Anstrengungen zur Umsetzung des weltweiten Ziels der Anpassung in messbare Ergebnisse intensiviert werden müssen, wodurch unter anderem ein umfassendes Verständnis der Klima- und Katastrophenrisiken und der damit verbundenen Anpassungserfordernisse und -kosten auf mehreren Ebenen ermöglicht, die Verfügbarkeit konsistenter und vergleichbarer Daten erhöht, die Bereitstellung und Zugänglichkeit von Umsetzungsmitteln, einschließlich des Finanzierungs- und Technologieförderungsbedarfs festgelegt und verbessert, und gemeinsame quantitative und qualitative Parameter, Methoden und Ansätze ausgearbeitet werden sollen, um die Fortschritte bei der Verwirklichung des Ziels im Laufe der Zeit zu verfolgen; hebt in diesem Zusammenhang den Sendai-Rahmen für Katastrophenvorsorge mit dem entsprechenden Überwachungs- und Berichterstattungssystem hervor;

26. betont erneut, dass Anpassungsmaßnahmen für alle Länder auf kurze, mittlere und lange Sicht unerlässlich sind, wenn es darum geht, die negativen Auswirkungen der Klimakrise und der Biodiversitätskrise zu minimieren und Klimaresilienz und nachhaltige Entwicklung zu verwirklichen, unter Hinweis auf die besondere Anfälligkeit der Entwicklungsländer für die Auswirkungen des Klimawandels, insbesondere der am wenigsten entwickelten Länder und der kleinen Inselstaaten unter den Entwicklungsländern; betont, dass die Anpassungsmaßnahme vielfältige Vorteile mit sich bringen kann, wie etwa die Verbesserung der landwirtschaftlichen Produktivität, der Innovation, der Gesundheit und des Wohlergehens, der Ernährungssicherheit, der Existenzgrundlagen und der Erhaltung der biologischen Vielfalt sowie der Verringerung von Risiken und Schäden; fordert die EU und die Mitgliedstaaten auf, die Anpassungsmaßnahmen durch verbindliche Anpassungspläne, Bewertungen der Klimaanfälligkeit und Klima-Belastungstests auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene sowie durch die Unterstützung lokal geführter Ansätze und die Einbindung lokaler Behörden und der lokalen Zivilgesellschaft zu verstärken, um das Ziel der Anpassung aus dem Übereinkommen von Paris in vollem Umfang zu erfüllen und sicherzustellen, dass die Anpassungsmaßnahmen der EU die Gemeinschaften und Ökosysteme in der EU ausreichend vor den Auswirkungen des Klimawandels schützen; fordert weitere Fortschritte bei der neuen Anpassungsstrategie der EU und betont, wie wichtig ihre Verknüpfung mit der EU-Biodiversitätsstrategie und dem neuen Rechtsrahmen für die Anpassung ist, der sich aus dem Europäischen Klimagesetz ergibt; fordert erneut deren ehrgeizige Umsetzung, einschließlich ihrer internationalen Komponenten;

27. betont, dass der Klimawandel zwar ein globales Problem ist, jede Region jedoch bereits auf unterschiedliche Weise davon betroffen ist und dass die lokalen Regierungen, da sie näher an der Bevölkerung sind, wichtige Akteure sind, wenn es darum geht, die Anpassung an den Klimawandel zu erleichtern; betont, dass eine bessere Zuweisung der Finanzmittel an die lokale Ebene erforderlich ist, um effiziente und zielgerichtete Lösungen zu finden, und begrüßt in diesem Zusammenhang die Mission zur Anpassung an den Klimawandel, mit der bis 2030 mindestens 150 europäische Regionen und Gemeinschaften bei der Verbesserung der Klimaresilienz unterstützt werden; fordert die Unterstützung eines regionalen und dezentralen Ansatzes bei der Reaktion auf die Auswirkungen des Klimawandels und beim Zugang zu Finanzmitteln für den Klimaschutz in Entwicklungsländern, um den Kommunalbehörden, lokalen Organisationen der Zivilgesellschaft und Umweltschützern eine größere Rolle bei der Bewältigung der Auswirkungen des Klimawandels einzuräumen und die Schwächsten der Gesellschaft zu erreichen;

28. betont, dass die von der Kommission am 24. Februar 2021 angenommene EU-Anpassungsstrategie das Ziel der Kommission zum Ausdruck bringt, die Mittel aufzustocken und weitere Anpassungsfinanzierungen in größerem Umfang zu mobilisieren, und dass besonders darauf geachtet werden muss, dass die Finanzmittel die am meisten gefährdeten Gemeinschaften in den Entwicklungsländern erreichen;

29. betont, dass Frühwarnsysteme für eine wirksame Anpassung von entscheidender Bedeutung sind, aber nur für weniger als die Hälfte der Mitgliedstaaten der Weltorganisation für Meteorologie (WOM) verfügbar sind; unterstützt den Vorschlag der WOM, der auf der COP 27 angenommen werden soll, damit Frühwarnsysteme in den nächsten fünf Jahren alle Menschen erreichen; hofft, dass diese Initiative für Frühwarndienste rasch umgesetzt wird, insbesondere mit dem Ziel, möglichst viele Menschenleben zu retten;

Donnerstag, 20. Oktober 2022

30. betont, dass grüne Infrastruktur durch den Schutz der Natur und der Ökosysteme, die Erhaltung und Wiederherstellung der natürlichen Lebensräume und Arten, einen guten ökologischen Zustand sowie die Wasserbewirtschaftung und die Ernährungssicherheit zur Anpassung an den Klimawandel und zur Verringerung des Katastrophenrisikos beiträgt; stellt fest, dass der Ausbau der grünen Infrastruktur zu den wirksamsten Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel zählt, die in Städten ergriffen werden können, weil dadurch die negativen Auswirkungen des Klimawandels und immer häufiger werdende extreme Wetterphänomene wie Hitzewellen, Waldbrände, extreme Regenfälle, Überschwemmungen und Dürren abgemildert und extreme Temperaturen ausgeglichen werden und die Lebensqualität der in städtischen Gebieten lebenden Bürger verbessert wird;

31. hebt hervor, wie verheerend die ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen von Wüstenbildung mittel- und langfristig sind, in deren Folge einige Gebiete entvölkert werden, und dass gemeinsame Konzepte für eine angemessene Prävention von und Anpassung an sowie Bewältigung dieses Problems erforderlich sind; erinnert daher an die entscheidende Bedeutung der Wasserbewirtschaftung für die Eindämmung des Klimawandels und die Anpassung an seine Folgen, aber auch für den Schutz einer sicheren Versorgung mit Wasser und Lebensmitteln, den Schutz der biologischen Vielfalt und die Unterstützung gesunder Böden; betont daher, dass die Wasserrahmenrichtlinie der EU rasch und vollständig umgesetzt werden muss, damit ihre Ziele erreicht und Europas Wasserressourcen besser bewirtschaftet werden; betont, dass die Maßnahmen zur Wiederverwendung und Effizienz von Wasser durch Kreislaufprozesse in der gesamten Wirtschaft und Gesellschaft umgesetzt werden müssen, um den Wert des Wassers zu nutzen und die Wasserversorgungssicherheit in Bezug auf Quantität und Qualität sicherzustellen; betont, dass digitale Lösungen zur Anpassung an den Klimawandel beitragen können, indem dadurch die Fähigkeit zur Vorhersage von Wasserknappheit, Überschwemmungen und Wasserverschmutzung verbessert wird, und unterstützt den Einsatz dieser Instrumente;

32. betont, dass Klimawandel und Umweltzerstörung die Hauptursachen für die Vertreibung von Menschen sind und dass sich Bedrohungen dadurch vervielfachen, was sich auf die Sicherheit der Menschen und die gesellschaftliche und politische Stabilität auswirkt; hebt hervor, dass unzureichende Kapazitäten der Minderung und Anpassung bewaffneten Konflikte, Nahrungsmittelknappheit, Naturkatastrophen und klimabedingter Vertreibung Vorschub leisten können; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, die Bedürfnisse und die Schutzbedürftigkeit von Menschen, die von klimabedingter Vertreibung betroffen sind, anzuerkennen, und fordert eine Stärkung der Entwicklungszusammenarbeit und der humanitären Maßnahmen der EU und ihrer jeweiligen Finanzinstrumente, um die Anpassung an den Klimawandel in Entwicklungsländern zu unterstützen, die Widerstandsfähigkeit zu stärken, die Katastrophenvorsorge zu verbessern und in Zeiten wachsenden Bedarfs auf humanitäre Notlagen reagieren zu können;

33. weist darauf hin, dass in Artikel 8 des Übereinkommens von Paris (über Verluste und Schäden) festgelegt ist, dass die Vertragsparteien mit Blick auf die mit den nachteiligen Auswirkungen der Klimaänderungen verbundenen Verluste und Schäden zusammenarbeiten sollten; hebt daher hervor, dass in Gebieten, die in besonderem Maße von den Auswirkungen des Klimawandels bedroht sind, etwa Küstengebieten und Inseln sowie Orten, an denen die Anpassungsfähigkeit begrenzt ist, weltweit unterstützende Maßnahmen erforderlich sind; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, als Brückenbauer zwischen den entwickelten Ländern, den Entwicklungsländern und den am wenigsten entwickelten Ländern zu fungieren und sich darum zu bemühen, die Tätigkeit der Koalition der hohen Ambitionen sowohl in Bezug auf die Finanzierung von Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen als auch auf Verluste und Schäden zu intensivieren; stellt fest, dass diese Maßnahmen wesentliche Bestandteile der Klimagerechtigkeit sind;

34. spricht dem IPCC seine Dankbarkeit aus und würdigt nachdrücklich die Arbeit, die im Rahmen seines sechsten Sachstandsberichts geleistet wurde; begrüßt die solide Bewertung von Verlusten und Schäden, die in dem jüngsten Bericht der Arbeitsgruppe II des IPCC enthalten ist, und weist darauf hin, dass darin Verluste und Schäden als Bereich von zunehmender Bedeutung sowohl in der internationalen Klimapolitik als auch in der Klimawissenschaft anerkannt werden; fordert den IPCC auf, auf dieser Arbeit aufzubauen und einen Sonderbericht zu erstellen, der sich speziell mit Verlusten und Schäden befasst;

35. bekräftigt, dass internationale Institutionen als nächsten Schritt auf dem Weg zur institutionellen Anpassung an den Klimawandel ihre Organisationen, ihre Zusammenarbeit und ihr Krisenmanagement stärken müssen, um sich auf lokaler und globaler Ebene besser auf den Klimawandel einzustellen;

Klimakrise und Biodiversitätskrise

36. hält es für sehr wichtig, die Natur und die Ökosysteme zu schützen, zu erhalten und wiederherzustellen, um die Ziele des Übereinkommens von Paris zu verwirklichen; weist ferner darauf hin, dass die Menschen durch die biologische Vielfalt maßgeblich in die Lage versetzt werden, gegen die globale Erwärmung vorzugehen, sich an die Erwärmung anzupassen und

Donnerstag, 20. Oktober 2022

ihre Resilienz zu erhöhen; ist der Ansicht, dass naturbasierte Lösungen und ökosystembasierte Ansätze wichtige Instrumente zur Förderung des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel sowie zum Schutz und zur Wiederherstellung der Artenvielfalt und der Wälder und zur Verringerung des Katastrophenrisikos sind; betont, dass die Gesellschaft durch die möglichst rasche Wiederherstellung geschädigter Ökosysteme und die wirksame und gleichberechtigte Erhaltung von 30 bis 50 % der Lebensräume an Land, in Süßwasser und in den Meeren die Fähigkeit der Natur, Kohlendioxid abzuscheiden und zu speichern, nutzen kann, was mit dem Schutz und der Stärkung der Menschenrechte und der Rechte indigener Völker einhergehen muss; betont, dass der Fortschritt auf dem Weg zu nachhaltiger Entwicklung beschleunigt werden muss, wofür allerdings eine angemessene Finanzierung und politische Unterstützung erforderlich sind;

37. hebt hervor, dass die Wälder, die biologische Vielfalt und die nachhaltige Landnutzung von entscheidender Bedeutung und miteinander verwoben sind, zumal es gilt, die Welt in die Lage zu versetzen, ihre Ziele für nachhaltige Entwicklung zu erreichen; hält es daher für dringend erforderlich, Entwaldung und Landdegradation Einhalt zu gebieten und die diesbezüglichen Entwicklungen umzukehren, damit zur Verringerung der jährlichen Netto-Treibhausgasemissionen beigetragen wird;

38. bekräftigt die Zusage der Regierungen von 14 Ländern mit mehr als 3,6 Mrd. Hektar Wald, die Entwaldung bis 2030 zu beenden und umzukehren;

39. bekräftigt, dass die strikte Erhaltung und Wiederherstellung von kohlenstoffreichen Ökosystemen eine Option des Klimaschutzes mit unmittelbaren Auswirkungen und einem breiten Spektrum von Vorteilen in Bezug auf die Minderung und Anpassung ist; erkennt die Schlüsselrolle der Wälder für den Schutz des Klimas und der biologischen Vielfalt an; hebt hervor, dass die Wälder zu den Bemühungen beitragen, die negativen Auswirkungen des Klimawandels abzumildern und sich daran anzupassen;

40. betont, dass die branchenspezifischen Strategien und die Klimapolitik für den Landnutzungssektor, einschließlich der wichtigen Tätigkeiten der Primärerzeugung in der Land- und Forstwirtschaft, in angemessener Weise in Synergie mit den natürlichen Anpassungsfähigkeiten der natürlichen und halbnatürlichen Ökosysteme funktionieren müssen und dass die Anpassungsfähigkeit der überwiegend aus Kulturlandschaft bestehenden Flächen so weit wie möglich verbessert werden muss; hebt das jüngste Urteil in einer Rechtssache hervor, in dem die Kläger Förster waren, die Klage gegen den Staat wegen seiner nationalen Forstpolitik erhoben haben, wegen der sie gewissermaßen davon abgehalten werden, die Widerstandsfähigkeit der bewirtschafteten Wälder zu verbessern, da unter anderem Anreize für die natürliche Regeneration fehlen ⁽²⁰⁾;

41. weist darauf hin, dass dem fünften Bewertungsbericht des Weltklimarats zufolge indigene, lokale und traditionelle Formen des Wissens eine wichtige Ressource für die nachhaltige Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen, die Erhaltung der biologischen Vielfalt und die Anpassung an den Klimawandel sind; betont, dass die Rechte indigener Gemeinschaften an Land und Ressourcen gestärkt werden müssen, um den Klimawandel gemäß der Erklärung der Vereinten Nationen über die Rechte der indigenen Völker und dem IAO-Übereinkommen Nr. 169 einzudämmen, und dass der Grundsatz der freien, vorherigen und in Kenntnis der Sachlage erteilten Zustimmung eingehalten werden muss;

42. betont, dass im Zusammenhang mit Wirtschaftstätigkeiten Land- und Umweltschützer geschützt werden müssen, indem für einen wirksamen und starken rechtlichen Schutz der Umwelt, der Arbeitnehmerrechte, der Landrechte und der Rechte, Existenzgrundlagen und Kulturen indigener Völker gesorgt wird, einschließlich des Grundsatzes der freien, vorherigen und in Kenntnis der Sachlage erteilten Zustimmung; begrüßt in diesem Zusammenhang die Initiativen der EU zu dem Thema „Sorgfaltpflicht von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit“ und den Vorschlag für eine Verordnung über die Bereitstellung bestimmter Rohstoffe und Erzeugnisse, die mit Entwaldung und Waldschädigung in Verbindung stehen; fordert die Vertragsparteien auf, dafür zu sorgen, dass die auf der COP 27 eingegangenen Verpflichtungen zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris mit den bestehenden internationalen Menschenrechtsverpflichtungen und -standards für Geschäftstätigkeiten in Einklang stehen;

43. weist darauf hin, dass der Klimawandel eine der wichtigsten direkten Ursachen für den Verlust an biologischer Vielfalt und Landdegradation ist; betont, dass die negativen Auswirkungen des Klimawandels auf die Natur, biologische Vielfalt, Ökosysteme, Ozeane, Gesundheit und Ernährungssicherheit in den kommenden Jahrzehnten voraussichtlich kritisch sein werden; hebt hervor, dass es eines robusteren, verbindlichen und noch ambitionierteren internationalen Rahmens für den Schutz der weltweiten biologischen Vielfalt bedarf, damit ihr derzeitiger Niedergang aufgehalten und sie nach Möglichkeit wiederhergestellt wird; stellt in diesem Zusammenhang fest, dass die Konferenz der Vertragsparteien des Übereinkommens über die biologische Vielfalt im Dezember 2022 in Montreal (Kanada) wichtig ist; fordert den IPCC und die IPBES auf, ihre Zusammenarbeit und ihre gemeinsame Arbeit fortzusetzen und zu verstärken, um den politischen

⁽²⁰⁾ <https://www.klimazaloba.cz/wp-content/uploads/2021/04/Klimaticka%CC%81-z%CC%8Caloba.pdf>

Donnerstag, 20. Oktober 2022

Entscheidungsträgern die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse über die doppelte Klima- und Biodiversitätskrise und ihre Bewältigung zu vermitteln; fordert das Sekretariat des UNFCCC zudem auf, in Partnerschaft mit dem Sekretariat des Übereinkommens über die biologische Vielfalt und dem Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen (UNDP) auf einen einheitlichen Rahmen für Klimaneutralität und Resilienz, den Schutz der biologischen Vielfalt und nachhaltige Entwicklung hinzuarbeiten;

44. legt den Vertragsparteien nahe, gemäß dem Klimapakt von Glasgow einen integrierten Ansatz zu verfolgen, damit die biologische Vielfalt in der Politik und bei Planungsentscheidungen auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene Berücksichtigung findet; fordert das Sekretariat des UNFCCC in diesem Zusammenhang zudem auf, in Partnerschaft mit dem Sekretariat des Übereinkommens über die biologische Vielfalt und dem Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen auf einen einheitlichen Rahmen für Klimaneutralität und Resilienz, den Schutz der biologischen Vielfalt und nachhaltige Entwicklung hinzuarbeiten; begrüßt die Erklärung von Edinburgh zum globalen Rahmen für die biologische Vielfalt für die Zeit nach 2020, die ein Beispiel für einen inklusiven Ansatz ist, bei dem alle staatlichen Ebenen einbezogen werden;

45. fordert die Vertragsparteien auf, die Arbeit am Dialog über die Meere und den Klimawandel fortzusetzen, indem sie konkrete, handlungsorientierte Ziele festlegen, die wichtigsten und dringlichsten Fragen des Zusammenhangs zwischen den Meeren und dem Klima angehen und die Länder, insbesondere Küstenanrainerstaaten, darin bestärken, entsprechende Verpflichtungen in ihre aktualisierten national festgelegten Beiträge, nationalen Anpassungspläne, langfristigen Strategien und die weltweite Bestandsaufnahme aufzunehmen;

Nachhaltige Finanzierung des Klimaschutzes

46. betont, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten die größten öffentlichen Geber von Finanzmitteln für den Klimaschutz sind; stellt fest, dass die Finanzierung von erfolgreichen Klimamaßnahmen wichtig ist, insbesondere, da die national festgelegten Beiträge zahlreicher Entwicklungsländer an Bedingungen geknüpft sind, sodass deren Verwirklichung von ausreichender finanzieller Unterstützung abhängig ist; begrüßt daher, dass bis 2025 ein neues gemeinsames quantifiziertes Ziel für die Finanzierung von Klimamaßnahmen festgelegt wird, das weit über den 2020 festgelegten Betrag von 100 Mrd. USD pro Jahr hinausgeht und bei dem den Anforderungen und Prioritäten der Entwicklungsländer in Bezug auf eine zusätzliche und angemessene Finanzierung von Klimamaßnahmen Rechnung getragen wird; ist der Ansicht, dass eigenständige Vorgaben für Eindämmung, Anpassung sowie Verluste und Schäden im Rahmen dieses neuen gemeinsamen quantifizierten Ziels für die Finanzierung des Klimaschutzes geprüft werden sollten; betont, dass in künftigen Finanzierungszielen für den Klimaschutz bei der Festlegung der Beiträge der Vertragsparteien die Bedürfnisse von Entwicklungsländern sowie der Grundsatz der Gerechtigkeit gemäß dem Übereinkommen von Paris berücksichtigt werden sollten; betont in diesem Zusammenhang, dass die Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen auf der Grundlage von Zuschüssen eindeutig priorisiert werden muss, um sicherzustellen, dass die Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen nicht zu einem untragbaren Schuldenstand in Entwicklungsländern beiträgt; bekräftigt seine Forderung nach einem speziellen EU-Mechanismus für die öffentliche Finanzierung, mit dem zusätzliche und angemessene Unterstützung bereitgestellt wird, damit die EU ihren gerechten Anteil zu den internationalen Zielen für die Finanzierung von Klimamaßnahmen beiträgt; erinnert auch an seinen Standpunkt vom 22. Juni 2022 zum CO₂-Grenzausgleichssystem⁽²¹⁾ (CBAM), wonach die Union die Bemühungen der am wenigsten entwickelten Länder um die Dekarbonisierung ihrer verarbeitenden Industrie mit einem jährlichen Betrag finanzieren sollte, der mindestens der Höhe der Einnahmen aus der Veräußerung der CBAM-Zertifikate entspricht;

47. erachtet es als sehr wichtig, das globale Anpassungsziel zu operationalisieren und umfassende neue Mittel für die Anpassung in den Entwicklungsländern zu mobilisieren; weist mit Besorgnis darauf hin, dass die Anpassungskosten und der Anpassungsbedarf steigen und dass sie fünf- bis zehnmal höher sind als die derzeit für die Anpassung zur Verfügung stehenden internationalen Ströme öffentlicher Finanzmittel, wodurch die Finanzierungslücke für Anpassungsmaßnahmen größer wird; stellt fest, dass es schwierig ist, private Finanzmittel in Anpassungsmaßnahmen zu lenken; betont, dass die derzeitigen globalen Finanzströme für die Umsetzung der notwendigen Anpassungsmaßnahmen, insbesondere in Entwicklungsländern, unzureichend sind, auch weil ein erheblicher Teil der Anpassungsfinanzierung in Form von Krediten bereitgestellt wird; stellt fest, dass die EU 50 % ihrer gesamten Finanzierung von Klimamaßnahmen im Jahr 2020 in Form von Zuschüssen bereitgestellt hat, und fordert die EU und alle Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, mehr Finanzmittel in Form von Zuschüssen bereitzustellen, insbesondere für Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und speziell für die am wenigsten entwickelten Länder und die kleinen Inselstaaten unter den Entwicklungsländern; fordert die EU und ihre Mitgliedstaaten auf, sich zu einer erheblichen Aufstockung der von ihnen für Anpassungsmaßnahmen bereitgestellten Mittel zu verpflichten und auf der COP 27 einen klaren Plan vorzulegen, wie das im Klimapakt von Glasgow vereinbarte Ziel, die Finanzierung für Anpassungsmaßnahmen bis 2025 gegenüber dem Niveau von 2019 zu verdoppeln, erreicht werden kann;

⁽²¹⁾ Angenommene Texte, P9_TA(2022)0248.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

48. erkennt an, dass bei der Frage der Finanzierung für Verluste und Schäden Fortschritte erzielt werden müssen; fordert die Vertragsparteien auf, sich auf neue, angemessene und zusätzliche öffentliche Finanzierungsquellen zu einigen, wobei Zuschüssen deutlich Vorrang einzuräumen ist, um Verluste und Schäden im Zusammenhang mit den negativen Auswirkungen des Klimawandels zu bewältigen; stellt fest, dass es schwierig ist, private Finanzmittel in den Bereich Verluste und Schäden zu lenken; fordert die EU nachdrücklich auf, sich im Vorfeld der COP 27 konstruktiv einzubringen, unter anderem indem sie die Modalitäten für eine solche Fazilität prüft, und dabei die bestehenden institutionellen Regelungen in den Vorschlägen der Entwicklungsländer zur Einrichtung einer Fazilität zur Finanzierung von Verlusten und Schäden auf der COP 27 zu berücksichtigen; fordert, dass Verluste und Schäden zu einem ständigen Tagesordnungspunkt für künftige COP werden, damit es einen klaren Verhandlungsspielraum gibt, um dieses Thema zu überwachen und Fortschritte zu erzielen, und dass das Santiago-Netz vollständig betriebsbereit gemacht wird, um technische Hilfe für eine angemessene Bewältigung von Verlusten und Schäden wirksam zu mobilisieren;

49. weist darauf hin, dass alle Vertragsparteien die — öffentlichen und privaten, nationalen und internationalen — Finanzströme mit dem Weg zur Verwirklichung des 1,5 °C-Ziels des Übereinkommens von Paris in Einklang bringen müssen; bekräftigt, dass die Subventionen für fossile Brennstoffe und andere umweltschädigende Subventionen in der EU und auf der ganzen Welt dringend gestoppt werden müssen; hebt die Verpflichtung im Rahmen des Klimapakts von Glasgow hervor, die Bemühungen um den schrittweisen Ausstieg aus der Kohleverstromung ohne CO₂-Abscheidung und -speicherung und den schrittweisen Abbau ineffizienter Subventionen für fossile Brennstoffe zu beschleunigen; ist besorgt darüber, dass es keine Definition dessen gibt, was eine „ineffiziente Subvention für fossile Brennstoffe“ ist, und dass die Glaubwürdigkeit solcher Verpflichtungen dadurch ernsthaft gefährdet wird; stellt fest, dass sich die Subventionen für fossile Brennstoffe in der EU immer noch auf etwa 55–58 Mrd. EUR jährlich belaufen; erinnert die Kommission und die Mitgliedstaaten an ihre Verpflichtungen im Rahmen des 8. Umweltaktionsprogramms, eine Frist für die schrittweise Abschaffung von Subventionen für fossile Brennstoffe festzusetzen, die mit dem Ziel, die globale Erwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen, vereinbar ist, sowie einen verbindlichen Rahmen der Union für die Überwachung der Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der schrittweisen Abschaffung von Subventionen für fossile Brennstoffe und die Berichterstattung darüber auf der Grundlage einer vereinbarten Methode zu entwickeln; fordert die Kommission und alle Mitgliedstaaten auf, konkrete Strategien, Zeitpläne und Maßnahmen umzusetzen, um alle direkten und indirekten Subventionen für fossile Brennstoffe möglichst schnell, allerspätestens jedoch bis 2025, auslaufen zu lassen; fordert andere Vertragsparteien auf, ähnliche Maßnahmen zu ergreifen und auf die einen Vertrag über die Nichtverbreitung fossiler Brennstoffe hinzuarbeiten; begrüßt die Zusage der G7, die Finanzierung der Entwicklung fossiler Brennstoffe im Ausland bis Ende 2022 einzustellen, betont jedoch, dass diese Verpflichtung auch im Inland gelten sollte; betont, dass sichergestellt werden muss, dass der EU-Rahmen für die Bepreisung von CO₂-Emissionen keine Anreize für Umweltverschmutzung durch die Industrie schafft; hebt die Rolle des Innovationsfonds hervor;

50. vertritt die Auffassung, dass die großen internationalen Finanzinstitutionen rasch Instrumente für die grüne Finanzierung annehmen und entwickeln müssen, damit eine erfolgreiche Dekarbonisierung der Weltwirtschaft erreicht werden kann; weist auf die Rolle der Europäischen Investitionsbank (EIB) als Klimabank der EU und ihren vor Kurzem angenommenen Klimabank-Fahrplan, die aktualisierte Finanzierungspolitik der EIB im Energiesektor und die zusätzlichen Bemühungen im Rahmen des Europäischen Investitionsfonds (EIF), klimafreundliche Investitionen voranzutreiben, hin; begrüßt es, dass die Europäische Zentralbank (EZB) sich verpflichtet hat, Überlegungen zum Klimawandel in ihren geldpolitischen Rahmen einzubeziehen; fordert multilaterale Entwicklungsbanken, einschließlich der EIB, und Institutionen der Entwicklungsfinanzierung, die in der Regel finanzielle Unterstützung in Form von schuldenenerzeugenden Instrumenten gewähren, nachdrücklich auf, die Grundsätze einer verantwortungsvollen Kreditvergabe und -aufnahme umzusetzen und ihre Portfolios am Übereinkommen von Paris auszurichten sowie hochwertige Daten über Klimarisiken, Anfälligkeit und Auswirkungen zu sammeln und zu nutzen, um Investitionen in am 1,5 °C-Ziel ausgerichtete Investitionen zu lenken; erachtet die Gründung der Finanzallianz von Glasgow für die Klimaneutralität als wichtig und würdigt, dass sie sich verpflichtet hat, Schwellenländer beim Übergang zur Klimaneutralität zu unterstützen; begrüßt in diesem Zusammenhang die Einigung der EU hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen, die für den Aufbau finanzieller Unterstützung von entscheidender Bedeutung ist;

51. unterstützt die Tätigkeit des Bündnisses von Finanzministern für Klimaschutz und hält alle Regierungen dazu an, die Zusagen des Bündnisses zu übernehmen, die darauf abzielen, alle Maßnahmen und Methoden im Zuständigkeitsbereich der Finanzministerien an den Zielen des Übereinkommens von Paris auszurichten und CO₂ im Einklang mit den Helsinki-Prinzipien wirksam zu bepreisen;

52. begrüßt die Arbeit des International Sustainability Standards Board zur Entwicklung eines globalen Basisszenarios für nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungspflichten an den Kapitalmärkten, damit mehr Kapital für saubere Technologien und Investitionen in den Klimaschutz bereitgestellt wird;

Donnerstag, 20. Oktober 2022

Bereichsübergreifende Anstrengungen

53. weist darauf hin, dass das Europäische Klimagesetz die Verpflichtung umfasst, sektorspezifische Klimadialoge und Partnerschaften zu fördern, indem die wichtigsten Akteure in inklusiver und repräsentativer Weise zusammengeführt werden, damit die Wirtschaftszweige selbst dazu angeregt werden, indikative freiwillige Fahrpläne zu entwerfen und zu planen, wie sie das Ziel der Klimaneutralität der Union bis 2050 erreichen können; betont, dass den Wirtschaftszweigen mit diesen Fahrplänen die Planung der für den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft erforderlichen Investitionen erleichtert werden könnte und sie zudem das Engagement der Wirtschaftszweige, klimaneutrale Lösungen zu finden, steigern könnten;

54. fordert alle Vertragsparteien auf, dringend Maßnahmen gegen Methanemissionen zu ergreifen; begrüßt die globale Verpflichtung zur Reduzierung der Methanemissionen („Global Methane Pledge“), die die EU, die USA und eine Reihe weiterer Länder auf der COP 26 unterzeichnet haben und mit der angestrebt wird, alle vom Menschen verursachten Methanemissionen bis 2030 gegenüber dem Niveau von 2020 um 30 % zu verringern, was ein erster Schritt im Hinblick auf die vom UNEP empfohlene Verringerung um 45 % ist⁽²²⁾; fordert alle Unterzeichner nachdrücklich auf, dafür zu sorgen, dass die Methanemissionen in ihren Hoheitsgebieten bis 2030 um mindestens 30 % gesenkt werden, und nationale Maßnahmen zu ergreifen, um dieses Ziel zu erreichen; weist darauf hin, dass etwa 60 % der weltweiten Methanemissionen aus Quellen wie der Landwirtschaft, Mülldeponien, Kläranlagen sowie der Förderung und dem Rohrleitungstransport fossiler Brennstoffe stammen; weist erneut darauf hin, dass Methan ein starkes Treibhausgas ist, das bezogen auf seine Klimaauswirkungen über einen Zeitraum von 100 Jahren 28-mal stärker und über einen Zeitraum von 20 Jahren 80-mal stärker wirkt als CO₂; hebt in diesem Zusammenhang hervor, dass verstärkte Maßnahmen zur Verringerung der Methanemissionen eine der kosteneffizientesten Maßnahmen zur kurzfristigen Reduzierung der Treibhausgasemissionen sind; stellt fest, dass bereits viele Technologien und Verfahren zur Verfügung stehen, um Methanemissionen kosteneffizient — zu geringen oder negativen Kosten — zu reduzieren; stellt fest, dass die Methanemissionen in der Landwirtschaft in erster Linie auf den Viehbestand zurückzuführen sind und dass die Emissionen von Nutztieren aus Dung und enterischer Fermentation etwa 32 % der anthropogenen Methanemissionen ausmachen; nimmt in diesem Zusammenhang den von der Kommission im Dezember 2021 vorgelegten Vorschlag zur Verringerung der Methanemissionen im Energiesektor zur Kenntnis; fordert die Annahme zusätzlicher verbindlicher legislativer Maßnahmen zur Bekämpfung der Emissionen in anderen emittierenden Sektoren, verbindliche Ziele der Union für die Verringerung der Methanemissionen sowie die Aufnahme von Methan in die regulierten Schadstoffe in der Richtlinie über die Verpflichtung zur Reduktion der nationalen Emissionen; bekräftigt seine Forderung, sich mit der Viehdichte in der EU zu befassen, um für eine ehrgeizige Verringerung der Treibhausgasemissionen in diesem Sektor zu sorgen; bekräftigt seinen Standpunkt, dass bei den Konsummustern eine Verlagerung hin zu gesünderen Lebensmitteln, Ernährungsweisen und Lebensweisen, einschließlich eines verstärkten Konsums von nachhaltig und regional erzeugten Pflanzen und pflanzlichen Lebensmitteln, erforderlich ist und dass gegen den übermäßigen Konsum von Fleisch und hochgradig verarbeiteten Erzeugnissen vorgegangen werden muss;

55. ist der Ansicht, dass nachhaltige landwirtschaftliche Produktionsmodelle die Festlegung globaler Standards unter Verwendung eines branchenübergreifenden, multidisziplinären Konzepts „Eine Gesundheit“⁽²³⁾ erfordern, um den Übergang zu nachhaltigen Lebensmittelsystemen sicherzustellen und den Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris und dem Klimapakt von Glasgow nachzukommen;

56. nimmt zur Kenntnis, dass der Klimawandel zu einer zunehmenden Antibiotikaresistenz beitragen wird, und fordert daher eine globale Vereinbarung der Vertragsparteien, um den Einsatz antimikrobieller Mittel zu verringern und das Risiko einer Resistenz zu bekämpfen;

57. hebt hervor, dass der Verkehrssektor der einzige Bereich ist, in dem die Emissionen auf EU-Ebene seit 1990 gestiegen sind, und dass dies nicht mit den Klimazielen der EU vereinbar ist, die eine stärkere und schnellere Verringerung der Emissionen in allen Bereichen der Gesellschaft, einschließlich des Luft- und Seeverkehrs, erfordern; vertritt die Auffassung, dass den Vertragsparteien nachdrücklich nahegelegt werden sollte, in ihren national festgelegten Beiträgen Emissionen aus dem internationalen Schiffs- und Luftverkehr zu berücksichtigen und sich auf internationaler, regionaler und nationaler Ebene auf Maßnahmen zu einigen und diese umzusetzen, um die Emissionen aus diesen Branchen, einschließlich anderer Emissionen als CO₂ aus dem Luftverkehr, zu verringern und so sicherzustellen, dass die national festgelegten Beiträge den Verpflichtungen gemäß dem Übereinkommen von Paris zur Verringerung der Treibhausgasemissionen der gesamten Wirtschaft entsprechen; weist ferner erneut darauf hin, dass es der IEA zufolge notwendig ist, dass alle Pkw, die weltweit auf den Markt gebracht werden, bis 2035 emissionsfrei sein müssen, um bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen;

58. hebt die Einbeziehung der Emissionen aus dem See- und Luftverkehr in das Emissionshandelssystem der EU (EU-EHS) hervor, was auch anderen Ländern als Modell dienen könnte und auf internationaler Ebene, u. a. in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), für mehr Ehrgeiz sorgen wird; ist besorgt angesichts der schleppenden Fortschritte, die in der IMO und der ICAO erzielt werden, um

⁽²²⁾ UNEP, Global Methane Assessment 2021 (globale Bewertung in Bezug auf Methan 2021).

⁽²³⁾ https://www.who.int/health-topics/one-health#tab=tab_1.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

die Emissionen aus dem internationalen Schiffs- und Luftverkehr anzugehen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um das System zur Verrechnung und Reduzierung von Kohlenstoffdioxid für die internationale Luftfahrt (CORSIA) zu stärken, wobei jedoch die Rechtsetzungsautonomie der EU bei der Umsetzung der Emissionshandelsrichtlinie gewahrt bleiben muss; begrüßt die laufenden Arbeiten der IMO zur Aktualisierung ihrer Treibhausgasstrategie und ihres Emissionsreduktionsziels sowie zur Annahme konkreter Maßnahmen; fordert die IMO jedoch nachdrücklich auf, die Annahme von kurz- und mittelfristigen Zielen und Maßnahmen, die mit dem Ziel des Übereinkommens von Paris in Einklang stehen, zügig voranzutreiben;

59. weist auf die enormen Klimaauswirkungen der Nutzung von Privatjets hin, wobei ein einzelner Privatjet in nur einer Stunde zwei Tonnen CO₂ ausstoßen kann ⁽²⁴⁾; betont, wie wichtig es ist, dass Führungspersönlichkeiten mit gutem Beispiel vorangehen, und bedauert daher, dass einige führende Politiker und Delegierte aus der ganzen Welt mit einem Privatjet zur COP 26 angereist sind; fordert alle Teilnehmer der COP 27 auf, die am wenigsten umweltschädlichen Verkehrsmittel zu wählen, um an ihr Ziel zu gelangen; stellt mit Besorgnis fest, dass die Nutzung von Privatjets in Europa gegenüber dem Niveau vor der Pandemie Schätzungen zufolge um 30 % gestiegen ist ⁽²⁵⁾, und fordert die Mitgliedstaaten daher auf, unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, um den Einsatz von Privatjets in ihrem Hoheitsgebiet zu beschränken;

60. begrüßt die Gründung der „Beyond Oil and Gas Alliance“ (BOGA) auf der COP 26 und betont, dass das Ziel, die Versorgung mit fossilen Brennstoffen zu begrenzen und der Erdöl- und Erdgasförderung ein Ende zu setzen, unbedingt erreicht werden muss; weist darauf hin, dass fossile Brennstoffe den größten Beitrag zum Klimawandel leisten und für mehr als 75 % aller Treibhausgase verantwortlich sind und dass die derzeitigen Pläne dazu führen würden, dass etwa 240 % mehr Kohle, 57 % mehr Öl und 71 % mehr Erdgas erzeugt werden, als mit der Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C vereinbar wäre; unterstützt einen sozial gerechten und ausgewogenen Übergang weltweit, um die Erdöl- und Erdgasförderung mit den Zielen des Übereinkommens von Paris in Einklang zu bringen; fordert alle Mitgliedstaaten und andere Vertragsparteien des Übereinkommens von Paris auf, sich dieser Initiative anzuschließen;

61. ist besorgt darüber, dass Investoren im Bereich fossiler Brennstoffe im Rahmen von Investitionsabkommen Regierungen vor Investitionsgerichten verklagen, weil sie sich um Klimaschutzmaßnahmen, den Ausstieg aus fossilen Brennstoffen oder den gerechten Übergang bemühen; fordert Kohärenz zwischen bilateralen und multilateralen Investitionsabkommen und international vereinbarten Klimazielen, indem der Schutz von Investitionen in fossile Brennstoffe ausgeschlossen wird;

62. weist darauf hin, dass gemäß dem sechsten Sachstandsbericht des Weltklimarats durch Minderungsoptionen, die 100 USD pro Tonne CO₂ oder weniger kosten, die weltweiten Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens die Hälfte des Niveaus von 2019 gesenkt werden könnten; betont daher, dass die Einführung eines wirksamen CO₂-Preises als Teil eines breiteren Policy-Mix zur erheblichen Verringerung der Treibhausgasemissionen und zur Förderung von Innovationen im Bereich sauberer Technologien beitragen kann; bestärkt die EU darin, eine führende Rolle bei der Förderung der Bepreisung von CO₂-Emissionen in Kombination mit einer wirksamen und sozial inklusiven Nutzung der Einnahmen zu übernehmen, um einen schnelleren und gerechteren Übergang zu fördern; bestärkt die EU auch darin, Verknüpfungen und andere Formen der Zusammenarbeit mit Mechanismen zur Bepreisung von CO₂-Emissionen, die in Drittländern oder -regionen bereits bestehen, in Betracht zu ziehen, kosteneffiziente und sozial gerechte Emissionsreduktionen auf globaler Ebene zu beschleunigen und gleichzeitig das Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen zu verringern, um so zu weltweit gleichen Wettbewerbsbedingungen beizutragen; fordert die Kommission auf, Sicherungsmaßnahmen zu schaffen, damit durch eine Verknüpfung mit dem Emissionshandelssystem der EU weiterhin zusätzliche und dauerhafte Beiträge zum Klimaschutz geleistet werden und die Verpflichtungen der EU zur Verringerung ihrer Treibhausgasemissionen nicht untergraben werden;

63. fordert die Kommission auf, mit anderen großen CO₂-Emittenten zusammenzuarbeiten, um einen internationalen Klimaclub zu gründen, der allen Ländern offensteht, die sich verpflichtet haben, auf dem Weg zu ehrgeizigen Klimazielen und einer wirksamen Bepreisung von CO₂-Emissionen eine Führungsrolle zu übernehmen, und gemeinsame Ziele verfolgt, um die Treibhausgasemissionen zu verringern und bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen;

⁽²⁴⁾ Transport & Environment, Private jets: can the super rich supercharge zero emission aviation?, April 2021.

⁽²⁵⁾ Ebenda.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

Klimawandel und Geschlechterfragen

64. warnt davor, dass Menschen abhängig von Faktoren wie Geschlecht, Alter, Behinderung, ethnische Zugehörigkeit und Armut auf unterschiedliche Weise vom Klimawandel betroffen sind; ist der Ansicht, dass der Übergang zu einer nachhaltigen Gesellschaft inklusiv, fair und gleichberechtigt erfolgen muss und dass die ausgewogene Beteiligung der Geschlechter ein zentrales Element dieses Übergangs ist; begrüßt daher, dass auf der COP 26 der vom Nebenorgan für die Durchführung von Maßnahmen in den Bereichen Geschlechter und Klimawandel empfohlene Beschluss, die geschlechtsspezifische Dimension besser in die national festgelegten Beiträge einzubeziehen und die Klimaschutzfinanzierung geschlechtergerecht zu gestalten, angenommen wurde; bedauert jedoch, dass etwa die Hälfte der Vertragsparteien noch keine nationale Anlaufstelle für Gleichstellungsfragen und Klimawandel für Klimaverhandlungen, die Umsetzung und die Überwachung benannt und entsprechende Unterstützung bereitgestellt hat;

65. hebt das erweiterte Lima-Arbeitsprogramm des UNFCCC zur Gleichstellung der Geschlechter und seinen Aktionsplan für die Gleichstellung der Geschlechter hervor, in dem anerkannt wird, dass die Gleichstellung der Geschlechter weiterhin als Querschnittspriorität im Rahmen des Klimawandels gefördert und vorangebracht werden muss; bekräftigt seine Forderung an die Kommission, einen konkreten Aktionsplan auszuarbeiten, um den Verpflichtungen aus dem erneuerten Aktionsplan für die Gleichstellung der Geschlechter nachzukommen, und eine ständige EU-Anlaufstelle für Geschlechterfragen und Klimawandel einzurichten, die mit ausreichenden Haushaltsmitteln ausgestattet ist, um in der EU und weltweit geschlechtergerechte Klimamaßnahmen umzusetzen und zu überwachen⁽²⁶⁾; fordert die EU auf, die Gleichstellung der Geschlechter in allen klima- und umweltpolitischen Entscheidungen durchgängig zu berücksichtigen; fordert die EU und ihre Mitgliedstaaten erneut auf, für geschlechtergerechte nationale Klimaaktionspläne und die sinnvolle Einbeziehung aller Geschlechter in ihre Gestaltung und Umsetzung zu sorgen und die Rolle von Frauen und Frauenorganisationen bei der Governance und Entscheidungsfindung und ihren Zugang zu Finanzmitteln und zu Programmen zur Unterstützung der Rolle von Frauen in der Klimagovernance zu stärken;

66. betont, dass von den entwickelten Ländern im Rahmen des Übereinkommens von Paris erwartet wird, dass sie darüber Bericht erstatten, in welchem Maße Finanzierungsmaßnahmen geschlechtergerecht sind und ob bei der Bereitstellung von Finanzmitteln geschlechterbezogene Erwägungen berücksichtigt werden; bringt seine Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass die geschlechtsspezifische Kennzeichnung von Projekten nach wie vor eindeutig unzureichend ist, und fordert die EU auf, ihre diesbezüglichen Anstrengungen zu verstärken; empfiehlt, geschlechtsspezifische Analysen zu verwenden, um die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen in der Gesellschaft sowie die unterschiedlichen Ebenen des Zugangs zu Finanzierungsmechanismen innerhalb der Gesellschaft zu ermitteln; bekräftigt seine Forderung an die Kommission, einen konkreten Aktionsplan auszuarbeiten, um den Verpflichtungen aus dem auf der COP 25 vereinbarten erneuerten Aktionsplan für die Gleichstellung der Geschlechter nachzukommen, wobei dieser Plan mit ausreichenden Haushaltsmitteln ausgestattet werden muss, um in der EU und weltweit geschlechtergerechte Klimamaßnahmen umzusetzen und zu überwachen; ist der Ansicht, dass dies ein Beispiel für andere Vertragsparteien sein könnte, ähnliche Maßnahmen zu ergreifen;

Industrie, KMU und Wettbewerbsfähigkeit

67. hält die COP 27 für einen sehr wichtigen Schritt seit der Unterzeichnung des Übereinkommens von Paris im Jahr 2015, da die Union ihr Paket „Fit für 55“, das REPowerEU-Paket und andere Maßnahmen auf den Weg gebracht hat, um nicht nur ihre Treibhausgasemissionen zu verringern und bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen, sondern auch ihr Energiesystem umzugestalten; ist der Ansicht, dass wirtschaftlicher Wohlstand, sozialer Zusammenhalt, die Schaffung von Arbeitsplätzen, nachhaltige industrielle Entwicklung und Klimapolitik einander verstärken sollten; betont, dass die Bekämpfung des Klimawandels darauf abzielen sollte, die Energiearmut zu verringern und die Widerstandsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen, und Chancen für die Industrie und KMU in der EU bietet, die genutzt werden können, wenn sich die Gesetzgeber zu einer rechtzeitigen, maßgeschneiderten, auf Solidarität basierenden und angemessenen politischen Reaktion verpflichten; hält es für äußerst wichtig, dass die Union dafür sorgt, dass sie einen Vorreitervorteil erhält und mit gutem Beispiel vorangeht, und gleichzeitig den Binnenmarkt vor unlauterem Wettbewerb durch Drittländer schützt und für gleiche Wettbewerbsbedingungen für die europäischen Industrien weltweit sorgt;

68. betont, dass die EU alles in ihrer Macht Stehende tun sollte, um die führende Position ihrer Industrie und ihrer KMU und ihre weltweite Wettbewerbsfähigkeit beim Übergang zu einer treibhausgasneutralen Wirtschaft zu erhalten; weist darauf hin, dass verfügbare und innovative politische Instrumente eingesetzt werden sollten, um die Bereiche, in denen die EU eine Führungsrolle übernommen hat, zu bewahren und auszuweiten; betont, dass die europäische Industrie rasch weiter dekarbonisiert und die Unterstützung dieser Bemühungen durch die Union fortgesetzt werden muss, insbesondere im Hinblick auf verhältnismäßige Lösungen für die Einführung durch KMU; begrüßt die Initiativen für strategische

⁽²⁶⁾ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 21. Januar 2021 zu der EU-Strategie für die Gleichstellung der Geschlechter (Abl. C 456 vom 10.11.2021, S. 208).

Donnerstag, 20. Oktober 2022

Wertschöpfungsketten; erkennt die positiven Auswirkungen auf die europäische Industrie, einschließlich KMU, an, die sich aus der Annahme frühzeitiger Strategien zur Bekämpfung des Klimawandels sowie aus der Tatsache ergeben, dass die Union mit gutem Beispiel vorangeht, um Klimaneutralität zu erreichen, was den Weg für weniger fortgeschrittene oder ehrgeizige Länder ebnet und einen äußerst nützlichen Wettbewerbsvorteil für die Industrien und KMU in der EU sichern könnte; erachtet es als notwendig, durchsetzbare multilaterale und bilaterale Abkommen zwischen der EU und ihren Partnern zu erarbeiten, die darauf abzielen, die Umweltstandards der EU zu exportieren und gleiche Wettbewerbsbedingungen im Handel und bei Investitionen sicherzustellen; betont, dass die Verlagerung der Produktion und der Investitionen europäischer Industrie und KMU aufgrund weniger ehrgeiziger Klimaschutzmaßnahmen außerhalb der EU verhindert werden muss, und fordert daher die internationalen Partner auf, ihre Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels aufeinander abzustimmen; ist andererseits der Ansicht, dass Produktion und Investitionen in Europa die industrielle Wertschöpfungskette und die strategische Autonomie der EU in einem instabilen globalen Kontext stärken würden;

69. erkennt die wesentliche Rolle von KMU, insbesondere Kleinstunternehmen und Start-up-Unternehmen, bei der Förderung und Schaffung von Beschäftigung und Wachstum sowie bei der Vorreiterrolle beim digitalen und ökologischen Wandel an; weist darauf hin, dass KMU ein wesentlicher Bestandteil des europäischen Wirtschafts- und Sozialgefüges sind und dass sie bei diesem Übergang vom Gesetzgeber unterstützt und gefördert werden müssen, der ihnen insbesondere den Zugang zu Finanzmitteln für nachhaltige Technologien, Dienstleistungen und Verfahren sicherstellen und die Verwaltungsverfahren vereinfachen kann; ist besorgt darüber, dass die Chancen und Schwachstellen von KMU nicht in allen Strategien der EU im Zusammenhang mit dem Binnenmarkt ausreichend berücksichtigt werden, auch bei den Bemühungen um die Förderung der Digitalisierung und des ökologischen Wandels;

70. begrüßt das Engagement, die Anstrengungen und die Fortschritte, die die EU-Bürger, Gemeinden, Städte, Regionen, Industrien und Institutionen im Hinblick auf die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris bisher gezeigt bzw. gemacht haben;

71. begrüßt, dass mehrere Handelspartner der EU Handel mit CO₂-Emissionen oder andere Mechanismen zur Bepreisung von CO₂-Emissionen eingeführt haben, und fordert die Kommission auf, diese und ähnliche Maßnahmen auf globaler Ebene weiter zu fördern; sieht einer raschen Einigung mit dem Rat über den Vorschlag für ein sozial gerechtes CO₂-Grenzausgleichssystem der EU, das einen wirksamen Mechanismus zur Verhinderung der Verlagerung von CO₂-Emissionen umfasst, und dessen Wirkung, einen globalen CO₂-Preis zu fördern, was zur Verringerung der weltweiten CO₂-Emissionen und zur Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris beitragen wird, erwartungsvoll entgegen;

72. ist der Ansicht, dass der Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft mit der Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit Europas und der Schaffung von Arbeitsplätzen kombiniert werden muss, da es für den Erfolg des europäischen Grünen Deals entscheidend ist, dass der Binnenmarkt bei der Anpassung an einen neuen rechtlichen Rahmen kosteneffizient bleibt;

73. betont, dass wettbewerbsorientierte Märkte für Rohstoffe und seltene Metalle, die für den ökologischen Wandel von wesentlicher Bedeutung sind, gefördert werden müssen, da sich die Rohstoffressourcen der Welt im Eigentum einiger weniger Länder befinden; betont, dass die anhaltende Abhängigkeit von einigen wenigen Lieferanten einigen aktuellen politischen Maßnahmen wie dem REPowerEU-Plan und den von den Unionsbürgern erbrachten Opfern entgegenwirken wird;

74. betont, dass Qualifizierungsprogramme erforderlich sind, um die Arbeitskräfte umzuschulen, um der steigenden Nachfrage nach Arbeitskräften in den Bereichen Energieeffizienz, erneuerbare Energien und umweltfreundliche Technologien gerecht zu werden; fordert alle Mitgliedstaaten auf, Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die derzeitigen und künftigen Arbeitskräfte in Europa alle Kompetenzen erwerben, die für die Steuerung, Umsetzung und Innovation des ökologischen Wandels erforderlich sind;

Energiepolitik

75. begrüßt alle Initiativen zur Verringerung der Abhängigkeit der EU von fossilen Brennstoffen, einschließlich zur Verringerung und letztendlichen Beseitigung der Abhängigkeit von allen fossilen Brennstoffen und damit zusammenhängenden Produkten aus Russland, da Russland seine natürlichen Ressourcen als Waffe einsetzt und aufgrund seiner Invasion der Ukraine; fordert die Kommission und den Rat in diesem Zusammenhang nachdrücklich auf, einen Investitionsplan für Energieeffizienzmaßnahmen und erneuerbare Energien auszuarbeiten, um die Energieautonomie zu stärken; weist darauf hin, dass Schätzungen der Kommission zufolge 300 Mrd. EUR erforderlich sind, um unsere Energieabhängigkeit von Russland bis 2030 schrittweise zu beenden; nimmt die laufenden Arbeiten der EU mit internationalen Partnern zur Diversifizierung der Energieversorgung zur Kenntnis; stellt fest, dass in der Analyse der Kommission zur Unterstützung von REPowerEU prognostiziert wird, dass einige auf fossilen Brennstoffen basierenden Kapazitäten bedauerlicherweise aufgrund neuer Umstände länger als ursprünglich erwartet genutzt werden könnten;

Donnerstag, 20. Oktober 2022

76. hebt die laufende Überarbeitung der Rechtsvorschriften im Energiebereich im Rahmen des Pakets „Fit für 55“ hervor, die darauf abzielt, die Vorschriften mit dem höher gesteckten Ziel der EU in Einklang zu bringen, die Emissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu senken, damit bis spätestens 2050 Klimaneutralität erreicht wird; fordert jedoch die Fortsetzung der Arbeiten zur Festlegung ehrgeizigerer Ziele, z. B. für erneuerbare Energien und Energieeffizienz, insbesondere angesichts der Tatsache, dass die Union weiterhin mit gutem Beispiel vorangehen sollte;

77. hebt die zentrale Bedeutung von Energieeffizienz und erneuerbaren Energien für den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft hervor; weist darauf hin, dass die umweltfreundlichste Energie die Energie ist, die wir nicht nutzen, und weist insbesondere auf die Rolle hin, die Energieeffizienzinstrumente bei der Förderung dieser Tatsache spielen können; erkennt die Fortschritte an, die beim Ausbau erneuerbarer Energiequellen erzielt wurden; fordert gleichzeitig den weiteren Ausbau von Energieeffizienzmaßnahmen wie Sektorintegration und Wiederverwendung von überschüssiger Wärme; weist darauf hin, dass die Wärmeerzeugung im Jahr 2018 50 % des weltweiten Energieverbrauchs ausmachte⁽²⁷⁾ und dass sie im Einklang mit dem Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ vorteilhaft wiederverwendet und als nachhaltige Wärmequelle wieder integriert werden kann, wovon alle Länder profitieren würden, da in allen Ländern überschüssige Wärme erzeugt wird; erkennt jedoch an, wie wichtig es ist, die Ziele für erneuerbare Energien und Energieeffizienz aufeinander abzustimmen, um bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen und das Übereinkommen von Paris sowie die Ziele von REPowerEU einzuhalten, wobei die Chance des derzeitigen Rückgangs der Kosten für erneuerbare Energien und Speichertechnologien genutzt werden sollte; erkennt an, dass ein höheres Energieeffizienzziel der Union für 2030 mit der verstärkten Nutzung und Verbreitung von Elektrifizierung, Wasserstoff, E-Fuels und sonstigen sauberen Technologien vereinbar sein sollte, die für den grünen Wandel benötigt werden;

78. weist erneut darauf hin, dass die Genehmigungsverfahren für Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien massiv ausgeweitet und beschleunigt werden müssen, wobei den Naturschutzvorschriften der EU, auch in Bezug auf die biologische Vielfalt, Rechnung zu tragen ist und alle einschlägigen Interessenträger in den Kartierungs- und Planungsprozess einbezogen werden müssen;

79. erinnert an das Bekenntnis der Union zum Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“, bei dem Kosteneffizienz, Systemeffizienz, Speicherkapazität, Flexibilität auf der Nachfrageseite und Versorgungssicherheit berücksichtigt werden; betont, wie wichtig es ist, den Grundsatz in allen einschlägigen Rechtsvorschriften und Initiativen und gegebenenfalls in allen Sektoren durchgängig zu berücksichtigen und umzusetzen; weist auf das ungenutzte Potenzial für Energieeffizienz in Bereichen wie Industrie⁽²⁸⁾, Informationstechnologie, Verkehr und Gebäude, einschließlich Wärme- und Kälteversorgung, hin; begrüßt die Strategie für eine Renovierungswelle und damit zusammenhängende und konkrete Regulierungs-, Finanzierungs- und Unterstützungsmaßnahmen mit dem Ziel, im Rahmen des Pakets „Fit für 55“ die jährliche Quote der energetischen Renovierung von Gebäuden bis 2030 mindestens zu verdoppeln, umfassende Renovierungen zu fördern und die Elektromobilität zu erleichtern, um die Energiearmut zu verringern; weist erneut darauf hin, dass KMU im Bau- und Renovierungssektor während der gesamten Renovierungswelle eine entscheidende Rolle spielen werden, was eine Verringerung der Energie- und Klimaauswirkungen von Gebäuden ermöglichen wird;

80. begrüßt die REPowerEU-Strategie und fordert alle EU-Mitgliedstaaten auf, den Zehn-Punkte-Plan der IEA in Betracht zu ziehen, der bei korrekter Umsetzung das Potenzial hat, die Gaseinfuhren aus Russland um weit mehr als die Hälfte zu senken und damit die Abhängigkeit der Union von russischem Erdgas zu verringern;

81. betont, wie wichtig es ist, die Verwendung fossiler Brennstoffe so bald wie möglich auslaufen zu lassen; stellt fest, dass dieses Ziel erreicht werden muss, während gleichzeitig die positiven Auswirkungen auf die Energieversorgungssicherheit der Union, die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und das Wohlergehen der Bürger maximiert werden müssen; fordert die G7-Staaten auf, bei der Energiewende mit gutem Beispiel voranzugehen und alle neuen Investitionen in die Gewinnung fossiler Brennstoffe einzustellen; begrüßt die Zusage der G7-Länder, ihre Energiesektoren bis 2035 zu dekarbonisieren und die Finanzierung der meisten Projekte im Bereich fossiler Brennstoffe im Ausland bis Ende dieses Jahres einzustellen; betont, wie wichtig die internationale Zusammenarbeit — wie BOGA und Powering Past Coal Alliance — für den schrittweisen Ausstieg aus fossilen Brennstoffen ist;

82. bedauert, dass die Subventionen für fossile Energieträger in der Union seit 2008 stabil geblieben sind und sich auf rund 55-58 Mrd. EUR pro Jahr belaufen, was etwa einem Drittel aller Energiesubventionen in der Union entspricht, und dass derzeit 15 Mitgliedstaaten fossile Brennstoffe stärker subventionieren als erneuerbare Energien; ist der Ansicht, dass Subventionen für fossile Brennstoffe die Ziele des europäischen Grünen Deals und die Verpflichtungen des

⁽²⁷⁾ IEA, „Market analysis and forecast from 2019 to 2024“, <https://www.iea.org/reports/renewables-2019/power>

⁽²⁸⁾ erinnert daran, dass Schätzungen zufolge das wirtschaftliche Potenzial einer Senkung des Endenergieverbrauchs in der Industrie bis 2030 gegenüber der üblichen Vorgehensweise bei 23,5 % liegt;

Donnerstag, 20. Oktober 2022

Übereinkommens von Paris untergraben; ist der Ansicht, dass unbedingt einheitlichere Preissignale in allen Energiesektoren und Mitgliedstaaten gesetzt werden müssen und dass eine Internalisierung externer Kosten verhindert werden muss; nimmt zur Kenntnis, dass einige Mitgliedstaaten kürzlich Maßnahmen ergriffen haben, um die Verbraucher vor den direkten Auswirkungen steigender Energiepreise, insbesondere auf Haushalte, zu schützen, und besteht darauf, dass solche Maßnahmen nur ausnahmsweise und vorübergehend angewandt werden dürfen; fordert die Mitgliedstaaten und die anderen Vertragsparteien der COP 26 auf, Investitionen in umweltfreundliche Energien und Infrastrukturen Vorrang einzuräumen und direkte und indirekte Subventionen für fossile Brennstoffe schrittweise abzuschaffen;

83. ist der Ansicht, dass das Energiesystem der Union im Hinblick auf die Verwirklichung der Klimaneutralität integriert sein und auf einem System der stufenweisen Priorisierung beruhen sollte, das von der Umsetzung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ ausgeht und auf Kosteneffizienz, Systemeffizienz, Speicherkapazität, Versorgungssicherheit und nachfrageseitiger Flexibilität beruht, die durch intelligente Netze unterstützt werden und zu Energieeinsparungen führen, gefolgt von einer direkten Elektrifizierung der Endverbrauchssektoren aus erneuerbaren Quellen, der Nutzung erneuerbarer und auf erneuerbaren Energien basierender Kraftstoffe, einschließlich Wasserstoff, für Endnutzeranwendungen und — während einer Übergangsphase — nachhaltiger und sicherer CO₂-armer Kraftstoffe für Anwendungen, für die es keine andere Alternative gibt, wobei die Zugänglichkeit, Erschwinglichkeit und Versorgungssicherheit von Energie durch die Entwicklung eines kreislauforientierten, hochgradig energieeffizienten, integrierten, vernetzten, widerstandsfähigen und multimodalen Energiesystems erhalten bleiben;

84. weist erneut darauf hin, wie wichtig es ist, die unterschiedlichen nationalen Energiesysteme und Herausforderungen zu berücksichtigen; betont die Notwendigkeit eines gerechten Übergangs und bekräftigt das im neuen Grünen Deal ausgesprochene Versprechen, dass niemand zurückgelassen werden darf; ist besorgt darüber, dass etwa 50 Millionen Haushalte in der Union nach wie vor von Energiearmut betroffen sind, und ist der Ansicht, dass die EU ihre Anstrengungen verstärken sollte, um dies zu verhindern und zu minimieren; betont die Bedeutung der sozialen Dimension einer höheren Klimaschutzambition; betont, dass Gebäuderenovierungen ein entscheidender Faktor sind, um den Energieverbrauch von Gebäuden zu verringern, Emissionen zu reduzieren und Energierechnungen zu senken; hebt hervor, dass die Energiepolitik gemäß dem Grundsatz eines gerechten Übergangs und in enger Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft und den Sozialpartnern umgesetzt werden sollte; ist deshalb der Ansicht, dass die öffentliche Politik, stärkere Sozialpartnerschaften und ein vermehrtes Engagement der Zivilgesellschaft auf lokaler, nationaler und europäischer Ebene grundlegend dafür sind, dass in sämtlichen Gesellschaftsbereichen auf faire, inklusive und sozial verträgliche Weise Klimaneutralität erzielt wird;

85. begrüßt die Annahme der europäischen Wasserstoffstrategie, die den Bau von 6 GW Elektrolyseleistung zur Erzeugung von grünem Wasserstoff in der EU bis 2024 und von 40 GW Elektrolyseleistung bis 2030 vorsieht; fordert die Union und die Mitgliedstaaten in diesem Zusammenhang auf, die Wasserstoffintegration in Sektoren, die nur schwer zu dekarbonisieren sind, zu erleichtern;

86. begrüßt die Offshore-Strategie der EU und ihr Ziel, bis 2030 mindestens 60 GW und bis 2050 340 GW zu erreichen, wobei das Parlament eine Erhöhung der Kapazität auf 450 GW gefordert hat⁽²⁹⁾, sowie die Solarstrategie, mit der bis 2025 320 GW und bis 2030 600 GW an Photovoltaik-Kapazität installiert werden sollen; betont, dass sichergestellt werden muss, dass die Umsetzung der Strategie der gesamten EU, einschließlich der Binnenmitgliedstaaten, zugutekommt; hebt hervor, dass europäische Unternehmen weltweit führend und industrielle Vorreiter im Bereich der erneuerbaren Offshore-Energie sind und dass die Branche ein ungenutztes Potenzial für die weitere Schaffung von Arbeitsplätzen (sowohl direkt als auch indirekt), Wachstum und Exporten birgt; fordert, dass die EU im Rahmen ihrer Industriepolitik in der Branche und in den Versorgungsketten der erneuerbaren Energiequellen eine Führungsrolle einnimmt; nimmt mit großer Zufriedenheit die im Mai 2022 von Belgien, Dänemark, Deutschland und den Niederlanden auf dem Nordseegipfel in Esbjerg (Dänemark) unterzeichnete gemeinsame Erklärung zur Kenntnis, mit der die Nordsee zu einem grünen Kraftwerk für Europa wird;

87. ist davon überzeugt, dass die Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssen, dass die Verbraucher mehr Wissen und Anreize haben, um sich für nachhaltigere Energieformen zu entscheiden und aktiver zu sein; fordert die Kommission auf, die Netzkapazität zu bewerten, die für die Integration von Lösungen für Energie aus erneuerbaren Quellen und elektrischen Heizlösungen erforderlich ist, und die verbleibenden Hindernisse für die Förderung der Entwicklung des Eigenverbrauchs von Energie aus erneuerbaren Quellen und von Erneuerbare-Energien-Gemeinschaften, insbesondere für einkommensschwache oder finanziell schwächere Haushalte, zu ermitteln;

⁽²⁹⁾ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 16. Februar 2022 zu einer EU-Strategie für erneuerbare Offshore-Energie (Abl. C 342 vom 6.9.2022, S. 66).

Donnerstag, 20. Oktober 2022

88. unterstützt die laufenden Arbeiten zur Überarbeitung der Richtlinie über die Energiebesteuerung mit dem Ziel, die Steuerpolitik mit den Energie- und Klimazielen für 2030 und 2050 in Einklang zu bringen, wobei gleichzeitig ihre Auswirkungen, auch auf Verbraucher, Energiearmut und Mobilitätsarmut, zu bewerten sind;

89. betont, dass Europa zwar auf die Verwirklichung seiner ambitionierten Ziele hinarbeitet, zum Erreichen der weltweiten Emissionsneutralität bis spätestens 2050 jedoch ein koordiniertes globales Vorgehen erforderlich ist; betont, dass die Entwicklungsländer auf internationale Unterstützung angewiesen sein werden, um den ökologischen Wandel zu vollziehen; betont, dass es wichtig ist, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu vertiefen und den Austausch bewährter Verfahren mit internationalen Partnern in den Bereichen Politikgestaltung und Wissenschaft, einschließlich Technologietransfer, zu intensivieren, um die Energieeffizienz und Investitionen in nachhaltige Energietechnologien und -infrastrukturen zu fördern; nimmt zur Kenntnis, dass die Kommission kürzlich ihre Mitteilung über das externe Engagement der EU im Energiebereich angenommen hat, in der sie ihre Entschlossenheit zum Ausdruck bringt, mit Drittländern auf der ganzen Welt zusammenzuarbeiten und „die Partnerländer dazu anzuhalten, ihre Klimaschutzziele zu verstärken und ihre Wege zur Klimaneutralität zu definieren, aber auch langfristige Beziehungen aufzubauen, die für beide Seiten von Nutzen sind, insbesondere im Energiebereich“;

90. begrüßt, dass die Kommission beabsichtigt, 2022 einen Aktionsplan für die Digitalisierung des Energiesektors anzunehmen, um die EU als Technologieführer zu positionieren und ein stärker integriertes Energiesystem mit intelligenten Lösungen in bestimmten Sektoren und einer besseren Finanzierung für den Zeitraum 2021–2027 zu ermöglichen; erinnert daran, wie wichtig es ist, Cybersicherheitsrisiken im Energiesektor entgegenzuwirken, um die Widerstandsfähigkeit der Energiesysteme sicherzustellen;

Forschung, Innovation, digitale Technologien und Weltraumpolitik

91. begrüßt die Rolle des Programms Horizont Europa und seinen Beitrag zur Klimaneutralität; ist der Ansicht, dass die Partnerschaften im Rahmen von Horizont Europa, einschließlich der Gemeinsamen Unternehmen, die Zusammenarbeit zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor fördern werden, sodass zur Verwirklichung des ökologischen Wandels beigetragen wird und gleichzeitig sichergestellt wird, dass Innovationen nachhaltig, verfügbar, zugänglich und erschwinglich sind; betont, wie wichtig es ist, den Zugang zu und die Beteiligung an Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen von Horizont Europa für KMU zu verbessern und die Bürger besser über die Ergebnisse europäischer FuE-Projekte und neuer Technologien, einschließlich Leuchtturmprojekten, zu informieren und sie einzubeziehen, um die Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu erhöhen und die Rolle der Union für ihre Bürger sichtbarer zu machen;

92. begrüßt die Rolle des Copernicus-Programms und des neuen EU-Wissenszentrums für Erdbeobachtung für die Überwachung von Land, Atmosphäre und Meeresumwelt; hebt die Bedeutung von Satellitenbeobachtungskapazitäten für die Überwachung, Modellierung, Vorhersage und Unterstützung der Politikgestaltung in Bezug auf den Klimawandel hervor;

93. betont, dass stärkere Anreize für öffentliche und private Investitionen in Forschung, Innovation und die Einführung neuer nachhaltiger Technologien, auch in arbeitsintensiven Industriezweigen, sowie in notwendige neue Infrastrukturnetze und -projekte, die zur Verwirklichung der Ziele des europäischen Grünen Deals und des Übereinkommens von Paris beitragen, geschaffen werden müssen; betont, dass bei der künftigen Forschung und Technologie Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft berücksichtigt werden sollten; betont gleichzeitig die Bedeutung der Grundlagenforschung sowie kooperativer und transdisziplinärer Ansätze in Forschung und Innovation (FuI) für die Bewältigung der Herausforderungen des Klimawandels; weist ferner darauf hin, dass die soziale Innovation unterstützt werden muss, was von wesentlicher Bedeutung ist, um unerfüllte gesellschaftliche Bedürfnisse und Herausforderungen zu bewältigen und gleichzeitig die Befähigung der Menschen während des ökologischen Wandels zu stärken;

94. betont, dass für Kohärenz und Einheitlichkeit bei den Anreizen zur Förderung innovativer Technologien gesorgt werden muss, damit die für 2030 und 2050 gesteckten Ziele erreicht werden, wobei einerseits die Einführung bereits ausgereifter Technologien und andererseits Investitionen in neue Technologien, die entwickelt werden müssen, um das EU-Ziel der Klimaneutralität bis spätestens 2050 zu erreichen, angegangen werden müssen;

95. betont die Notwendigkeit eines doppelten Wandels, wobei der digitale und der ökologische Wandel Hand in Hand gehen müssen; unterstreicht die grundlegende Rolle, die digitale Technologien beim ökologischen Wandel in der EU spielen können; weist darauf hin, dass die Erholung der Union die Schaffung eines stabilen Regelungsrahmens erfordert, der Fortschritte, einschließlich marktgesteuerter Fortschritte, in den Bereichen Forschung, Innovation und Entwicklung nachhaltiger Technologien und angemessene Bedingungen für ihre Finanzierung ermöglicht;

Donnerstag, 20. Oktober 2022

96. betont, dass die Digitalisierung ein wesentlicher Faktor für die Integration des Energiesystems ist, da sie dynamische und miteinander verknüpfte Ströme von Energieträgern ermöglichen, vielfältigere Märkte miteinander verbinden und die erforderlichen Daten liefern kann, um Angebot und Nachfrage aufeinander abzustimmen; hebt das Potenzial hervor, dass digitale Technologien mit Blick auf die Steigerung der Energieeffizienz und damit die Verringerung der Treibhausgasemissionen insgesamt bergen; betont, dass für einen sicheren Regelungsrahmen mit diskriminierungsfreien und transparenten Verfahren für den Zugang zu und die Übermittlung von Energiedaten gesorgt werden muss; weist darauf hin, dass die Kommission schätzt, dass der ökologische Fußabdruck von IKT zwischen 5 % und 9 % des weltweiten Stromverbrauchs und mehr als 2 % der weltweiten Treibhausgasemissionen ausmacht; betont, dass einer Studie der Gemeinsamen Forschungsstelle der Kommission über künstliche Intelligenz aus dem Jahr 2018 zufolge Rechenzentren und Datenübertragung zwischen 3 % und 4 % des gesamten Stromverbrauchs der EU ausmachen könnten; hebt hervor, dass die Kommission einen Anstieg des Stromverbrauchs der Rechenzentren um 28 % im Zeitraum von 2018 bis 2030 erwartet; betont, dass 47 % der von digitalen Geräten verursachten CO₂-Emissionen auf Verbrauchergeräte wie Computer, Smartphones, Tablets und andere vernetzte Geräte zurückzuführen sind; fordert daher Maßnahmen zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks der IKT-Branche, indem für Energie- und Ressourceneffizienz auf Netz-, Rechenzentrums- und Verbraucherebene gesorgt wird, und bekräftigt das in der digitalen Strategie festgelegte Ziel, Rechenzentren bis spätestens 2030 klimaneutral und hochgradig energieeffizient zu machen;

97. weist erneut darauf hin, welch wichtigen Beitrag der Bereich Forschung und Innovationen zur Verwirklichung der im Übereinkommen von Paris festgelegten Ziele und der Ziele des europäischen Grünen Deals leistet; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, Forschung und Innovation zu unterstützen und die Haushaltsmittel der EU und der Mitgliedstaaten für Forschung und Innovationen im Bereich nachhaltige und sichere Energietechnologien und Innovationen insgesamt aufzustocken; fordert die Kommission auf, in Betracht zu ziehen, Technologien und innovative Lösungen, die zu einem klimaresistenten und integrierten Energiesystem beitragen, weiter zu unterstützen, unter anderem in Bereichen in denen Europa weltweit führend ist und über interne Wertschöpfungsketten verfügt; hält es für wesentlich, dass sich entscheidende Abschnitte der Wertschöpfungsketten für erneuerbare Energien in der EU befinden, damit die Klimaziele erreicht und den Europäern erhebliche wirtschaftliche Vorteile geboten werden, und fordert geeignete Maßnahmen zur Unterstützung der Rolle von europäischen Inhalten in der Lieferkette und in den Rechtsvorschriften für Energie aus erneuerbaren Quellen;

Klimawandel und Entwicklung

98. bekräftigt das Engagement der EU für die Umsetzung der Politikkohärenz im Interesse der Entwicklung, insbesondere in der Industrie-, Agrar-, Fischerei-, Handels- und Investitionspolitik; besteht auf einem kohärenten Ansatz für die Umsetzung des Übereinkommens von Paris und die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung sowohl bei den internen als auch den externen politischen Maßnahmen;

99. fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und andere G7-Länder auf, Partnerschaften für eine gerechte Energiewende mit Entwicklungsländern zu entwickeln und anzunehmen und neue und zusätzliche Investitionen zu tätigen, um bei dem schrittweisen Ausstieg aus fossilen Brennstoffen in Entwicklungsländern für einen gerechten Übergang zu sorgen; ist der Ansicht, dass diese Partnerschaften in erster Linie auf Finanzierungsinstrumenten beruhen sollten, durch die keine Schulden generiert werden;

100. betont, wie wichtig ein menschenrechtsbasierter Ansatz bei den Klimaschutzmaßnahmen ist, damit dafür gesorgt ist, dass bei allen Maßnahmen die Menschenrechte aller Menschen geachtet und unterstützt werden; fordert die Vertragsparteien des UNFCCC nachdrücklich auf, die Menschenrechtsdimension in ihre national festgelegten Beiträge, ihre Anpassungsmitteilung und ihre nationalen Anpassungspläne aufzunehmen;

101. fordert, dass im Rahmen der Entwicklungs- und Klimapolitik gegen Ungleichheit, bereits bestehende Schuldenherausforderungen und Armut vorgegangen wird, die durch die negativen Auswirkungen des Klimawandels noch verschärft werden;

Die Rolle des Europäischen Parlaments

102. ist der Ansicht, dass es ein fester Bestandteil der EU-Delegation sein sollte, da es internationalen Abkommen zustimmen muss und ihm als Mitgesetzgeber eine wichtige Rolle bei der Umsetzung des Übereinkommens von Paris in der EU zukommt; erwartet daher, dass es zur Teilnahme an den EU-Koordinierungstreffen bei der COP 27 in Scharm El-Scheich berechtigt ist und vom Beginn der Verhandlungen an stets Zugang zu allen vorbereitenden Unterlagen erhält;

Donnerstag, 20. Oktober 2022

o

o o

103. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung dem Rat, der Kommission, den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten und dem Sekretariat des UNFCCC mit der Bitte um Weiterleitung an alle Vertragsparteien dieses Übereinkommens, die keine Mitgliedstaaten der EU sind, zu übermitteln.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

P9_TA(2022)0374

Solidarität mit der Ukraine im Kulturbereich und gemeinsamer Soforthilfemechanismus für die Erholung der Kultur in Europa

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zur Solidarität mit der Ukraine im Kulturbereich und zum gemeinsamen Soforthilfemechanismus für die Erholung der Kultur in Europa (2022/2759(RSP))

(2023/C 149/06)

Das Europäische Parlament,

- gestützt auf Artikel 167 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union, insbesondere auf die Präambel, Artikel 3 und das beigefügte Protokoll (Nr. 2) über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit,
- unter Hinweis auf die Präambel der Charta der Grundrechte der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 1. März 2022 zu Russlands Aggression gegen die Ukraine ⁽¹⁾,
- unter Hinweis auf seine Empfehlung vom 8. Juni 2022 an den Rat und den Vizepräsidenten der Kommission und Hohen Vertreter der Union für Außen- und Sicherheitspolitik zur Außen-, Sicherheits- und Verteidigungspolitik der EU nach dem Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine ⁽²⁾,
- unter Hinweis auf die Erklärungen der Führung des Parlaments zur Ukraine vom 16. und 24. Februar 2022,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 17. September 2020 zur Erholung der Kultur in Europa ⁽³⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 20. Oktober 2021 zu der Situation von Künstlern und der kulturellen Erholung in der EU ⁽⁴⁾,
- unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Rates vom 18. Mai 2021 zur Erholung, Resilienz und Nachhaltigkeit der Kultur- und Kreativbranche,
- unter Hinweis auf die Anfrage zur mündlichen Beantwortung an die Kommission zu dem Thema „Solidarität mit der Ukraine im Kulturbereich und gemeinsamer Soforthilfemechanismus für die Erholung der Kultur in Europa“ (O-000030/2022 — B9-0026/2022),
- gestützt auf Artikel 136 Absatz 5 und Artikel 132 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,
- unter Hinweis auf den Entwurf einer Entschließung des Ausschusses für Kultur und Bildung,

A. in der Erwägung, dass Russlands Krieg gegen die Ukraine ein Versuch ist, die Identität und Kultur einer souveränen Nation zu vernichten, auch durch strategische und gezielte Handlungen zur Zerstörung von Kulturerbestätten ⁽⁵⁾, mithin Handlungen, die ein Kriegsverbrechen im Sinne des Haager Übereinkommens von 1954 ⁽⁶⁾ darstellen, das beide Länder unterzeichnet haben;

⁽¹⁾ ABl. C 125 vom 18.3.2022, S. 2.

⁽²⁾ Angenommene Texte, P9_TA(2022)0235.

⁽³⁾ ABl. C 385 vom 22.9.2021, S. 152.

⁽⁴⁾ ABl. C 184 vom 5.5.2022, S. 88.

⁽⁵⁾ Mit Stand vom 21. September 2022 hat die UNESCO Schäden an 192 Stätten seit dem 24. Februar 2022 bestätigt, und zwar an 81 religiösen Stätten, 13 Museen, 37 historischen Gebäude, 35 Gebäuden für kulturelle Aktivitäten, 17 Denkmälern und 10 Bibliotheken, <https://www.unesco.org/en/articles/damaged-cultural-sites-ukraine-verified-unesco>.

⁽⁶⁾ Siehe das Römische Statut des Internationalen Strafgerichtshofs, Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ix.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- B. in der Erwägung, dass der Überfall auf die Ukraine auch ein Angriff auf unsere gemeinsame europäische Identität, unsere Werte und unsere Lebensweise ist, die durch offene Gesellschaften gekennzeichnet ist bzw. sind, die auf Demokratie, Achtung der Menschenrechte, Würde, Rechtsstaatlichkeit und kultureller Vielfalt beruhen; in der Erwägung, dass Millionen von Menschen auf der ganzen Welt dessen verheerende Folgen spüren, zu denen unter anderem Todesfälle, Nahrungsmittelknappheit, der Rückgang der weltweiten Energieversorgung, der Anstieg der Inflation und das Anschwellen von Migrationsströmen zählen; in der Erwägung, dass Russland diese beabsichtigten Folgen als politische Drohung und strategische Bedrohung einsetzt;
- C. in der Erwägung, dass durch Russlands Einmarsch in die Ukraine auch Kunst- und Kulturschaffende, Journalisten und Wissenschaftler gefährdet sind, da Russland ein Klima der Angst und des Zweifels verbreitet, was der Kunstfreiheit, hochwertigen Nachrichten, der Unabhängigkeit der Medien und dem Zugang zu Informationen, der akademischen Freiheit und der Meinungsfreiheit im weiteren Sinne zum Nachteil gereicht;
- D. in der Erwägung, dass die rechtswidrige Zerstörung des Kulturerbes sowie die Plünderung und der Schmuggel von Kulturgütern und Artefakten eine erhebliche Bedrohung für die Identität aller Ukrainerinnen und Ukrainer und aller Minderheiten des Landes darstellt und die nationale Aussöhnung nach dem Ende des Konflikts behindern dürfte;
- E. in der Erwägung, dass sämtliche Bereiche des Lebens und der belebten Umwelt, insbesondere das Gesamtumfeld der Kultur, das bereits durch schwache Organisations- und Finanzstrukturen, durch häufig prekäre Arbeitsbedingungen und durch Bedrohungen der Freiheit des künstlerischen Ausdrucks gekennzeichnet ist, von den weitreichenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie erheblich in Mitleidenschaft gezogen wurden; in der Erwägung, dass sich die Kultur- und Kreativbranchen und die Kultur- und Kreativwirtschaft (CCSI) noch immer nicht vollständig von der COVID-19-Krise erholt haben;
- F. in der Erwägung, dass durch diese schweren Krisen nicht nur die strategische Autonomie der Union infrage gestellt, sondern auch das große Potenzial der Union aufgezeigt wurde, ein starkes Zugehörigkeitsgefühl zu Europa zu schaffen, gemeinsame Antworten auf dringende Bedürfnisse zu finden und die Unterstützung des europäischen Aufbauwerks zu festigen;
- G. in der Erwägung, dass Kultur nach wie vor ein wichtiger Faktor für das gegenseitige Verständnis und die Wahrung des Friedens in der Bevölkerung ist;

Stärkung der Unterstützung und Solidarität für die Welt der Kultur in der Ukraine

1. begrüßt die allgemeine starke Unterstützung der CCSI der Ukraine durch die EU und ihre Mitgliedstaaten und die rasche Mobilisierung von Finanzinstrumenten durch die Kommission, staatliche Akteure, nichtstaatliche Organisationen und die Zivilgesellschaft zur Unterstützung der vor dem Krieg fliehenden Kunst- und Kulturschaffenden, der Kulturorganisationen der Länder, die Flüchtlinge aus der Ukraine aufnehmen, sowie zum Schutz des Kulturerbes; begrüßt insbesondere rasch ins Leben gerufene Initiativen wie den „Culture of Solidarity Fund for Ukraine“ (Fonds für eine Kultur der Solidarität mit der Ukraine);
2. bekundet den Darstellern, Künstlern, Urhebern, Autoren, Verlegern, ihren Unternehmen und allen anderen Kunst- und Kulturschaffenden, auch den nicht hauptberuflichen Kreativen, seine aufrichtige Solidarität, da Kunst und Kultur eine grundlegende Funktion beim geistigen und moralischen Wiederaufbau der Ukraine zukommen wird; begrüßt insbesondere das Handeln der ukrainischen Kunst- und Kulturschaffenden, die sich der russischen Invasion widersetzen, indem sie ihr Schaffen fortsetzen;
3. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, den dringenden Bedarf, der in den Bereichen Kultur und Kulturerbe entstanden ist, in die humanitäre Hilfe der Union für die Ukraine einzubeziehen; ist der festen Überzeugung, dass im Einklang mit dem historischen Beschluss des Europäischen Rates vom 23. Juni 2022, der Ukraine den Status eines Bewerberlandes zu gewähren, dem Land auch im Rahmen des künftigen Treuhandfonds für die Ukraine, den die Staats- und Regierungsoberhäupter in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 24./25. März 2022 gebilligt haben, gezielte Unterstützung bereitgestellt werden muss;
4. fordert die Union nachdrücklich auf, ukrainischen Kulturschaffenden, kleinen und mittleren Unternehmen, nichtstaatlichen Organisationen, lokalen kulturellen Aktivitäten, Universitäten und der Zivilgesellschaft gezielte Unterstützung bei der Ausarbeitung und Weiterentwicklung des Fahrplans des Landes für den Wiederaufbau und die Erholung anzubieten;

Donnerstag, 20. Oktober 2022

5. ist der Ansicht, dass die Union die staatlichen Stellen der Ukraine, insbesondere auf lokaler und regionaler Ebene, und die Zivilgesellschaft als konstruktiven Partner beim Wiederaufbau des Landes und vor allem bei der Restaurierung von Kulturstätten unterstützen sollte; betont in diesem Zusammenhang, dass die Union den am Wiederaufbau Beteiligten nahelegen sollte, die Anwendung höchster Qualitätsvorgaben in Erwägung zu ziehen; stellt fest, dass das Neue Europäische Bauhaus die Möglichkeit bietet, unter Einbeziehung der CCSI der Ukraine einen Beitrag zu Restaurierungsarbeiten nach dem Krieg zu leisten;
6. vertritt die Auffassung, dass den kulturellen und historischen Werken in der Ukraine und dem Schutz des Kulturerbes des Landes besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden muss; bekräftigt die Bereitschaft der Europäischen Union, sich an der Erhaltung von Kunstwerken und des Kulturerbes zu beteiligen, indem sie alle rechtlichen Instrumente zum Schutz und zur Verhinderung des illegalen Handels mit oder der illegalen Ausfuhr von Kulturerbe in Kriegszeiten einsetzt;
7. betont, dass die Ukraine dringend dabei unterstützt werden muss, alle Angriffe auf das Kulturerbe sorgfältig zu dokumentieren, insbesondere solche, die als Kriegsverbrechen gelten können und gegen das durch internationale Übereinkommen geschützte Kulturerbe gerichtet sind; weist darauf hin, dass die Union neben dem physischen Schutz von Denkmälern und Artefakten auch die Unterstützung für die Digitalisierung und digitale Dokumentation des Kulturerbes weiter verstärken sollte;
8. ist der Ansicht, dass durch die finanzielle Unterstützung für die Ukraine im Kulturbereich die im Rahmen des Programms Kreatives Europa für die CCSI in der Europäischen Union bereitgestellten Finanzmittel nicht infrage gestellt werden sollten;

Unterstützung der Resilienz und der Erholung des Gesamtumfelds der Kultur in der Union in der Zeit nach der Krise

9. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, in allen wichtigen Politikbereichen und Prioritäten der Union wie Klimaschutz, digitaler Wandel, Konjunkturerholung und internationale Beziehungen einen Schwerpunkt auf die Kultur zu legen; fordert die Kommission auf, das multidimensionale Potenzial der CCSI für das Wohlergehen der Gesellschaften und der Unionsbürgerinnen und Unionsbürger weiter zu nutzen und den öffentlichen Kulturdiskurs vorausschauend zu fördern, um möglichst viele Menschen in die öffentliche Meinungsbildung einzubeziehen und die internationale kulturelle Zusammenarbeit voranzubringen;
10. betont, dass Maßnahmen auf allen Ebenen von Regierung und Verwaltung und im Benehmen mit öffentlichen und privaten Interessenträgern, auch der Zivilgesellschaft und Wohltätigkeitsakteuren, unterstützt und koordiniert werden müssen, wozu auch eine gezielte Unterstützung des Gesamtumfelds der Kultur- und Kreativwirtschaft und des Kulturerbes und die gezielte Förderung angemessener Arbeitsbedingungen für die dort Beschäftigten gehört;
11. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, ihre Innovationskapazität im Hinblick auf die Zusammenarbeit und öffentlich-private Partnerschaften auszubauen, um in den Kultur- und Kreativbranchen und der Kultur- und Kreativwirtschaft die Widerstandsfähigkeit gegenüber künftigen Krisen zu erhöhen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten in diesem Zusammenhang nachdrücklich auf, die Digitalisierung der CCSI weiter zu fördern und für einen breiten digitalen Zugang zu künstlerischen und kulturellen Werken zu sorgen;
12. fordert die Kommission auf, die Möglichkeit zu prüfen, auf der Grundlage eines Ansatzes unter Einbindung vielfältiger Interessenträger einen Mechanismus der Union für Soforthilfe und Erholung speziell für das Gesamtumfeld der Kultur- und Kreativwirtschaft und des Kulturerbes einzurichten; fordert die Kommission auf, einen rechtlichen und steuerlichen Rahmen für einen solchen Mechanismus vorzuschlagen und eine Liste der assoziierten strategischen Partner aus allen betroffenen Bereichen des Staates oder der Privatwirtschaft unter Einbeziehung von Wohltätigkeitspartnerschaftsmodellen und bei uneingeschränkter Einhaltung des Grundsatzes der Zusätzlichkeit zu erstellen, um die strategische Bündelung von Ressourcen zu ermöglichen und so die öffentliche Finanzierung zu stärken und die Unterstützung für die CCSI zu optimieren;

o

o o

13. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung dem Rat und der Kommission und den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

P9_TA(2022)0375

Lage in Burkina Faso nach dem Staatsstreich**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zu der Lage in Burkina Faso nach dem Staatsstreich (2022/2865(RSP))**

(2023/C 149/07)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf seine früheren Entschließungen, insbesondere die Entschließung vom 19. Dezember 2019 zu Verletzungen der Menschenrechte wie etwa der Religionsfreiheit in Burkina Faso ⁽¹⁾, vom 16. September 2020 zur sicherheitspolitischen Zusammenarbeit der EU und Afrikas in der Sahelzone, in Westafrika und am Horn von Afrika ⁽²⁾, sowie vom 17. Februar 2022 zur politischen Krise in Burkina Faso ⁽³⁾,
- unter Hinweis auf die Erklärung des Mitglieds der Kommission für internationale Partnerschaften, Jutta Urpilainen, im Namen des Vizepräsidenten der Kommission und Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik vom 4. Oktober 2022 im Europäischen Parlament in Straßburg, und die anschließende Debatte,
- unter Hinweis auf die Erklärungen des Vizepräsidenten der Kommission und Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik vom 1. und 5. Oktober 2022 zu dem Staatsstreich in Burkina Faso und zu der Lage in dem Land,
- unter Hinweis auf die Erklärungen der Wirtschaftsgemeinschaft der westafrikanischen Staaten (ECOWAS) vom 30. September, 1. Oktober und 2. Oktober 2022 zu der Lage in Burkina Faso und die ECOWAS-Mission nach Burkina Faso vom 4. Oktober 2022,
- unter Hinweis auf die Erklärung des Vorsitzenden der Kommission der Afrikanischen Union vom 30. September 2022, in der er die zweite gewaltsame Machtübernahme in Burkina Faso verurteilt,
- unter Hinweis auf die Erklärung des Sprechers des Generalsekretärs der Vereinten Nationen vom 1. Oktober 2022 zur Lage in Burkina Faso,
- unter Hinweis auf die Erklärung des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen vom 7. Oktober 2022 zur Lage in Burkina Faso,
- unter Hinweis auf das ECOWAS-Protokoll betreffend Demokratie und gute Regierungsführung,
- unter Hinweis auf die gemeinsame Mitteilung der Kommission und des Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik vom 9. März 2020 mit dem Titel „Auf dem Weg zu einer umfassenden Strategie mit Afrika“ (JOIN (2020)0004),
- unter Hinweis auf die Entschließung der Paritätischen Parlamentarischen Versammlung der Staaten in Afrika, im Karibischen Raum und im Pazifischen Ozean (AKP) und der EU vom 11. März 2021 zu Demokratie und der Achtung der Verfassungen in den EU- und den AKP-Ländern,
- unter Hinweis auf die Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung, insbesondere das Ziel 16 zur Förderung von gerechten, friedlichen und inklusiven Gesellschaften zugunsten der nachhaltigen Entwicklung,
- unter Hinweis auf die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, den Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte und den Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte,
- unter Hinweis auf die Afrikanische Charta der Menschenrechte und Rechte der Völker,
- unter Hinweis auf die Verfassung der Republik Burkina Faso,

⁽¹⁾ ABl. C 255 vom 29.6.2021, S. 45.

⁽²⁾ ABl. C 385 vom 22.9.2021, S. 24.

⁽³⁾ ABl. C 342 vom 6.9.2022, S. 290.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- unter Hinweis auf das Partnerschaftsabkommen zwischen den Mitgliedern der Gruppe der Staaten in Afrika, im Karibischen Raum und im Pazifischen Ozean einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits, unterzeichnet in Cotonou am 23. Juni 2000 ⁽⁴⁾ (Cotonou-Abkommen),
 - unter Hinweis auf die Afrikanische Charta für Demokratie, Wahlen und Regierungsführung,
 - unter Hinweis auf das Übereinkommen der Afrikanischen Union über Schutz und Hilfe für Binnenvertriebene in Afrika,
 - unter Hinweis auf das Übereinkommen zur Beseitigung jeder Form von Diskriminierung der Frau aus dem Jahr 1979,
 - unter Hinweis auf die Flüchtlingskonvention der Vereinten Nationen von 1951 und das dazugehörige Protokoll von 1967,
 - gestützt auf Artikel 132 Absätze 2 und 4 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass Mitglieder des Militärs von Burkina Faso am 30. September 2022 unter der Führung von Hauptmann Ibrahim Traoré einen Staatsstreich durchgeführt haben, bei dem der Präsident, Oberstleutnant Paul-Henri Sandaogo Damiba, gestürzt wurde; in der Erwägung, dass der ehemalige Präsident Damiba am 24. Januar 2022 mit einem Staatsstreich, mit dem Präsident Roch Kaboré gestürzt wurde, der im November 2020 demokratisch gewählt worden war, die Macht übernommen hat; in der Erwägung, dass der derzeitige Präsident Ibrahim Traoré wie der ehemalige Präsident Damiba vor ihm den Staatsstreich mit der Unfähigkeit der Behörden rechtfertigte, die Verschlechterung der Sicherheitslage einzudämmen;
- B. in der Erwägung, dass das Militär nach dem Putsch im Januar 2022 unter Vermittlung der ECOWAS einem Übergangszeitraum bis Juli 2024 zugestimmt hat, wonach demokratische Wahlen stattfinden sollen; in der Erwägung, dass die EU die ECOWAS bei ihren Vermittlungsbemühungen nachdrücklich unterstützt und erhebliche Anstrengungen unternommen hat, um die Zusammenarbeit, auch in den Bereichen Verteidigung und Sicherheit, zu verstärken; in der Erwägung, dass die ECOWAS den Staatsstreich vom September 2022 in Burkina Faso verurteilt hat und ihn angesichts der Fortschritte, die bei den Bemühungen um eine geordnete Rückkehr zur verfassungsmäßigen Ordnung bis zum 1. Juli 2024 erzielt wurden, für unangemessen hält; in der Erwägung, dass der Staatsstreich vom September 2022 auch von der Afrikanischen Union, der EU und den Vereinten Nationen angeprangert wurde;
- C. in der Erwägung, dass Frankreich einer Desinformationskampagne zufolge dem ehemaligen Präsidenten Damiba Schutz gewährt hatte, was von französischen staatlichen Stellen sowie von dem ehemaligen Präsidenten Damiba selbst und vom amtierenden Präsidenten Ibrahim Traoré unverzüglich scharf dementiert wurde; in der Erwägung, dass nach dem Putsch Demonstrationen gegen Frankreich und für eine verstärkte militärische Zusammenarbeit mit Russland stattfanden; in der Erwägung, dass die französische Botschaft und das französische Konsulat in Ouagadougou sowie die Räumlichkeiten des Institut Français in Ouagadougou und in Bobo Dioulasso verwüstet wurden; in der Erwägung, dass es in dem Land mehrere andere Angriffe auf europäische Einrichtungen und Symbole gegeben hat;
- D. in der Erwägung, dass der ehemalige Präsident Damiba am 2. Oktober 2022 nach der Vermittlung durch traditionelle Stammeshäuptlinge seinen Rücktritt als Präsident eingereicht hat; in der Erwägung, dass er seinen Rücktritt an sieben Bedingungen geknüpft hat, darunter die Notwendigkeit, die Vereinbarung mit der ECOWAS während eines Übergangszeitraums von 24 Monaten aufrechtzuerhalten; in der Erwägung, dass der derzeitige Präsident Ibrahim Traoré all diese Bedingungen akzeptiert hat;
- E. in der Erwägung, dass die ECOWAS am 4. Oktober 2022 eine Erkundungsmission zu dem Staatsstreich vom September 2022 entsendete und Gespräche mit der neuen Führung führte; in der Erwägung, dass Präsident Traoré nach einem Treffen mit einer Delegation der ECOWAS seine Absicht bekundet hat, den von seinem Vorgänger und der ECOWAS vereinbarten Zeitplan für den Übergang einzuhalten; in der Erwägung, dass Präsident Ibrahim Traoré außerdem zusagte, die internationalen Verpflichtungen Burkina Fasos, insbesondere in Bezug auf den Schutz der Menschenrechte, einzuhalten;
- F. in der Erwägung, dass Hauptmann Ibrahim Traoré am 15. Oktober 2022 von der nationalen Versammlung („Assises Nationales“) einstimmig zum Präsidenten ernannt und die Übergangscharta angenommen wurde;
- G. in der Erwägung, dass die Verfassung, die nach dem 30. September 2022 erstmals ausgesetzt wurde, durch die von der Patriotischen Bewegung für Sicherheit und Wiederherstellung (Patriotic Movement for Safeguard and Restoration — MPSR) am 5. Oktober 2022 angenommene grundlegende Rechtsvorschrift wieder in Kraft gesetzt wurde, mit der die Achtung der internationalen Abkommen, bei denen Burkina Faso Vertragspartei ist, sichergestellt und die Kontinuität des Staates bis zur anschließenden Annahme der Übergangscharta gewährleistet wird;

⁽⁴⁾ ABl. L 317 vom 15.12.2000, S. 3.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- H. in der Erwägung, dass Präsident Traoré am 7. Oktober 2022 das gesamte diplomatische Korps in Ouagadougou getroffen hat, um seine Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit allen Partnern Burkina Fasos zu bekräftigen; in der Erwägung, dass Präsident Traoré Erklärungen abgegeben hat, wonach Burkina Faso die EU nur als „einen von vielen“ Partnern betrachtet;
- I. in der Erwägung, dass Jewgeni Prigoschin, Leiter des russischen privaten Militärunternehmens Wagner-Gruppe, den Staatsstreich vom September begrüßt hat; in der Erwägung, dass die Wagner-Gruppe ihre Aktivitäten in der Sahelzone und in Westafrika weiter ausbaut und bekanntermaßen zahlreiche Kriegsverbrechen in der Region begangen hat;
- J. in der Erwägung, dass Burkina Faso seit 2015 in einer eskalierenden Welle von Gewalt gefangen ist, die Kämpfern von Gruppen wie der Gruppe für die Unterstützung des Islams und der Muslime (JNIM), die der Al-Qaida nahesteht, und dem Islamischen Staat in der größeren Sahara (ISGS) zuzuschreiben ist, mit der Folge, dass Tausende Menschen getötet wurden; in der Erwägung, dass am 26. September 2022 37 Menschen bei einem Angriff auf einen Nachschubkonvoi in der Nähe von Gaskindé getötet wurden; in der Erwägung, dass eine Al-Qaida nahestehende Gruppe die Verantwortung für den Angriff übernommen hat, der als einer der Auslöser des jüngsten Staatsstreichs gilt und bei dem 70 Lkw-Fahrer laut ihrer Gewerkschaft vermisst wurden; in der Erwägung, dass etwa 40 % des Hoheitsgebiets Burkina Fasos derzeit Gewalt ausgesetzt sind, die von bewaffneten Rebellengruppen ausgeht, und dass es infolge der von diesen Gruppen verhängten Blockade an Nahrung, Wasser, Strom und grundlegender Gesundheitsversorgung mangelt; in der Erwägung, dass die Operation Barkhane in der Sahelzone von Teilen der Bevölkerung und einigen führenden Politikern infrage gestellt wurde;
- K. in der Erwägung, dass infolge der sich verschlechternden Sicherheitslage im Land 1,9 Millionen Menschen vertrieben wurden, von denen mehr als die Hälfte Kinder sind; in der Erwägung, dass unter den Binnenvertriebenen die Bedrohungen für Frauen und junge Menschen besonders schwerwiegend sind, darunter sexuelle Ausbeutung und Ausbeutung der Arbeitskraft, geschlechtsspezifische Gewalt, Zwangsrekrutierung und Menschenhandel; in der Erwägung, dass die Präsenz von Binnenvertriebenen und Geflüchteten zu Konflikten mit der lokalen Bevölkerung über knappe natürliche Ressourcen führen kann, wenn keine angemessenen Maßnahmen zur Bereitstellung von Wohnraum, Beschäftigung und Nahrungsmitteln ergriffen werden;
- L. in der Erwägung, dass das Personal Burkina Fasos im Rahmen der EU-Ausbildungsmission in Mali und der EU-Mission zum Aufbau von Kapazitäten in der Sahelzone geschult wird, diese Schulung jedoch nach dem Putsch im September 2022 ausgesetzt wurde und das vorrangige Ziel daher nicht erreicht wurde;
- M. in der Erwägung, dass bis Oktober 2022 4,9 Millionen Menschen in Burkina Faso humanitäre Hilfe benötigen, darunter 3,4 Millionen Menschen, die von gravierender Ernährungsunsicherheit betroffen sind;
- N. in der Erwägung, dass Unzufriedenheit und Kritik zugenommen haben angesichts der Unfähigkeit der früheren Regierungen, die enormen sicherheitspolitischen, sozialen und wirtschaftlichen Herausforderungen in Burkina Faso, die durch die Ausbreitung von Terroranschlägen verursacht wurden, zu bewältigen;
- O. in der Erwägung, dass Burkina Faso für den Zeitraum 2014-2020 über alle EU-Finanzierungsinstrumente mehr als 1 Mrd. EUR zugewiesen wurde; in der Erwägung, dass sich die Unterstützung der EU im Rahmen des Instruments für Nachbarschaft, Entwicklungszusammenarbeit und internationale Zusammenarbeit (NDICI) für den Zeitraum 2021-2024 auf 384 Mio. EUR belaufen soll;
- P. in der Erwägung, dass das, was in der Sahelzone geschieht, sowohl für das übrige Afrika als auch für Europa von Bedeutung ist und Auswirkungen hat; in der Erwägung, dass Burkina Faso von zentraler regionaler Bedeutung ist, da es aufgrund seiner Lage eine strategische Funktion als Brücke zwischen der Sahelzone und den Küstenstaaten Westafrikas innehat;
1. verurteilt den Militärputsch vom 30. September 2022 in Burkina Faso; bedauert, dass dieser die jüngsten Fortschritte hin zu einer geordneten Rückkehr zur verfassungsmäßigen Ordnung untergräbt;
2. fordert die nächste Regierung auf, ihrer Zusage nachzukommen, die internationalen Verpflichtungen des Landes zu achten, einschließlich derjenigen im Zusammenhang mit der Förderung und dem Schutz der Menschenrechte; fordert die nächste Regierung nachdrücklich auf, den Menschen, einschließlich aller Minderheiten, die Ausübung ihrer bürgerlichen und politischen Rechte, einschließlich ihres Rechts auf Versammlungsfreiheit, Vereinigungsfreiheit und freie Meinungsäußerung, zu ermöglichen; ist äußerst besorgt darüber, dass immer wieder über mutmaßliche Menschenrechtsverletzungen berichtet wird;

Donnerstag, 20. Oktober 2022

3. fordert eine unverzügliche Rückkehr zur verfassungsmäßigen Ordnung, wozu auch die sofortige Wiedereinsetzung einer Zivilregierung gehört; fordert die nächste Regierung auf, ihrer Zusage nachzukommen, den vereinbarten Zeitplan für eine rasche Rückkehr zur verfassungsmäßigen Ordnung sowie inklusive und transparente Wahlen bis zum 1. Juli 2024 einzuhalten; bekundet seine uneingeschränkte Unterstützung der ECOWAS und der Afrikanischen Union in Bezug auf ihre Vermittlungsbemühungen und erklärt sich bereit, diese Bemühungen nach Möglichkeit zu unterstützen; fordert die internationale Gemeinschaft, einschließlich der EU, auf, diese Bemühungen zu fördern und ihre Unterstützung anzubieten, damit ein sicherer Übergang gewährleistet ist; bringt seine Unterstützung für die Wahlbeobachter in Burkina Faso und eine EU-Wahlbeobachtungsmission zum Ausdruck;
4. fordert die nächste Regierung nachdrücklich auf, Fortschritte im Hinblick auf einen echten, ehrlichen, transparenten und inklusiven nationalen Dialog unter aktiver und wirksamer Einbeziehung aller Bereiche der Zivilgesellschaft zu erzielen, um eine klare Zukunftsvision für die Demokratie in Burkina Faso aufzuzeigen und eine inklusivere und stärker von Zusammenhalt geprägte Gesellschaft zu fördern; fordert die stärkere Einbeziehung von Frauen und ihre aktive Beteiligung an Entscheidungsprozessen sowie an den Bemühungen um Friedenskonsolidierung und Aussöhnung;
5. fordert die nächste Regierung nachdrücklich auf, ihre sicherheitspolitische Reaktion in uneingeschränkter Partnerschaft mit der internationalen Gemeinschaft neu zu definieren und dabei die Rechtsstaatlichkeit zu achten, die Menschenrechte zu schützen und das Vertrauen der Öffentlichkeit wiederherzustellen; betont in diesem Zusammenhang, dass die laufende nationale Versammlung eine Gelegenheit bietet, wesentliche Reformen des Sicherheitssektors umzusetzen;
6. spricht der Bevölkerung Burkina Fasos, die unter zu vielen gewalttätigen Angriffen zu leiden hat, die häufig von dschihadistischen Gruppierungen verübt werden, sein Mitgefühl und sein Beileid aus; betont, dass die EU hinter Burkina Faso und seiner Bevölkerung steht und bereit ist, sich noch stärker einzubringen; betont, dass die Führung von Burkina Faso die Voraussetzungen für eine solche verstärkte Partnerschaft schaffen muss;
7. verurteilt die Angriffe auf die französische Botschaft und das französische Konsulat, das Institut Français und andere europäische Einrichtungen und Symbole in Burkina Faso während des Staatsstreichs und im Anschluss daran; fordert die nächste Regierung nachdrücklich auf, die internationalen rechtlichen Verpflichtungen des Landes zum Schutz des diplomatischen Personals und der diplomatischen Liegenschaften einzuhalten und die Sicherheit der im Land lebenden ausländischen Staatsangehörigen zu gewährleisten; ist besorgt über die Zunahme russischer Desinformationskampagnen gegen Missionen und Operationen der EU in Afrika;
8. fordert alle einschlägigen Parteien nachdrücklich auf, die Presse- und Medienfreiheit zu achten und Journalisten und Medienorganisationen die freie und sichere Ausübung ihrer Arbeit zu ermöglichen, wozu auch gehört, die Lage der Binnenvertriebenen und die Einsätze der Sicherheitskräfte zu dokumentieren;
9. fordert die Behörden nachdrücklich auf, den Schutz von Menschenrechtsverteidigern und Organisationen der Zivilgesellschaft bei der Ausübung ihrer Aufgaben sicherzustellen; fordert die EU und ihre Mitgliedstaaten auf, die Menschenrechtsverteidiger in Burkina Faso stärker zu schützen und zu unterstützen; verurteilt die Anwendung von sexueller Gewalt und jegliche Form von Einschüchterung in Konfliktsituationen;
10. fordert die nächste Regierung nachdrücklich auf, rasche gründliche und unparteiische Untersuchungen zu allen Todesfällen und Verletzungen im Zusammenhang mit dem Staatsstreich, auch derjenigen im Rahmen von Plünderungen und Demonstrationen, durchzuführen und eine unabhängige und unparteiische Justiz und Rechenschaftspflicht für Opfer und Überlebende sicherzustellen;
11. ist zutiefst besorgt über das Vorgehen der Wagner-Gruppe in der Region; rät der nächsten Regierung nachdrücklich davon ab, irgendeine Art der Partnerschaft mit der Wagner-Gruppe einzugehen; ist der festen Überzeugung, dass die Beteiligung privater Sicherheitsunternehmen, denen schwere Menschenrechtsverletzungen vorgeworfen werden, dem Ziel zuwiderlaufen würde, in Burkina Faso Frieden, Sicherheit und Stabilität zu schaffen; verweist auf die äußerst negative Bilanz des russischen Eingreifens in Mali, wo die Bevölkerung infolge von Straflosigkeit und fehlgeschlagenen Militärtaktiken nun unter der zunehmenden Bedrohung durch Terroristen sowie unter Menschenrechtsverletzungen durch Söldner zu leiden hat; fordert die EU und die Länder Afrikas mit Nachdruck auf, sicherzustellen, dass bei Menschenrechtsverletzungen, die sich aus den Tätigkeiten privater Militär- und Sicherheitsunternehmen ergeben, gerichtliche Maßnahmen, einschließlich strafrechtlicher Sanktionen, eingeleitet werden;
12. fordert die EU und ihre Mitgliedstaaten auf, ihre finanzielle Unterstützung und humanitäre Hilfe aufzustocken, um den dringenden Bedürfnissen der Bevölkerung von Burkina Faso und insbesondere den Bedürfnissen der Vertriebenen und Flüchtlinge in den Nachbarländern nachzukommen; fordert die nächste Regierung auf, die Arbeit humanitärer Organisationen in Burkina Faso zu unterstützen und zu erleichtern, indem ein ungehinderter Zugang für humanitäre Hilfe sichergestellt wird; äußert sich besorgt über die Auswirkungen von Sicherheitsbedrohungen auf die Wirksamkeit der humanitären Hilfe und der Entwicklungszusammenarbeit;

Donnerstag, 20. Oktober 2022

13. fordert die EU und ihre Mitgliedstaaten auf, bei der Ausarbeitung ihrer Strategien für die Sahelzone zu berücksichtigen, dass es unbedingt notwendig ist, eine verantwortungsvolle Staatsführung, die Zivilgesellschaft, die Entwicklung und Investitionen für eine besserer Zukunft der Gemeinschaften im Sahel zu unterstützen, und die Wirkung der G5 Sahel zu bewerten; fordert die EU und ihre Mitgliedstaaten auf, mit der ECOWAS, den Übergangsbehörden und allen Akteuren in Burkina Faso zusammenzuarbeiten, um die Bemühungen in den Bereichen sicherheitspolitische Zusammenarbeit, Entwicklung, Bildung und Anpassung an den Klimawandel zu stärken und so gegen Armut vorzugehen und eine weitere Radikalisierung zu verhindern;
14. fordert die internationale Gemeinschaft, einschließlich der EU, auf, in Abstimmung mit ihren internationalen Partnern und den einschlägigen internationalen Institutionen dringend alle verfügbaren Mittel zu prüfen, mit denen verhindert werden kann, dass Burkina Faso mit der Zahlung seiner Schulden in Verzug gerät;
15. stellt fest, dass die Unterstützung für die Maßnahmen der EU im Bereich der Friedenskonsolidierung und Entwicklungszusammenarbeit in der Region zurückgegangen ist; fordert die Kommission auf, ihren Einsatz zur Förderung der Menschenrechte und der humanitären Zusammenarbeit sowie der Entwicklungszusammenarbeit zu verstärken und diese Tätigkeiten stärker ins Blickfeld zu rücken;
16. fordert die Mitgliedstaaten auf, ihren internationalen Verpflichtungen nachzukommen und bei ihren Waffenausföhren ein gründliches Kontroll- und Nachverfolgungssystem zur Anwendung zu bringen, um zu verhindern, dass Waffen missbräuchlich eingesetzt und Menschenrechtsverletzungen Vorschub geleistet wird;
17. fordert die EU nachdrücklich auf, das Recht Burkina Fasos auf Ernährungssouveränität als Mittel zur Erreichung von Ernährungssicherheit und zur Armutsbekämpfung zu fördern und dabei Frauen und landwirtschaftlichen Familienbetrieben besondere Aufmerksamkeit zu widmen, um die Versorgung mit erschwinglichen und zugänglichen Lebensmitteln sicherzustellen;
18. bringt seine Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass die zunehmende politische und sicherheitsbezogene Instabilität sowie die katastrophale sozioökonomische und humanitäre Lage in Burkina Faso terroristischen Vereinigungen die Möglichkeit gegeben haben, verheerenden Schaden anzurichten, und auf internationaler Ebene tiefgreifende Folgen haben; betont, dass Terrorismus und Instabilität in der gesamten Sahelzone eine Herausforderung darstellen und die Festigung der Demokratie und die Rechtsstaatlichkeit untergraben; weist darauf hin, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, die strukturelle Dynamik hinter den derzeitigen Herausforderungen anzugehen, um die Legitimität demokratisch gewählter Regierungen in der Bevölkerung zu stärken; fordert die internationale Gemeinschaft, einschließlich der EU, auf, die Zusammenarbeit und Unterstützung bei der Bewältigung all dieser Herausforderungen zu verstärken;
19. würdigt und achtet die religiösen und traditionellen Führer in Burkina Faso, die während mehrerer Krisen in dem Land eine wichtige Vermittlerrolle gespielt und sich aktiv gegen Gewalt und Hass ausgesprochen haben; fordert die Führung von Burkina Faso auf, Minderheiten, einschließlich religiöser Minderheiten, besser zu schützen;
20. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschlieöung dem Rat, der Kommission, dem Vizepräsidenten der Kommission und Hohen Vertreter der Union für Außen- und Sicherheitspolitik, den Staatsorganen der Republik Burkina Faso, dem Sekretariat der G5 Sahel, den Ko-Präsidenten der Paritätischen Parlamentarischen Versammlung AKP-EU und dem Panafrikanischen Parlament, der Wirtschaftsgemeinschaft der westafrikanischen Staaten, dem Generalsekretär der Vereinten Nationen, der Generalversammlung der Vereinten Nationen sowie der Afrikanischen Union und ihren Organen zu übermitteln.

Dienstag, 18. Oktober 2022

III

(Vorbereitende Rechtsakte)

EUROPÄISCHES PARLAMENT

P9_TA(2022)0357

Vorgeschlagene Ernennung eines Mitglieds des Rechnungshofs — Laima Liucija Andrikienė

Beschluss des Europäischen Parlaments vom 18. Oktober 2022 über die vorgeschlagene Ernennung von Laima Liucija Andrikienė zum Mitglied des Rechnungshofs (C9-0301/2022 — 2022/0807(NLE))

(Anhörung)

(2023/C 149/08)

Das Europäische Parlament,

- gestützt auf Artikel 286 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, gemäß dem es vom Rat angehört wurde (C9-0301/2022),
 - gestützt auf Artikel 129 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Haushaltskontrollausschusses (A9-0239/2022),
 - A. in der Erwägung, dass der Rat das Europäische Parlament mit Schreiben vom 24. August 2022 zur Ernennung von Laima Liucija Andrikienė zum Mitglied des Rechnungshofs angehört hat;
 - B. in der Erwägung, dass der Haushaltskontrollausschuss die Qualifikationen der vorgeschlagenen Kandidatin bewertet hat, insbesondere im Hinblick auf die Erfordernisse nach Artikel 286 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union; in der Erwägung, dass der Ausschuss im Laufe dieser Bewertung einen Lebenslauf der Kandidatin und deren Antworten auf den schriftlichen Fragenkatalog, der ihr übermittelt worden war, erhalten hat;
 - C. in der Erwägung, dass der Ausschuss im Anschluss daran am 6. Oktober 2022 eine Anhörung der Kandidatin durchgeführt hat, bei der diese zunächst eine Erklärung abgab und anschließend die Fragen der Ausschussmitglieder beantwortete;
 - 1. gibt eine befürwortende Stellungnahme zu dem Vorschlag des Rates ab, Laima Liucija Andrikienė zum Mitglied des Rechnungshofs zu ernennen;
 - 2. beauftragt seine Präsidentin, diesen Beschluss dem Rat und — zur Information — dem Rechnungshof sowie den übrigen Organen der Europäischen Union und den Rechnungskontrollbehörden der Mitgliedstaaten zu übermitteln.
-

Dienstag, 18. Oktober 2022

P9_TA(2022)0358

Anpassung einer Reihe von Rechtsakten im Bereich Justiz an Artikel 290 AEUV (delegierte Rechtsakte der Kommission) *II**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Oktober 2022 zu dem Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 805/2004 in Bezug auf die Anwendung des Regelungsverfahrens mit Kontrolle, um sie an Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union anzupassen (09279/1/2022 — C9-0282/2022 — 2016/0399(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: zweite Lesung)

(2023/C 149/09)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Standpunkt des Rates in erster Lesung (09279/1/2022 — C9-0282/2022),
 - unter Hinweis auf seinen Standpunkt in erster Lesung ⁽¹⁾ zu dem Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2016)0798),
 - unter Hinweis auf Artikel 294 Absatz 7 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die vorläufige Einigung, die gemäß Artikel 74 Absatz 4 seiner Geschäftsordnung vom zuständigen Ausschuss angenommen wurde,
 - gestützt auf Artikel 67 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf die Empfehlung des Rechtsausschusses für die zweite Lesung (A9-0237/2022),
1. billigt den Standpunkt des Rates in erster Lesung;
 2. stellt fest, dass der Gesetzgebungsakt entsprechend dem Standpunkt des Rates erlassen wird;
 3. beauftragt seine Präsidentin, den Gesetzgebungsakt mit dem Präsidenten des Rates gemäß Artikel 297 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu unterzeichnen;
 4. beauftragt seinen Generalsekretär, den Gesetzgebungsakt zu unterzeichnen, nachdem überprüft worden ist, dass alle Verfahren ordnungsgemäß abgeschlossen worden sind, und im Einvernehmen mit dem Generalsekretär des Rates die Veröffentlichung des Gesetzgebungsakts im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veranlassen;
 5. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat, der Kommission und den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

⁽¹⁾ ABl. C 158 vom 30.4.2021, S. 832.

Dienstag, 18. Oktober 2022

P9_TA(2022)0359

Leitlinien für die beschäftigungspolitischen Maßnahmen der Mitgliedstaaten *

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Oktober 2022 zu dem Vorschlag für einen Beschluss des Rates zu Leitlinien für beschäftigungspolitische Maßnahmen der Mitgliedstaaten (COM(2022)0241 — C9-0199/2022 — 2022/0165(NLE))

(Anhörung)

(2023/C 149/10)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an den Rat (COM(2022)0241),
 - gestützt auf Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, gemäß dem es vom Rat angehört wurde (C9-0199/2022),
 - gestützt auf Artikel 82 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten (A9-0243/2022),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, ihren Vorschlag gemäß Artikel 293 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union entsprechend zu ändern;
 3. begrüßt den Vorschlag der Kommission für aktualisierte beschäftigungspolitische Leitlinien für die Mitgliedstaaten, insbesondere die starke Fokussierung auf das Umfeld nach der COVID-19-Krise, auf die Sicherstellung eines sozial gerechten und wirtschaftlich nachhaltigen grünen und digitalen Wandels und auf die jüngsten politischen Initiativen als Reaktion auf die Invasion Russlands in der Ukraine; bekräftigt im Hinblick auf die Stärkung der demokratischen Beschlussfassung seine Forderung, im Einklang mit seiner legislativen Entschließung vom 10. Juli 2020 zu dem Vorschlag für einen Beschluss des Rates über Leitlinien für beschäftigungspolitische Maßnahmen der Mitgliedstaaten an der Festlegung der integrierten Leitlinien auf Unionsebene gleichberechtigt mit dem Rat mitzuwirken;
 4. fordert den Rat auf, es zu unterrichten, falls er beabsichtigt, von dem vom Parlament gebilligten Text abzuweichen;
 5. fordert den Rat auf, es erneut anzuhören, falls er beabsichtigt, den Vorschlag der Kommission entscheidend zu ändern;
 6. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 1
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung - 1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (-1) *Um Synergien zu schaffen und ehrgeizige Maßnahmen auf der Ebene der Mitgliedstaaten anzuregen, ist es wichtig, die beschäftigungspolitischen Leitlinien im Anhang dieses Beschlusses mit den Kernzielen der Union in den Bereichen Beschäftigung, Kompetenzen und Armutsbekämpfung bis 2030 in Einklang zu bringen, die von den Staats- und Regierungschefs der Union, den Organen der Union, den Sozialpartnern und den Vertretern der Zivilgesellschaft auf dem Sozialgipfel in Porto 2021 vereinbart wurden.*

Abänderung 2
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (1) Die **Mitgliedstaaten und die Union sind** gehalten, auf die Entwicklung einer koordinierten **Beschäftigungsstrategie** und insbesondere auf die Förderung der **Qualifizierung, Ausbildung und Anpassungsfähigkeit der Arbeitnehmer sowie auf zukunftsorientierte Arbeitsmärkte, die auf die Erfordernisse des wirtschaftlichen Wandels reagieren, hinzuarbeiten, um die Ziele der Vollbeschäftigung und des sozialen Fortschritts, eines ausgewogenen Wachstums sowie eines hohen Maßes** an Umweltschutz und Verbesserung der Umweltqualität gemäß Artikel 3 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) zu erreichen. Die Mitgliedstaaten haben die Förderung der Beschäftigung als Angelegenheit von gemeinsamem Interesse zu betrachten und ihre diesbezüglichen Tätigkeiten im Rat aufeinander abzustimmen, wobei die einzelstaatlichen Gepflogenheiten in Bezug auf die Zuständigkeit der Sozialpartner zu berücksichtigen sind.
- (1) Die Union **ist** gehalten, auf die Entwicklung einer koordinierten **Strategie für ein hohes Beschäftigungsniveau** und insbesondere auf die Förderung der **wirtschaftlichen und sozialen Aufwärtskonvergenz, hochwertiger Beschäftigung und der Verbesserung der Arbeitsbedingungen** hinzuarbeiten, indem sie die Tätigkeiten der Mitgliedstaaten unterstützt und ergänzt, ebenso wie zukunftsorientierte, auf Veränderungen reagierende, inklusive, widerstandsfähige und stabile Arbeitsmärkte, die Möglichkeiten für Mobilität und beruflichen Fortschritt bieten, um eine nachhaltige Entwicklung der Union auf der Grundlage eines ausgewogenen Wirtschaftswachstums und von Preisstabilität zu realisieren und eine in hohem Maße wettbewerbsfähige soziale Marktwirtschaft mit dem Ziel, Vollbeschäftigung und sozialen Fortschritt zu erreichen, sowie **ein hohes Maß** an Umweltschutz und Verbesserung der Umweltqualität gemäß Artikel 3 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) **und Artikel 151 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), wobei gleichzeitig die Ziele des europäischen Grünen Deals, in der Union bis 2050 Klimaneutralität** zu erreichen, **geachtet werden**. Die Mitgliedstaaten haben die Förderung der Beschäftigung als Angelegenheit von gemeinsamem Interesse zu betrachten und ihre diesbezüglichen Tätigkeiten im Rat aufeinander abzustimmen, wobei die einzelstaatlichen Gepflogenheiten in Bezug auf die Zuständigkeit der Sozialpartner zu berücksichtigen sind.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 3
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

- (3) Gemäß dem AEUV hat die Union wirtschafts- und beschäftigungspolitische Koordinierungsinstrumente entwickelt und eingeführt. Als Teile jener Instrumente bilden die im Anhang des vorliegenden Beschlusses festgelegten Leitlinien für beschäftigungspolitische Maßnahmen der Mitgliedstaaten (im Folgenden „Leitlinien“) zusammen mit den in der Empfehlung (EU) 2015/1184 des Rates ⁽³⁾ genannten Grundzügen der Wirtschaftspolitik der Mitgliedstaaten und der Union die integrierten Leitlinien. Sie sollen als Richtschnur für die Umsetzung der Politik in den Mitgliedstaaten und in der Union dienen und spiegeln die gegenseitige Abhängigkeit der Mitgliedstaaten wider. Die entsprechenden koordinierten Strategien und Reformen auf europäischer und **nationaler** Ebene ergeben zusammen einen angemessenen Mix aus nachhaltigen wirtschafts- und **beschäftigungspolitischen** Maßnahmen, die positive Ausstrahlungseffekte entfalten dürften.

⁽³⁾ Empfehlung (EU) 2015/1184 des Rates vom 14. Juli 2015 über die Grundzüge der Wirtschaftspolitik der Mitgliedstaaten und der Europäischen Union (ABl. L 192 vom 18.7.2015, S. 27).

Geänderter Text

- (3) Gemäß dem AEUV hat die Union wirtschafts- und beschäftigungspolitische Koordinierungsinstrumente entwickelt und eingeführt. Als Teile jener Instrumente bilden die im Anhang des vorliegenden Beschlusses festgelegten Leitlinien für beschäftigungspolitische Maßnahmen der Mitgliedstaaten (im Folgenden „Leitlinien“) zusammen mit den in der Empfehlung (EU) 2015/1184 des Rates ⁽³⁾ genannten Grundzügen der Wirtschaftspolitik der Mitgliedstaaten und der Union die integrierten Leitlinien. Sie sollen als Richtschnur für die Umsetzung der Politik in den Mitgliedstaaten und in der Union dienen und spiegeln die gegenseitige Abhängigkeit der Mitgliedstaaten wider. Die entsprechenden koordinierten Strategien und Reformen auf europäischer, **nationaler** und **regionaler** Ebene ergeben zusammen einen angemessenen Mix aus nachhaltigen wirtschafts-, **beschäftigungs-** und **sozialpolitischen** Maßnahmen, die positive Ausstrahlungseffekte **auf die Gesellschaft, die Arbeitsmärkte und die Arbeitskräfte** entfalten dürften **und gleichzeitig darauf abzielen sollten, negative soziale oder wirtschaftliche Folgen zu vermeiden und wirksam auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, die russische Invasion in der Ukraine und die steigenden Lebenshaltungskosten zu reagieren.**

⁽³⁾ Empfehlung (EU) 2015/1184 des Rates vom 14. Juli 2015 über die Grundzüge der Wirtschaftspolitik der Mitgliedstaaten und der Europäischen Union (ABl. L 192 vom 18.7.2015, S. 27).

Abänderung 4
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (3a) **Um das Sozialmodell der Union weiter zu verbessern, sollten die Mitgliedstaaten angemessene Löhne fördern, Tarifverhandlungen stärken und sicherstellen, dass die Arbeitsmärkte integrativ sind. In diesem Zusammenhang sollte besonderes Augenmerk auf Frauen und benachteiligte Personengruppen gelegt werden, insbesondere auf Kinder, junge Menschen, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen, Alleinerziehende, rassische und ethnische Minderheiten wie Roma und Menschen mit Migrationshintergrund, LGBTIQ+-Personen und Menschen, die in benachteiligten Regionen leben, einschließlich abgelegener und ländlicher Regionen, benachteiligter Gebiete, Inseln und Gebiete in äußerster Randlage.**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 5
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (3b) *Zur Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Fortschritts, zur Erleichterung des doppelten Übergangs und zur Schaffung integrativer, wettbewerbsfähiger und widerstandsfähiger Arbeitsmärkte in der Union sollten die Mitgliedstaaten eine hochwertige allgemeine und berufliche Bildung, Weiterbildung und Umschulung sowie lebenslanges Lernen, eine zukunftsorientierte duale Ausbildung und bessere Karrierechancen fördern, indem sie die Verbindungen zwischen dem Bildungssystem und dem Arbeitsmarkt stärken und die durch nichtformales und informelles Lernen erworbenen Fähigkeiten, Kenntnisse und Kompetenzen anerkennen.*

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 6
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

- (4) Die Leitlinien für beschäftigungspolitische Maßnahmen stehen im Einklang mit dem Stabilitäts- und Wachstumspakt, den geltenden Rechtsvorschriften der Union und verschiedenen Initiativen der Union, einschließlich der Richtlinie des Rates vom 20. Juli 2001⁽⁶⁾, der Empfehlungen des Rates vom 10. März 2014⁽⁷⁾, 15. Februar 2016⁽⁸⁾, 19. Dezember 2016⁽⁹⁾, 15. März 2018⁽¹⁰⁾, 22. Mai 2018⁽¹¹⁾, 22. Mai 2019⁽¹²⁾, 8. November 2019⁽¹³⁾, 30. Oktober 2020⁽¹⁴⁾, 24. November 2020⁽¹⁵⁾ und 29. November 2021⁽¹⁶⁾, der Empfehlung der Kommission vom 4. März 2021⁽¹⁷⁾, der Empfehlung des Rates vom 14. Juni 2021⁽¹⁸⁾, der Entschließung des Rates vom 26. Februar 2021⁽¹⁹⁾, der Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2021⁽²⁰⁾, des Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Dezember 2021⁽²¹⁾ [**des Vorschlags für eine** Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über angemessene Mindestlöhne in der Europäischen Union⁽²²⁾, des Vorschlags für eine Empfehlung des Rates zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität⁽²³⁾, des Vorschlags für eine Empfehlung des Rates über einen europäischen Ansatz für Microcredentials für lebenslanges Lernen und Beschäftigungsfähigkeit⁽²⁴⁾, des Vorschlags für eine Empfehlung des Rates zu individuellen Lernkonten⁽²⁵⁾, des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Stärkung der Anwendung des Grundsatzes des gleichen Entgelts für Männer und Frauen bei gleicher oder gleichwertiger Arbeit durch Lohntransparenz und Durchsetzungsmechanismen⁽²⁶⁾, des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Plattformarbeit⁽²⁷⁾ und des Vorschlags für eine Empfehlung des Rates zum Lernen für ökologische Nachhaltigkeit⁽²⁸⁾].

Geänderter Text

- (4) Die Leitlinien für beschäftigungspolitische Maßnahmen stehen im Einklang mit dem Stabilitäts- und Wachstumspakt, den **Grundzügen der Wirtschaftspolitik und den** geltenden Rechtsvorschriften der Union und verschiedenen Initiativen der Union, einschließlich der Richtlinie des Rates vom 20. Juli 2001⁽⁶⁾, (**„Richtlinie über vorübergehenden Schutz“**), der Empfehlungen des Rates vom 10. März 2014⁽⁷⁾, **14. Juli 2015^(7a)**, 15. Februar 2016⁽⁸⁾, 19. Dezember 2016⁽⁹⁾, 15. März 2018⁽¹⁰⁾, 22. Mai 2018⁽¹¹⁾, 22. Mai 2019⁽¹²⁾, 8. November 2019⁽¹³⁾, 30. Oktober 2020⁽¹⁴⁾, 24. November 2020⁽¹⁵⁾ und 29. November 2021⁽¹⁶⁾, der Empfehlung der Kommission vom 4. März 2021⁽¹⁷⁾, der Empfehlung des Rates vom 14. Juni 2021⁽¹⁸⁾, der Entschließung des Rates vom 26. Februar 2021⁽¹⁹⁾, der Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2021⁽²⁰⁾, des Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Dezember 2021⁽²¹⁾, **der** Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über angemessene Mindestlöhne in der Europäischen Union⁽²²⁾, des Vorschlags für eine Empfehlung des Rates zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität⁽²³⁾, des Vorschlags für eine Empfehlung des Rates über einen europäischen Ansatz für Microcredentials für lebenslanges Lernen und Beschäftigungsfähigkeit⁽²⁴⁾, des Vorschlags für eine Empfehlung des Rates zu individuellen Lernkonten⁽²⁵⁾, des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Stärkung der Anwendung des Grundsatzes des gleichen Entgelts für Männer und Frauen bei gleicher oder gleichwertiger Arbeit durch Lohntransparenz und Durchsetzungsmechanismen⁽²⁶⁾, **der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung einer ausgewogenen Vertretung von Frauen und Männern unter den nicht geschäftsführenden Direktoren/Aufsichtsratsmitgliedern börsennotierter Gesellschaften und über damit zusammenhängende Maßnahmen^(26a)**, des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Plattformarbeit⁽²⁷⁾, **des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds^(27a)** und des Vorschlags für eine Empfehlung des Rates zum Lernen für ökologische Nachhaltigkeit⁽²⁸⁾.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission

- (6) Richtlinie 2001/55/EG des Rates vom 20. Juli 2001 über Mindestnormen für die Gewährung vorübergehenden Schutzes im Falle eines Massenzustroms von Vertriebenen und Maßnahmen zur Förderung einer ausgewogenen Verteilung der Belastungen, die mit der Aufnahme dieser Personen und den Folgen dieser Aufnahme verbunden sind, auf die Mitgliedstaaten (ABl. L 212 vom 7.8.2001, S. 12).
- (7) Empfehlung des Rates vom 10. März 2014 zu einem Qualitätsrahmen für Praktika (ABl. C 88 vom 27.3.2014, S. 1).
- (8) Empfehlung des Rates vom 15. Februar 2016 zur Wiedereingliederung Langzeitarbeitsloser in den Arbeitsmarkt (ABl. C 67 vom 20.2.2016, S. 1).
- (9) Empfehlung des Rates vom 19. Dezember 2016 für Weiterbildungspfade: Neue Chancen für Erwachsene (ABl. C 484 vom 24.12.2016, S. 1).
- (10) Empfehlung des Rates vom 15. März 2018 zu einem Europäischen Rahmen für eine hochwertige und nachhaltige Lehrlingsausbildung (ABl. C 153 vom 2.5.2018, S. 1).
- (11) Empfehlung des Rates vom 22. Mai 2018 zu Schlüsselkompetenzen für lebenslanges Lernen (ABl. C 189 vom 4.6.2018, S. 1).
- (12) Empfehlung des Rates vom 22. Mai 2019 zu hochwertiger frühkindlicher Betreuung, Bildung und Erziehung (ABl. C 189 vom 5.6.2019, S. 4).
- (13) Empfehlung des Rates vom 8. November 2019 zum Zugang zum Sozialschutz für Arbeitnehmer und Selbstständige (ABl. C 387 vom 15.11.2019, S. 1).
- (14) Empfehlung des Rates vom 30. Oktober 2020 zum Thema „Eine Brücke ins Arbeitsleben — Stärkung der Jugendgarantie“ und zur Ersetzung der Empfehlung des Rates vom 22. April 2013 zur Einführung einer Jugendgarantie (ABl. C 372 vom 4.11.2020, S. 1).
- (15) Empfehlung des Rates vom 24. November 2020 zur beruflichen Aus- und Weiterbildung für nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit, soziale Gerechtigkeit und Resilienz (ABl. C 417 vom 2.12.2020, S. 1).
- (16) Empfehlung des Rates vom 29. November 2021 zu Blended-Learning-Ansätzen für eine hochwertige und inklusive Primar- und Sekundarbildung (ABl. C 66 vom 26.2.2021, S. 1).

Geänderter Text

- (6) Richtlinie 2001/55/EG des Rates vom 20. Juli 2001 über Mindestnormen für die Gewährung vorübergehenden Schutzes im Falle eines Massenzustroms von Vertriebenen und Maßnahmen zur Förderung einer ausgewogenen Verteilung der Belastungen, die mit der Aufnahme dieser Personen und den Folgen dieser Aufnahme verbunden sind, auf die Mitgliedstaaten (ABl. L 212 vom 7.8.2001, S. 12).
- (7) Empfehlung des Rates vom 10. März 2014 zu einem Qualitätsrahmen für Praktika (ABl. C 88 vom 27.3.2014, S. 1).
- (7^a) **Empfehlung (EU) 2015/1184 des Rates vom 14. Juli 2015 über die Grundzüge der Wirtschaftspolitik der Mitgliedstaaten und der Europäischen Union (ABl. L 192 vom 18.7.2015, S. 27).**
- (8) Empfehlung des Rates vom 15. Februar 2016 zur Wiedereingliederung Langzeitarbeitsloser in den Arbeitsmarkt (ABl. C 67 vom 20.2.2016, S. 1).
- (9) Empfehlung des Rates vom 19. Dezember 2016 für Weiterbildungspfade: Neue Chancen für Erwachsene (ABl. C 484 vom 24.12.2016, S. 1).
- (10) Empfehlung des Rates vom 15. März 2018 zu einem Europäischen Rahmen für eine hochwertige und nachhaltige Lehrlingsausbildung (ABl. C 153 vom 2.5.2018, S. 1).
- (11) Empfehlung des Rates vom 22. Mai 2018 zu Schlüsselkompetenzen für lebenslanges Lernen (ABl. C 189 vom 4.6.2018, S. 1).
- (12) Empfehlung des Rates vom 22. Mai 2019 zu hochwertiger frühkindlicher Betreuung, Bildung und Erziehung (ABl. C 189 vom 5.6.2019, S. 4).
- (13) Empfehlung des Rates vom 8. November 2019 zum Zugang zum Sozialschutz für Arbeitnehmer und Selbstständige (ABl. C 387 vom 15.11.2019, S. 1).
- (14) Empfehlung des Rates vom 30. Oktober 2020 zum Thema „Eine Brücke ins Arbeitsleben — Stärkung der Jugendgarantie“ und zur Ersetzung der Empfehlung des Rates vom 22. April 2013 zur Einführung einer Jugendgarantie (ABl. C 372 vom 4.11.2020, S. 1).
- (15) Empfehlung des Rates vom 24. November 2020 zur beruflichen Aus- und Weiterbildung für nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit, soziale Gerechtigkeit und Resilienz (ABl. C 417 vom 2.12.2020, S. 1).
- (16) Empfehlung des Rates vom 29. November 2021 zu Blended-Learning-Ansätzen für eine hochwertige und inklusive Primar- und Sekundarbildung (ABl. C 66 vom 26.2.2021, S. 1).

Dienstag, 18. Oktober 2022*Vorschlag der Kommission*

⁽¹⁷⁾ Empfehlung (EU) 2021/402 der Kommission vom 4. März 2021 zu einer wirksamen aktiven Beschäftigungsförderung (EASE) nach der COVID-19-Krise (ABl. L 80 vom 8.3.2021, S. 1).

⁽¹⁸⁾ Empfehlung (EU) 2021/1004 des Rates vom 14. Juni 2021 zur Einführung einer Europäischen Garantie für Kinder (ABl. L 223 vom 22.6.2021, S. 14).

⁽¹⁹⁾ Entschließung des Rates zu einem strategischen Rahmen für die europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet der allgemeinen und beruflichen Bildung mit Blick auf den europäischen Bildungsraum und darüber hinaus (2021-2030) (2021/C66/01) (ABl. C 66 vom 26.2.2021, S. 1).

⁽²⁰⁾ Mitteilung COM(2021) 778 der Kommission vom 9. Dezember 2021 — Aufbau einer Wirtschaft im Dienste der Menschen:

⁽²¹⁾ Beschluss (EU) 2021/2316 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Dezember 2021 über ein Europäisches Jahr der Jugend (2022) (ABl. L 462 vom 28.12.2021, S. 1).

⁽²²⁾ **COM/2020/682 final**

⁽²³⁾ COM/2021/801 final

⁽²⁴⁾ COM/2021/770 final

⁽²⁵⁾ COM/2021/773 final

⁽²⁶⁾ COM/2021/93 final

⁽²⁷⁾ COM/2021/762 final

⁽²⁸⁾ COM/2022/11 final

Geänderter Text

⁽¹⁷⁾ Empfehlung (EU) 2021/402 der Kommission vom 4. März 2021 zu einer wirksamen aktiven Beschäftigungsförderung (EASE) nach der COVID-19-Krise (ABl. L 80 vom 8.3.2021, S. 1).

⁽¹⁸⁾ Empfehlung (EU) 2021/1004 des Rates vom 14. Juni 2021 zur Einführung einer Europäischen Garantie für Kinder (ABl. L 223 vom 22.6.2021, S. 14).

⁽¹⁹⁾ Entschließung des Rates zu einem strategischen Rahmen für die europäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet der allgemeinen und beruflichen Bildung mit Blick auf den europäischen Bildungsraum und darüber hinaus (2021-2030) (2021/C66/01) (ABl. C 66 vom 26.2.2021, S. 1).

⁽²⁰⁾ Mitteilung COM(2021)0778 der Kommission vom 9. Dezember 2021 — Aufbau einer Wirtschaft im Dienste der Menschen:

⁽²¹⁾ Beschluss (EU) 2021/2316 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Dezember 2021 über ein Europäisches Jahr der Jugend (2022) (ABl. L 462 vom 28.12.2021, S. 1).

⁽²²⁾ **Noch nicht im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.**

⁽²³⁾ COM(2021)0801.

⁽²⁴⁾ COM(2021)0770.

⁽²⁵⁾ COM(2021)0773.

⁽²⁶⁾ COM(2021)0093.

^(26a) **Noch nicht im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.**

⁽²⁷⁾ COM(2021)0762.

^(27a) **COM(2021)0568.**

⁽²⁸⁾ COM(2022)0011.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 7
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

- (5) Im Europäischen Semester werden die verschiedenen Instrumente in einem übergreifenden Rahmen für integrierte multilaterale Koordinierung und Überwachung der wirtschafts- und **beschäftigungspolitischen** Maßnahmen zusammengeführt. Bei der Verfolgung von ökologischer Nachhaltigkeit, Produktivität, Fairness und Stabilität **integriert** das Europäische Semester die Grundsätze der europäischen Säule sozialer Rechte sowie seines Überwachungsinstruments, des sozialpolitischen Scoreboards, **und sorgt** für eine enge Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern, der Zivilgesellschaft und anderen Interessenträgern. **Auch** die Verwirklichung der Ziele für nachhaltige Entwicklung **wird unterstützt**. Die Wirtschafts- und Beschäftigungspolitik der Union und der Mitgliedstaaten sollte auf einen fairen Übergang Europas zu einer klimaneutralen, ökologisch nachhaltigen und digitalen Wirtschaft abgestimmt sein, die Wettbewerbsfähigkeit **verbessern, angemessene Arbeitsbedingungen gewährleisten, Innovationen, soziale Gerechtigkeit und Chancengleichheit fördern** sowie Ungleichheiten und regionale Unterschiede **abbauen**.

Geänderter Text

- (5) Im Europäischen Semester werden die verschiedenen Instrumente in einem übergreifenden Rahmen für **die** integrierte multilaterale Koordinierung und Überwachung der wirtschafts-, **beschäftigungs-, sozial- und umweltpolitischen** Maßnahmen zusammengeführt. Bei der Verfolgung von ökologischer Nachhaltigkeit, Produktivität, **Inklusivität**, Fairness und Stabilität **sollte** das Europäische Semester die Grundsätze der europäischen Säule sozialer Rechte („Säule“), **einschließlich des Grundsatzes 11 zur Betreuung und Unterstützung von Kindern**, sowie seines Überwachungsinstruments, des sozialpolitischen Scoreboards, **weiter integrieren und** für eine enge Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern, der Zivilgesellschaft und anderen Interessenträgern **sorgen**. **Es sollte** die Verwirklichung der Ziele **der Vereinten Nationen** für nachhaltige Entwicklung **unterstützen, darunter Ziel 1 „Keine Armut“, Ziel 4 „Hochwertige Bildung“, Ziel 5 „Gleichstellung der Geschlechter“, Ziel 7 „Bezahlbare und saubere Energie“, Ziel 8 „Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum“ und Ziel 10 „Weniger Ungleichheiten“**. **Inklusive und gleichberechtigte hochwertige Bildung und Möglichkeiten des lebenslangen Lernens für alle sollten sichergestellt und in der Beschäftigungs- und Sozialpolitik verankert werden. Die Gleichstellung der Geschlechter sollte in allen Politikbereichen der Union durchgängig berücksichtigt werden. Der Gleichstellungsindex könnte im Europäischen Semester als eines der Instrumente zur Überwachung des Fortschritts im Hinblick auf arbeits- und sozialpolitische Ziele sowie zur Messung der geschlechtsspezifischen Auswirkungen von arbeits- und sozialpolitischen Maßnahmen dienen.** Die Wirtschafts- und Beschäftigungspolitik der Union und der Mitgliedstaaten sollte auf einen fairen **und gerechten** Übergang Europas zu einer klimaneutralen, ökologisch nachhaltigen, **sozial integrativen** und digitalen Wirtschaft abgestimmt sein, die **die soziale Aufwärtskonvergenz sicherstellt**, die Wettbewerbsfähigkeit **auf nachhaltige Weise verbessert, KMU, einschließlich Kleinstunternehmen, unterstützt, für menschenwürdige Arbeitsbedingungen und belastbare Sozialschutzsysteme sorgt, Innovation, soziale Gerechtigkeit und Chancengleichheit für alle fördert, die Armut beseitigt, in Kinder und Jugendliche investiert und sie unterstützt** sowie **soziale Ausgrenzung, Ungleichheiten, intersektionelle Diskriminierung** und regionale Unterschiede **bekämpft, insbesondere im Hinblick auf abgelegene Regionen und Gebiete in äußerster Randlage. Es ist notwendig, in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern hochwertige und nachhaltige Beschäftigung auf der**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Grundlage von Gesetzgebungsinitiativen oder gegebenenfalls einer Überarbeitung bestehender Rechtsvorschriften sicherzustellen, insbesondere im Hinblick auf Telearbeit, Elternurlaub und Urlaub im Zusammenhang mit Betreuung, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, künstliche Intelligenz (KI) am Arbeitsplatz, eine europäische Strategie zur Bekämpfung der Armut sowie einen allgemeinen Rechtsrahmen für die Vergabe von Unteraufträgen mit erhöhter Transparenz und Empfehlungen zur Haftung. Ein Gesetzgebungsakt der Union zu dem Recht auf Nichterreichbarkeit wird derzeit von den europäischen Sozialpartnern im Kontext ihrer Rahmenvereinbarung zur Digitalisierung erörtert. Diese Beratungen sollten zu Mindestnormen und -bedingungen führen, um sicherzustellen, dass die Arbeitnehmer ihr Recht auf Nichterreichbarkeit wirksam wahrnehmen können, und um die Nutzung bestehender und neuer digitaler Werkzeuge für Arbeitszwecke zu regeln. Auf Unionsebene sollte ein gemeinsamer Rechtsrahmen eingeführt werden, um eine gerechte Vergütung für Praktika und Lehrstellen zu gewährleisten, um die Ausbeutung junger Arbeitnehmer und die Verletzung ihrer Rechte zu vermeiden. Die Mitgliedstaaten sollten angemessene Arbeitsbedingungen und den Zugang zum Sozialschutz für Praktikanten und Auszubildende gewährleisten.

Abänderung 8

Vorschlag für einen Beschluss

Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (5a) Um Risiken am Arbeitsplatz wirksam zu beseitigen, sollten sowohl die psychische als auch die körperliche Gesundheit geschützt werden; besonderes Augenmerk sollte auf die Exposition der Arbeitnehmer gegenüber schädlichen Stoffen, aber auch auf lange Arbeitszeiten, psychosozialen Druck, schlechte Körperhaltung, sich wiederholende Bewegungen und das Heben schwerer Lasten gelegt werden. Die Verbesserung des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit am Arbeitsplatz ist von entscheidender Bedeutung, um menschenwürdige Arbeitsbedingungen zu gewährleisten, insbesondere angesichts des demografischen Wandels und des bereits bestehenden Mangels an qualifizierten Arbeitskräften. Es besteht daher dringender Bedarf an hochwertiger, sicherer und nachhaltiger Beschäftigung im Einklang mit den Entschlüssen des Europäischen Parlaments vom 10. März 2022 zu einem neuen strategischen Rahmen der EU für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz nach 2020 und vom 5. Juli 2022 zur psychischen Gesundheit in der digitalen Arbeitswelt. Die arbeitsmedizinischen Dienste, einschließlich psychosozialer Unterstützung und regelmäßiger freiwilliger Kontrollen für alle Arbeitnehmer, sollten daher verstärkt werden.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 9
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

- (6) Die europäischen Volkswirtschaften und Gesellschaften verändern sich aufgrund verschiedener Faktoren: Klimawandel und ökologische Herausforderungen, Notwendigkeit, die Energieunabhängigkeit zu **beschleunigen** und die offene strategische Autonomie Europas zu gewährleisten, Globalisierung, Digitalisierung, künstliche Intelligenz, Zunahme der Telearbeit, Plattformwirtschaft und **demografischer Wandel**. Die Union und ihre Mitgliedstaaten müssen wirksam und proaktiv zusammenarbeiten, um diese strukturellen Entwicklungen anzugehen und die bestehenden Systeme entsprechend anzupassen, wobei die enge Verflechtung der Volkswirtschaften und Arbeitsmärkte der Mitgliedstaaten sowie der einschlägigen Strategien zu berücksichtigen ist. Dies erfordert abgestimmte, ehrgeizige und wirksame politische Maßnahmen **sowohl auf Ebene der Union als auch auf nationaler Ebene, die mit den Bestimmungen des AEUV und den Unionsvorschriften zur wirtschaftspolitischen Steuerung im Einklang stehen und zugleich** der Umsetzung der europäischen Säule sozialer Rechte **dienen**. Zu solchen politischen Maßnahmen sollten eine Ankurbelung nachhaltiger Investitionen, eine erneuerte Verpflichtung zu angemessen gestaffelten Reformen zur Förderung **des** Wirtschaftswachstums, der Schaffung **hochwertiger Arbeitsplätze**, der Produktivität, **angemessener** Arbeitsbedingungen, des sozialen und territorialen Zusammenhalts, der Aufwärtskonvergenz und der Resilienz sowie **die** Wahrnehmung haushaltspolitischer Verantwortung gehören, und zwar mit Unterstützung aus bestehenden EU-Finanzierungsprogrammen, insbesondere aus der Aufbau- und Resilienzfazilität und den kohäsionspolitischen Fonds (einschließlich des Europäischen Sozialfonds Plus und des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung) sowie dem Fonds für einen gerechten Übergang. Sie sollten sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite ansetzen und ökologische, beschäftigungspolitische und soziale Auswirkungen berücksichtigen.

Geänderter Text

- (6) Die europäischen Volkswirtschaften und Gesellschaften verändern sich **tiefgehend** aufgrund verschiedener Faktoren: Klimawandel und ökologische Herausforderungen, Notwendigkeit, die Energieunabhängigkeit **und einen sozial gerechten Übergang** zu **verwirklichen** und die offene strategische Autonomie Europas zu gewährleisten, Globalisierung, Digitalisierung, künstliche Intelligenz, Zunahme der Telearbeit, Plattformwirtschaft, **demografischer Wandel** und **die Auswirkungen der russischen Invasion der Ukraine**. Die Union und ihre Mitgliedstaaten müssen wirksam und proaktiv zusammenarbeiten, um diese strukturellen Entwicklungen **und die zunehmende Inflation** anzugehen und die bestehenden Systeme entsprechend anzupassen, wobei die enge Verflechtung der Volkswirtschaften und Arbeitsmärkte der Mitgliedstaaten sowie der einschlägigen Strategien zu berücksichtigen ist. Dies erfordert abgestimmte, **bereichsübergreifende**, ehrgeizige und wirksame politische Maßnahmen **auf Unionsebene sowie auf nationaler und regionaler Ebene unter Einbeziehung der Sozialpartner im Einklang mit dem AEUV und dem Subsidiaritätsprinzip, der Säule und den Zielen des Aktionsplans** der Kommission zur Umsetzung der europäischen Säule sozialer Rechte **vom 4. März 2021 (im Folgenden „Aktionsplan“) sowie den Bestimmungen der Union über die wirtschaftspolitische Steuerung**. Zu solchen politischen Maßnahmen sollten eine Ankurbelung nachhaltiger **öffentlicher und privater** Investitionen, **der Wettbewerbsfähigkeit und der Infrastrukturen**, eine erneuerte Verpflichtung zu angemessen gestaffelten Reformen zur Förderung **eines nachhaltigen und integrativen** Wirtschaftswachstums, der Schaffung **von mehr hochwertigen Arbeitsplätzen**, der Produktivität, **menschwürdiger** Arbeitsbedingungen, des sozialen und territorialen Zusammenhalts, der **sozialen** Aufwärtskonvergenz und **des wirtschaftlichen Wohlstands, sozialer Gerechtigkeit, Chancengleichheit und Integration, fairer Mobilität** der Arbeitskräfte, der Resilienz

Dienstag, 18. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

sowie **der** Wahrnehmung haushaltspolitischer **und sozialer** Verantwortung gehören, und zwar mit Unterstützung aus bestehenden EU-Finanzierungsprogrammen, insbesondere aus der Aufbau- und Resilienzfazilität und den kohäsionspolitischen Fonds (einschließlich des Europäischen Sozialfonds Plus und des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung) sowie dem Fonds für einen gerechten Übergang. Sie sollten sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite ansetzen und ökologische, beschäftigungspolitische und soziale Auswirkungen berücksichtigen. **Die Aktivierung der allgemeinen Ausweichklausel des Stabilitäts- und Wachstumspakts vor dem Hintergrund der COVID-19-Krise im März 2020 ermöglichte es den Mitgliedstaaten, rasch zu reagieren und Sofortmaßnahmen zu ergreifen, um die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Pandemie abzumildern. Aufgrund der besonderen Art des makroökonomischen Schocks infolge der Invasion Russlands in der Ukraine sowie der derzeitigen Krise in Bezug auf die Lebenshaltungskosten benötigen die Mitgliedstaaten weiterhin haushaltspolitischen Spielraum. Im Einklang mit der Stellungnahme der Kommission rechtfertigt der derzeitige Kontext daher die Verlängerung der allgemeinen Ausweichklausel bis Ende 2023 und ihre Deaktivierung ab 2024. Die Mitgliedstaaten sollten das Potenzial der allgemeinen Ausweichklausel voll ausschöpfen, um Unternehmen, die sich in Schwierigkeiten befinden oder nicht über Liquidität verfügen, insbesondere KMU, einschließlich Kleinunternehmen, zu unterstützen und gezielte Maßnahmen ergreifen, um Arbeitsplätze, Löhne und Arbeitsbedingungen zu schützen und in Menschen und Sozialsysteme zu investieren. Darüber hinaus sollten das mögliche Risiko für die öffentlichen Finanzen, das aufgrund der Verlängerung besteht, sowie die mit einer Deaktivierung einhergehenden möglichen negativen sozialen Folgen im Voraus bewertet werden. Daher sollte eine Überarbeitung des Stabilitäts- und Wachstumspakts durchgeführt werden.**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 10
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (6a) *Telearbeit hat zwar das Potenzial, die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu verbessern, den Verbrauch fossiler Brennstoffe zu senken, die Luftqualität zu verbessern, geografische Grenzen zu überwinden und bisher ausgeschlossenen Gruppen von Arbeitnehmern den Zugang zum Arbeitsmarkt zu ermöglichen, birgt aber auch die Gefahr, dass die Grenzen zwischen Arbeit und Privatleben verwischt werden, was sich negativ auf die Grundrechte der Arbeitnehmer und ihre körperliche und geistige Gesundheit auswirken kann. Ebenso haben KI-Lösungen das Potenzial, die Arbeitsbedingungen und die Lebensqualität zu verbessern, die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen zu erleichtern und Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt vorherzusagen; sie werfen jedoch potenzielle Bedenken hinsichtlich der Privatsphäre, der Kontrolle personenbezogener Daten, des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit am Arbeitsplatz, der Diskriminierung bei der Einstellung sowie der Verstärkung der Erstellung von Profilen nach Rasse und Geschlecht auf, die angegangen werden sollten.*

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 11
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

- (7) Das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission haben die **europäische Säule sozialer Rechte** ⁽²⁹⁾ proklamiert. Mit der Säule werden 20 zentrale Grundsätze und Rechte zur Unterstützung gut funktionierender und fairer Arbeitsmärkte und Sozialsysteme festgelegt. Sie werden in drei Kategorien unterteilt: Chancengleichheit und Arbeitsmarktzugang, faire Arbeitsbedingungen sowie Sozialschutz und soziale Inklusion. Die Grundsätze und Rechte dienen der Union als strategische Richtschnur und stellen sicher, dass der Übergang zu Klimaneutralität und ökologischer Nachhaltigkeit, die Digitalisierung sowie der demografische Wandel sozial verträglich und gerecht erfolgen. Die **europäische Säule sozialer Rechte** und das begleitende sozialpolitische Scoreboard bilden einen Bezugsrahmen, um die beschäftigungs- und sozialpolitische Leistung der Mitgliedstaaten zu **verfolgen**, Reformen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene zu fördern und um in der heutigen **modernen** Wirtschaft das „Soziale“ mit dem „Markt“ in Einklang zu bringen, auch durch die Förderung der Sozialwirtschaft. **Am 4. März 2021 legte die Kommission einen Aktionsplan zur Umsetzung der europäischen Säule sozialer Rechte (im Folgenden „Aktionsplan“) vor, der** ehrgeizige, aber realistische Kernziele und ergänzende Teilziele für 2030 in den Bereichen Beschäftigung, Kompetenzen, Bildung und Armutsbekämpfung sowie das überarbeitete sozialpolitische Scoreboard **enthält**.

⁽²⁹⁾ Interinstitutionelle Proklamation zur europäischen Säule sozialer Rechte (ABl. C 428 vom 13.12.2017, S. 10).

Geänderter Text

- (7) Das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission haben die Säule proklamiert. Mit der Säule werden 20 zentrale Grundsätze und Rechte zur Unterstützung gut funktionierender und fairer Arbeitsmärkte und Sozialsysteme festgelegt. Sie werden in drei Kategorien unterteilt: Chancengleichheit und Arbeitsmarktzugang, faire Arbeitsbedingungen sowie Sozialschutz und soziale Inklusion. Die Grundsätze und Rechte dienen der Union als strategische Richtschnur und stellen sicher, dass der Übergang zu Klimaneutralität und ökologischer Nachhaltigkeit, die Digitalisierung sowie der demografische Wandel sozial **und geografisch** verträglich und gerecht erfolgen. Die Säule und das begleitende sozialpolitische Scoreboard bilden einen Bezugsrahmen, um die beschäftigungs- und sozialpolitische Leistung der Mitgliedstaaten zu **überwachen**, Reformen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene zu fördern und um in der heutigen Wirtschaft das „Soziale“ mit dem „Markt“ in Einklang zu bringen, auch durch die Förderung der Sozialwirtschaft **sowie einer grünen, digitalen und kreislaforientierten Wirtschaft**. Der **Aktionsplan enthält** ehrgeizige, aber realistische Kernziele und ergänzende Teilziele für 2030 in den Bereichen Beschäftigung, Kompetenzen, Bildung und Armutsbekämpfung sowie das überarbeitete sozialpolitische Scoreboard. **In dieser Hinsicht sollten eine faire Mobilität der Arbeitskräfte und die Übertragbarkeit von Rechten und Ansprüchen durch einen besseren Schutz mobiler Arbeitnehmer, einschließlich Grenzgängern und Saisonarbeitnehmern, effizientere Arbeitsaufsichtsbehörden und die Einführung wirksamer digitaler Lösungen auf Unionsebene sowie auf nationaler und regionaler Ebene sichergestellt werden.**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 12
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (8a) Familienfreundliche Maßnahmen und soziale Investitionen in Kinder, der Schutz vor Armut und die Unterstützung aller Kinder beim Zugang zu ihren Rechten, wie etwa die Verfügbarkeit einer hochwertigen Kinderbetreuung und frühkindlicher Betreuung, Bildung und Erziehung, sind von wesentlicher Bedeutung für die Zukunft der Kinder, eine nachhaltige Entwicklung der Gesellschaft und eine positive demografische Entwicklung, die ihnen eine gesunde Umwelt und ein sicheres Klima garantiert; Die Mitgliedstaaten sollten Kinderarmut beseitigen und ihre Anstrengungen auf die wirksame Umsetzung der Empfehlung (EU) 2021/1004 des Rates vom 14. Juni 2021 zur Einführung einer Europäischen Garantie für Kinder ^(1a) und der auf ihrer Grundlage angenommenen nationalen Aktionspläne konzentrieren, um den Zugang zu kostenlosen und hochwertigen Dienstleistungen für alle bedürftigen Kinder zu gewährleisten und so den gleichberechtigten und wirksamen Zugang von Kindern zu kostenloser Gesundheitsversorgung, kostenloser Bildung, kostenloser Kinderbetreuung, angemessenem Wohnraum und gesunder Ernährung sicherzustellen. Zu diesem Zweck sollte die Finanzierung der Europäischen Garantie für Kinder dringend mit einem eigenen Budget von mindestens 20 Mrd. EUR aufgestockt werden, wie vom Europäischen Parlament wiederholt gefordert. Die Europäische Garantie für Kinder sollte unverzüglich in allen Politikbereichen durchgängig berücksichtigt werden, und die Finanzierung der Kinderrechte sollte verbessert werden, wobei die bestehenden Maßnahmen und Mittel der Union voll genutzt werden sollten. Die Mitgliedstaaten sollten die Investitionen in nachhaltige, hochwertige Arbeitsplätze weiter erhöhen und ein umfassendes Konzept zur Unterstützung von Eltern bedürftiger Kinder annehmen. Der Vorschlag der Kommission für eine Empfehlung des Rates zu einem angemessenen Mindesteinkommen zur Gewährleistung der aktiven Inklusion könnte dazu beitragen, die Armut in allen Mitgliedstaaten bis 2030 um mindestens die Hälfte zu verringern.

^(1a) Empfehlung (EU) 2021/1004 des Rates vom 14. Juni 2021 zur Einführung einer Europäischen Garantie für Kinder (ABl. L 223 vom 22.6.2021, S. 14).

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 13
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 8 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (8b) *Obdachlosigkeit ist eine der extremsten Formen sozialer Ausgrenzung, die sich negativ auf die physische und psychische Gesundheit, das Wohlbefinden und die Lebensqualität der betroffenen Personen auswirkt, ebenso wie auf ihren Zugang zu Beschäftigung und anderen wirtschaftlichen und sozialen Dienstleistungen. Das Europäische Parlament, die Kommission, nationale, regionale und lokale Behörden sowie Organisationen der Zivilgesellschaft auf Unionsebene haben vereinbart, die Europäische Plattform zur Bekämpfung von Obdachlosigkeit ins Leben zu rufen. Mit dem letztendlichen Ziel, Obdachlosigkeit bis 2030 auszumerzen, haben sie sich verpflichtet, den Grundsatz Housing first umzusetzen, die Prävention von Obdachlosigkeit zu fördern sowie Obdachlosen Zugang zu angemessenem, sicherem und erschwinglichem Wohnraum und Unterstützungsdiensten zu verschaffen und die hierzu erforderlichen politischen Maßnahmen einzuführen, indem eine angemessene finanzielle Unterstützung durch die Mitgliedstaaten und die EU eingesetzt wird. Die Mitgliedstaaten sollten auch darauf hinarbeiten, den Zugang zu angemessenem und erschwinglichem Wohnraum für alle durch die in den nationalen Reformprogrammen aufzunehmenden nationalen Pläne für erschwinglichen Wohnraum sicherzustellen.*

Abänderung 14
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (9) Nach der russischen Invasion in der Ukraine verurteilte der Europäische Rat in seinen Schlussfolgerungen vom 24. Februar 2022 das Vorgehen Russlands, das die Sicherheit und Stabilität Europas und der Welt gefährde und gegen das Völkerrecht und die Grundsätze der Charta der Vereinten Nationen verstoße, und bekundete seine Solidarität mit dem ukrainischen Volk. In der derzeitigen Situation ist es angesichts des Ausmaßes des Zustroms von Flüchtlingen und Vertriebenen notwendig, vorübergehenden Schutz zu gewähren; daher wurde mit dem Beschluss des Rates vom 4. März 2022 ⁽³⁰⁾ die Richtlinie über vorübergehenden Schutz ⁽³¹⁾ aktiviert. Dies ermöglicht es Flüchtlingen aus der Ukraine, in der gesamten Union harmonisierte Rechte in Anspruch zu nehmen, die ein angemessenes Schutzniveau bieten (u. a. Aufenthaltsrechte, Zugang zum und Integration in den Arbeitsmarkt, Zugang zu allgemeiner und beruflicher Bildung, Zugang zu Wohnraum sowie zu Systemen der sozialen Sicherheit,

- (9) Nach der russischen Invasion in der Ukraine verurteilte der Europäische Rat in seinen Schlussfolgerungen vom 24. Februar 2022 das Vorgehen Russlands, das die Sicherheit und Stabilität Europas und der Welt gefährde und gegen das Völkerrecht und die Grundsätze der Charta der Vereinten Nationen verstoße, und bekundete seine Solidarität mit dem ukrainischen Volk. In der derzeitigen Situation ist es angesichts des Ausmaßes des Zustroms von Flüchtlingen und Vertriebenen notwendig, vorübergehenden Schutz zu gewähren; daher wurde mit dem Beschluss des Rates vom 4. März 2022 die Richtlinie über vorübergehenden Schutz ⁽³¹⁾ aktiviert. Dies ermöglicht es Flüchtlingen aus der Ukraine, in der gesamten Union harmonisierte Rechte in Anspruch zu nehmen, die ein angemessenes Schutzniveau bieten (u. a. Aufenthaltsrechte, Zugang zum und Integration in den Arbeitsmarkt, Zugang zu allgemeiner und beruflicher Bildung, Zugang zu Wohnraum sowie zu Systemen der sozialen Sicherheit,

Dienstag, 18. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission

medizinischer Versorgung, Sozialleistungen und anderer Unterstützung sowie Mittel zur Bestreitung des Lebensunterhalts). Durch die Teilnahme an den europäischen Arbeitsmärkten können ukrainische Flüchtlinge zur Stärkung der EU-Wirtschaft und zur Unterstützung ihres Landes und der dort verbliebenen Menschen beitragen. Später werden sie die in der EU erworbenen Erfahrungen und Kompetenzen beim Wiederaufbau der Ukraine nutzen können. Für unbegleitete Kinder und Jugendliche begründet der vorübergehende Schutz das Recht auf gesetzliche Vormundschaft und auf Betreuung und Schulbildung. Die Mitgliedstaaten sollten die Sozialpartner in die Gestaltung, Umsetzung und Bewertung politischer Maßnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen in den Bereichen Beschäftigung und Kompetenzen einbeziehen, die sich aus der russischen Invasion in der Ukraine ergeben. Was die Erhaltung von Arbeitsplätzen und Produktionskapazitäten betrifft, spielen die Sozialpartner eine Schlüsselrolle bei der Abmilderung der Auswirkungen des Krieges.

⁽³⁰⁾ **Durchführungsbeschluss (EU) 2022/382 des Rates vom 4. März 2022 zur Feststellung des Bestehens eines Massenzustroms von Vertriebenen aus der Ukraine im Sinne des Artikels 5 der Richtlinie 2001/55/EG und zur Einführung eines vorübergehenden Schutzes.**

⁽³¹⁾ Richtlinie 2001/55/EG des Rates vom 20. Juli 2001 über Mindestnormen für die Gewährung vorübergehenden Schutzes im Falle eines Massenzustroms von Vertriebenen und Maßnahmen zur Förderung einer ausgewogenen Verteilung der Belastungen, die mit der Aufnahme dieser Personen und den Folgen dieser Aufnahme verbunden sind, auf die Mitgliedstaaten.

Geänderter Text

medizinischer Versorgung, Sozialleistungen und anderer Unterstützung sowie Mittel zur Bestreitung des Lebensunterhalts). **In diesem Zusammenhang sollte Menschen mit Behinderungen besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.** Durch die Teilnahme an den europäischen Arbeitsmärkten können ukrainische Flüchtlinge zur Stärkung der EU-Wirtschaft und zur Unterstützung ihres Landes und der dort verbliebenen Menschen beitragen. **Da die Mehrheit der ukrainischen Flüchtlinge Frauen und Kinder sind, sollten die Mitgliedstaaten ausreichende Unterstützung für Wohnraum und Kinderbetreuung sicherstellen, um ihre Inklusion zu erleichtern. Die Mitgliedstaaten sollten auch dafür sorgen, dass bei der Umsetzung der Europäischen Garantie für Kinder minderjährigen Flüchtlingen aus der Ukraine ein kostenloser Zugang zu hochwertigen Diensten angeboten wird, und zwar zu den gleichen Bedingungen wie gleichaltrige in dem Aufnahmeland.** Später werden sie die in der EU erworbenen Erfahrungen und Kompetenzen beim Wiederaufbau der Ukraine nutzen können. Für unbegleitete Kinder und Jugendliche begründet der vorübergehende Schutz das Recht auf gesetzliche Vormundschaft und auf Betreuung und Schulbildung. Die Mitgliedstaaten sollten die Sozialpartner in die Gestaltung, Umsetzung und Bewertung politischer Maßnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen in den Bereichen Beschäftigung und Kompetenzen einbeziehen, die sich aus der russischen Invasion in der Ukraine ergeben, **und sie sollten für eine Anerkennung von Qualifikationen sorgen.** Was die Erhaltung von Arbeitsplätzen und Produktionskapazitäten betrifft, spielen die Sozialpartner eine Schlüsselrolle bei der Abmilderung der Auswirkungen des Krieges. **Die Mitgliedstaaten sollten in Erwägung ziehen, den durch die Richtlinie über vorübergehenden Schutz gebotenen Schutz auf alle Flüchtlinge auszuweiten und den Anliegen der Arbeitgeber Rechnung zu tragen, Personen einzustellen, die nur einen vorübergehenden Status haben.**

⁽³¹⁾ Richtlinie 2001/55/EG des Rates vom 20. Juli 2001 über Mindestnormen für die Gewährung vorübergehenden Schutzes im Falle eines Massenzustroms von Vertriebenen und Maßnahmen zur Förderung einer ausgewogenen Verteilung der Belastungen, die mit der Aufnahme dieser Personen und den Folgen dieser Aufnahme verbunden sind, auf die Mitgliedstaaten (ABl. L 212 vom 7.8.2001, S. 12).

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 15
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

- (10) Reformen des Arbeitsmarktes, einschließlich nationaler Lohnfestsetzungsmechanismen, sollten sich nach den einzelstaatlichen Gepflogenheiten des sozialen Dialogs richten, damit gerechte Löhne sichergestellt werden, die einen angemessenen Lebensstandard **und** ein nachhaltiges Wachstum ermöglichen. Sie sollten den notwendigen Spielraum für eine umfassende Berücksichtigung sozioökonomischer Faktoren vorsehen, **einschließlich** Verbesserungen in den Bereichen Nachhaltigkeit, Wettbewerbsfähigkeit, Innovation, Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze, Arbeitsbedingungen, Erwerbstätigenarmut, Bildung **und** Kompetenzen, öffentliche Gesundheit, Inklusion und **Realeinkommen**. Entsprechend unterstützen die Aufbau- und Resilienzfazilität und andere EU-Fonds die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Reformen und Investitionen, die mit den Prioritäten der EU im Einklang stehen, um die europäischen Volkswirtschaften und Gesellschaften nachhaltiger und resilienter zu machen und sie besser für den grünen und den digitalen Wandel zu rüsten. Bestehende, durch die COVID-19-Krise entstandene sozioökonomische Herausforderungen haben sich durch die Invasion Russlands in der Ukraine weiter verschärft. Die Mitgliedstaaten und die Union sollten weiter dafür sorgen, dass die Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Beschäftigung abgemildert und Übergänge fair und sozial gerecht gestaltet werden, auch angesichts der Tatsache, dass eine verstärkte offene strategische Autonomie und ein beschleunigter grüner Wandel dazu beitragen werden, bei Energie und anderen strategisch wichtigen Produkten/Technologien die Abhängigkeit von Einfuhren,

Geänderter Text

- (10) Reformen des Arbeitsmarktes, einschließlich nationaler Lohnfestsetzungsmechanismen, sollten sich nach den einzelstaatlichen Gepflogenheiten des sozialen Dialogs richten, damit gerechte Löhne sichergestellt werden, die einen angemessenen Lebensstandard, ein nachhaltiges Wachstum **und soziale und territoriale Aufwärtskonvergenz** ermöglichen. Sie sollten den notwendigen Spielraum für eine umfassende Berücksichtigung sozioökonomischer Faktoren vorsehen, **darunter** Verbesserungen in den Bereichen Nachhaltigkeit, Wettbewerbsfähigkeit, Innovation, Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze, **angemessene** Arbeitsbedingungen, Erwerbstätigenarmut, **Gleichstellung der Geschlechter**, Bildung, **Ausbildung**, Kompetenzen **und Qualifikationen**, öffentliche Gesundheit, **soziale** Inklusion **sowie Realeinkommen und Kaufkraft. Die Mitgliedstaaten sollten daher das Recht auf Kollektivverhandlungen und Kollektivmaßnahmen sowie die Versammlungs- und Vereinigungsfreiheit gemäß der Charta der Grundrechte der Europäischen Union und den einschlägigen internationalen Übereinkommen achten. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten die Rolle der Sozialpartner stärken, Betriebsräte und Arbeitnehmervertretungen fördern, Tarifverhandlungen vorantreiben und einen hohen gewerkschaftlichen und arbeitgeberseitigen Organisationsgrad unterstützen, um einen integrativen und sozial gerechten Aufschwung zu gewährleisten.** Entsprechend unterstützen die Aufbau- und Resilienzfazilität und andere EU-Fonds die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von Reformen und Investitionen, die mit den Prioritäten der EU im Einklang stehen, um die

Dienstag, 18. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission

insbesondere aus Russland, zu verringern. **Es ist entscheidend, die Resilienz zu verstärken und eine inklusive, widerstandsfähige Gesellschaft aufzubauen**, in der die Menschen geschützt und in die Lage versetzt werden, den Wandel zu antizipieren und zu bewältigen, und in der sie sich **aktiv in das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben einbringen können**. Wie in der Empfehlung (EU) 2021/402 [und der Empfehlung des Rates zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität] hervorgehoben, ist ein kohärentes Bündel aktiver arbeitsmarktpolitischer Maßnahmen mit **befristeten Einstellungs- und Übergangsanreizen, Kompetenzstrategien** und besseren Arbeitsvermittlungsdiensten erforderlich, um Arbeitsmarktübergänge zu unterstützen — auch vor dem Hintergrund des grünen und des digitalen Wandels.

Geänderter Text

europäischen Volkswirtschaften und Gesellschaften nachhaltiger und resilienter zu machen und sie besser für den grünen und den digitalen Wandel zu rüsten. Bestehende, durch die COVID-19-Krise entstandene sozioökonomische Herausforderungen haben sich durch die Invasion Russlands in der Ukraine weiter verschärft. Die Mitgliedstaaten und die Union sollten weiter dafür sorgen, dass die Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Beschäftigung abgemildert und Übergänge fair und sozial gerecht gestaltet werden, auch angesichts der Tatsache, dass eine verstärkte offene strategische Autonomie und ein beschleunigter grüner Wandel dazu beitragen werden, bei Energie und anderen strategisch wichtigen Produkten/Technologien die Abhängigkeit von Einfuhren, insbesondere aus Russland, zu verringern. **Im Hinblick auf die Stärkung der Resilienz und das Streben nach einer inklusiven und widerstandsfähigen Gesellschaft**, in der die Menschen geschützt und in die Lage versetzt werden, den Wandel zu antizipieren und zu bewältigen, und in der sie **aktiv an der Gesellschaft und der Wirtschaft teilhaben können, sollte ein befristetes europäisches Paket zur sozialen Widerstandsfähigkeit eingerichtet werden, das eine Reihe von Maßnahmen und Mitteln zur Stärkung der Sozialhilfe- und Sozialschutzsysteme in der Union koordiniert, einschließlich der Fortführung und Refinanzierung von SURE, solange die sozioökonomischen Folgen des russischen Einmarsches in der Ukraine sich weiterhin negativ auf den Arbeitsmarkt auswirken, im Einklang mit der Entschliebung des Europäischen Parlaments vom 19. Mai 2022 zu den sozialen und wirtschaftlichen Folgen des russischen Krieges in der Ukraine für die EU — die Handlungsfähigkeit der EU sollte gestärkt werden, und es sollte eine soziale Rettungsfazilität mit verstärkter öffentlicher Unterstützung für bestehende Instrumente für die Ärmsten in unserer Gesellschaft eingerichtet werden**. Wie in der Empfehlung (EU) 2021/402 [und der Empfehlung des Rates zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität] hervorgehoben, ist ein kohärentes Bündel aktiver arbeitsmarktpolitischer Maßnahmen mit **Übergangsanreizen, der Erlangung von Qualifikationen, der Validierung und dem Erwerb von Kompetenzen, zukunftsorientierten Bildungsstrategien, darunter lebenslanges Lernen, Berufsbildung, Höherqualifizierung und Umschulung**, sowie besseren Arbeitsvermittlungsdiensten erforderlich, um Arbeitsmarktübergänge zu unterstützen — auch vor dem Hintergrund des grünen und des digitalen Wandels. **Es ist eine gründliche Evaluierung der einzelstaatlichen Maßnahmen und Unterstützungsstrategien erforderlich, die zur Milderung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zum Einsatz gekommen sind, um bewährte Verfahren für den zukünftigen Einsatz zu erkennen.**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 16
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

- (11) Diskriminierung in all ihren Formen sollte **bekämpft**, die Gleichstellung der Geschlechter gewährleistet und die Beschäftigung junger Menschen **unterstützt** werden. Zugangsmöglichkeiten und Chancen sollten für alle sichergestellt und Armut und soziale Ausgrenzung — auch von Kindern und Roma — sollten **abgebaut** werden, insbesondere indem für gut funktionierende Arbeitsmärkte sowie angemessene und inklusive Sozialschutzsysteme gesorgt wird ⁽³²⁾ und Hindernisse für die Teilhabe an inklusiver, zukunftsorientierter allgemeiner und beruflicher Bildung und am Arbeitsmarkt beseitigt werden; dies schließt auch Investitionen in frühkindliche Betreuung, Bildung und Erziehung und in digitale und grüne Kompetenzen ein. Ein zeitnaher und gleichberechtigter Zugang zu **erschwinglichen Langzeitpflege- und Gesundheitsdiensten**, einschließlich Prävention und **Förderung der Gesundheitsversorgung**, ist auch angesichts der **seit 2020 anhaltenden** COVID-19-Pandemie und im Kontext alternder Gesellschaften von besonderer Bedeutung. Das Potenzial von Menschen mit Behinderungen, zu Wirtschaftswachstum und sozialer Entwicklung beizutragen, sollte stärker genutzt werden. Da in der gesamten Union neue Wirtschafts- und Geschäftsmodelle an den Arbeitsplätzen Einzug halten, ändern sich auch die Beschäftigungsverhältnisse. Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass **in diesen Beschäftigungsverhältnissen**, die im Zuge **der neuen** Arbeitsformen entstehen, **das europäische Sozialmodell aufrechterhalten** und **weiter gestärkt wird**.

⁽³²⁾ Empfehlung des Rates vom 8. November 2019 zum Zugang zum Sozialschutz für Arbeitnehmer und Selbstständige (2019/C 387/01).

Geänderter Text

- (11) Diskriminierung in all ihren Formen sollte **ausgerottet**, die Gleichstellung der Geschlechter gewährleistet und die Beschäftigung junger Menschen, **insbesondere aus benachteiligten Verhältnissen, aktiv gefördert** werden. **Gleiche** Zugangsmöglichkeiten und Chancen sollten für alle sichergestellt und Armut und soziale Ausgrenzung — auch von Kindern, **älteren Menschen, Menschen mit Behinderungen** und Roma — sollten **beseitigt** werden, insbesondere indem für gut funktionierende Arbeitsmärkte sowie angemessene und inklusive Sozialschutzsysteme gesorgt wird ⁽³²⁾ und Hindernisse für die Teilhabe an inklusiver, zukunftsorientierter allgemeiner und beruflicher Bildung, **lebenslangem Lernen, beruflicher Aus- und Weiterbildung und Teilhabe** am Arbeitsmarkt beseitigt werden; dies schließt auch Investitionen in frühkindliche Betreuung, Bildung und Erziehung und in digitale und grüne Kompetenzen ein. Ein zeitnaher, **universeller, wirksamer** und gleichberechtigter Zugang zu **Langzeitpflege und Gesundheitsdienstleistungen im Einklang mit der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 5. Juli 2022 zu einer gemeinsamen europäischen Maßnahme im Bereich Pflege**, einschließlich Prävention, **nicht zuletzt bei psychischen Problemen am Arbeitsplatz im Einklang mit der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 5. Juli 2022 zur psychischen Gesundheit in der digitalen Arbeitswelt und zur Gesundheitsförderung** ist auch angesichts der COVID-19-Pandemie und im Kontext alternder Gesellschaften von besonderer Bedeutung. **Die Gewährleistung von Gesundheit, Sicherheit und einer gesunden Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben der Arbeitnehmer während ihrer gesamten beruflichen Laufbahn ist eine notwendige Voraussetzung für ein angemessenes Berufsleben und für ein aktives Altern bei guter Gesundheit.** Das Potenzial von Menschen mit Behinderungen, zu Wirtschaftswachstum und sozialer Entwicklung beizutragen, sollte stärker genutzt werden, **auch durch angemessene Vorkehrungen am Arbeitsplatz im Einklang mit der Richtlinie 2000/78/EG ^(32a) des Rates und dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen.** Da in der gesamten Union neue Wirtschafts- und Geschäftsmodelle

Dienstag, 18. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

an den Arbeitsplätzen Einzug halten, ändern sich auch die Beschäftigungsverhältnisse. Die Mitgliedstaaten sollten **das europäische Sozialmodell weiter ausbauen, indem sie** dafür sorgen, dass **alle Arbeitskräfte dieselben Rechte genießen, menschenwürdige Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen haben und angemessen entlohnt werden. Jede Person hat das Recht auf faire, gerechte, gesunde und sichere Arbeitsbedingungen und einen angemessenen Schutz im digitalen Umfeld wie am physischen Arbeitsplatz, unabhängig von ihrem Beschäftigungsstatus, ihren Arbeitsregelungen, der Dauer ihres Beschäftigungsverhältnisses oder der Größe des Unternehmens, das sie beschäftigt. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten gegen die Ausbeutung von Arbeitnehmern und alle Formen der prekären Beschäftigung, einschließlich Scheinselbstständigkeit, Schwarzarbeit, Missbrauch von atypischen Verträgen und Null-Stunden-Verträgen, vorgehen und sicherstellen, dass Beschäftigungsverhältnisse, die im Zuge neuer Arbeitsformen entstehen, im Einklang mit dem Unionsrecht und dem nationalen Recht stehen. Die Mitgliedstaaten sollten auch gegen die Schattenwirtschaft vorgehen, indem sie informelle Arbeitskräfte in die formelle Wirtschaft überführen. Unternehmerische Initiative sollte gefördert und die berufliche Mobilität erleichtert werden, unter anderem durch die Übertragbarkeit von Ansprüchen auf Sozialleistungen und die Einführung wirksamer digitaler Lösungen.**

⁽³²⁾ Empfehlung des Rates vom 8. November 2019 zum Zugang zum Sozialschutz für Arbeitnehmer und Selbstständige (2019/C 387/01) (ABl. C 387 vom 15.11.2019, S. 1).

^(32a) Richtlinie 2000/78/EG des Rates vom 27. November 2000 zur Festlegung eines allgemeinen Rahmens für die Verwirklichung der Gleichbehandlung in Beschäftigung und Beruf (ABl. L 303 vom 2.12.2000, S. 16).

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 17
Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

- (12) Die integrierten Leitlinien sollten als Grundlage für die länderspezifischen Empfehlungen dienen, die der Rat gegebenenfalls an die Mitgliedstaaten richtet. Die Mitgliedstaaten müssen ihre REACT-EU-Mittel in vollem Umfang nutzen; diese Mittel wurden mit der Verordnung (EU) 2020/2221⁽³³⁾ bereitgestellt und dienen zur Aufstockung der kohäsionspolitischen Fonds (2014-2020) sowie des Europäischen Hilfsfonds für die am stärksten benachteiligten Personen bis 2023. Um die Integration von aus der Ukraine geflüchteten Menschen in die EU zu beschleunigen, wurden zudem weitere Verbesserungen vorgenommen, und zwar durch die Verordnung in Bezug auf den Einsatz von Kohäsionsmitteln zugunsten von Flüchtlingen in Europa (CARE)⁽³⁴⁾ sowie durch eine weitere Änderung⁽³⁵⁾ der Dachverordnung⁽³⁶⁾, mit der die Vorfinanzierung im Rahmen von REACT-EU erhöht und neue Einheitskosten eingeführt wurden. Im Programmplanungszeitraum 2021-2027 sollten die Mitgliedstaaten zudem den mit der Verordnung (EU) 2021/1057⁽³⁷⁾ eingerichteten Europäischen Sozialfonds Plus, den mit der Verordnung (EU) 2021/1058⁽³⁸⁾ eingerichteten Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, die mit der Verordnung (EU) 2021/241⁽³⁹⁾ geschaffene Aufbau- und Resilienzfazilität und andere Unionsfonds, einschließlich des mit der Verordnung (EU) 2021/1056⁽⁴⁰⁾ eingerichteten Fonds für einen gerechten Übergang, sowie das mit der Verordnung (EU) 2021/523⁽⁴¹⁾ aufgelegte Programm InvestEU voll ausschöpfen, um Beschäftigung, soziale Investitionen, **soziale Inklusion** und **Barrierefreiheit** zu **unterstützen** und Möglichkeiten der Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte, lebenslanges Lernen und hochwertige allgemeine und berufliche Bildung für alle, **einschließlich** digitaler Kompetenzen und Qualifikationen, zu fördern. Die Mitgliedstaaten müssen auch den mit der Verordnung (EU) 2021/691⁽⁴²⁾ eingerichteten Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung zugunsten entlassener Arbeitnehmer in vollem Umfang nutzen, um Arbeitnehmer zu unterstützen, die wegen größerer Umstrukturierungsmaßnahmen (etwa aufgrund der COVID-19-Pandemie), sozioökonomischer Übergangsprozesse aufgrund globaler Entwicklungen **oder wegen technologischer** und **ökologischer** Veränderungen ihren

Geänderter Text

- (12) Die integrierten Leitlinien sollten als Grundlage für die länderspezifischen Empfehlungen dienen, die der Rat gegebenenfalls an die Mitgliedstaaten richtet. Die Mitgliedstaaten müssen ihre REACT-EU-Mittel in vollem Umfang nutzen; diese Mittel wurden mit der Verordnung (EU) 2020/2221⁽³³⁾ bereitgestellt und dienen zur Aufstockung der kohäsionspolitischen Fonds (2014-2020) sowie des Europäischen Hilfsfonds für die am stärksten benachteiligten Personen bis 2023. Um die Integration von aus der Ukraine geflüchteten Menschen in die EU zu beschleunigen, wurden zudem weitere Verbesserungen vorgenommen, und zwar durch die Verordnung in Bezug auf den Einsatz von Kohäsionsmitteln zugunsten von Flüchtlingen in Europa (CARE)⁽³⁴⁾ sowie durch eine weitere Änderung⁽³⁵⁾ der Dachverordnung⁽³⁶⁾, mit der die Vorfinanzierung im Rahmen von REACT-EU erhöht und neue Einheitskosten eingeführt wurden. Im Programmplanungszeitraum 2021-2027 sollten die Mitgliedstaaten zudem den mit der Verordnung (EU) 2021/1057⁽³⁷⁾ eingerichteten Europäischen Sozialfonds Plus, den mit der Verordnung (EU) 2021/1058⁽³⁸⁾ eingerichteten Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, die mit der Verordnung (EU) 2021/241⁽³⁹⁾ geschaffene Aufbau- und Resilienzfazilität und andere Unionsfonds, einschließlich des mit der Verordnung (EU) 2021/1056⁽⁴⁰⁾ eingerichteten Fonds für einen gerechten Übergang, sowie das mit der Verordnung (EU) 2021/523⁽⁴¹⁾ aufgelegte Programm InvestEU voll ausschöpfen, um **nachhaltige und hochwertige** Beschäftigung **und** soziale Investitionen **zu unterstützen**, **Armut, Diskriminierung und soziale Ausgrenzung zu beseitigen, Barrierefreiheit sicherzustellen** und Möglichkeiten der Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte, lebenslanges Lernen und hochwertige allgemeine und berufliche Bildung für alle, **insbesondere** digitaler Kompetenzen und Qualifikationen, zu fördern, **um ihnen die für eine digitale, umweltfreundlichere und stärker kreislauforientierte Wirtschaft erforderlichen Fertigkeiten zu vermitteln**. Die Mitgliedstaaten müssen auch den mit der Verordnung (EU) 2021/691⁽⁴²⁾ eingerichteten Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung zugunsten entlassener Arbeitnehmer in vollem Umfang nutzen, um Arbeitnehmer zu unterstützen, die

Dienstag, 18. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission

Arbeitsplatz verlieren. Auch wenn sich die integrierten Leitlinien an die Mitgliedstaaten und die Union richten, sollten sie in Partnerschaft mit allen nationalen, regionalen und lokalen Behörden und unter enger Einbeziehung von Parlamenten sowie Sozialpartnern und Vertretern der Zivilgesellschaft umgesetzt werden.

Geänderter Text

wegen größerer Umstrukturierungsmaßnahmen (etwa aufgrund der COVID-19-Pandemie), sozioökonomischer Übergangsprozesse aufgrund globalerer Entwicklungen, **neuer weltweiter finanzieller** und **wirtschaftlicher Krisen oder wegen technologischer** Veränderungen ihren Arbeitsplatz verlieren. Auch wenn sich die integrierten Leitlinien an die Mitgliedstaaten und die Union richten, sollten sie in Partnerschaft mit allen nationalen, regionalen und lokalen Behörden und unter enger, **aktiver** Einbeziehung von Parlamenten **auf den jeweiligen Ebenen** sowie Sozialpartnern und Vertretern der Zivilgesellschaft umgesetzt **und überprüft** werden.

⁽³³⁾ Verordnung (EU) 2020/2221 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Dezember 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 in Bezug auf zusätzliche Mittel und Durchführungsbestimmungen zur Unterstützung der Krisenbewältigung im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie und ihrer sozialen Folgen und der Vorbereitung einer grünen, digitalen und stabilen Erholung der Wirtschaft (REACT-EU) (ABl. L 437 vom 28.12.2020, S. 30).

⁽³³⁾ Verordnung (EU) 2020/2221 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Dezember 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 in Bezug auf zusätzliche Mittel und Durchführungsbestimmungen zur Unterstützung der Krisenbewältigung im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie und ihrer sozialen Folgen und der Vorbereitung einer grünen, digitalen und stabilen Erholung der Wirtschaft (REACT-EU) (ABl. L 437 vom 28.12.2020, S. 30).

⁽³⁴⁾ Verordnung (EU) 2022/562 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1303/2013 und (EU) Nr. 223/2014 in Bezug auf den Einsatz von Kohäsionsmitteln zugunsten von Flüchtlingen in Europa (CARE).

⁽³⁴⁾ Verordnung (EU) 2022/562 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1303/2013 und (EU) Nr. 223/2014 in Bezug auf den Einsatz von Kohäsionsmitteln zugunsten von Flüchtlingen in Europa (CARE) (ABl. L 109 vom 8.4.2022, S. 1).

⁽³⁵⁾ Verordnung (EU) 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds, den Fonds für einen gerechten Übergang und den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds sowie mit Haushaltsvorschriften für diese Fonds und für den Asyl-, Migrations- und Integrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 159).

⁽³⁵⁾ Verordnung (EU) 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds, den Fonds für einen gerechten Übergang und den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds sowie mit Haushaltsvorschriften für diese Fonds und für den Asyl-, Migrations- und Integrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 159).

⁽³⁶⁾ Verordnung (EU) 2022/613 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. April 2022 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1303/2013 und (EU) Nr. 223/2014 in Bezug auf eine erhöhte Vorschusszahlung aus REACT-EU-Mitteln und die Festlegung von Einheitskosten.

⁽³⁶⁾ Verordnung (EU) 2022/613 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. April 2022 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1303/2013 und (EU) Nr. 223/2014 in Bezug auf eine erhöhte Vorschusszahlung aus REACT-EU-Mitteln und die Festlegung von Einheitskosten (ABl. L 115 vom 13.4.2022, S. 38).

⁽³⁷⁾ Verordnung (EU) 2021/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 zur Einrichtung des Europäischen Sozialfonds Plus (ESF+) und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1296/2013 (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 21).

⁽³⁷⁾ Verordnung (EU) 2021/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 zur Einrichtung des Europäischen Sozialfonds Plus (ESF+) und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1296/2013 (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 21).

⁽³⁸⁾ Verordnung (EU) 2021/1058 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 60).

⁽³⁸⁾ Verordnung (EU) 2021/1058 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 60).

Dienstag, 18. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission	Geänderter Text
(³⁹) Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 17).	(³⁹) Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 17).
(⁴⁰) Verordnung (EU) 2021/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 zur Einrichtung des Fonds für einen gerechten Übergang (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 1).	(⁴⁰) Verordnung (EU) 2021/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 zur Einrichtung des Fonds für einen gerechten Übergang (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 1).
(⁴¹) Verordnung (EU) 2021/523 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. März 2021 zur Einrichtung des Programms „InvestEU“ und zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/1017 (ABl. L 107 vom 26.3.2021, S. 30).	(⁴¹) Verordnung (EU) 2021/523 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. März 2021 zur Einrichtung des Programms „InvestEU“ und zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/1017 (ABl. L 107 vom 26.3.2021, S. 30).
(⁴²) Verordnung (EU) 2021/691 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. April 2021 über den Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung zugunsten entlassener Arbeitnehmer (EGF) und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 (ABl. L 153 vom 3.5.2021, S. 48).	(⁴²) Verordnung (EU) 2021/691 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. April 2021 über den Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung zugunsten entlassener Arbeitnehmer (EGF) und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 (ABl. L 153 vom 3.5.2021, S. 48).

Abänderung 18

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 5 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission	Geänderter Text
Die Mitgliedstaaten sollten aktiv eine nachhaltige soziale Marktwirtschaft fördern, Investitionen in die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze erleichtern und unterstützen und dabei mit Blick auf das Beschäftigungs-Kernziel für 2030 auch das mit dem digitalen und dem grünen Wandel verbundene Potenzial ausschöpfen. Dazu sollten sie die Hindernisse für Unternehmen bei der Einstellung von Arbeitskräften abbauen , verantwortungsvolles Unternehmertum und echte Selbstständigkeit fördern und insbesondere die Gründung und das Wachstum von kleinen und mittleren Unternehmen unterstützen, unter anderem durch den Zugang zu Finanzmitteln. Die Mitgliedstaaten sollten die Entwicklung der Sozialwirtschaft aktiv fördern und ihr Potenzial voll ausschöpfen sowie soziale Innovation und Sozialunternehmen und solche Geschäftsmodelle unterstützen , durch die hochwertige Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen und positive soziale Auswirkungen auf lokaler Ebene erzielt werden, insbesondere in der Kreislaufwirtschaft und in Gebieten, die aufgrund ihrer sektoralen Spezialisierung besonders stark vom Übergang zu einer grünen Wirtschaft betroffen sind .	Die Mitgliedstaaten sollten aktiv Vollbeschäftigung auf der Grundlage einer wettbewerbsfähigen, innovativen und nachhaltigen sozialen Marktwirtschaft fördern und Investitionen in die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze unterstützen. Die Mitgliedstaaten sollten im Vorgriff auf Engpässe auf dem Arbeitsmarkt intelligente ehrgeizige und inklusive beschäftigungspolitische Maßnahmen treffen, um das mit dem digitalen und dem grünen Wandel verbundene Potenzial ausschöpfen, und damit das Beschäftigungs-Kernziel für 2030 erreichen. Die Mitgliedstaaten sollten Unternehmen bei der Einstellung von Arbeitskräften unterstützen und die berufliche Aus- und Weiterbildung , verantwortungsvolles Unternehmertum und echte Selbstständigkeit, auch bei Frauen, jungen Menschen, älteren Menschen und anderen benachteiligten Gruppen, fördern. Sie sollten insbesondere die Gründung und das Wachstum kleiner und mittlerer Unternehmen unterstützen, unter anderem durch den Zugang zu Finanzmitteln, den Aufbau von Kapazitäten und Beratung sowie gezielte Maßnahmen für die Einstellung neuer und die Bindung vorhandener Mitarbeiter. Die Mitgliedstaaten sollten den Aktionsplan für die Sozialwirtschaft und den europäischen Grünen Deal vollständig umsetzen und die Entwicklung der Sozialwirtschaft, der grünen und der digitalen Wirtschaft aktiv fördern und ihr Potenzial voll ausschöpfen, soziale Innovation unterstützen und Sozialunternehmen stärken und solche Geschäftsmodelle fördern , durch die nachhaltige und hochwertige Beschäftigungsmöglichkeiten, insbesondere für benachteiligte Gruppen , geschaffen und positive soziale Auswirkungen auf lokaler Ebene erzielt werden, insbesondere in der Kreislaufwirtschaft und in Branchen und Gebieten, die einer stärkeren Unterstützung beim Übergang zu einer grünen und digitalen Wirtschaft bedürfen.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 19

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 5 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Nach der COVID-19-Krise sollten **Umstrukturierungsprozesse zudem** durch gut durchdachte Kurzarbeitsregelungen und vergleichbare Regelungen erleichtert und unterstützt werden, **und zwar zusätzlich zu Maßnahmen zum Erhalt von Arbeitsplätzen — wo geboten — und zur Modernisierung der Wirtschaft**, etwa durch Entwicklung entsprechender Kompetenzen. Ferner sollten sinnvoll konzipierte Einstellungs- und Übergangsanreize sowie Weiterbildungs- und Umschulungsmaßnahmen in Betracht gezogen werden, um die Schaffung von Arbeitsplätzen und berufliche Übergänge zu **unterstützen und um** den Arbeitskräftemangel und Qualifikationsdefizite zu beheben, **auch** vor dem Hintergrund des digitalen und **des** grünen Wandels sowie **der** Auswirkungen der Invasion Russlands in der Ukraine.

Geänderter Text

Nach der COVID-19-Krise sollten durch gut durchdachte Kurzarbeitsregelungen und vergleichbare Regelungen **Arbeitsplätze möglichst erhalten werden und zudem Umstrukturierungsprozesse** erleichtert und unterstützt werden, **um den Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu unterstützen und die Teilhabe der Arbeitnehmer daran zu fördern**, etwa durch Entwicklung entsprechender Kompetenzen. Ferner sollten sinnvoll konzipierte Einstellungs- und Übergangsanreize, **lebenslanges Lernen, berufliche Aus- und Weiterbildung** sowie Weiterbildungs- und Umschulungsmaßnahmen in Betracht gezogen werden, um die Schaffung von Arbeitsplätzen zu **unterstützen** und berufliche Übergänge zu **steuern sowie** den Arbeitskräftemangel und Qualifikationsdefizite zu beheben **und ihm vorzugreifen und** vor dem Hintergrund des **notwendigen** digitalen und grünen Wandels **die Lücke zwischen Bildung und Arbeitsmarkt zu schließen** sowie **die** Auswirkungen der Invasion Russlands in der Ukraine **und der steigenden Lebenshaltungskosten in Europa zu begrenzen. Die Mitgliedstaaten sollten ihre Beschäftigungspolitik anpassen und auf Unionsebene die Umsetzung bewährter Verfahren in Bezug auf befristete Maßnahmen zum Schutz der Arbeitnehmer und der Arbeitsmärkte in Krisenzeiten koordinieren und die Sozialpartner in dieser Hinsicht einbeziehen. Diese Maßnahmen könnten Lohnzuschüsse, Einkommensbeihilfen und die Ausweitung der Arbeitslosenunterstützung sowie die Ausweitung des bezahlten Krankheits- und Pflegeurlaubs und der Telearbeit umfassen. Die Mitgliedstaaten sollten die Transformation wichtiger Wirtschaftszweige unterstützen, sodass Selbstversorgung und strategische Autonomie sichergestellt werden. Um eine gerecht ausgestaltete Mobilität der Arbeitskräfte zu erleichtern, sollte der Wahrung der Rechte und der Arbeitsplätze mobiler Arbeitnehmer, der Anerkennung von Abschlüssen und der Stärkung grenzüberschreitender Bildungs- und Austauschprogramme besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Die Europäische Arbeitsbehörde spielt eine wichtige Rolle, da sie die Mitgliedstaaten und die Kommission dabei unterstützt, für eine faire, einfache und wirksame Durchsetzung der Unionsvorschriften über Arbeitskräftemobilität und Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit zu sorgen.**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 20

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 5 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Besteuerung sollte **vom Faktor Arbeit auf andere, stärker auf die Förderung von Beschäftigung und inklusivem Wachstum ausgerichtete Quellen verlagert und gleichzeitig auf Klima- und ökologische Ziele abgestimmt werden, wobei der Umverteilungseffekt des Steuersystems berücksichtigt werden sollte und zugleich Steuereinnahmen für angemessenen sozialen Schutz und für wachstumsfördernde Ausgaben sichergestellt werden sollten.**

Geänderter Text

Die **ationale** Besteuerung sollte **Beschäftigung und inklusives Wachstum im Einklang mit den in Artikel 3 EUV genannten politischen Zielen sowie den Zielen für nachhaltige Entwicklung, dem Übereinkommen von Paris und den Klima- und Umweltzielen des europäischen Grünen Deals fördern. Steuerreformen sollten dem Verteilungseffekt des Steuersystems Rechnung tragen und die Einnahmen für öffentliche Investitionen, insbesondere hochwertige öffentliche Versorgungsleistungen, Sozialschutz und Ausgaben zur Steigerung des nachhaltigen Wachstums, schützen.**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 21

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 5 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten, auch jene, in denen gesetzliche Mindestlöhne gelten, sollten Tarifverhandlungen zur Lohnfestsetzung fördern und für eine wirksame, transparente und verlässliche Einbeziehung der Sozialpartner sorgen, damit Löhne angemessen an die Produktivitätsentwicklung angepasst und gerechte, einen angemessenen Lebensstandard gewährleistende Löhne gefördert werden können, wobei im Hinblick auf die Stärkung der aufwärts gerichteten sozioökonomischen Konvergenz besonderes Augenmerk auf Gruppen mit niedrigem und mittlerem Einkommen zu richten ist. Lohnfestsetzungsmechanismen sollten den sozioökonomischen Bedingungen, einschließlich regionaler und sektoraler Entwicklungen, Rechnung tragen. Die Mitgliedstaaten und die Sozialpartner sollten unter Beachtung der nationalen Verfahren und der Autonomie der Sozialpartner gewährleisten, dass alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gerechte Löhne erhalten, indem sie direkt oder indirekt von Tarifverträgen profitieren oder einen angemessenen gesetzlichen Mindestlohn beziehen, wobei die Auswirkungen dieser Löhne auf die Wettbewerbsfähigkeit, die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Armut trotz Erwerbstätigkeit zu berücksichtigen sind.

Geänderter Text

Maßnahmen, mit denen sichergestellt wird, dass die Löhne auch für benachteiligte Gruppen einen angemessenen Lebensstandard ermöglichen, sind nach wie vor wichtig, um die Armut trotz Erwerbstätigkeit zu bekämpfen. Die Mitgliedstaaten, auch jene, in denen gesetzliche Mindestlöhne gelten, sollten Tarifverhandlungen zur Lohnfestsetzung fördern und für eine wirksame, transparente und verlässliche Einbeziehung der Sozialpartner sorgen, damit Löhne angemessen an die **langfristige** Produktivitätsentwicklung angepasst und gerechte, einen angemessenen Lebensstandard **für alle Arbeitnehmer** gewährleistende Löhne gefördert werden können, wobei im Hinblick auf die Stärkung der aufwärts gerichteten sozioökonomischen Konvergenz besonderes Augenmerk auf Gruppen mit niedrigem und mittlerem Einkommen **und ihre Kaufkraft** zu richten ist. Lohnfestsetzungsmechanismen sollten den sozioökonomischen Bedingungen, einschließlich regionaler und sektoraler Entwicklungen, Rechnung tragen, **indem beispielsweise ein auf nationaler Ebene festgelegter Korb von Waren und Dienstleistungen zu realen Preisen oder internationale oder nationale Referenzwerte verwendet werden.** Die Mitgliedstaaten und die Sozialpartner sollten unter Beachtung der nationalen Verfahren und der Autonomie der Sozialpartner **im Einklang mit den Verträgen** gewährleisten, dass alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gerechte Löhne erhalten, indem sie direkt oder indirekt **entweder** von Tarifverträgen profitieren oder einen angemessenen gesetzlichen Mindestlohn beziehen, wobei die Auswirkungen dieser Löhne auf die Wettbewerbsfähigkeit, die Schaffung von Arbeitsplätzen, **die Gleichstellung der Geschlechter** und die Armut trotz Erwerbstätigkeit zu berücksichtigen sind. **Unbeschadet der Befugnis der Mitgliedstaaten, den gesetzlichen Mindestlohn festzulegen und Variationen und Abzüge zuzulassen, ist es wichtig, zu vermeiden, dass Variationen und Abzüge weithin genutzt werden, da sie sich negativ auf die Angemessenheit der Löhne auswirken könnten. Sie stellen sicher, dass bei diesen Variationen und Abzügen die Grundsätze der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit gewahrt werden und dass mit ihnen ein legitimes Ziel nach der Richtlinie über angemessene Mindestlöhne in der Europäischen Union ^(1a) verfolgt wird.**

^(1a) Noch nicht im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 22
Vorschlag für einen Beschluss
Anhang I — Leitlinie 5 — Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Empfänger von Mitteln aus Unionsfonds müssen die geltenden sozial-, arbeits- und steuerrechtlichen Vorschriften der Union und der Mitgliedstaaten achten. Die Mitgliedstaaten sollten dafür Sorge tragen, dass die öffentliche finanzielle Unterstützung für Unternehmen zur Bewältigung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie und der russischen Invasion in der Ukraine an die Bedingung geknüpft ist, dass die Mittel den Beschäftigten zugutekommen und die begünstigten Unternehmen davon absehen, ihrer Leitung Boni auszuzahlen, Steuern zu hinterziehen, Dividenden auszuzahlen oder Aktienrückkaufprogramme anzubieten, solange sie diese Unterstützung erhalten.

Abänderung 23
Vorschlag für einen Beschluss
Anhang I — Leitlinie 6 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Vor dem Hintergrund des digitalen und des grünen Wandels, des demografischen Wandels und **des Kriegs** in der Ukraine sollten die Mitgliedstaaten Nachhaltigkeit, Produktivität, Beschäftigungsfähigkeit und **das Humankapital** fördern, indem sie den lebenslangen Erwerb von Kompetenzen und Fähigkeiten unterstützen und auf aktuelle und künftige Bedürfnisse des Arbeitsmarktes reagieren, auch mit Blick auf das EU-Kernziel für 2030 im Bereich Fortbildung. Die Mitgliedstaaten sollten zugleich ihre Systeme der allgemeinen und beruflichen Bildung anpassen und in sie investieren, um den Menschen hochwertige und inklusive Bildung, **einschließlich beruflicher** Aus- und Weiterbildung, zu bieten und ihnen Zugang zu digitalen Lernangeboten und Sprachkursen (z. B. für Flüchtlinge, auch aus der Ukraine) zu **geben**. Die Mitgliedstaaten sollten gemeinsam mit den Sozialpartnern, den Trägern der allgemeinen und beruflichen Bildung, Unternehmen und anderen Interessenträgern an der Beseitigung struktureller Schwächen in den Systemen der allgemeinen und beruflichen Bildung arbeiten und deren Qualität und Relevanz für den Arbeitsmarkt verbessern, **auch** um den **Weg für den** grünen und den digitalen Wandel zu **ebnen**, bestehende Missverhältnisse zwischen Qualifikationsangebot und -nachfrage zu beseitigen und neue Engpässe zu verhindern, insbesondere bei Tätigkeiten im Zusammenhang mit REPowerEU (z. B. Einsatz erneuerbarer Energien **oder** Renovierung von Gebäuden). Besondere Aufmerksamkeit sollte den Herausforderungen gewidmet werden, mit denen Lehrkräfte konfrontiert sind, unter anderem durch Investitionen in die digitalen Kompetenzen von Lehrkräften und Auszubildenden. Die Systeme der allgemeinen und beruflichen Bildung sollten alle Lernenden mit Schlüsselkompetenzen ausstatten, einschließlich Grund- und digitaler

Vor dem Hintergrund des digitalen und des grünen Wandels, des demografischen Wandels und **der russischen Invasion** in der Ukraine **sowie der steigenden Lebenshaltungskosten** sollten die Mitgliedstaaten **soziale Rechte**, Nachhaltigkeit, Produktivität, Beschäftigungsfähigkeit und **Investitionen in Arbeitnehmer und Menschen** fördern, indem sie den lebenslangen Erwerb von Kompetenzen und Fähigkeiten unterstützen und auf aktuelle und künftige Bedürfnisse des Arbeitsmarktes reagieren, auch mit Blick auf das EU-Kernziel für 2030 im Bereich Fortbildung, **insbesondere im Bereich digitale Kompetenzen**. Die Mitgliedstaaten sollten zugleich ihre **öffentlichen** Systeme der allgemeinen und beruflichen Bildung anpassen, **modernisieren** und in sie investieren, um den Menschen hochwertige und inklusive Bildung, **insbesondere berufliche** Aus- und Weiterbildung, **unternehmerisches Wissen, einschließlich des sozialen Unternehmertums**, zu bieten und ihnen Zugang zu digitalen Lernangeboten und Sprachkursen (z. B. für **alle** Flüchtlinge, auch **diejenigen** aus der Ukraine) **sowie formalem und informellem lebenslangem Lernen** zu **verschaffen**. Die Mitgliedstaaten sollten gemeinsam mit den Sozialpartnern, **regionalen und lokalen Gebietskörperschaften**, den Trägern der allgemeinen und beruflichen Bildung, Unternehmen und anderen Interessenträgern an der Beseitigung struktureller **und neu aufkommender** Schwächen in den Systemen der allgemeinen und beruflichen Bildung arbeiten und deren Qualität und Relevanz für den Arbeitsmarkt verbessern, um den grünen und den digitalen Wandel **weiter** zu **unterstützen und zu beschleunigen**, bestehende Missverhältnisse zwischen Qualifikationsangebot und -nachfrage **und veraltende Qualifikationen** zu beseitigen und neue Engpässe zu verhindern, insbesondere bei Tätigkeiten im

Dienstag, 18. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission

Kompetenzen sowie Querschnittskompetenzen, damit sie über die Grundlagen für lebenslange Anpassungsfähigkeit und Resilienz verfügen. Die **Mitgliedstaaten** sollten sich darum bemühen, die Gewährung individueller Weiterbildungsansprüche zu verstärken, und deren Übertragbarkeit bei beruflicher Neuorientierung, gegebenenfalls auch über individuelle Lernkonten, sowie ein zuverlässiges System für die Qualitätsbewertung in der Berufsbildung sicherstellen. Die Mitgliedstaaten sollten das Potenzial von Microcredentials zur Förderung des lebenslangen Lernens und der Beschäftigungsfähigkeit nutzen. Sie sollten **es allen ermöglichen**, den Bedarf des Arbeitsmarktes zu antizipieren und sich besser an ihn anzupassen, **insbesondere durch kontinuierliche Weiterqualifizierung und Umschulung und integrierte Orientierungs- und Beratungsangebote, und so einen fairen und gerechten Übergang für alle unterstützen, soziale Ergebnisse stärken, den Arbeitskräftemangel und Missverhältnisse zwischen Qualifikationsangebot und -nachfrage beheben, die Widerstandsfähigkeit der Wirtschaft gegenüber Schocks insgesamt verbessern und gegebenenfalls erforderliche Anpassungen erleichtern.**

Geänderter Text

Zusammenhang mit REPowerEU (z. B. Einsatz erneuerbarer Energien, **Energieeffizienz und umfassende** Renovierung von Gebäuden). **Die Mitgliedstaaten sollten den Bedarf der Branchen und Regionen mit strukturellen Engpässen auf dem Arbeitsmarkt und strukturellem Fachkräftemangel angehen, um u. a. den grünen, den technologischen und den digitalen Wandel gleichzeitig zu ermöglichen. Die Mitgliedstaaten sollten die Unternehmen dabei unterstützen und darin bestärken, dass sie in die Qualifikationen ihrer Mitarbeiter investieren und menschenwürdige Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen bieten, um qualifizierte Arbeitnehmer anzuziehen. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten alle verfügbaren Mittel des ESF+ und anderer Programme und Instrumente der Union wie etwa NextGenerationEU nutzen, um die Qualifikationen junger Menschen zu stärken und duale Bildungssysteme zu fördern.** Besondere Aufmerksamkeit sollte den Herausforderungen gewidmet werden, mit denen Lehrkräfte konfrontiert sind, unter anderem durch Investitionen in die digitalen Kompetenzen von Lehrkräften und Auszubildenden **sowie in ihr Wissen über den Klimawandel und über nachhaltige Entwicklung.** Die Systeme der allgemeinen und beruflichen Bildung sollten alle Lernenden mit Schlüsselkompetenzen ausstatten, einschließlich Grund- und digitaler Kompetenzen sowie **formaler und informeller** Querschnittskompetenzen **wie kommunikative Fähigkeiten und kritisches Denken**, damit sie über die Grundlagen für lebenslange Anpassungsfähigkeit und Resilienz verfügen, **und sollten die Lehrenden entsprechend vorbereiten, sodass sie in der Lage sind, ihren Lernenden diese Kompetenzen zu vermitteln. Um — mit Blick auf das Ziel, die jährliche Beteiligung Erwachsener an Fortbildungen bis 2030 auf 60 % zu erhöhen — die Weiterentwicklung und Mobilität der Lernenden zu fördern,** sollten sich **die Mitgliedstaaten** darum bemühen, die Gewährung individueller Weiterbildungsansprüche zu verstärken, und deren Übertragbarkeit bei beruflicher Neuorientierung, gegebenenfalls auch über individuelle Lernkonten, sowie ein zuverlässiges System für die Qualitätsbewertung in der Berufsbildung sicherstellen. Die Mitgliedstaaten sollten das Potenzial von Microcredentials zur Förderung des lebenslangen Lernens und der Beschäftigungsfähigkeit nutzen. Sie sollten **gleichzeitig sicherstellen, dass die humanistische Seite der Bildung erhalten bleibt und die Bestrebungen des Einzelnen geachtet werden. Um gerechte und gerechte Übergänge für alle zu unterstützen sowie den Bedarf des Arbeitsmarktes zu antizipieren und sich besser an ihn anzupassen, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Mitgliedstaaten die Widerstandsfähigkeit der Wirtschaft insgesamt verbessern. Sie sollten menschenwürdige Arbeitsbedingungen und potenzielle Anpassungen durch kontinuierliche Weiterbildung und Umschulung, durch Stärkung der Sozialschutzsysteme und -dienste und durch integrierte Orientierung und Beratung sowie durch aktive arbeitsmarktpolitische Maßnahmen, auch im Hinblick auf künftige wirtschaftliche Schocks, erleichtern.**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 24

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 6 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten sollten die Chancengleichheit für alle fördern, indem sie **gegen** Ungleichheiten in der allgemeinen und beruflichen Bildung **vorgehen**. Insbesondere sollten Kinder im Einklang mit der Europäischen Garantie für Kinder Zugang zu hochwertiger frühkindlicher Betreuung, Bildung und Erziehung erhalten. Die Mitgliedstaaten sollten das Bildungsniveau insgesamt anheben, die Zahl der frühen Abgänge aus der allgemeinen und beruflichen Bildung verringern, den Zugang von Kindern aus **abgelegenen** Gebieten zur Bildung fördern, **den Zugang zur Berufsbildung** und Tertiärbildung sowie deren Abschlussquoten **verbessern**, jungen Menschen den Übergang von der Bildung zum Erwerbsleben **erleichtern (etwa durch hochwertige Praktika und Lehrlingsausbildungen)** sowie die Teilnahme Erwachsener an Weiterbildungsmaßnahmen steigern, insbesondere bei den aus benachteiligten Verhältnissen stammenden bzw. am geringsten qualifizierten Menschen. Unter Berücksichtigung der neuen Anforderungen digitaler, grüner und alternder Gesellschaften sollten die Mitgliedstaaten in ihren Berufsbildungssystemen das Lernen am Arbeitsplatz stärken, unter anderem durch eine hochwertige, wirksame Lehrlingsausbildung, und die Zahl der Absolventen und insbesondere der Absolventinnen von MINT-Fächern (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik) sowohl in der Berufsbildung als auch in der Tertiärbildung erhöhen. Außerdem sollten die Mitgliedstaaten die Arbeitsmarktrelevanz der Tertiärbildung und gegebenenfalls der Forschung erhöhen, die Überwachung und Prognostizierung des Qualifikationsbedarfs verbessern, Kompetenzen sichtbarer und Qualifikationen — auch **die** im Ausland erworbenen — **besser vergleichbar machen sowie** mehr Möglichkeiten für die Anerkennung und Validierung von Fähigkeiten und Kompetenzen schaffen, die außerhalb der formalen allgemeinen und beruflichen Bildung erworben werden. Sie sollten das Angebot und die Nutzung flexibler

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sollten die Chancengleichheit für alle fördern, indem sie Ungleichheiten in der allgemeinen und beruflichen Bildung **beseitigen**. Insbesondere sollten Kinder im Einklang mit der Europäischen Garantie für Kinder **und den Barcelona-Zielen gleichen** Zugang zu hochwertiger frühkindlicher Betreuung, Bildung und Erziehung erhalten. Die Mitgliedstaaten sollten das Bildungsniveau insgesamt anheben, die Zahl der frühen Abgänge aus der allgemeinen und beruflichen Bildung verringern, den Zugang von Kindern aus **benachteiligten Gruppen und** Gebieten zur Bildung fördern, **die Attraktivität der beruflichen Aus- und Weiterbildung steigern, den Zugang zur** Tertiärbildung sowie deren Abschlussquoten **fördern**, jungen Menschen den Übergang von der Bildung zum Erwerbsleben **durch bezahlte inklusive** hochwertige Praktika und Lehrlingsausbildungen **erleichtern** sowie die Teilnahme Erwachsener an Weiterbildungsmaßnahmen steigern, insbesondere bei den aus benachteiligten Verhältnissen stammenden bzw. am geringsten qualifizierten Menschen. Unter Berücksichtigung der neuen Anforderungen digitaler, grüner und alternder Gesellschaften sollten die Mitgliedstaaten in ihren Berufsbildungssystemen das Lernen am Arbeitsplatz stärken, unter anderem durch eine **bezahlte inklusive** hochwertige, wirksame Lehrlingsausbildung, und **für fortlaufende Investitionen in lebenslanges Lernen sorgen**, die Zahl der Absolventen und insbesondere der Absolventinnen von MINT-Fächern (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik) sowohl in der Berufsbildung als auch in der Tertiärbildung erhöhen. Außerdem sollten die Mitgliedstaaten die Arbeitsmarktrelevanz der Tertiärbildung und gegebenenfalls der Forschung erhöhen, die **duale Ausbildung stärken, die** Überwachung und Prognostizierung des Qualifikationsbedarfs verbessern, Kompetenzen sichtbarer **machen** und **die Vergleichbarkeit und Anerkennung von** Qualifikationen — auch **der** im Ausland erworbenen — **vereinfachen sowie auch**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission

beruflicher **Weiterbildungsmaßnahmen** verbessern und ausweiten. **Zugleich** sollten die **Mitgliedstaaten gering qualifizierte** Erwachsene **dabei** unterstützen, **langfristig beschäftigungsfähig** zu **werden** bzw. zu **bleiben**, indem **sie** für einen besseren Zugang zu hochwertigen Lernangeboten und für deren stärkere Nutzung **sorgen**, und zwar durch die Umsetzung der Empfehlung für Weiterbildungspfade, was eine Bewertung der Kompetenzen, den Chancen am Arbeitsmarkt entsprechende Bildungs- bzw. Berufsbildungsangebote **und** die **Validierung** und **Anerkennung erworbener Kompetenzen umfasst**.

Geänderter Text

für Drittstaatsangehörige mehr Möglichkeiten für die Anerkennung und Validierung von Fähigkeiten und Kompetenzen schaffen, die außerhalb der formalen allgemeinen und beruflichen Bildung erworben werden. Sie sollten das **laufende** Angebot und die Nutzung **weiterer** flexibler **und inklusiver** beruflicher **Bildungsmaßnahmen** verbessern und ausweiten. **Die Mitgliedstaaten** sollten die **Schaffung von Arbeitsplätzen unterstützen und in Sozialschutzsysteme investieren, auch für Menschen mit Behinderungen und Arbeitnehmer mit Schwierigkeiten bei der Weiterqualifizierung und Umschulung, und auch geringqualifizierte Erwachsene beim Zugang zum Arbeitsmarkt und zu stabilen hochwertigen Arbeitsplätzen unterstützen. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, ihre langfristige Beschäftigungsfähigkeit zu erhalten bzw. zu entwickeln**, indem für einen besseren Zugang zu hochwertigen Lernangeboten und für deren stärkere Nutzung **gesorgt wird**, und zwar durch die Umsetzung der Empfehlung für Weiterbildungspfade, was eine Bewertung der Kompetenzen **und** den Chancen am Arbeitsmarkt entsprechende Bildungs- bzw. Berufsbildungsangebote **umfasst. Das Recht auf bezahlten Bildungsurlaub zu beruflichen Zwecken sollte im Einklang mit den einschlägigen Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) gefördert werden, die es Arbeitnehmern ermöglichen, während der Arbeitszeit an Weiterbildungsprogrammen teilzunehmen. Die Mitgliedstaaten sollten die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um einen universellen, wirksamen und gleichen Zugang zu Bildungs- und Ausbildungsangeboten im Fernunterricht zu fördern, wobei den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen, in abgelegenen Gebieten lebenden Menschen und Eltern, insbesondere Alleinerziehenden, in vollem Umfang Rechnung zu tragen ist.**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 25

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 6 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten sollten Arbeitslosen und Nichterwerbstätigen effiziente, frühzeitige, koordinierte und bedarfsgerechte Hilfsangebote unterbreiten, die auf Unterstützung bei der Arbeitssuche, Fortbildung und Umschulung und dem Zugang zu anderen Unterstützungsdiensten basieren, und dabei ein besonderes Augenmerk auf **schutzbedürftige** Gruppen und jene Menschen richten, die **stark vom** grünen und **vom** digitalen Wandel **betroffen sind**. **Um Langzeitarbeitslosigkeit und strukturelle Arbeitslosigkeit deutlich zu verringern und ihr vorzubeugen, sollten möglichst bald, jedoch** spätestens nach 18 Monaten **Arbeitslosigkeit, umfassende Strategien verfolgt werden, die eine eingehende individuelle Bewertung der Arbeitslosen umfassen. Auf** Jugendarbeitslosigkeit und das Phänomen der jungen Menschen, die weder **erwerbstätig sind** noch eine Schule besuchen oder eine Ausbildung absolvieren (NEET), **sollte** weiterhin mit Maßnahmen zur Verhinderung eines frühen Schulabgangs und strukturellen Verbesserungen beim Übergang von der Schule ins Berufsleben **reagiert werden**; dazu gehört auch die uneingeschränkte Umsetzung der verstärkten Jugendgarantie, **insbesondere** zur Förderung hochwertiger **Beschäftigungsmöglichkeiten** für junge Menschen in der Erholungsphase nach der Pandemie. Zudem sollten die Mitgliedstaaten im Kontext des Europäischen Jahres der Jugend 2022 verstärkte Anstrengungen unternehmen, **insbesondere** um zu veranschaulichen, welche neuen Zukunftsperspektiven und Chancen der grüne und der digitale Wandel eröffnen, um den negativen Auswirkungen der Pandemie auf junge Menschen entgegenzuwirken.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sollten Arbeitslosen und Nichterwerbstätigen **im erwerbsfähigen Alter, insbesondere Langzeitarbeitslosen, um ihre Aussichten auf dem Arbeitsmarkt zu verbessern,** effiziente, frühzeitige, koordinierte und bedarfsgerechte Hilfsangebote unterbreiten, die auf Unterstützung bei der Arbeitssuche, Fortbildung und Umschulung und dem Zugang zu anderen Unterstützungsdiensten, **auch in den Bereichen Gesundheit und Wohnraum,** basieren, und dabei ein besonderes Augenmerk auf **benachteiligte** Gruppen und jene Menschen richten, die **zusätzlicher Unterstützung bedürfen, um den** grünen und **den** digitalen Wandel zu bewältigen. **Möglichst bald, spätestens jedoch nach 18 Monaten Arbeitslosigkeit sollten umfassende Strategien verfolgt werden, die eine eingehende individuelle Bewertung der Arbeitslosen umfassen, um** strukturelle Arbeitslosigkeit deutlich zu verringern, und **bei neu arbeitslos gewordenen Arbeitnehmern** spätestens nach 8 Monaten, **um der Gefahr von Langzeitarbeitslosigkeit vorzubeugen, wobei ein besonderes Augenmerk auf Menschen mit Behinderungen und andere benachteiligten Gruppen gelegt werden sollte.** Die Mitgliedstaaten sollten unter Einbeziehung der Sozialpartner mit Unterstützung durch den ESF+, den Fonds für einen gerechten Übergang und Initiativen wie etwa RePowerEU die **Übergänge am Arbeitsplatz erleichtern. Das Problem der** Jugendarbeitslosigkeit, **die prekäre Beschäftigung junger Menschen** und das Phänomen der jungen Menschen, die weder **arbeiten** noch eine Schule besuchen oder eine Ausbildung absolvieren (NEET), **sollten** weiterhin **vorrangig angegangen werden, und zwar** mit Maßnahmen zur Verhinderung eines frühen Schulabgangs, **einschließlich bezahlter inklusiver Lehrlingsausbildungen,** und strukturellen Verbesserungen beim Übergang von der Schule ins Berufsleben; dazu gehört auch die uneingeschränkte **und wirksame** Umsetzung der verstärkten Jugendgarantie **und die Nutzung einschlägiger Unionsmittel, etwa des ESF+ und der Aufbau- und Resilienzfazilität, auch** zur Förderung hochwertiger **Beschäftigung** für junge Menschen in der Erholungsphase nach der Pandemie. **Überdies sollten die Mitgliedstaaten angemessene Arbeitsbedingungen und den Zugang zum Sozialschutz für Praktikanten und Auszubildende gewährleisten.** Zudem sollten die Mitgliedstaaten im Kontext des Europäischen Jahres der Jugend 2022 verstärkte Anstrengungen unternehmen, um zu veranschaulichen, welche neuen Zukunftsperspektiven und Chancen der grüne und der digitale Wandel eröffnen, um den negativen Auswirkungen der Pandemie auf junge Menschen entgegenzuwirken. **Die Mitgliedstaaten sollten die Einführung einer Jugendklausel in Betracht ziehen, mit der die Auswirkungen neuer Initiativen in allen Politikbereichen auf junge Menschen bewertet werden.**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 26
Vorschlag für einen Beschluss
Anhang I — Leitlinie 6 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten sollten sich um den Abbau von Hindernissen und Negativanreizen und die Schaffung von Anreizen für die **Erwerbsbeteiligung** vor allem von **Geringverdienenden, Zweitverdienenden** sowie denjenigen bemühen, die dem Arbeitsmarkt am fernsten sind, einschließlich Menschen mit Migrationshintergrund und marginalisierter Roma. Angesichts des großen Arbeitskräftemangels in bestimmten Berufen und Branchen sollten die Mitgliedstaaten zur Verbesserung des Arbeitskräfteangebots beitragen, insbesondere indem sie **angemessene** Löhne und **menschenwürdige** Arbeitsbedingungen fördern und wirksame aktive arbeitsmarktpolitische Maßnahmen umsetzen. Sie sollten auch die Bereitstellung eines **an die Bedürfnisse von** Menschen mit Behinderungen **angepassten** Arbeitsumfelds fördern, unter anderem durch gezielte finanzielle Unterstützung und durch Dienstleistungen, die Menschen mit Behinderungen die Teilhabe am Arbeitsmarkt und an der Gesellschaft ermöglichen.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sollten sich um den Abbau von Hindernissen und Negativanreizen und die Schaffung von Anreizen für **den Zugang zum Arbeitsmarkt und die Teilhabe daran** vor allem von **benachteiligten Gruppen** sowie denjenigen bemühen, die dem Arbeitsmarkt am fernsten sind, einschließlich Menschen mit **Behinderungen, Menschen mit** Migrationshintergrund und marginalisierter Roma. Angesichts des großen Arbeitskräftemangels in bestimmten Berufen und Branchen sollten die Mitgliedstaaten zur Verbesserung des Arbeitskräfteangebots beitragen, insbesondere indem sie **menschenwürdige** Löhne und Arbeitsbedingungen fördern und wirksame aktive arbeitsmarktpolitische Maßnahmen umsetzen. Sie sollten auch die Bereitstellung eines **für** Menschen mit Behinderungen **barrierefreien** Arbeitsumfelds **sowie angemessener Vorkehrungen am Arbeitsplatz** fördern, unter anderem durch gezielte finanzielle Unterstützung und durch **Produkte, Dienstleistungen und ein Umfeld**, die Menschen mit Behinderungen die Teilhabe am Arbeitsmarkt und an der Gesellschaft ermöglichen. **Regulierte Telearbeit und neue Technologien können Möglichkeiten bieten, insbesondere für benachteiligte Gruppen, solange die notwendige digitale Infrastruktur vorhanden ist, die für alle erschwinglich und zugänglich ist. Die Telearbeit sollte Arbeitgeber jedoch nicht von der Verpflichtung entbinden, angemessene Vorkehrungen am Arbeitsplatz zu treffen und inklusive Arbeitsplatzkulturen für Arbeitnehmer mit Behinderungen zu schaffen.**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 27
Vorschlag für einen Beschluss
Anhang I — Leitlinie 6 — Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Das geschlechtsspezifische Beschäftigungs- und **Lohngefälle** sollte **angegangen** werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Gleichstellung der Geschlechter und eine höhere Erwerbsbeteiligung von Frauen sicherstellen, unter anderem **durch** Chancengleichheit und gleiche Möglichkeiten bei der Laufbahnentwicklung und **indem sie** Hindernisse für den Zugang zu Führungsrollen auf allen Ebenen der Entscheidungsfindung beseitigen. Gleiches Entgelt für gleiche oder gleichwertige Arbeit und Lohntransparenz sollten sichergestellt werden. Die Vereinbarkeit von Berufs-, Privat- und Familienleben sowohl für Frauen auch als für Männer sollte insbesondere durch den Zugang zu **erschwinglicher**, hochwertiger Langzeitpflege und zu erschwinglichen, hochwertigen Diensten für frühkindliche Betreuung, Bildung und Erziehung **gefördert werden**. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass Eltern und Menschen mit Betreuungs- oder Pflegepflichten im Hinblick auf eine bessere Vereinbarkeit von Berufs-, Privat- und Familienleben Zugang zu angemessenem Urlaub aus familiären Gründen und zu flexiblen Arbeitszeitregelungen haben, und sie sollten eine ausgewogene Wahrnehmung dieser Ansprüche durch Frauen und Männer fördern.

Geänderter Text

Das **bestehende** geschlechtsspezifische Beschäftigungs-, **Lohn- und Rentengefälle** sollte **beseitigt** werden. Die Mitgliedstaaten sollten die Gleichstellung der Geschlechter und eine höhere Erwerbsbeteiligung von Frauen sicherstellen, **indem sie** unter anderem **für** Chancengleichheit, **gleiche Bildung** und gleiche Möglichkeiten bei der Laufbahnentwicklung **sorgen** und Hindernisse für den Zugang zu Führungsrollen auf allen Ebenen der Entscheidungsfindung beseitigen. **Die Mitgliedstaaten sollten rasch die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung einer ausgewogeneren Vertretung von Frauen und Männern unter den nicht geschäftsführenden Direktoren/Aufsichtsratsmitgliedern börsennotierter Gesellschaften und über damit zusammenhängende Maßnahmen ^(1a) umsetzen. Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass Mutterschaftsurlaub und Elternzeit eine angemessene Wertschätzung erfahren, und zwar sowohl in Bezug auf die Beiträge als auch die Rentenansprüche, sodass die Bedeutung der Erziehung künftiger Generationen insbesondere angesichts einer alternden Gesellschaft gewürdigt wird.** Gleiches Entgelt für gleiche oder gleichwertige Arbeit und Lohntransparenz sollten **im Einklang mit den Verträgen wirksam** sichergestellt werden, **beispielsweise durch die Einführung nationales Indices der Entgeltgerechtigkeit, in denen Männer und Frauen in all ihrer Vielfalt verglichen werden.** Die Vereinbarkeit von Berufs-, Privat- und Familienleben sowohl für Frauen auch als für Männer sollte insbesondere durch den **universellen und wirksamen** Zugang zu hochwertiger Langzeitpflege und zu erschwinglichen, hochwertigen Diensten für frühkindliche Betreuung, Bildung und Erziehung **sowie durch die Gleichverteilung der häuslichen Pflichten gefördert werden**. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass Eltern und Menschen mit Betreuungs- oder Pflegepflichten im Hinblick auf eine bessere Vereinbarkeit von Berufs-, Privat- und Familienleben Zugang zu angemessenem Urlaub aus familiären Gründen und zu flexiblen Arbeitszeitregelungen haben, und sie sollten eine ausgewogene Wahrnehmung dieser Ansprüche durch Frauen und Männer fördern. **Darüber hinaus sollten sie den Zugang zu hochwertiger beruflicher Weiterbildung für Pflegekräfte und die Anerkennung ihrer Qualifikationen gewährleisten und Arbeitgeber im Pflegesektor dabei unterstützen, qualifiziertes Personal zu finden und zu halten, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf angemessenen Arbeitsbedingungen liegen sollte. Die Mitgliedstaaten sollten schrittweise auf einen vollständig bezahlten und gleich langen Mutterschafts- und Vaterschaftsurlaub hinarbeiten.**

^(1a) Noch nicht im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 28

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 7 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Um Nutzen aus dynamischen und produktiven Arbeitskräften sowie neuen Arbeits- und Geschäftsmodellen zu ziehen, sollten die Mitgliedstaaten gemeinsam mit den Sozialpartnern auf faire, transparente und verlässliche Arbeitsbedingungen hinwirken und dabei auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Rechten und Pflichten achten. Sie sollten die Segmentierung der Arbeitsmärkte verringern und ihr präventiv entgegenwirken, nicht angemeldete Erwerbstätigkeit und Scheinselbstständigkeit bekämpfen und den Übergang in unbefristete Beschäftigungsformen fördern. Durch die Vorschriften für den Beschäftigungsschutz, das Arbeitsrecht und die einschlägigen Einrichtungen **sollte ein Umfeld geschaffen werden, das sowohl die Rekrutierung von Arbeitskräften begünstigt als auch gewährleistet, dass die Arbeitgeber über die notwendige Flexibilität verfügen, um sich schnell an sich verändernde wirtschaftliche Rahmenbedingungen anpassen zu können, während gleichzeitig die Arbeitnehmerrechte geschützt sind und für Sozialschutz, ein angemessenes Sicherheitsniveau und gesunde, sichere und geeignete Arbeitsumfelder für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gesorgt ist.** Im veränderten Umfeld nach der Pandemie kann die Förderung flexibler Arbeitsregelungen wie der Telearbeit dazu beitragen, das Beschäftigungsniveau zu erhöhen und die Inklusionsfähigkeit der Arbeitsmärkte zu steigern. Zugleich muss sichergestellt werden, dass die Rechte der Arbeitnehmer in Bezug auf Arbeitszeit, Arbeitsbedingungen und Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben eingehalten werden. Beschäftigungsverhältnisse, die zu prekären Arbeitsbedingungen führen, sollten — auch bei Plattformarbeitern und insbesondere bei Geringqualifizierten — durch Maßnahmen zur Bekämpfung des Missbrauchs atypischer Verträge **unterbunden** werden. In Fällen einer ungerechtfertigten Entlassung sollte ein Zugang zu wirkungsvoller, unparteiischer Streitbeilegung und ein Anspruch auf Rechtsbehelfe einschließlich einer angemessenen Entschädigung gewährleistet werden.

Geänderter Text

Um Nutzen aus dynamischen und produktiven Arbeitskräften sowie neuen Arbeits- und Geschäftsmodellen zu ziehen, sollten die Mitgliedstaaten gemeinsam mit den Sozialpartnern auf faire, transparente und verlässliche Arbeitsbedingungen hinwirken und dabei auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Rechten und Pflichten **für Arbeitnehmer und Arbeitgeber** achten. **Die Kommission und die Mitgliedstaaten sollten diesbezüglich konkrete Maßnahmen zur Förderung und Stärkung der Tarifverhandlungen und des sozialen Dialogs ergreifen.** Sie sollten die Segmentierung der Arbeitsmärkte verringern und ihr präventiv entgegenwirken, nicht angemeldete Erwerbstätigkeit und Scheinselbstständigkeit bekämpfen und den Übergang in unbefristete Beschäftigungsformen fördern. Durch die Vorschriften für den Beschäftigungsschutz, das Arbeitsrecht und die einschlägigen Einrichtungen **sollten der Schutz der Arbeitnehmerrechte, ein hohes Maß an Sozialschutz und Arbeitsplatzsicherheit, inklusive Einstellungsverfahren, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz sowie geeignete Arbeitsumfelder für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sichergestellt werden.** Gleichzeitig **sollten die Mitgliedstaaten für ein geeignetes Umfeld sorgen, in dem sich die Unternehmen entfalten können, und für die Flexibilität, damit sich Arbeitgeber an Veränderungen anpassen können.** Im veränderten Umfeld nach der Pandemie kann die **zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern oder deren Vertretern vereinbarte** Förderung flexibler Arbeitsregelungen wie der Telearbeit dazu beitragen, **insbesondere für Alleinerziehende, Menschen mit Behinderungen und Menschen, die in ländlichen und abgelegenen Gebieten leben,** das Beschäftigungsniveau zu erhöhen und die Inklusionsfähigkeit der Arbeitsmärkte zu steigern. Zugleich muss sichergestellt werden, dass die Rechte der Arbeitnehmer in Bezug auf Arbeitszeit, Arbeitsbedingungen, **einschließlich Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz, sowie Sozialschutz** und Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben eingehalten werden. Beschäftigungsverhältnisse, die zu prekären Arbeitsbedingungen **und unlauterem Wettbewerb** führen, sollten — auch bei Plattformarbeitern und insbesondere bei Geringqualifizierten — durch Maßnahmen zur Bekämpfung des Missbrauchs atypischer Verträge **bekämpft** werden. **Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass alle Arbeitnehmer angemessene Arbeitsbedingungen, soziale Rechte und Zugang zu einem angemessenen sozialen Schutz genießen. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten das IAO-Übereinkommen Nr. 81 über die Arbeitsaufsicht vollständig umsetzen und in eine wirksame Arbeitsaufsicht investieren, indem sie die zuständigen Behörden ermächtigen und ihre Bemühungen zur Bekämpfung des grenzüberschreitenden Missbrauchs im Rahmen der Europäischen Arbeitsbehörde koordinieren.** In Fällen einer

Dienstag, 18. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ungerechtfertigten Entlassung sollte ein Zugang zu wirkungsvoller, unparteiischer Streitbeilegung und ein Anspruch auf Rechtsbehelfe einschließlich einer angemessenen Entschädigung gewährleistet werden. **Die Mitgliedstaaten sollten sich auf Europäische Agenturen und das unionsweite Netzwerk der öffentlichen Arbeitsverwaltungen und auf die europäischen Agenturen stützen, um faktengestützte bewährte Verfahren zu ermitteln, durch Leistungsvergleiche zu lernen und zu einer stärkeren Koordinierung der Beschäftigungspolitik zu gelangen.**

Abänderung 29

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 7 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die politischen Maßnahmen sollten auch in strukturschwachen Regionen darauf abzielen, die Erwerbsbeteiligung, die Abstimmung von Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt sowie Arbeitsmarktübergänge zu verbessern und zu unterstützen. Die Mitgliedstaaten sollten diejenigen, die am Arbeitsmarkt teilhaben können, **aktivieren und unterstützen**, insbesondere Angehörige **schutzbedürftiger** Gruppen wie **gering qualifizierte Personen**, Menschen mit Migrationshintergrund (einschließlich Personen, die vorübergehenden Schutz genießen) und marginalisierte Roma. Die Mitgliedstaaten sollten den Umfang und die Wirksamkeit aktiver Arbeitsmarktmaßnahmen verstärken, indem sie diese in Bezug auf Ausrichtung, Reichweite und Abdeckung verbessern und enger mit sozialen Diensten, Fortbildung und Einkommensbeihilfen für Arbeitslose während der **Arbeitsuche** verknüpfen, und zwar auf der Grundlage der Rechte und Pflichten Arbeitsloser. Die Mitgliedstaaten sollten die Kapazitäten der öffentlichen Arbeitsverwaltungen ausbauen, damit sie — auch mithilfe der Digitalisierung — Arbeitssuchenden frühzeitig maßgeschneiderte Hilfsangebote bereitstellen, auf den aktuellen und künftigen Bedarf am Arbeitsmarkt reagieren und ein leistungsorientiertes Management umsetzen können.

Geänderter Text

Die politischen Maßnahmen sollten auch in strukturschwachen Regionen **und Bereichen, einschließlich abgelegener und ländlicher Gebiete, Inseln und Gebiete in äußerster Randlage**, darauf abzielen, die Erwerbsbeteiligung, die Abstimmung von Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt sowie Arbeitsmarktübergänge, **insbesondere den grünen und digitalen Wandel**, zu verbessern und zu unterstützen. Die Mitgliedstaaten sollten diejenigen, die am Arbeitsmarkt teilhaben können, insbesondere Angehörige **benachteiligter** Gruppen wie **junge und ältere Menschen, Geringqualifizierte, informell Beschäftigte, Menschen mit Behinderungen**, Menschen mit Migrationshintergrund (einschließlich Personen, die vorübergehenden Schutz genießen) und marginalisierte Roma, **dazu befähigen, hochwertige Beschäftigung zu finden**. Die Mitgliedstaaten sollten den Umfang und die Wirksamkeit aktiver Arbeitsmarktmaßnahmen verstärken, indem sie diese in Bezug auf Ausrichtung, Reichweite und Abdeckung verbessern und enger mit sozialen Diensten, Fortbildung und **angemessenen** Einkommensbeihilfen für Arbeitslose während der **Suche nach hochwertiger Beschäftigung** verknüpfen, und zwar auf der Grundlage der Rechte und Pflichten Arbeitsloser. Die Mitgliedstaaten sollten die Kapazitäten der öffentlichen Arbeitsverwaltungen ausbauen, damit sie — auch mithilfe der Digitalisierung — Arbeitssuchenden frühzeitig maßgeschneiderte Hilfsangebote bereitstellen, auf den aktuellen und künftigen Bedarf am Arbeitsmarkt **sowie auf die Bestrebungen der Arbeitssuchenden** reagieren und ein leistungsorientiertes Management umsetzen können. **Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass diese Dienste und Unterstützungsleistungen online und offline angeboten werden, damit sie für alle zugänglich sind, auch für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen, damit niemand zurückgelassen wird.**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 30
Vorschlag für einen Beschluss
Anhang I — Leitlinie 7 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten sollten Arbeitslosen angemessene Leistungen von ausreichender Dauer entsprechend ihren Beiträgen und den nationalen Bestimmungen zur Anspruchsberechtigung gewähren. Diese Leistungen **bei Arbeitslosigkeit sollten angemessen sein, aber die Bedingungen sollten dennoch für die Empfänger einen Anreiz schaffen**, schnell wieder in Beschäftigung zurückzukehren, und von aktiven Arbeitsmarktmassnahmen flankiert werden.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sollten Arbeitslosen angemessene Leistungen von ausreichender Dauer entsprechend ihren Beiträgen und den nationalen Bestimmungen zur Anspruchsberechtigung gewähren. Diese Leistungen **dürfen die Empfänger nicht davon abhalten, wie im Grundsatz Nr. 13 der Säule dargelegt**, schnell wieder in Beschäftigung zurückzukehren, und **sollten** von aktiven Arbeitsmarktmassnahmen flankiert werden.

Abänderung 31
Vorschlag für einen Beschluss
Anhang I — Leitlinie 7 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Die Mobilität **von Lernenden und Arbeitskräften** sollte **angemessen** unterstützt werden, um ihre Kompetenzen und Beschäftigungsfähigkeit zu **verbessern und so das Potenzial des europäischen Arbeitsmarktes voll auszuschöpfen**; gleichzeitig sollten **auch** für alle, die eine grenzüberschreitende Tätigkeit ausüben, **faire Bedingungen gewährleistet werden**, und in Bezug auf mobile Arbeitskräfte, die von der Europäischen Arbeitsbehörde unterstützt werden, **sollte die Verwaltungszusammenarbeit zwischen den nationalen Verwaltungen intensiviert werden**. Die Mobilität von Arbeitskräften, die systemrelevante Funktionen wahrnehmen, sowie von grenzüberschreitend erwerbstätigen Personen, Saisonarbeitskräften und entsandten Arbeitnehmern sollte unterstützt werden, **wenn Grenzen aufgrund von Erwägungen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit** vorübergehend geschlossen werden.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sollten die Mobilität der Arbeitskräfte in der gesamten Union fördern, um regionale und branchenspezifische Engpässe auf dem Arbeitsmarkt zu überwinden und das Potenzial des Arbeitsmarktes der Union voll auszuschöpfen, wobei sie wirksam gegen die nachteiligen Auswirkungen der Abwanderung von Fachkräften in bestimmten Regionen vorgehen sollten. Gleichzeitig sollte die Mobilität von Lernenden und Arbeitnehmern unterstützt werden, um **ihr Know-how**, ihre Kompetenzen und **ihre** Beschäftigungsfähigkeit zu **erhöhen, insbesondere durch eine weitere Stärkung von Erasmus+**. **Die Mitgliedstaaten sollten die Rechte und menschenwürdige Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen** für alle, die eine grenzüberschreitende Tätigkeit ausüben, **sowie die Übertragbarkeit von Sozialversicherungsrechten und -ansprüchen durch verbesserte Verwaltungszusammenarbeit zwischen den nationalen Verwaltungen** in Bezug auf mobile Arbeitskräfte, die **auch** von der Europäischen Arbeitsbehörde unterstützt **wird, sicherstellen**. Die **faire** Mobilität von Arbeitskräften, die systemrelevante Funktionen wahrnehmen, sowie von grenzüberschreitend erwerbstätigen Personen, **einschließlich Grenzgängern**, Saisonarbeitskräften und entsandten Arbeitnehmern, sollte unterstützt werden, **und ihre Rechte sollten geachtet werden, auch wenn Grenzen** vorübergehend geschlossen werden, **etwa in den Bereichen Sicherheit und Gesundheitsschutz, steuerlicher Wohnsitz und Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit**.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 32
Vorschlag für einen Beschluss
Anhang I — Leitlinie 7 — Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sollten bei der Koordinierung von Systemen der sozialen Sicherheit für mobile Arbeitnehmer, einschließlich Selbstständige, die in einem anderen Mitgliedstaat arbeiten, zusammenarbeiten. Durch die Modernisierung von Systemen der sozialen Sicherheit sollten die Grundsätze des Arbeitsmarktes der Union gestärkt werden, indem nachhaltige nationale Systeme der sozialen Sicherheit bereitgestellt werden, die keine Schutzlücken aufweist und mit der letztendlich für eine produktive Arbeitnehmerschaft gesorgt wird. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten durch ihre nationalen Pläne im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität und anderer Instrumente der Union die Digitalisierung öffentlicher Dienste fördern, um die Qualität ihrer Arbeit zu verbessern, insbesondere durch die vollständige Umsetzung des Systems für den elektronischen Austausch von Informationen der sozialen Sicherheit. Die Mitgliedstaaten sollten grenzüberschreitende Partnerschaften ausbauen und andere einschlägige europäische Instrumente wie das Europäische Netz der Arbeitsvermittlungen (EURES) und das ÖAV-Netzwerk besser fördern und nutzen, um mobile Arbeitnehmer zu unterstützen, insbesondere indem sie sie mit umfassenden Informationen über Beschäftigungsmöglichkeiten und Sozialschutz versorgen.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 33

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 7 — Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten sollten sich auch darum bemühen, geeignete Bedingungen für neue Arbeitsformen zu schaffen, sodass deren Potenzial zur Schaffung von Arbeitsplätzen ausgeschöpft wird und zugleich bestehende soziale Rechte gewahrt werden. Die Mitgliedstaaten sollten daher **Beratungs- und Orientierungsangebote zu den Rechten** und Pflichten im Falle von atypischen Arbeitsverträgen und neuen Arbeitsformen (z. B. Arbeit über digitale Plattformen) bereitstellen. Hier können die Sozialpartner eine entscheidende Rolle spielen, und die Mitgliedstaaten sollten sie bei ihren Bemühungen, Menschen mit atypischen Arbeitsverträgen und Plattformbeschäftigte zu erreichen und zu vertreten, unterstützen. In Bezug auf die Herausforderungen, die sich aus neuen Formen der Arbeitsorganisation wie algorithmischem Management, Datenüberwachung und dauerhafter oder alternierender Telearbeit ergeben, sollten die Mitgliedstaaten die Durchsetzung unterstützen, *etwa* durch Leitlinien oder spezielle Schulungen für Arbeitsaufsichtsbehörden.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sollten sich auch darum bemühen, geeignete Bedingungen für neue Arbeitsformen zu schaffen, sodass deren Potenzial zur Schaffung von Arbeitsplätzen ausgeschöpft wird und zugleich **bestehendes Arbeitsrecht und** bestehende soziale Rechte gewahrt werden. Die Mitgliedstaaten sollten daher **die Rechte** und Pflichten im Falle von atypischen Arbeitsverträgen und neuen Arbeitsformen (z. B. Arbeit über digitale Plattformen) **sicherstellen und nötigenfalls Beratung und Orientierung** bereitstellen. **Gleichzeitig sollten die Mitgliedstaaten den Übergang zu unbefristeten Beschäftigungsformen im Einklang mit der Säule fördern.** Hier können die Sozialpartner eine entscheidende Rolle spielen, und die Mitgliedstaaten sollten sie bei ihren Bemühungen, Menschen mit atypischen Arbeitsverträgen und Plattformbeschäftigte zu erreichen und zu vertreten, unterstützen **und auch eine kollektive Vertretung und Maßnahmen für echte Selbstständige erleichtern.** In Bezug auf die Herausforderungen, die sich aus neuen Formen der Arbeitsorganisation wie algorithmischem Management, Datenüberwachung und dauerhafter oder alternierender Telearbeit ergeben, sollten die Mitgliedstaaten **auch** die Durchsetzung unterstützen, **auch durch die Bereitstellung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen**, durch Leitlinien oder spezielle Schulungen für Arbeitsaufsichtsbehörden **sowie wirk-same, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen.**

Abänderung 34

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 7 — Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Um einen effektiveren sozialen Dialog zu erreichen und die sozioökonomischen Ergebnisse — auch in Krisenzeiten wie **dem aktuellen Krieg** in der Ukraine — zu verbessern, sollten die Mitgliedstaaten entsprechend den einzelstaatlichen Gepflogenheiten dafür sorgen, dass **die Sozialpartner** rechtzeitig und sinnvoll in die Gestaltung und Umsetzung von **beschäftigungs-**, sozial- und gegebenenfalls auch **wirtschaftspolitischen** Reformen und Maßnahmen eingebunden werden, **auch indem sie den Ausbau der Kapazitäten der Sozialpartner unterstützen.** Die Mitgliedstaaten sollten den sozialen Dialog und Kollektivverhandlungen fördern. Die Sozialpartner sollten darin bestärkt werden, Kollektivverträge über sie betreffende Fragen auszuhandeln und zu schließen, und zwar unter uneingeschränkter Wahrung ihrer Autonomie und des Rechts auf Kollektivmaßnahmen.

Geänderter Text

Um einen effektiveren **und intensiveren** sozialen Dialog zu **fördern und zu** erreichen und die sozioökonomischen Ergebnisse — auch in Krisenzeiten wie **denen der russischen Invasion** in der Ukraine, **der steigenden Lebenshaltungskosten und des sich beschleunigenden Klimawandels** — zu verbessern, sollten die Mitgliedstaaten entsprechend den einzelstaatlichen Gepflogenheiten **die Stärkung der Sozialpartner auf allen Ebenen unterstützen und** dafür sorgen, dass **sie** rechtzeitig und sinnvoll in die Gestaltung und Umsetzung von **beschäftigungs-**, sozial- und gegebenenfalls auch **wirtschafts- und umweltpolitischen** Reformen und Maßnahmen eingebunden werden. **Die Mitgliedstaaten sollten den sozialen Dialog und die Ausweitung der tarifvertraglichen Abdeckung verstärken** und fördern. Die Sozialpartner sollten darin bestärkt werden, Kollektivverträge über sie betreffende Fragen auszuhandeln und zu schließen, und zwar unter uneingeschränkter Wahrung ihrer Autonomie und des Rechts auf Kollektivmaßnahmen.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 35

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 7 — Absatz 7

Vorschlag der Kommission

Gegebenenfalls sollten die Mitgliedstaaten entsprechend den einzelstaatlichen Gepflogenheiten die Erfahrungen der einschlägigen Organisationen der Zivilgesellschaft in **beschäftigungs- oder sozialpolitischen** Fragen berücksichtigen.

Geänderter Text

Gegebenenfalls sollten die Mitgliedstaaten entsprechend den einzelstaatlichen Gepflogenheiten **das Fachwissen und** die Erfahrungen der einschlägigen Organisationen der Zivilgesellschaft in **beschäftigungs-, sozial- und umweltpolitischen** Fragen berücksichtigen, **unter anderem von Organisationen, die benachteiligte Gruppen, die auf dem Arbeitsmarkt und auf der Suche nach hochwertiger Beschäftigung mit Hindernissen zu kämpfen haben, vertreten und mit ihnen eng zusammenarbeiten.** Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten Organisationen der Zivilgesellschaft unterstützen, die gemeinnützige Sozial- und Arbeitsvermittlungsdienste anbieten.

Abänderung 36

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 7 — Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Ein gesunder und sicherer Arbeitsplatz ist von entscheidender Bedeutung. Die Mitgliedstaaten sollten unterstützen und sicherstellen, dass die Arbeitgeber Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften einhalten und die Arbeitnehmer und ihre Vertreter entsprechend informieren, Risikobewertungen erstellen und Vorbeugemaßnahmen ergreifen. Dazu sollte auch gehören, die Zahl tödlicher Arbeitsunfälle und berufsbedingter Krebserkrankungen auf null zu senken, indem unter anderem verbindliche Grenzwerte für die berufsbedingte Exposition gegenüber gefährlichen Stoffen am Arbeitsplatz festgelegt werden. In diesem Zusammenhang sollten die Mitgliedstaaten die Auswirkungen von psychosozialen Risiken am Arbeitsplatz, von Berufskrankheiten sowie von Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel wie Hitzewellen, Dürren oder Waldbränden auf die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer, insbesondere im Baugewerbe, im Agrarsektor und im öffentlichen Dienst, berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten sollten die Auswirkungen der derzeitigen und zukünftigen Krisen auf den Arbeitsmarkt, auch im Zusammenhang mit dem Klimanotstand und der offenen strategischen Autonomie Europas, angehen und antizipieren, indem sie Arbeitnehmer unterstützen, die sich vorübergehend in Arbeitslosigkeit oder Kurzarbeit befinden, da ihre Arbeitgeber gezwungen sind, Tätigkeiten auszusetzen, oder Dienste anbieten sowie Selbstständige und Kleinunternehmen dabei unterstützen, Mitarbeiter zu halten und ihre Geschäftstätigkeit oder Dienstleistungen aufrechtzuerhalten.

Geänderter Text

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 37

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 8 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten sollten durch die Einführung wirksamer Maßnahmen zur Bekämpfung aller Formen der Diskriminierung und zur Förderung der Chancengleichheit aller, insbesondere von auf dem Arbeitsmarkt unterrepräsentierten Gruppen, inklusive Arbeitsmärkte unterstützen, die **allen Menschen offenstehen**; dabei ist der regionalen und territorialen Dimension gebührend Rechnung zu tragen. Sie sollten im Hinblick auf Beschäftigung, sozialen Schutz, Gesundheitsversorgung **und** Langzeitpflege, Bildung und Zugang zu Waren und Dienstleistungen für Gleichbehandlung sorgen, und zwar unabhängig von Geschlecht, ethnischer Herkunft, Religion oder Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Orientierung.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sollten durch die Einführung wirksamer Maßnahmen zur Bekämpfung aller Formen der Diskriminierung und **von Stereotypen und** zur Förderung der Chancengleichheit aller, insbesondere von auf dem Arbeitsmarkt unterrepräsentierten **oder benachteiligten** Gruppen, **soziale Rechte und** inklusive Arbeitsmärkte unterstützen, die **für alle Menschen zugänglich sind**; dabei ist der regionalen und territorialen Dimension gebührend Rechnung zu tragen. Sie sollten im Hinblick auf Beschäftigung, sozialen Schutz, Gesundheitsversorgung, **Kinderbetreuung**, Langzeitpflege, Bildung und Zugang zu **Wohnraum**, Waren und Dienstleistungen für **gleichen Lohn für gleiche oder gleichwertige Arbeit, für personalisierte Unterstützung für Arbeitsuchende sowie für** Gleichbehandlung **und gleiche Rechte** sorgen, und zwar unabhängig von Geschlecht, ethnischer Herkunft, **sozialem Hintergrund**, Religion oder Weltanschauung, Behinderung, Alter oder sexueller Orientierung.

Abänderung 38

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 8 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten sollten die Sozialschutzsysteme modernisieren, um einen angemessenen, wirksamen, effizienten und nachhaltigen sozialen Schutz aller Menschen in allen Lebensphasen zu gewährleisten, und dabei die soziale Inklusion und **den sozialen Aufstieg fördern, Anreize für** die Teilhabe am Arbeitsmarkt schaffen, soziale Investitionen unterstützen, Armut **bekämpfen** und Ungleichheiten beseitigen, auch durch die Gestaltung ihrer Steuer- und Sozialleistungssysteme und Bewertung der Verteilungswirkung politischer Maßnahmen. Wenn universelle Konzepte durch **selektive** Ansätze ergänzt werden, steigert dies die Wirksamkeit **der Sozialschutzsysteme**. Die **Modernisierung der Sozialschutzsysteme sollte auch zum Ziel haben, dass diese Systeme** einer Vielfalt von Herausforderungen **besser gewachsen sind**.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sollten die Sozialschutzsysteme modernisieren **und in sie investieren**, um einen angemessenen, wirksamen, effizienten und nachhaltigen sozialen Schutz aller Menschen in allen Lebensphasen zu gewährleisten, und dabei die soziale Inklusion und **die soziale Aufwärtskonvergenz und Mobilität fördern**, die Teilhabe am Arbeitsmarkt **und den Zugang zu hochwertiger Beschäftigung unterstützen und Anreize dafür** schaffen, soziale Investitionen unterstützen, Armut, **einschließlich Armut trotz Erwerbstätigkeit, beseitigen** und Ungleichheiten beseitigen, auch durch die **progressive** Gestaltung ihrer Steuer- und Sozialleistungssysteme und **durch** Bewertung der Verteilungswirkung politischer Maßnahmen. Wenn universelle Konzepte durch **zielgerichtete** Ansätze ergänzt werden, steigert dies die Wirksamkeit **des Sozialschutzes**. Die **Mitgliedstaaten sollten die Widerstandsfähigkeit und Nachhaltigkeit ihrer Sozialschutzsysteme verbessern, um** einer Vielfalt von Herausforderungen **gewachsen zu sein**.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 39
Vorschlag für einen Beschluss
Anhang I — Leitlinie 8 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten sollten die drei Pfeiler der aktiven Inklusion integrieren und weiterentwickeln: angemessene Einkommensunterstützung, inklusive Arbeitsmärkte und Zugang zu hochwertigen, auf den individuellen Bedarf abgestimmten Unterstützungsdiensten. Die Sozialschutzsysteme sollten gewährleisten, dass jede Person, die nicht über ausreichende Mittel verfügt, angemessene Mindesteinkommensleistungen erhält, und sie sollten die soziale Inklusion fördern, indem sie die Menschen zu einer aktiven Teilhabe am Arbeitsmarkt und an der Gesellschaft ermutigen, unter anderem durch Bereitstellung gezielter Sozialleistungen.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sollten die drei Pfeiler der aktiven Inklusion integrieren und weiterentwickeln: angemessene Einkommensunterstützung, inklusive Arbeitsmärkte und Zugang zu hochwertigen, auf den individuellen Bedarf abgestimmten Dienstleistungen. Die Sozialschutzsysteme sollten gewährleisten, dass jede Person, die nicht über ausreichende Mittel verfügt, um ein Leben in Würde zu führen, angemessene Mindesteinkommensleistungen ^(1a) erhält, und sie sollten die soziale Inklusion fördern, indem sie alle Menschen dabei unterstützen, aktiv am Arbeitsmarkt und an der Gesellschaft teilzuhaben und sich darin wieder einzugliedern, unter anderem durch gezielte Bereitstellung von und Zugang zu dafür erforderlichen Waren und Sozialleistungen. **Die Zugänglichkeit der Sozialschutzsysteme sollte anhand eines rechtsbasierten Ansatzes überwacht und bewertet werden.**

^(1a) **Vorschlag der Kommission für eine Empfehlung des Rates zu einem angemessenen Mindesteinkommen zur Gewährleistung der aktiven Eingliederung, 28. September 2022,** <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=de&catId=89&furtherNews=yes&newsId=10417>.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 40

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 8 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Die Verfügbarkeit bezahlbarer, zugänglicher und hochwertiger Dienstleistungen, beispielsweise frühkindliche Betreuung, Bildung und Erziehung, außerschulische Betreuung, allgemeine Bildung, Berufsbildung, Wohnraum sowie Gesundheitsdienste und Langzeitpflege, ist notwendig für die Gewährleistung von Chancengleichheit. Im Einklang mit dem EU-Kernziel für 2030 zur Verminderung der Armut sollte besonderes Augenmerk auf die Bekämpfung von Armut und sozialer Ausgrenzung, einschließlich der Armut trotz Erwerbstätigkeit, gerichtet werden. Insbesondere zur Bekämpfung der Kinderarmut sollten umfassende, integrierte Maßnahmen ergriffen werden, vor allem durch die vollständige Umsetzung der Europäischen Garantie für Kinder.

Geänderter Text

Angesichts des weiterhin alarmierenden Ausmaßes der Armut, der Auswirkungen der COVID-19-Krise, der russischen Invasion in der Ukraine, der steigenden Lebenshaltungskosten und des sich beschleunigenden Klimawandels sind weitere Anstrengungen erforderlich, um Armut und soziale Ausgrenzung durch eine horizontale Strategie zu Armut trotz Erwerbstätigkeit, Energie- und Mobilitätsarmut, Ernährungsarmut und Obdachlosigkeit zu bekämpfen. Besonderes Augenmerk sollte in diesem Zusammenhang auf Kinder, ältere Menschen, Alleinerziehende, insbesondere alleinerziehende Mütter, ethnische Minderheiten, Migranten und Menschen mit Behinderungen gerichtet werden. Insbesondere zur Bekämpfung der Kinderarmut sollten umfassende, integrierte Maßnahmen ergriffen werden, vor allem durch die vollständige Umsetzung der Europäischen Garantie für Kinder und eine Aufstockung der dafür vorgesehenen Haushaltsmittel auf mindestens 20 Mrd. EUR im Einklang mit der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 19. Mai 2022 zu den Auswirkungen des russischen Krieges in der Ukraine auf die Gesellschaft und die Wirtschaft in der EU — Stärkung der Handlungsfähigkeit der EU. Die Mitgliedstaaten sollten ihre nationalen Aktionspläne für die Europäische Garantie für Kinder vorlegen, um Kinderarmut zu bekämpfen und Chancengleichheit zu fördern, indem bedürftigen Kindern ein wirksamer und kostenloser Zugang zu Gesundheitsversorgung, Bildung und schulischen Aktivitäten, frühkindlicher Bildung und Kinderbetreuung sowie ein wirksamer Zugang zu angemessenem Wohnraum und gesunder Ernährung im Einklang mit dem EU-Kernziel für 2030, die Zahl der von Armut und sozialer Ausgrenzung bedrohten Menschen um mindestens 15 Millionen, darunter mindestens 5 Millionen Kinder, zu verringern, gewährleistet werden. Alle Mitgliedstaaten sollten mehr als 5 % der ihnen im Rahmen des ESF+ zugewiesenen Mittel für die Bekämpfung der Kinderarmut und die Förderung des Wohlergehens von Kindern aufwenden.

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 41

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 8 — Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten sollten gewährleisten, dass alle Menschen — auch Kinder — Zugang zu essenziellen Dienstleistungen haben. Personen, die hilfsbedürftig sind oder sich in einer prekären Lage befinden, sollten garantierten Zugang zu **angemessenen** Sozialwohnungen oder zu **angemessener** Unterstützung bei der Wohnraumbeschaffung haben. Die Mitgliedstaaten sollten für eine saubere, faire Energiewende sorgen und gegen die Energiearmut vorgehen, gegebenenfalls mithilfe befristeter Einkommensbeihilfen, denn diese Form der Armut fällt wegen der steigenden Energiepreise, **teils aufgrund des Kriegs in der Ukraine**, immer stärker ins Gewicht. Zugleich sollten Maßnahmen zur inklusiven Renovierung von Wohngebäuden umgesetzt werden. Die besonderen Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen, unter anderem im Hinblick auf Barrierefreiheit, sollten im Zusammenhang mit diesen Dienstleistungen berücksichtigt werden. **Zur Bekämpfung von Obdachlosigkeit sollten spezifische Maßnahmen ergriffen werden. Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass Menschen rechtzeitig Zugang zu einer hochwertigen und bezahlbaren Gesundheitsvorsorge, Heilbehandlung und Langzeitpflege erhalten, und sie sollten zugleich die langfristige Tragfähigkeit der entsprechenden Systeme sicherstellen.**

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sollten gewährleisten, dass alle Menschen — auch Kinder — Zugang zu **hochwertigen** essenziellen Dienstleistungen haben. Personen, die hilfsbedürftig sind oder sich in einer prekären **oder benachteiligten** Lage befinden, sollten garantierten Zugang zu **menschenwürdigen** Sozialwohnungen oder zu **entsprechender** Unterstützung bei der Wohnraumbeschaffung haben, **Zwangsräumungen und ihren Folgen sollte entgegengewirkt, in einen barrierefreien Wohnraum für Personen mit eingeschränkter Mobilität investiert und Maßnahmen ergriffen werden, um einen fairen und gerechten Übergang in Bezug auf die Verbesserung der Energieeffizienz des bestehenden Wohnungsbestands sicherzustellen.** Die Mitgliedstaaten sollten für eine saubere, faire Energiewende sorgen und gegen die Energiearmut vorgehen, gegebenenfalls mithilfe befristeter Einkommensbeihilfen **und struktureller Investitionen**, denn diese Form der Armut fällt wegen der steigenden Energiepreise immer stärker ins Gewicht. Zugleich sollten Maßnahmen zur inklusiven Renovierung von Wohngebäuden umgesetzt werden, **um für barrierefreien, erschwinglichen und gesunden Wohnraum zu sorgen und zu verhindern, dass die Lebenshaltungskosten für Mieter unverhältnismäßig steigen.** Die besonderen Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen, unter anderem im Hinblick auf Barrierefreiheit, sollten im Zusammenhang mit diesen Dienstleistungen berücksichtigt werden. **Obdachlosigkeit sollte bis 2030 im Einklang mit der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 24. November 2020 zur Senkung der Obdachlosenquoten in der EU auf der Grundlage des Grundsatzes „Housing First“ beseitigt werden. Durch die COVID-19-Krise wurde deutlich, dass mehr öffentliche Investitionen erforderlich sind, damit gut ausgebildete medizinische Arbeitskräfte und Pflegepersonal in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen und alle Menschen, auch Angehörige benachteiligter Gruppen, Zugang zur Gesundheitsversorgung haben. Daher sollten die Mitgliedstaaten für wirksamen und gleichen Zugang zu nachhaltiger öffentlicher Gesundheitsvorsorge und Heilbehandlung, insbesondere psychischer Gesundheitsfürsorge, und Langzeitpflege von hoher Qualität sorgen.**

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 42

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 8 — Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Im Einklang mit der Aktivierung der Richtlinie über vorübergehenden Schutz ⁽⁴³⁾ sollten die Mitgliedstaaten Flüchtlingen aus der Ukraine angemessenen Schutz bieten; **dies umfasst unter anderem** Aufenthaltsrechte, **den** Zugang zum und die Integration in den Arbeitsmarkt, **den** Zugang zu allgemeiner **und** beruflicher Bildung, zu Wohnraum und zu Systemen der sozialen Sicherheit, zu medizinischer Versorgung, Sozialleistungen und anderer Unterstützung sowie Mittel zur Bestreitung des Lebensunterhalts. Im Einklang mit der Europäischen Garantie für Kinder sollte der Zugang von Kindern zu Betreuung und Bildung sowie zu wesentlichen Dienstleistungen gewährleistet werden. Für unbegleitete Kinder und Jugendliche sollten die Mitgliedstaaten das Recht auf gesetzliche Vormundschaft umsetzen.

⁽⁴³⁾ Richtlinie 2001/55/EG des Rates vom 20. Juli 2001 über Mindestnormen für die Gewährung vorübergehenden Schutzes im Falle eines Massenzustroms von Vertriebenen und Maßnahmen zur Förderung einer ausgewogenen Verteilung der Belastungen, die mit der Aufnahme dieser Personen und den Folgen dieser Aufnahme verbunden sind, auf die Mitgliedstaaten.

Geänderter Text

Im Einklang mit der Aktivierung der Richtlinie über vorübergehenden Schutz ⁽⁴³⁾ sollten die Mitgliedstaaten Flüchtlingen aus der Ukraine, **einschließlich Roma und Drittstaatsangehörigen, die sich rechtmäßig in der Ukraine aufhalten und infolge der russischen Invasion in der Ukraine nach Europa fliehen**, angemessenen Schutz bieten. **In diesem Zusammenhang sollten diesbezüglich Aufenthaltsrechte gewährt und der** Zugang zum und die Integration in den Arbeitsmarkt, **der** Zugang zu allgemeiner **Bildung, zu Sprachunterricht, zu** beruflicher Bildung **und** zu Wohnraum und zu Systemen der sozialen Sicherheit, zu medizinischer Versorgung **und psychosozialer Betreuung**, Sozialleistungen und anderer Unterstützung sowie Mittel zur Bestreitung des Lebensunterhalts **zur Verfügung gestellt werden**. Im Einklang mit der Europäischen Garantie für Kinder sollte **auf der gleichen Grundlage wie Gleichaltrigen im Aufnahmemitgliedstaat** der Zugang von Kindern zu **kostenloser, hochwertiger** Betreuung und Bildung sowie zu wesentlichen Dienstleistungen gewährleistet werden. Für unbegleitete Kinder und Jugendliche sollten die Mitgliedstaaten das Recht auf gesetzliche Vormundschaft umsetzen. **Die Mitgliedstaaten sollten in Erwägung ziehen, den durch die Richtlinie über vorübergehenden Schutz gebotenen Schutz auf alle Flüchtlinge auszuweiten und den Anliegen der Arbeitgeber Rechnung zu tragen, Personen einzustellen, die nur einen vorübergehenden Status haben.**

⁽⁴³⁾ Richtlinie 2001/55/EG des Rates vom 20. Juli 2001 über Mindestnormen für die Gewährung vorübergehenden Schutzes im Falle eines Massenzustroms von Vertriebenen und Maßnahmen zur Förderung einer ausgewogenen Verteilung der Belastungen, die mit der Aufnahme dieser Personen und den Folgen dieser Aufnahme verbunden sind, auf die Mitgliedstaaten (ABl. L 212 vom 7.8.2001, S. 12).

Dienstag, 18. Oktober 2022

Abänderung 43

Vorschlag für einen Beschluss

Anhang I — Leitlinie 8 — Absatz 7

Vorschlag der Kommission

Vor dem Hintergrund der steigenden Lebenserwartung und des demografischen Wandels sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Rentensysteme für Arbeitnehmer und Selbstständige nachhaltig und angemessen sind; dabei sollten sie für Chancengleichheit für **Frauen und Männer** beim Erwerb von Ruhegehaltsansprüchen, **auch durch Zusatzsysteme**, sorgen, sodass ein **angemessenes Einkommen im Alter gewährleistet** ist. Rentenreformen sollten **unterstützt werden durch Maßnahmen zur Verringerung des geschlechtsbedingten Rentengefälles und zur Verlängerung des Erwerbslebens, wie beispielsweise die Heraufsetzung des tatsächlichen Renteneintrittsalters und insbesondere die Erleichterung der Erwerbsbeteiligung älterer Menschen, und sie sollten durch Strategien für aktives Altern begleitet werden**. Die Mitgliedstaaten sollten einen konstruktiven Dialog mit den Sozialpartnern und anderen relevanten Interessenträgern aufnehmen und bei der Einführung von Reformen angemessene Übergangsphasen vorsehen.

Geänderter Text

Vor dem Hintergrund der steigenden Lebenserwartung und des demografischen Wandels sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Rentensysteme für Arbeitnehmer und Selbstständige nachhaltig und angemessen sind; dabei sollten sie für Chancengleichheit für **Einzelpersonen** beim Erwerb von Ruhegehaltsansprüchen **im Rahmen öffentlicher oder betrieblicher Altersversorgungssysteme oder einer Mischform zusammen mit Zusatzsystemen** sorgen, sodass **für ein menschenwürdiges Ruhestandseinkommen oberhalb der Armutsgrenze gesorgt** ist. Rentenreformen sollten **auf aktivem Altern beruhen, indem die Möglichkeiten für Arbeitnehmer aller Altersgruppen optimiert werden, bis zum gesetzlichen Rentenalter unter guten, produktiven und gesunden Bedingungen zu arbeiten**. Gleichzeitig sollten Arbeitnehmer, die nach Erreichen des Rentenalters aktiv bleiben möchten, die Möglichkeit haben, dies zu tun. Im Bereich der Altersstruktur der Arbeitskräfte, der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes am Arbeitsplatz, der allgemeinen und beruflichen Bildung, des Managements von Fertigkeiten und Kompetenzen und der Arbeitsorganisation, deren Ziel ein gesundes und produktives Erwerbsleben sein sollte, sollten im Rahmen eines generationsübergreifenden Ansatzes gezielte Maßnahmen festgelegt werden. Die **Mitgliedstaaten sollten die Beschäftigung junger Menschen zusammen mit der Begleitung von vor dem Ruhestand stehenden Arbeitnehmern sowie die Weitergabe von Wissen und Erfahrung zwischen den Generationen ermöglichen**. Die Mitgliedstaaten sollten einen konstruktiven Dialog mit den Sozialpartnern **den Organisationen der Zivilgesellschaft** und anderen relevanten Interessenträgern aufnehmen und bei der Einführung von Reformen angemessene Übergangsphasen **sowie eine Veränderung in der Wahrnehmung älterer Arbeitnehmer und ihrer Beschäftigungsfähigkeit** vorsehen. **Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten Pläne für gesundes Altern erstellen, die den Zugang zu Gesundheits- und Pflegediensten sowie Strategien für Gesundheitsförderung und Prävention umfassen**.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

P9_TA(2022)0365

Entwurf des Berichtigungshaushaltsplans Nr. 4/2022: Aktualisierung der Einnahmen (Eigenmittel) und sonstige technische Anpassungen

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 19. Oktober 2022 zu dem Standpunkt des Rates zu dem Entwurf des Berichtigungshaushaltsplans Nr. 4/2022 der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2022: Aktualisierung der Einnahmen (Eigenmittel) und sonstige technische Anpassungen (12623/2022 — C9-0317/2022 — 2022/0211(BUD))

(2023/C 149/11)

Das Europäische Parlament,

- gestützt auf Artikel 314 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - gestützt auf Artikel 106a des Vertrags zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft,
 - gestützt auf die Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2018 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1296/2013, (EU) Nr. 1301/2013, (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 1304/2013, (EU) Nr. 1309/2013, (EU) Nr. 1316/2013, (EU) Nr. 223/2014, (EU) Nr. 283/2014 und des Beschlusses Nr. 541/2014/EU sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 44,
 - unter Hinweis auf den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2022, der am 24. November 2021 endgültig erlassen wurde ⁽²⁾,
 - gestützt auf die Verordnung (EU, Euratom) 2020/2093 des Rates vom 17. Dezember 2020 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2021 bis 2027 ⁽³⁾ („MFR-Verordnung“),
 - unter Hinweis auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 16. Dezember 2020 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung sowie über neue Eigenmittel, einschließlich eines Fahrplans für die Einführung neuer Eigenmittel ⁽⁴⁾ („IIV“),
 - unter Hinweis auf den Beschluss (EU, Euratom) 2020/2053 des Rates vom 14. Dezember 2020 über das Eigenmittelsystem der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2014/335/EU, Euratom ⁽⁵⁾,
 - unter Hinweis auf den Entwurf des Berichtigungshaushaltsplans Nr. 4/2022, der von der Kommission am 1. Juli 2022 angenommen wurde (COM(2022)0350),
 - unter Hinweis auf den Standpunkt zum Entwurf des Berichtigungshaushaltsplans Nr. 4/2022, der vom Rat am 20. September 2022 festgelegt und dem Europäischen Parlament am selben Tag zugeleitet wurde (12623/2022 — C9-0317/2022),
 - gestützt auf die Artikel 94 und 96 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Haushaltsausschusses (A9-0240/2022),
- A. in der Erwägung, dass der Hauptzweck des Entwurfs des Berichtigungshaushaltsplans Nr. 4/2022 darin besteht, die Einnahmenseite des Haushaltsplans zu aktualisieren, um den jüngsten Entwicklungen, nämlich den vom Beratenden Ausschuss für Eigenmittel (BAEM) am 23. Mai 2022 angenommenen aktualisierten Eigenmittelvorausschätzungen für den Haushaltsplan 2022, Rechnung zu tragen, und andere Einnahmen wie unter anderem den Beitrag des Vereinigten Königreichs und Geldbußen zu aktualisieren;

⁽¹⁾ ABl. L 193 vom 30.7.2018, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 45 vom 24.2.2022, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 433 I vom 22.12.2020, S. 11.

⁽⁴⁾ ABl. L 433 I vom 22.12.2020, S. 28.

⁽⁵⁾ ABl. L 424 vom 15.12.2020, S. 1.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

- B. in der Erwägung, dass der Entwurf des Berichtigungshaushaltsplans Nr. 4/2022 auch zwei spezifische Anpassungen im Zusammenhang mit den Ausgaben enthält, die einer Anpassung des Eingliederungsplans im Anschluss an den Vorschlag der Kommission für den REPowerEU-Plan vom 18. Mai 2022 ⁽⁶⁾ und der Erweiterung des Mandats von Eurojust für die Erhebung und Sicherung von Beweismitteln für Kriegsverbrechen ⁽⁷⁾ entsprechen; in der Erwägung, dass keine zusätzlichen Mittel für Verpflichtungen und keine zusätzlichen Mittel für Zahlungen beantragt werden;
- C. in der Erwägung, dass das Parlament wiederholt darauf hingewiesen hat, dass mit einem Entwurf eines Berichtigungshaushaltsplans nur ein Zweck verfolgt werden sollte;
1. nimmt den von der Kommission vorgelegten Entwurf des Berichtigungshaushaltsplans Nr. 4/2022 zur Kenntnis;
 2. weist insbesondere auf die Erhöhung der echten Eigenmittel um 3 573,9 Mio. EUR hin; weist erneut darauf hin, dass die Einführung neuer Eigenmittel im Einklang mit dem in der IIV festgelegten Fahrplan beschleunigt werden muss, damit die zusätzlichen Einnahmen aus den neuen Eigenmitteln ausreichen, um zumindest die Rückzahlung der Kosten des Aufbauinstruments zu decken;
 3. betont, dass das Parlament seinen Standpunkt zu dem Vorschlag für ein REPowerEU-Kapitel im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität (ARF) noch nicht dargelegt hat; betont daher, dass das legislative Ergebnis von der vorgeschlagenen Änderung des Eingliederungsplans unberührt bleibt;
 4. bedauert, dass die Kommission trotz der wiederholten Forderung des Parlaments beschlossen hat, Elemente im Zusammenhang mit der Aktualisierung der Einnahmen gemeinsam mit anderen Elementen im Zusammenhang mit laufenden Verhandlungen vorzulegen; weist erneut darauf hin, dass die Kommission einen Entwurf eines Berichtigungshaushaltsplans nur für einen Zweck vorlegen und nicht mehrere Zwecke mit ein und demselben Entwurf eines Berichtigungshaushaltsplans verfolgen sollte, damit das Vorrecht der Haushaltsbehörde stärker geachtet wird;
 5. begrüßt die rasche Annahme der Verordnung (EU) 2022/838 zur Erweiterung des Mandats von Eurojust, die es ermöglicht, die Ukraine bei der Erhebung, Sicherung und Analyse von Beweismitteln im Zusammenhang mit Kriegsverbrechen, die im Verlauf der brutalen und ungerechtfertigten russischen Aggression begangen wurden und werden, zu unterstützen; lehnt es jedoch ab, im Jahresverlauf auf interne Umschichtungen innerhalb desselben Politikbereichs zurückzugreifen, um die im vorliegenden Entwurf des Berichtigungshaushaltsplans vorgeschlagenen Stellen zu finanzieren; betont in diesem Zusammenhang, dass in Rubrik 2b ausreichende Spielräume vorhanden sind; bekräftigt ferner seinen seit Langem vertretenen Standpunkt, dass die zunehmenden Aufgaben und Zuständigkeiten der Agenturen mit neuen Ressourcen in entsprechendem Umfang einhergehen müssen;
 6. billigt den Standpunkt des Rates zum Entwurf des Berichtigungshaushaltsplans Nr. 4/2022;
 7. beauftragt seine Präsidentin, festzustellen, dass der Berichtigungshaushaltsplan Nr. 4/2022 endgültig erlassen ist, und seine Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veranlassen;
 8. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung dem Rat und der Kommission und den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

⁽⁶⁾ COM(2022)0231 vom 18. Mai 2022.

⁽⁷⁾ Verordnung (EU) 2022/838 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2022 zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1727 hinsichtlich der Sicherung, Analyse und Speicherung von Beweismitteln durch Eurojust im Zusammenhang mit Völkermord, Verbrechen gegen die Menschlichkeit, Kriegsverbrechen und damit zusammenhängende Straftaten (ABl. L 148 vom 31.5.2022, S. 1).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

P9_TA(2022)0366

Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2023 — alle Einzelpläne**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 19. Oktober 2022 zu dem Standpunkt des Rates zum Entwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2023 (12108/2022 — C9-0306/2022 — 2022/0212(BUD))**

(2023/C 149/12)

Das Europäische Parlament,

- gestützt auf Artikel 314 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV),
- gestützt auf Artikel 106a des Vertrags zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft,
- gestützt auf den Beschluss (EU, Euratom) 2020/2053 des Rates vom 14. Dezember 2020 über das Eigenmittelsystem der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2014/335/EU, Euratom ⁽¹⁾,
- gestützt auf die Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2018 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1296/2013, (EU) Nr. 1301/2013, (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 1304/2013, (EU) Nr. 1309/2013, (EU) Nr. 1316/2013, (EU) Nr. 223/2014, (EU) Nr. 283/2014 und des Beschlusses Nr. 541/2014/EU sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 ⁽²⁾ (im Folgenden „Haushaltsordnung“),
- gestützt auf die Verordnung (EU, Euratom) 2020/2093 des Rates vom 17. Dezember 2020 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2021 bis 2027 ⁽³⁾ (im Folgenden „MFR-Verordnung“) und auf die in diesem Zusammenhang zwischen Parlament, Rat und Kommission vereinbarten gemeinsamen Erklärungen ⁽⁴⁾ sowie auf die zugehörigen einseitigen Erklärungen ⁽⁵⁾,
- gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 16. Dezember 2020 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung sowie über neue Eigenmittel, einschließlich eines Fahrplans im Hinblick auf die Einführung neuer Eigenmittel ⁽⁶⁾,
- gestützt auf die Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) ⁽⁷⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 19. Mai 2022 zu den Auswirkungen des russischen Krieges in der Ukraine auf die Gesellschaft und die Wirtschaft in der EU — Stärkung der Handlungsfähigkeit der EU ⁽⁸⁾,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ (COM(2019)0640) und seine Entschließung zu diesem Thema vom 15. Januar 2020 ⁽⁹⁾,

⁽¹⁾ ABl. L 424 vom 15.12.2020, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 193 vom 30.7.2018, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 433 I vom 22.12.2020, S. 11.

⁽⁴⁾ ABl. C 444 I vom 22.12.2020.

⁽⁵⁾ Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 16. Dezember 2020 zu dem Entwurf einer Verordnung des Rates zur Festlegung des Mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2021 bis 2027, Anhang 2: Erklärungen (Angenommene Texte, P9_TA(2020)0357).

⁽⁶⁾ ABl. L 433 I vom 22.12.2020, S. 28.

⁽⁷⁾ ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1.

⁽⁸⁾ Angenommene Texte, P9_TA(2022)0219.

⁽⁹⁾ Angenommene Texte, P9_TA(2020)0005.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

- unter Hinweis auf den Sonderbericht des Weltklimarats (IPCC) über die Folgen einer globalen Erwärmung um 1,5 °C, seinen Sonderbericht über Klimawandel und Landsysteme und seinen Sonderbericht über den Ozean und die Kryosphäre in einem sich wandelnden Klima,
- unter Hinweis auf das am 12. Dezember 2015 auf der 21. Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des UNFCCC (COP 21) in Paris geschlossene Übereinkommen (Übereinkommen von Paris),
- unter Hinweis auf den Sonderbericht 22/2021 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel „Nachhaltiges Finanzwesen: EU muss kohärenter vorgehen, um Finanzmittel in nachhaltige Investitionen umzulenken“,
- unter Hinweis auf den Sonderbericht 09/2022 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel „Klimaschutz im EU-Haushalt 2014-2020: weniger Ausgaben als gemeldet“,
- unter Hinweis auf den Sonderbericht 10/2021 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel „Gender Mainstreaming im EU-Haushalt: Auf Worte sollten nun Taten folgen“,
- unter Hinweis auf die Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 8. Juli 2021 zu dem Jahresbericht über das Funktionieren des Schengen-Raums ⁽¹⁰⁾,
- unter Hinweis auf den Vorschlag vom 22. April 2022 für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union (COM(2022)0184) und den diesbezüglichen Bericht A9-0230/2022, der am 8. September 2022 vom Haushaltsausschuss und Haushaltskontrollausschuss angenommen und auf der Tagung des Parlaments vom 12. bis 15. September 2022 gebilligt wurde,
- unter Hinweis auf die europäische Säule sozialer Rechte und seine diesbezügliche Entschließung vom 19. Januar 2017 ⁽¹¹⁾,
- unter Hinweis auf die EU-Strategie für die Gleichstellung der Geschlechter 2020-2025,
- unter Hinweis auf die Verordnung (EU, Euratom) 2020/2092 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2020 über eine allgemeine Konditionalitätsregelung zum Schutz des Haushalts der Union ⁽¹²⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 5. April 2022 zu den allgemeinen Leitlinien für die Vorbereitung des Haushaltsplans 2023, Einzelplan III — Kommission ⁽¹³⁾,
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 7. April 2022 zu dem Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Europäischen Parlaments für das Haushaltsjahr 2023 ⁽¹⁴⁾,
- unter Hinweis auf den von der Kommission am 1. Juli 2022 angenommenen Entwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2023 (COM(2022)0400) (im Folgenden „HE“) und das Berichtungsschreiben Nr. 1 (COM(2022)0670),
- unter Hinweis auf den Standpunkt zum Entwurf des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2023, der vom Rat am 6. September 2022 festgelegt und dem Europäischen Parlament am 9. September 2022 zugeleitet wurde (12108/2022 — C9-0306/2022),
- gestützt auf Artikel 94 seiner Geschäftsordnung,
- unter Hinweis auf die Stellungnahmen der beteiligten Ausschüsse,
- unter Hinweis auf den Bericht des Haushaltsausschusses (A9-0241/2022),

⁽¹⁰⁾ ABl. C 99 vom 1.3.2022, S. 158.

⁽¹¹⁾ Angenommene Texte, P8_TA(2017)0010.

⁽¹²⁾ ABl. L 433 I vom 22.12.2020, S. 1.

⁽¹³⁾ Angenommene Texte, P9_TA(2022)0106.

⁽¹⁴⁾ Angenommene Texte, P9_TA(2022)0127.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Allgemeiner Überblick über Einzelplan III

1. weist darauf hin, dass es in seiner Entschließung vom 5. April 2022 zu den allgemeinen Leitlinien für die Vorbereitung des Haushaltsplans 2023 eindeutige politische Prioritäten für den Haushaltsplan 2023 festgelegt hat; bekräftigt sein nachdrckliches Bekenntnis zu diesen Prioritäten und legt den folgenden Standpunkt fest, um sicherzustellen, dass genügend Mittel für ihre Verwirklichung bereitgestellt werden; ist der Ansicht, dass die Union mit allen verfügbaren Haushaltsmitteln ausgestattet werden muss, damit sie auf aktuelle Krisen reagieren und sich auf die Bedürfnisse der Menschen konzentrieren kann;

2. vertritt die Ansicht, dass öffentliche Investitionen aus dem Haushalt der Europäischen Union gefördert werden sollten, indem produktive und strategische Branchen, die öffentlichen Dienste, die Schaffung von mit Rechten verbundenen Arbeitsplätzen, die Bekämpfung von Armut, sozialer Ausgrenzung und Ungleichheiten, der Schutz der Umwelt und die uneingeschränkte Nutzung des Potenzials jedes Landes und jeder Region sowie auf Solidarität, Zusammenarbeit, gegenseitiger Achtung und Förderung und Wahrung des Friedens beruhende Außenbeziehungen unterstützt werden;

3. betont, dass die Union vor außerordentlich komplexen Herausforderungen steht, darunter die direkten und indirekten Auswirkungen des Krieges in der Ukraine, hohe Inflation, zunehmende Armut, hohe Energiepreise und Risiken für die Versorgungssicherheit, sich verschlechternde wirtschaftliche Aussichten, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) und die schutzbedrfstigsten Haushalte, die Notwendigkeit, für eine gerechte, inklusive und nachhaltige Erholung von der Pandemie zu sorgen, Krisen in vielen anderen Teilen der Welt, technologischer Wandel, einschließlich der zunehmenden Digitalisierung, geschlechtsspezifische Ungleichheit sowie die zunehmende Dringlichkeit, den Klimawandel und die Biodiversitätskrise und ihre Folgen anzugehen, und die Notwendigkeit, den gerechten Übergang zu beschleunigen, unter anderem durch Investitionen in Energieeffizienz; ist der Ansicht, dass der Haushaltsplan der Union dazu beitragen sollte, diese Herausforderungen zu bewältigen und angemessene Unterstützung für alle zu bieten, und bringt gleichzeitig seine Besorgnis über die außergewöhnlich begrenzten Spielräume, die etwa ein Drittel derjenigen des letzten Jahres entsprechen, bzw. — im Fall von Rubrik 6 — ber das Fehlen eines Spielraums und über die begrenzte Flexibilität und Krisenreaktionsfhigkeit im Haushaltsplan zum Ausdruck; ist der Ansicht, dass es insbesondere in Kriegszeiten unerlässlich ist, Investitionen anzukurbeln, die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen und die Grundlagen für eine widerstandsfähigere und nachhaltigere Union zu schaffen, wobei der Schwerpunkt auch auf konkreten Maßnahmen zur Bewältigung der weltweiten Folgen des Krieges liegen muss; bedauert, dass der HE eine unzureichende Antwort auf die aktuellen Herausforderungen darstellt; weist darauf hin, dass der mehrjährige Finanzrahmen (MFR) nicht dafür konzipiert wurde, eine Pandemie, einen Krieg, eine hohe Inflation, hohe Energiepreise, eine hohe Zahl von Flüchtlingen, neue Beitritte, Ernährungsunsicherheit und eine humanitäre Krise zu bewältigen;

4. bedauert den Standpunkt des Rates zum HE, in dem die Mittel für Verpflichtungen für die MFR-Rubriken gegenüber dem Vorschlag der Kommission um 1,64 Mrd. EUR und die Mittel für Zahlungen um 530 Mio. EUR gekürzt werden; ist der Ansicht, dass die vom Rat vorgeschlagenen Kürzungen weder die Ernsthaftigkeit der oben genannten Herausforderungen für die Union und ihre Bürger widerspiegeln noch auf einer objektiven Bewertung der Umsetzungstrends oder der Aufnahmekapazitäten beruhen und den zentralen gemeinsamen politischen Prioritäten zuwiderlaufen, wodurch die Fähigkeit der Union gefährdet wird, ihre wichtigsten politischen Ziele und Prioritäten erfolgreich umzusetzen; ist der Ansicht, dass sich der Rat nicht auf Programme ausrichten sollte, die unter die in Artikel 5 der MFR-Verordnung über „Neugewichtung und Stabilisierung“ vorgesehene Anpassung fallen, da dies dem Ziel dieses Artikels zuwiderlaufen würde, das darin besteht, spezifische politische Prioritäten zu stärken; weist insbesondere darauf hin, dass in diesem Artikel keine Aufstockungen vorgesehen sind, wie vom Rat vorgeschlagen; kommt zu dem Schluss, dass der Standpunkt des Rates weit hinter den Erwartungen des Parlaments zurückbleibt; beschließt daher, generell die Mittel für die vom Rat gekürzten Haushaltlinien sowohl für operative Ausgaben als auch für Verwaltungsausgaben entsprechend dem HE wieder einzusetzen und den HE als Ausgangspunkt für den Standpunkt des Parlaments zu nehmen;

5. hält an den im HE eingesetzten Mitteln für die thematischen besonderen Instrumente fest, nämlich die Solidaritäts- und Soforthilfereserve, den Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung zugunsten entlassener Arbeitnehmer und die Reserve für die Anpassung an den Brexit; ist der Ansicht, dass angesichts der unvorhergesehenen, außergewöhnlichen und beispiellosen Herausforderungen, mit denen die Union konfrontiert ist, der volle Betrag des Flexibilitätsinstruments genutzt werden sollte; ist der Auffassung, dass es angesichts der derzeitigen schweren, miteinander verflochtenen Krisen erforderlich ist, die Spielräume 2021 im Rahmen von Teil a des Instruments für einen einzigen Spielraum und zusätzliche Mittel im Rahmen von Teil c dieses Instruments zu mobilisieren;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

6. erinnert an seinen seit Langem vertretenen Standpunkt, dass neue politische Prioritäten oder Aufgaben mit neuen Ressourcen einhergehen sollten; beabsichtigt, diesem Ansatz für den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für Maßnahmen zur Stärkung des europäischen Halbleiter-Ökosystems (Chip-Gesetz) (COM(2022)0046) und den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung des Programms der Union für sichere Konnektivität für den Zeitraum 2023-2027 (COM(2022)0057) zu folgen; begrüßt in dieser Hinsicht, dass der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Errichtung des Instruments zur Stärkung der Europäischen Verteidigungsindustrie durch Gemeinsame Beschaffung (COM(2022)0349) durch ein Gesetz über die gemeinsame Auftragsvergabe keine Umschichtungen von anderen Programmen oder Zweckbindungen innerhalb dieser nach sich zieht;

7. ist der Ansicht, dass der Haushalt der Union aufgrund seiner Größe, Struktur und Vorschriften nur sehr begrenzt in der Lage ist, angemessen auf die Herausforderungen zu reagieren, mit denen die Union konfrontiert ist, oder neue gemeinsame politische Ambitionen oder Initiativen der Union, die in der Rede der Präsidentin der Kommission zur Lage der Union 2022 angekündigt wurden, angemessen zu finanzieren und umzusetzen; weist insbesondere darauf hin, dass die Staats- und Regierungschefs den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine als einen „tektonischen Wandel in der europäischen Geschichte“ bezeichnet haben und dass die Kommission erklärt hat, dass der durch den Krieg in Europa entstandene unvorhergesehene Bedarf weit über die im derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmen verfügbaren Mittel hinausgeht, was neue Finanzierungsquellen erforderlich macht; betont, dass die Union eine führende Rolle bei der Bereitstellung ausreichender, zeitnaher und vorhersehbarer Unterstützung für die Ukraine gemeinsam mit internationalen Partnern übernehmen sollte; ist der Ansicht, dass dies ein weiterer Beleg dafür ist, dass der MFR dringend umfassend überarbeitet werden muss, was schnellstmöglich und spätestens im ersten Quartal 2023 geschehen sollte, unter anderem um ihn flexibler zu gestalten, die Obergrenzen gegebenenfalls anzuheben, um neuen Bedürfnissen und neuen Prioritäten Rechnung zu tragen, und die Probleme anzugehen, die durch die Einbeziehung der Finanzierungskosten des Aufbauinstruments der Europäischen Union (EURI) in Rubrik 2b entstehen;

8. betont, dass echte Fortschritte bei den neuen Eigenmitteln sowohl für die EURI-Rückzahlungen für die Umsetzung von NextGenerationEU (NGEU) als auch für die Finanzstabilität und die Umsetzung des derzeitigen und künftiger mehrjähriger Finanzrahmen von wesentlicher Bedeutung sind; fordert die Kommission auf, für die zeitnahe Einführung neuer Eigenmittel im Einklang mit dem in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 16. Dezember 2020 festgelegten Fahrplan zu sorgen und den Vorschlag für den zweiten Korb zu beschleunigen; fordert den Rat nachdrücklich auf, den vereinbarten Zeitplan einzuhalten und bezüglich der Eigenmittel im von der Kommission am 22. Dezember 2021 vorgeschlagenen ersten Korb die erforderlichen Fortschritte zu erzielen, um diese rasch umzusetzen;

9. betont, dass auf die Folgen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und der COVID-19-Pandemie, die steigende Inflation und die zunehmende Energie- und Ernährungsunsicherheit auf Unionsebene reagiert werden muss; betont insbesondere, dass ausreichende grüne Investitionen erforderlich sind, um die Energieunabhängigkeit der Union zu stärken und den Grünen Deal umzusetzen; weist darauf hin, dass die Kohäsionspolitik und die Agrarpolitik nicht die Hauptquelle für die Finanzierung dringender Prioritäten sein können, da dadurch die Umsetzung langfristiger Ziele gefährdet wird, und betont, dass die Regionen, die von der Pandemie und der Energiekrise schwer getroffen wurden, unterstützt werden müssen; fordert die Kommission angesichts der begrenzten Mittel aus dem Unionshaushalt zur Reaktion auf hohe Energiepreise auf, potenzielle Flexibilitätsmöglichkeiten und zusätzliche Ressourcen, einschließlich etwaiger ungenutzter Mittel, auch aus dem MFR 2014-2020, zur Unterstützung von KMU und schutzbedürftigen Haushalten zu analysieren;

10. ist der Ansicht, dass die Union abgestimmte Maßnahmen zur Bewältigung der Energiekrise ergreifen sollte, und schlägt sehr umfangreiche zusätzliche Investitionen in diesem Bereich vor; weist darauf hin, dass über den Haushaltsplan 2023 hinaus weitere Finanzmittel erforderlich sein werden, um dieses Ziel zu erreichen; weist daher darauf hin, wie wichtig es ist, im Rahmen von REPowerEU zusätzliche finanzielle Unterstützung bereitzustellen; fordert eine rasche Einigung über REPowerEU und die rasche Umsetzung dieses Plans, damit die Mittel so bald wie möglich freigegeben werden können, um die Energieunabhängigkeit der Union durch strategische Investitionen, einschließlich der Unterstützung von KMU und finanziell schwächeren Haushalten, rasch zu erhöhen;

11. begrüßt die Arbeit der Kommission an einer neuen Klassifizierung zur Messung der geschlechtsspezifischen Auswirkungen der Ausgaben der Union; fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass bei dieser Klassifizierung der Schwerpunkt auf eine genaue und umfassende Darstellung der Auswirkungen von Programmen auf die Gleichstellung der Geschlechter gelegt wird, um mit den Programmen, die derzeit in die Kategorie null (Sterne) eingestuft werden, die bestmöglichen Auswirkungen auf die Gleichstellung der Geschlechter zu erzielen und Lehren für die Gestaltung der Programme zu ziehen; fordert außerdem eine Ausweitung dieser Klassifizierung auf alle MFR-Programme, um Ergebnisse für den Haushaltsplan 2023 aufzuzeigen; betont in diesem Zusammenhang, dass nach Geschlecht aufgeschlüsselte Daten systematisch erhoben und analysiert werden müssen; erwartet, dass jede geschlechtsspezifische Berichterstattung auf der Grundlage des Volumens und nicht der Anzahl der Maßnahmen durchgeführt wird;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

12. bringt seine tiefe Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass die Kommission kürzlich Kampagnen zur Förderung des Hidschab finanziert bzw. kofinanziert hat, wobei sie beispielsweise erklärte, dass „im Hidschab die Freiheit“ liege; betont, dass aus dem Unionshaushalt in Zukunft keine Kampagnen finanziert werden sollten, mit denen der Hidschab gefördert werden könnte;

13. erwartet, dass die Ziele für die durchgängige Berücksichtigung des Klimas und der biologischen Vielfalt erreicht werden; begrüßt in diesem Zusammenhang die Bemühungen um eine transparentere und umfassendere Berichterstattung und betont, dass ausreichende Ex-post-Bewertungen durchgeführt werden müssen und an der Granularität der verfügbaren Daten gearbeitet werden muss; fordert die Kommission erneut auf, den Schlussfolgerungen des Europäischen Rechnungshofs in Bezug auf zu hoch angegebene Klimaschutz Ausgaben Rechnung zu tragen; begrüßt auch die Berichterstattung über Ausgaben im Zusammenhang mit der biologischen Vielfalt; ist allerdings besorgt darüber, dass die Ziele für 2026 und 2027 möglicherweise nicht erreicht werden, und fordert die Kommission auf, ihre Anstrengungen zur Erreichung der Ziele zu verstärken; fordert die Kommission auf, bei der Vorlage des Entwurfs des Haushaltsplans nach Programmen aufgeschlüsselt die Höhe und die Anteile der Ausgaben zu veröffentlichen, die zu beiden Zielen beitragen werden; fordert die Kommission auf, die Umsetzung des Grundsatzes der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen zu überwachen und erforderlichenfalls die notwendigen Abhilfemaßnahmen zu ergreifen;

14. bekräftigt, dass der Haushaltsplan 2023 die Umsetzung der Empfehlungen der Konferenz zur Zukunft Europas widerspiegeln muss;

15. setzt den Gesamtumfang der Mittel für den Haushaltsplan 2023 (alle Einzelpläne) auf 187 293 119 206 EUR an Mitteln für Verpflichtungen fest, was einer Aufstockung um 1 702 055 778 EUR gegenüber dem Entwurf des Haushaltsplans entspricht; beschließt darüber hinaus, Mittel für Verpflichtungen in Höhe von 836 090 000 EUR bereitzustellen, nachdem entsprechende Mittelbindungen gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Haushaltsordnung aufgehoben wurden; setzt den Gesamtumfang der Mittel für den Haushaltsplan 2023 (alle Einzelpläne) auf 167 612 834 087 EUR an Mitteln für Verpflichtungen fest;

Rubrik 1 — Binnenmarkt, Innovation und Digitales

16. unterstreicht den erheblichen Beitrag von Rubrik 1 zur Bewältigung der Folgen des Krieges in der Ukraine sowie zur Verwirklichung der Klima- und Energieziele der Union, unter anderem zur Verringerung der Abhängigkeit der Union von fossilen Brennstoffen, auch aus Russland, durch die Unterstützung von Forschung und Investitionen in den Bereichen nachhaltige Energie und Verkehr; weist erneut auf das Potenzial der Programme dieser Rubrik hin, um die Ukraine im Binnenmarkt, im Infrastrukturnetz und im Forschungsbereich zu verankern;

17. unterstützt den im HE enthaltenen Vorschlag, 78,8 Mio. EUR an Mitteln aus aufgehobenen Mittelbindungen für die drei Cluster bereitzustellen, auf die in der einschlägigen gemeinsamen politischen Erklärung im Anhang zur Verordnung über Horizont Europa Bezug genommen wird⁽¹⁵⁾; stellt jedoch fest, dass sich die verbleibenden aufgehobenen Mittelbindungen aus den Jahren 2021 und 2020 im Bereich Forschung auf 836,09 Mio. EUR belaufen; beharrt vor dem Hintergrund begrenzter verfügbarer Ressourcen und erheblichen Bedarfs darauf, dass dieser unerwartet hohe Betrag aus aufgehobenen Mittelbindungen im Bereich Forschung, der von der Kommission während der Verhandlungen über den MFR nicht vorhergesehen wurde, gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Haushaltsordnung vollständig für Horizont Europa bereitgestellt werden sollte; erinnert an den sehr hohen Mehrwert für die Union und die ausgezeichnete Vollzugsquote dieses Programms; ist daher der festen Überzeugung, dass die verbleibenden Beträge für erhebliche Aufstockungen für wichtige Forschungsprioritäten wie Gesundheit (unter anderem in Bezug auf Long Covid und Post Covid, beispielsweise klinische Versuche), Klima, Mobilität und Energie, Kultur und Kreativität, auch für die Weiterentwicklung des Neuen Europäischen Bauhauses, sowie Lebensmittel, Biowirtschaft, natürliche Ressourcen und die Umwelt genutzt werden sollten, um die dringenden Herausforderungen, mit denen die Union konfrontiert ist, zu bewältigen und Forschern, einschließlich Forschern aus der Ukraine, durch die Marie-Sklodowska-Curie-Maßnahmen zusätzliche Unterstützung zu bieten, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf dem europäischen Grünen Deal, der Digitalen Agenda und der Stärkung Europas in der Welt liegen sollte;

18. unterstreicht seine tiefe Besorgnis über die vorgeschlagene Art der Verwaltung des Fonds des Europäischen Innovationsrats und fordert die Kommission auf, einen offenen Dialog mit dem Parlament über die Art der Verwaltung des Fonds aufzunehmen, um eine ordnungsgemäße Ausführung des Haushaltsplans sicherzustellen;

⁽¹⁵⁾ Verordnung (EU) 2021/695 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. April 2021 zur Einrichtung von Horizont Europa, dem Rahmenprogramm für Forschung und Innovation, sowie über dessen Regeln für die Beteiligung und die Verbreitung der Ergebnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1290/2013 und (EU) Nr. 1291/2013 (ABl. L 170 vom 12.5.2021, S. 1).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

19. hebt im Einklang mit seinem Standpunkt, dass neue Initiativen mit neuen Mitteln finanziert werden sollten, die von der Kommission vorgeschlagenen Umschichtungen zur Finanzierung des Chip-Gesetzes und des Programms für sichere Konnektivität auf und streicht die entsprechenden Reserven des Rates, wodurch eine angemessene Mittelausstattung für die Prioritäten im Rahmen von Horizont Europa, dem Programm „Digitales Europa“ und dem Weltraumprogramm der Union sichergestellt wird; stellt die aufgehobenen Mittelbindungen wieder für Forschung zur Verfügung, um die Zweckbindung im Rahmen von Horizont Europa für das Chip-Gesetz und das Programm für sichere Konnektivität auszugleichen, damit die bestehenden Forschungsprioritäten durch diese neuen Vorschläge nicht beeinträchtigt werden; betont, dass die Inanspruchnahme von Mitteln aus NGEU nicht als Rechtfertigung dafür herangezogen werden kann, Artikel 15 Absatz 3 der Haushaltsordnung nicht umzusetzen und erhebliche Beträge an aufgehobenen Mittelbindungen in Krisenzeiten nicht zu verwenden;

20. weist darauf hin, dass die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) von entscheidender Bedeutung ist, um Investitionen in die Entwicklung leistungsfähiger und nachhaltiger transeuropäischer Netze anzuregen; betont, dass die CEF eine entscheidende Rolle bei der Dekarbonisierung der Wirtschaft der Union spielen muss, indem sie die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und erneuerbare Energien unterstützt, wodurch der ökologische Wandel beschleunigt und die Energieunabhängigkeit und -sicherheit der Union erhöht wird, und befürwortet eine Vernetzung im gesamten Gebiet der Union, auch mit der Iberischen Halbinsel und mit abgelegenen, dünn besiedelten Regionen; betont, dass der beispiellose und grundlose Militärangriff Russlands auf die Ukraine eine dringende Unterstützung der Verkehrsinfrastruktur in der und in die Ukraine („Solidaritätskorridore“) erforderlich macht, um den Transport kritischer Güter in beide Richtungen zu ermöglichen; schlägt daher vor, die für die Bereiche Verkehr und Energie der CEF vorgesehenen Mittel für Verpflichtungen gegenüber dem HE um insgesamt 90 Mio. EUR aufzustocken;

21. betont, dass ein gut funktionierender Binnenmarkt für die Erholung und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Union von zentraler Bedeutung ist; betont, wie wichtig es ist, dass er vor dem Hintergrund zahlreicher Herausforderungen bewahrt und angepasst wird; fordert die Kommission auf, die erforderlichen Vorschläge vorzulegen, auch im Rahmen des Berichtigungsschreibens, um eine mögliche Lücke zwischen dem Inkrafttreten des Gesetzes über digitale Dienste und der Einziehung der Aufsichtsgebühren zu schließen;

22. betont, dass Unternehmen und insbesondere KMU, die das Rückgrat der europäischen Wirtschaft bilden, schwer getroffen wurden von den aktuellen Krisen — unter anderem Unternehmen in der Tourismus- und der Kultur- und Kreativbranche, in der eine schwere Rezession zu beobachten ist — und von den Folgen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, insbesondere den hohen Energiepreisen; befürwortet eine Aufstockung des Aktionsbereichs „KMU“ des Binnenmarktclusters um 10 Mio. EUR gegenüber dem HE; schlägt ferner eine Aufstockung um 1 Mio. EUR gegenüber dem HE vor, um die laufende Arbeit der Europäischen Beratergruppe für Rechnungslegung (EFRAG) bei der Ausarbeitung hochwertiger Standards für die Berichterstattung zu unterstützen, sofern die EFRAG einen Arbeitsplan verabschiedet, in dem die Maßnahmen zur Sicherstellung eines einwandfreien und transparenten ordnungsgemäßen Verfahrens und einer entsprechenden öffentlichen Aufsicht sowie einer ausgewogenen Vertretung der Interessenträger dargelegt werden;

23. erhöht daher die Mittel für Verpflichtungen in Rubrik 1 gegenüber dem HE um 663 650 000 EUR (Pilotprojekte und vorbereitende Maßnahmen ausgenommen), wobei für die Finanzierung auf den vorhandenen Spielraum und auf die speziellen Instrumente zurückgegriffen werden soll; stellt darüber hinaus für die Rubrik einen Gesamtbetrag von 836 090 000 EUR an Mitteln für Verpflichtungen zur Verfügung, der den gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Haushaltsordnung aufgehobenen Mittelbindungen entspricht, wodurch sich die freigegebenen Mittel, die wieder zur Verfügung gestellt werden, gegenüber dem HE um 677 278 157 EUR erhöhen;

Teilrubrik 2a — Wirtschaftlicher, sozialer und territorialer Zusammenhalt

24. unterstreicht die zentrale Rolle der Kohäsionspolitik als wesentliches Instrument der Union für Investitionspolitik und Konvergenz zur Förderung eines nachhaltigen Wachstums und zur Unterstützung einer insgesamt harmonischen Entwicklung der Mitgliedstaaten und ihrer Regionen, auch zwischen und innerhalb von Regionen; geht davon aus, dass die Umsetzung nach einem verzögerten Beginn des Programmplanungsprozesses in den ersten beiden Jahren des MFR 2021-2027 im Jahr 2022 Fahrt aufnehmen sollte; fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, den Prozess der Programmplanung zu beschleunigen, damit im Jahr 2023 die Umsetzung der Kohäsionsfonds beginnen kann, die dazu beitragen werden, die sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Ungleichheiten anzugehen, die Wirtschaft der Union anzukurbeln und den öffentlichen Sektor, die Privatwirtschaft, KMU und Bürger in diesen schwierigen Zeiten zu unterstützen; betont, dass die Gefahr besteht, dass sich Projekte aufgrund der Pandemie und des Krieges in der Ukraine verzögern; fordert die Kommission auf, die notwendigen politischen Anpassungen und Unterstützungsmaßnahmen zu bewerten und gegebenenfalls vorzuschlagen, um die Fortsetzung und vollständige Umsetzung aller Projekte sicherzustellen;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

25. fordert nachdrücklich, dass bei den Programmen der Union Projekten Vorrang eingeräumt wird, mit denen die Schaffung von mit Rechten verbundenen Arbeitsplätzen sowie stabile und reglementierte Löhne und Arbeitsverhältnisse gefördert und aufgewertet werden;

26. akzeptiert den Standpunkt des Rates zu Teilrubrik 2a;

Teilrubrik 2b — Resilienz und Werte

27. bekräftigt, dass trotz der Forderungen des Parlaments, das EURI außerhalb der Obergrenzen zu stellen, die Refinanzierungskosten aus Teilrubrik 2b finanziert werden; stellt fest, dass angesichts der unvorhergesehenen Lage auf den Finanzmärkten aufgrund des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine, der sich weiterhin negativ auf die Wirtschaft der Union auswirkt und sie auf einen Pfad eines geringeren Wachstums, einer höheren Inflation und steigender Zinssätze führt, die Haushaltslinie für die Finanzierungskosten des EURI aller Wahrscheinlichkeit nach in vollem Umfang ausgeschöpft werden muss und der Bedarf den veranschlagten Betrag möglicherweise deutlich übersteigt; bedauert, dass sich dies de facto auf die Programme derselben Rubrik auswirkt, da die Kommission in ihrer Fähigkeit eingeschränkt wird, in den erforderlichen Bereichen über die Finanzplanung hinausgehende Aufstockungen vorzuschlagen; stellt fest, dass die Finanzierungskosten des EURI nicht den besonderen Instrumenten entnommen werden sollten, mit denen unvorhergesehene Herausforderungen — wie die Folgen des Krieges in der Ukraine und die Energiekrise — bewältigt werden sollen;

28. schlägt daher vor, über den HE hinaus 200 Mio. EUR für das Leitprogramm Erasmus+ — mit Schwerpunkt auf der Mobilität zu Lernzwecken in der allgemeinen und beruflichen Bildung — bereitzustellen, was dem von der Kommission festgestellten Bedarf entspricht, um ukrainische Studierende und Lehrkräfte und alle anderen Studierenden vor dem Hintergrund der hohen Inflation zu unterstützen; betont, dass diese Mittel auch dazu beitragen werden, das stark durch Zurückstellungen geprägte Finanzprofil von Erasmus+ zu glätten, indem eine kohärentere jährliche Finanzierung für ein Programm mit im Jahresvergleich stabiler Nachfrage bereitgestellt wird; betont ferner, dass die Aufstockung der Mittel zu den laufenden Bemühungen beitragen wird, das Programm umweltfreundlicher und inklusiver zu gestalten und die noch ausstehenden Arbeiten nach dem Europäischen Jahr der Jugend 2022 zu ermöglichen; weist auf die Ankündigung von Präsidentin von der Leyen in ihrer Rede zur Lage der Union hin, wonach das Jahr 2023 das Europäische Jahr der Kompetenzen sein sollte, wofür Unterstützung aus dem Haushalt für 2023 erforderlich wäre;

29. weist darauf hin, dass Erasmus+ im Rahmen des Aktionsbereichs „Sport“ gemeinnützige Sportveranstaltungen unterstützt, die zur Weiterentwicklung der europäischen Dimension des Sports und zur Förderung von Themen, die für den Breitensport von Bedeutung sind, beitragen sollen; unterstreicht die entscheidende Rolle des Sports bei der Bekämpfung von Diskriminierung und der Förderung von sozialer Inklusion; unterstützt daher eine notwendige und gezielte Aufstockung der Haushaltslinie „Sport“ um 10 Mio. EUR, damit mit dem Programm die Olympischen Spiele für Menschen mit geistigen Behinderungen, die im Jahr 2023 in Berlin stattfinden, unterstützt werden können;

30. betont, dass das Europäische Solidaritätskorps jungen Menschen dabei hilft, praktische Erfahrungen in einem anderen Mitgliedstaat zu sammeln, wodurch ihre Beschäftigungsfähigkeit und ihre Chancen im Leben verbessert werden; betont ferner, dass das Europäische Solidaritätskorps die freiwillige humanitäre Arbeit finanziert, die über das Korps für humanitäre Hilfe geleistet wird, das außerhalb von Konfliktgebieten wichtige humanitäre Hilfe leisten kann; beschließt daher, die Mittel für das Europäische Solidaritätskorps gegenüber dem HE um 8 Mio. EUR aufzustocken;

31. betont, dass die COVID-19-Pandemie noch nicht vorbei ist, und dass die Gesundheitssysteme weiterhin unterstützt werden müssen, um ihre Widerstandsfähigkeit zu verbessern und die Vorsorge im Rahmen des Programms EU4Health zu stärken; hebt ferner die Schlüsselrolle hervor, die dem Programm bei der Unterstützung des Plans zur Krebsbekämpfung, der Arzneimittelstrategie für Europa und der neu geschaffenen Behörde für die Krisenvorsorge und -reaktion bei gesundheitlichen Notlagen zukommt; macht daher die vom Rat vorgeschlagene unverhältnismäßige und ungerechtfertigte Kürzung rückgängig und stockt das Programm um 25 Mio. EUR über den HE hinaus auf, unter anderem um Maßnahmen zur Verwirklichung einer flächendeckenden Gesundheitsversorgung in der gesamten Union, einschließlich eines hochwertigen Zugangs zu Diensten im Bereich der sexuellen und reproduktiven Gesundheit, zu unterstützen;

32. hebt hervor, dass die Zahl der Naturkatastrophen in Europa steigt und ihre Schwere zunimmt, was sich zuletzt an der Rekordzahl von Waldbränden im Sommer 2022 zeigte; bedauert, dass solche extremen Wetterereignisse, die häufig zu Notlagen führen, aufgrund des Klimawandels immer schwerer ausfallen und häufiger werden; beschließt daher und im Einklang mit der Zusage der Präsidentin der Kommission in ihrer Rede zur Lage der Union 2022, das Katastrophenschutzverfahren der Union um 20 Mio. EUR aufzustocken, um die Reaktionsfähigkeit der Union zu verbessern und ihre Bürger besser zu schützen, auch durch Kapazitäten für die Mobilisierung medizinischer Einheiten in Notsituationen, und betont, dass in besonders gefährdeten Regionen in den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel investiert werden muss;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

33. weist darauf hin, dass die Kultur- und Kreativbranche, wobei es sich häufig um kleine Unternehmen, einzelne Künstler und nicht gewinnorientierte Gemeinschaftsorganisationen handelt, durch die COVID-19-Pandemie und die damit verbundenen Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Gesundheit stark beeinträchtigt wurde; hebt die wesentliche Bedeutung hervor, die dem Programm „Kreatives Europa“ bei der Unterstützung europäischer Produktionen und der Werte der Union sowie der Erholung der Kultur- und Kreativbranche, der Förderung der Medienkompetenz und der Bekämpfung von Desinformation zukommt; beschließt daher, die Mittel des Programms für 2023 gegenüber dem HE um 12 Mio. EUR aufzustocken;

34. betont, dass die Achtung der Rechtsstaatlichkeit und der Grundrechte gefördert werden muss; hebt die wesentliche Bedeutung hervor, die dem Programm „Bürgerinnen und Bürger, Gleichstellung, Rechte und Werte“ bei der Stärkung der Werte der Union, der Unionsbürgerschaft und der Demokratie, der Gleichheit, der Gleichstellung der Geschlechter und der Rechtsstaatlichkeit in der Union sowie bei der Unterstützung von Opfern geschlechtsspezifischer Gewalt zukommt; macht daher die vom Rat vorgenommenen Kürzungen des Programms rückgängig; beschließt ferner, den Aktionsbereich Daphne gegenüber dem HE um 2 Mio. EUR aufzustocken, um gegen geschlechtsspezifische Gewalt, die seit der Pandemie zugenommen hat, und alle Formen der Gewalt, die sich gegen Flüchtlinge, Kinder, junge Menschen und andere gefährdete Gruppen wie LGBTIQ+-Personen und Menschen mit Behinderungen richten, vorzugehen und den Aktionsbereich „Bürgerbeteiligung und Teilhabe“ um 1,5 Mio. EUR über den HE hinaus aufzustocken, insbesondere um angemessene Folgemaßnahmen zur Konferenz zur Zukunft Europas sicherzustellen;

35. ist zutiefst besorgt über die zahlreichen Berichte, in denen die Finanzierung von Vereinigungen hervorgehoben wird, die Verbindungen zu radikalen religiösen und politischen Organisationen wie der Muslimbruderschaft haben; fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass mit Unionsmitteln nur Organisationen finanziert werden, die alle europäischen Werte, einschließlich der Gedanken- und Meinungsfreiheit und der Gleichstellung von Männern und Frauen, strikt achten, insbesondere im Rahmen des Programms „Bürgerinnen und Bürger, Gleichstellung, Rechte und Werte“; fordert die Kommission daher auf, begünstigten Organisationen vor der Bereitstellung von Mitteln die Unterzeichnung einer Charta vorzuschreiben, mit der sie sich zur Achtung dieser Werte verpflichten;

36. weist erneut darauf hin, wie wichtig es ist, den sozialen Dialog und die Schulung der Arbeitnehmer zu unterstützen und eine stabile Finanzierung sicherzustellen; fordert die Kommission auf, für eine gute Ausschöpfung der entsprechenden Haushaltsmittel zu sorgen;

37. ist der Auffassung, dass ausreichende Mittel für die türkisch-zyprische Gemeinschaft bereitgestellt werden sollten, um so entscheidend dazu beizutragen, dass der Ausschuss für die Vermissten in Zypern seine Arbeit fortsetzen und ausweiten kann, und den bikommunalen Technischen Ausschuss für das kulturelle Erbe zu unterstützen;

38. stellt fest, dass zahlreiche Dokumente und Mitteilungen der Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union nur in englischer Sprache zur Verfügung stehen; stellt darüber hinaus fest, dass Arbeitssitzungen abgehalten werden, ohne dass es die Möglichkeit der Dolmetschung gibt; fordert, dass die in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union und der Verordnung Nr. 1/1958 sowie in internen Leitlinien und Beschlüssen wie dem Kodex für gute Verwaltungspraxis festgelegten Grundsätze, Rechte und Pflichten geachtet werden; fordert die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der EU daher auf, die erforderlichen Humanressourcen bereitzustellen, um die Achtung der Mehrsprachigkeit zu gewährleisten, indem die Zahl der Bediensteten, die für Übersetzungen und Dolmetschleistungen zuständig sind, erhöht wird;

39. betont, wie wichtig es ist, den Unionshaushalt vor Betrug, Korruption und anderen rechtswidrigen Verhaltensweisen zu schützen, die sich nachteilig auf die Haushalte der Union und der Mitgliedstaaten auswirken; unterstreicht in diesem Zusammenhang die zentrale Rolle, die der Europäischen Staatsanwaltschaft (EUSTa) beim Schutz der finanziellen Interessen der Union, auch in Bezug auf die Verwendung der Mittel im Rahmen von NGEU, und bei der Sicherstellung der Einhaltung der Rechtsstaatlichkeit zukommt; beschließt daher eine gezielte Verstärkung der EUSTa und eine Aufstockung ihres Personals, damit sie ihr Mandat erfüllen kann, und somit eine Verstärkung der Anstrengungen gegen Betrug, Korruption, Geldwäsche und organisierte Kriminalität; fordert alle Mitgliedstaaten auf, sich der EUSTa anzuschließen und für einen besseren Schutz der finanziellen Interessen der Union zu sorgen; erinnert an die Bedeutung der Einhaltung der allgemeinen Konditionalitätsregelung zum Schutz des Haushalts der Union;

40. hält es für notwendig, für eine angemessene und stabile Finanzierung der institutionellen Kommunikation zu sorgen, um die Union in die Lage zu versetzen, auch auf lokaler Ebene mit Bürgern in Kontakt zu treten, Desinformation entgegenzuwirken und die Teilhabe der Bürger am demokratischen Leben zu erleichtern, was angesichts des Krieges Russlands gegen die Ukraine noch dringender erforderlich ist; setzt daher die Mittel bei den entsprechenden Haushaltslinien entsprechend dem HE wieder ein;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

41. stockt die Mittel für Verpflichtungen in Teilrubrik 2b gegenüber dem HE um insgesamt 272 821 707 EUR auf (Pilotprojekte und vorbereitende Maßnahmen ausgenommen), wobei für die Finanzierung auf den vorhandenen Spielraum und auf die speziellen Instrumente zurückgegriffen werden soll;

Rubrik 3 — Natürliche Ressourcen und Umwelt

42. bringt seine tiefe Besorgnis über die Auswirkungen des Krieges Russlands gegen die Ukraine und seine wirtschaftlichen Folgen sowie die Auswirkungen der extremen Wetterereignisse, etwa schwerer und langanhaltender Dürren, auf die Produktion und den Vertrieb in der Landwirtschaft und auf die Lebensmittelmärkte zum Ausdruck; unterstreicht die strategische Rolle der Landwirtschaft bei der Verhinderung einer Lebensmittelkrise durch die Bereitstellung sicherer und hochwertiger Lebensmittel zu erschwinglichen Preisen in ganz Europa; weist darauf hin, dass 2023 das erste Jahr der neuen Gemeinsamen Agrarpolitik ist, mit der Landwirte in der Union unterstützt werden, denen bei der Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Widerstandsfähigkeit ländlicher Gebiete eine grundlegende Rolle zukommt, um die Schuldenlast von Junglandwirten zu verringern und sie vor dem Hintergrund steigender Darlehenszinsen und höherer Betriebsmittelkosten zu unterstützen; ist der Ansicht, dass die Krise die teilweise Inanspruchnahme der neuen Agrarreserve in Höhe von mindestens 10 Mio. EUR für Junglandwirte rechtfertigt; fordert die Kommission auf, einschlägige außergewöhnliche Maßnahmen im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Basisrechtsakts vorzubereiten und gegebenenfalls den zu mobilisierenden Betrag aufzustocken;

43. bekräftigt, dass das LIFE-Programm für die Unterstützung des Klima- und Umweltschutzes von großer Bedeutung ist und dass ihm bei der Konzipierung vorbildlicher Maßnahmen und der Katalysatorwirkung von Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels und zur Anpassung an den Klimawandel sowie zur Eindämmung des Verlusts an biologischer Vielfalt eine zentrale Rolle zukommt; fordert, dass die Haushaltsmittel für das LIFE-Programm in den verschiedenen Programmbereichen aufgestockt werden; betont, dass jede jährliche Aufstockung des LIFE-Programms Fortschritte im Hinblick auf die durchgehende Berücksichtigung der Ziele und Ambitionen in den Bereichen Klima und Artenvielfalt mit sich bringen wird; ist der Ansicht, dass die derzeitigen Umstände eine besondere Konzentration auf den Artikel über den Übergang zu sauberer Energie rechtfertigen;

44. hebt hervor, dass der Haushalt der Europäischen Umweltagentur deutlich aufgestockt werden muss, um ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen bereitzustellen, damit der europäische Grüne Deal und die damit zusammenhängenden Strategien als eine der wichtigsten Säulen für den Übergang der Wirtschaft der Union zu einer gerechten, inklusiven, nachhaltigen, widerstandsfähigen und CO₂-neutralen Wirtschaft vollständig umgesetzt werden können; ist der Ansicht, dass die Kommission unbedingt vermeiden sollte, dass die Umsetzung und Durchsetzung von umweltpolitischen Maßnahmen und Rechtsvorschriften gefährdet wird;

45. hebt angesichts der derzeitigen wirtschaftlichen und geopolitischen Lage die wichtige Rolle der Pläne für einen gerechten Übergang hervor und betont, dass sie rechtzeitig gebilligt werden müssen, um die notwendigen Investitionen und das Wachstum in der Union sicherzustellen; betont, dass die reibungslose Umsetzung des Fonds für einen gerechten Übergang als wesentliches Instrument zur Stärkung der Energieunabhängigkeit und Innovationskapazität der Union sowie zur Bewältigung sozioökonomischer Herausforderungen und der Energiewende als Reaktion auf die Klimaziele sichergestellt werden muss;

46. erhöht die Mittel für Verpflichtungen in Rubrik 3 gegenüber dem HE um 61 240 000 EUR (Pilotprojekte und vorbereitende Maßnahmen ausgenommen), wobei für die Finanzierung auf den vorhandenen Spielraum zurückgegriffen werden soll;

47. weist darauf hin, dass üblicherweise noch ein Berichtungsschreiben für einen vollständigen Überblick über die verfügbaren Mittel für den EGFL sorgen wird und der Ansatz auf Änderungen in Rubrik 3 im Laufe des Vermittlungsverfahrens entsprechend angepasst werden kann;

Rubrik 4 — Migration und Grenzmanagement

48. stellt fest, dass 2022 infolge des Krieges gegen die Ukraine zusätzliche Mittel in Höhe von 150 Mio. EUR für den Asyl-, Migrations- und Integrationsfonds (AMIF) bereitgestellt werden mussten, um die Mitgliedstaaten zu unterstützen, die vor dem Konflikt fliehende Menschen aufnehmen; begrüßt den Beschluss, die Richtlinie über den vorübergehenden Schutz⁽¹⁶⁾ in Kraft zu setzen, was aufgrund der Art des Konflikts und der Anstrengungen der Mitgliedstaaten zum Schutz von Frauen und Kindern vor Menschenhandel, einschließlich Menschenhandel zum Zwecke der sexuellen Ausbeutung, zu einem längerfristigen finanziellen Engagement führen und eine kontinuierliche Haushaltsunterstützung für die Mitgliedstaaten erforderlich machen wird; beschließt daher, den AMIF 2023 gegenüber dem HE um 100 Mio. EUR aufzustocken;

⁽¹⁶⁾ Richtlinie 2001/55/EG des Rates vom 20. Juli 2001 über Mindestnormen für die Gewährung vorübergehenden Schutzes im Falle eines Massenzustroms von Vertriebenen und Maßnahmen zur Förderung einer ausgewogenen Verteilung der Belastungen, die mit der Aufnahme dieser Personen und den Folgen dieser Aufnahme verbunden sind, auf die Mitgliedstaaten (ABl. L 212 vom 7.8.2001, S. 12).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

49. weist darauf hin, dass 2022 auch zusätzliche Mittel für das Instrument für Grenzmanagement und Visa (BMVI) bereitgestellt werden mussten, damit die Mitgliedstaaten an den Außengrenzen zusätzliche Unterstützung im Zusammenhang mit dem Krieg erhalten können und um die weitere Integration Rumäniens, Bulgariens und Kroatiens in den Schengen-Raum zu unterstützen; bedauert ferner, dass die Kommission wiederholt vorgeschlagen hat, die vereinbarte Finanzausstattung für das BMVI auszuhöhlen, um im HE Ressourcen für Agenturen im Bereich Justiz und Inneres mit erweiterten Mandaten, einschließlich Europol, zu finden; beschließt auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen, die Mittelausstattung des BMVI im Jahr 2023 gegenüber dem HE um 25 Mio. EUR aufzustocken;

50. weist auf die entscheidende Rolle hin, die die Asylagentur der Europäischen Union bei der Unterstützung der Mitgliedstaaten in Bezug auf Asyl- und internationale Schutzverfahren spielt, und stellt fest, dass die Arbeitsbelastung der Agentur sowohl infolge des Krieges gegen die Ukraine als auch aufgrund der neuen Aufgaben, die ihr im Rahmen ihres erweiterten Mandats übertragen wurden, zugenommen hat; beschließt daher, die Personalausstattung der Agentur aufzustocken;

51. betont, dass die Mittel für Verpflichtungen und das Personal für die eu-LISA im Einklang mit dem ermittelten Bedarf der Agentur weiter aufgestockt werden müssen, damit die Agentur im Jahr 2023 eine Reihe kritischer Unionsprojekte für die innere Sicherheit und das Grenzmanagement weiter umsetzen kann;

52. betont, wie wichtig eine wirksame Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache (Frontex) ist, um die Mitgliedstaaten beim Management der gemeinsamen Außengrenzen der Union zu unterstützen und ein integriertes Grenzmanagement unter uneingeschränkter Achtung der Grundrechte sicherzustellen; stellt fest, dass Frontex nach wie vor Schwierigkeiten hat, die enorme Aufstockung der Mittel gegenüber dem Vorjahr zu absorbieren und die benötigten zusätzlichen Einsatzkräfte einzustellen; fordert die Kommission auf, eine eingehende Analyse der Angelegenheit durchzuführen, um die Umsetzung unter der Kontrolle des Parlaments zu verbessern; beschließt daher, die vom Rat vorgeschlagene Kürzung der Mittel für Frontex im Jahr 2023 um 50 Mio. EUR zu befürworten; betont jedoch, dass sichergestellt werden muss, dass Frontex über die erforderlichen Haushaltsmittel verfügt, damit die Agentur ihr Mandat und ihre Verpflichtungen erfüllen kann;

53. erhöht die Mittel in Rubrik 4 insgesamt um 130 430 664 EUR gegenüber dem Standpunkt des Rates und um 80 430 664 EUR gegenüber dem HE, wobei für die Finanzierung auf einen Teil des vorhandenen Spielraums zurückgegriffen werden soll;

Rubrik 5 — Sicherheit und Verteidigung

54. betont, wie wichtig es angesichts des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und des äußerst instabilen internationalen Umfelds ist, die europäische Zusammenarbeit in Verteidigungsfragen zu verbessern; ist der Ansicht, dass eine solche Zusammenarbeit nicht nur die Sicherheit Europas und seiner Bürger erhöht, sondern auch zu mehr Effizienz und potenziellen Einsparungen führt; fordert in diesem Zusammenhang eine Aufstockung der Mittel für die Komponente „Fähigkeitsentwicklung“ des Europäischen Verteidigungsfonds, um eine innovative und wettbewerbsfähige industrielle Basis im Verteidigungsbereich zu fördern, die zur strategischen Autonomie der Union beitragen wird;

55. schlägt vor, dass auch mehr Mittel für die militärische Mobilität bereitgestellt werden, damit die Mitgliedstaaten rascher und wirkungsvoller tätig werden können; weist darauf hin, dass eine Finanzierung in ausreichender Höhe vonnöten ist, um Missionen und Operationen im Rahmen der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik zu unterstützen, auch durch Maßnahmen wie die Finanzierung einer Verkehrsinfrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck und die Vereinfachung von diplomatischen Genehmigungen und Zollvorschriften; stellt fest, dass die militärische Mobilität auch durch den dringenden Beitritt Rumäniens, Bulgariens und Kroatiens zum Schengen-Raum gefördert werden könnte; weist darauf hin, dass das Versäumnis, diese Angelegenheit zu lösen, nachteilige wirtschaftliche und geostrategische Auswirkungen hat; betont, dass die im HE vorgesehenen Mittel für den Fonds für die innere Sicherheit in gleicher Höhe wiedereingesetzt werden müssen, um ausreichende Mittel für die Bekämpfung der schweren und organisierten Kriminalität mit grenzüberschreitender Dimension und der Cyberkriminalität sicherzustellen;

56. stockt die Mittel in Rubrik 5 gegenüber dem HE um insgesamt 81 192 700 EUR auf, wobei für die Finanzierung auf den vorhandenen Spielraum und auf die speziellen Instrumente zurückgegriffen werden soll;

Rubrik 6 — Nachbarschaft und die Welt

57. stellt mit großer Besorgnis fest, dass die Aggression Russlands gegen die Ukraine und ihre weltweiten Auswirkungen zu einem drastischen Anstieg des Bedarfs an humanitärer Hilfe geführt haben, der bereits zuvor aufgrund von Finanzierungslücken und der zunehmenden Anzahl an Krisen und Konflikten in der Welt nicht leicht zu decken war; fordert, dass die Mittel für humanitäre Hilfe massiv aufgestockt werden, um die beispiellose Lücke zwischen dem Bedarf und den verfügbaren Mitteln zu schließen; bedauert, dass Rubrik 6 über keinen Spielraum verfügt und daher nicht für die derzeitige Lage oder die Bewältigung möglicher neuer Notlagen geeignet ist; ist der Ansicht, dass die Obergrenze der

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Rubrik 6 dringend erhöht werden sollte; bedauert, dass der HE nicht geeignet ist, das derzeitige Niveau der Reaktion zumindest aufrechtzuerhalten, während weltweit der Bedarf an humanitärer Hilfe immer größer wird und Notlagen immer häufiger werden, wozu insbesondere die sich verschärfende Ernährungsunsicherheit aufgrund der Auswirkungen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, die sich verschärfenden Auswirkungen des Klimawandels und immer schwerere klimabedingte Katastrophen und neu auftretende Konflikte beitragen; ist äußerst besorgt darüber, dass selbst mit den vom Parlament vorgeschlagenen Aufstockungen die Mittel nicht ausreichen würden, um den Bedarf an humanitärer Hilfe im Jahr 2023 zu decken;

58. fordert eine kontinuierliche und substanzielle Unterstützung für die östliche Nachbarschaft, insbesondere für Länder, die Flüchtlingen helfen, die aus der Ukraine fliehen, und mit Inflation und hohen Energie- und Nahrungsmittelpreisen konfrontiert sind; hält es für notwendig, politische, wirtschaftliche und soziale Reformen und Akteure der Zivilgesellschaft, insbesondere Menschenrechts- und Demokratieaktivisten, Organisationen der Zivilgesellschaft, die sich für die Rechte von Frauen und die Rechte der LGBTQ+-Gemeinschaft einsetzen oder Unterstützung für verfolgte Personen und politische Gefangene leisten, sowie ukrainische und moldauische Organisationen, die infolge des russischen Angriffskriegs gezwungen waren, ihre Tätigkeiten umzustrukturieren, Organisationen, die zur Korruptionsbekämpfung beitragen, und unabhängige Medien, die zur Aufdeckung von Desinformation und Propaganda beitragen, zu unterstützen;

59. fordert, dass der südlichen Nachbarschaft zusätzliche Mittel zugewiesen werden, um Reformen in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zu unterstützen; begrüßt die jüngste Ankündigung, dass die Union weiterhin eine mehrjährige Finanzierung des UNRWA zusagt; betont, dass die Aufstockung der Mittel für die südliche Nachbarschaft insbesondere dazu bestimmt ist, angesichts der entscheidenden Rolle, die das UNRWA beim Schutz und der Sicherung der Grundbedürfnisse der palästinensischen Flüchtlinge sowie beim Beitrag zu ihrer menschlichen Entwicklung spielt, eine vorhersehbare Finanzierung für das UNRWA bereitzustellen;

60. verstärkt die thematischen Programme und die Krisenreaktionsmaßnahmen des NDICI/Europa in der Welt (NDICI-GE), insbesondere durch das Programm „Menschen“, um die Folgen des Krieges in der Ukraine anzugehen, robustere Gesundheitssysteme zu entwickeln und Lücken beim Zugang zu grundlegenden Gesundheitsdienstleistungen zu schließen sowie Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel und zur Eindämmung des Klimawandels im Rahmen des Programms „Planet“ und durch die Nutzung der Resilienzlinie zu finanzieren, um Synergien zwischen Maßnahmen in den Bereichen humanitäre Angelegenheiten, Entwicklung, öffentliche Investitionen und Frieden zu fördern, insbesondere in Ländern, die zwar Beitrittskandidaten sind, aber noch nicht vom Instrument für Heranführungshilfe (IPA) profitieren;

61. betont, dass die Mittel für die Länder des westlichen Balkans im Rahmen des IPA aufgestockt werden müssen, um Wirtschaftswachstum und Beschäftigung zu fördern, aber auch als geopolitische Priorität, insbesondere vor dem Hintergrund des grundlosen Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine, der mit starken Ausstrahlungseffekten auf die gesamte Region einhergeht, besteht jedoch darauf, dass für jeden im Haushaltsplan 2023 vorgesehenen Euro die Konditionalitätsanforderungen in Bezug auf die Rechtsstaatlichkeit gelten; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, einen Teil der zusätzlichen Mittel der Programmplanung für Erasmus+ zu verwenden, um die Mittel für Hochschuleinrichtungen zum Zweck eines neuen Stipendienprogramms für Studierende aus den Ländern des westlichen Balkans aufzustocken;

62. fordert, dass die Ukraine und die Republik Moldau so bald wie möglich in den Anwendungsbereich des IPA einbezogen werden und dass die Finanzausstattung dieses Programms entsprechend aufgestockt wird; ist der Auffassung, dass die Ukraine und Moldau als neue Bewerberländer der Union und Georgien als den Status eines Bewerberlands anstrebendes Land auf ihrem Weg zur Mitgliedschaft in der Union unterstützt werden müssen; fordert, dass im Rahmen des IPA III zusätzliche finanzielle Unterstützung bereitgestellt wird, um die internationale Dimension des Programms Erasmus+ zu fördern;

63. beschließt, die Unterstützung für die strategische Kommunikation zu verstärken, insbesondere für Maßnahmen, die darauf abzielen, der globalen Desinformation durch systematisches Aufspüren und Aufdecken der von staatlichen und anderen Akteuren verbreiteten Desinformation entgegenzuwirken;

64. unterstreicht die Schlüsselrolle der Makrofinanzhilfe der EU für die Republik Moldau, Albanien, Bosnien-Herzegowina, Georgien, das Kosovo, Montenegro, Nordmazedonien und die Ukraine zur Förderung von Investitionen und zur Unterstützung der Erholung von der COVID-19-Krise und den Folgen des Krieges;

65. stockt die Mittel in Rubrik 6 gegenüber dem HE um insgesamt 465 000 000 EUR auf, wobei für die Finanzierung auf die speziellen Instrumente zurückgegriffen werden soll;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Rubrik 7 — Europäische öffentliche Verwaltung

66. ist der Auffassung, dass die Kürzungen des Rates in dieser Rubrik, mit denen die Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments, wie im HE vorgeschlagen, vermieden werden soll, ungerechtfertigt sind und es der Kommission nicht ermöglichen würden, ihre Aufgaben zu erfüllen; setzt daher die im HE für die Verwaltungsausgaben der Kommission veranschlagten Mittel wieder ein, darunter auch die Mittel für ihre Büros;

67. hebt die Risiken für die innere Sicherheit der Union hervor, die sich aus dem Einmarsch Russlands in die Ukraine ergeben; begrüßt in diesem Zusammenhang die Einrichtung der Unterstützungsplattform der Union für innere Sicherheit und Grenzmanagement in der Republik Moldau und fordert die Kommission auf, die volle Funktionsfähigkeit der Plattform zu ermöglichen und zu beschleunigen, indem sie in Zusammenarbeit mit der GD HOME und der GD JUST sowie mit in die Republik Moldau entsandten Sachverständigen der Union von den einschlägigen JI-Agenturen der Union logistische und finanzielle Unterstützung leistet;

68. betont, wie wichtig es ist, dafür zu sorgen, dass die Kommission über genügend Personal verfügt, um ihre Aufgaben zu erfüllen, auch im Zusammenhang mit neuen Initiativen und neu erlassenen Rechtsvorschriften; fordert die Kommission daher auf, dafür zu sorgen, dass sie über das für eine effiziente und wirksame Umsetzung erforderliche zusätzliche Personal verfügt; hebt in diesem Zusammenhang die Auswirkungen der Legislativvorschläge im Rahmen des europäischen Grünen Deals, des Gesetzes über digitale Märkte und des Gesetzes über digitale Dienste sowie der gestiegenen Ausgaben der Union aufgrund von NGEU und der Aufbau- und Resilienzfähigkeit auf den Personalbedarf in bestimmten Dienststellen hervor, insbesondere in der Generaldirektion Umwelt (GD ENV), der Generaldirektion Wettbewerb (GD COMP) und der Generaldirektion Kommunikationsnetze, Inhalte und Technologien (GD CNECT) der Kommission sowie beim Europäischen Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF); ist besorgt darüber, dass die Kommission nicht über das für die zu erledigende Arbeit erforderliche Personal verfügt; fordert die Kommission auf, diesem Personalbedarf Rechnung zu tragen, ohne den Personalbestand in anderen Teilen des Organs zu untergraben;

69. fordert die zügige Annahme der von der Kommission vorgeschlagenen gezielten Neufassung der Haushaltsordnung hinsichtlich der Handhabung von Verzugszinsen für die verspätete Rückzahlung aufgehobener oder verminderter Wettbewerbsgeldbußen, um Druck auf die Ausgaben unter Rubrik 7 zu vermeiden;

Pilotprojekte und vorbereitende Maßnahmen

70. weist darauf hin, dass den Pilotprojekten und vorbereitenden Maßnahmen bei der Festlegung politischer Prioritäten und der Einführung neuer Initiativen, die in dauerhafte Unionsmaßnahmen und -programme münden könnten, eine große Bedeutung zukommt; nimmt nach eingehender Prüfung aller eingereichten Vorschläge und unter umfassender Berücksichtigung der Bewertung durch die Kommission in Bezug auf die Einhaltung rechtlicher Bestimmungen und die Durchführbarkeit ein ausgewogenes Paket von Pilotprojekten und vorbereitenden Maßnahmen an, das die politischen Prioritäten des Parlaments widerspiegelt; fordert die Kommission auf, Pilotprojekte und vorbereitende Maßnahmen rasch umzusetzen und Rückmeldung zu deren Leistung und den vor Ort erzielten Ergebnissen zu geben;

Mittel für Zahlungen

71. unterstreicht die Notwendigkeit, im Haushaltsplan 2023 Mittel für Zahlungen in ausreichender Höhe vorzusehen, und beschließt daher, die Kürzungen des Rates generell rückgängig zu machen und die Mittel für Zahlungen für die Haushaltslinien aufzustocken, in denen die Mittel für Verpflichtungen geändert wurden; betont, dass die Programmdurchführung beschleunigt werden muss, um einen Rückstau von Zahlungen in der zweiten Hälfte des MFR-Zeitraums zu verhindern;

Andere Einzelpläne

Einzelplan I — Europäisches Parlament

72. erhält die Gesamthöhe seines Haushaltsplans für 2023, die sich auf 2 268 777 642 EUR beläuft, im Einklang mit dem Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben, den das Plenum am 7. April 2022 angenommen und aufgrund einer Änderung der geschätzten Indexierungsrate am 3. Mai 2022 auf Ersuchen der Kommission aktualisiert hat, unverändert aufrecht; beschließt, 98 Stellen künstlich und haushaltsneutral nur für ein Jahr in seinen Stellenplan aufzunehmen, um die Einbeziehung der erfolgreichen Bewerber eines internen Auswahlverfahrens vor dem Hintergrund der Anwendung von Artikel 29 Absatz 4 des Statuts zu ermöglichen, ähnlich wie dies im Haushaltsplan 2020 der Fall war; aktualisiert die Bemerkungen zu fünf Haushaltslinien, auch um die Möglichkeit vorzusehen, die Kosten für die Teilnahme von Petenten an offiziellen Reisen des Petitionsausschusses außerhalb der Räumlichkeiten des Parlaments, einschließlich Reise-, Aufenthalts- und Nebenkosten, zu erstatten;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

73. erkennt die wichtige Rolle an, die die Behörde für europäische politische Parteien und europäische politische Stiftungen für die Transparenz, die Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung und die Vielfalt des politischen Systems spielt, indem sie die Anwendung gemeinsamer Regeln durch die europäischen politischen Parteien und europäischen politischen Stiftungen sicherstellt; stellt fest, dass ihr Haushalt zwar in Einzelplan I — Europäisches Parlament enthalten ist, die Behörde jedoch eine unabhängige Einrichtung der Union ist; beschließt daher, einen gesonderten Posten für die Dienstbezüge und Vergütungen des für die Behörde tätigen Personals und eine gesonderte Haushaltslinie im Stellenplan des Parlaments zur Deckung ihrer Planstellen zu schaffen, ohne dass dies mit zusätzlichen Mitteln im Vergleich zum HE einhergeht;

74. fordert vom Präsidium, dass Artikel 3 2 3 — Förderung der Demokratie und Aufbau parlamentarischer Kapazitäten der Parlamente von Drittstaaten — mit ausreichenden Mitteln ausgestattet wird, damit das Parlament einen wirksamen Beitrag zur Organisation der dritten hochrangigen Konferenz des Global Campus of Human Rights leisten kann, falls erforderlich und möglich, unter anderem mittels eines Antrags auf Mittelübertragung von der Verwaltung des Parlaments während der Ausführung des Haushaltsplans;

75. im Einklang mit seiner oben genannten Entschließung vom 7. April 2022 zu dem Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Europäischen Parlaments für das Haushaltsjahr 2023 und unter Berücksichtigung der Antworten des Generalsekretärs vom 20. Juli 2022

- a) weist darauf hin, dass sich Schwächen bei der Bekämpfung der Cybersicherheit und hybriden Sicherheit in einem Organ auf alle Organe auswirken können; bekräftigt daher, wie wichtig es ist, dass der Haushalt des Parlaments angemessen ausgestattet ist, um seine Fähigkeiten gegen Cyberbedrohungen und hybride Bedrohungen zum Nutzen aller Organe zu stärken, insbesondere angesichts des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, der zunehmenden Zahl von Angriffen in den letzten Jahren und der bevorstehenden Europawahl 2024;
- b) nimmt die laufenden Maßnahmen der Verwaltung zur Bekämpfung von Desinformation und Maßnahmen, die darauf abzielen, die Standpunkte der Mitglieder falsch darzustellen, zur Kenntnis, insbesondere im Hinblick auf die Europawahl 2024; bekräftigt seine Forderung nach einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen allen beteiligten Akteuren auf interinstitutioneller Ebene;
- c) nimmt die Unterstützung für die Gruppe für Demokratieförderung und Wahlen und ihre federführenden Mitglieder bei der Durchführung von Tätigkeiten zur Demokratieförderung zur Kenntnis; begrüßt ihre verstärkten Tätigkeiten und fordert, dass die Kommunikation mit den Bürgern weiterhin unterstützt wird, indem Informationen gegebenenfalls auch in den Sprachen sprachlicher Minderheiten, Regionen und Gemeinschaften bereitgestellt werden, und dass Desinformation bekämpft wird, wobei besonderes Augenmerk auf die neuen prioritären Länder zu legen ist;
- d) bekräftigt im Zusammenhang mit der laufenden Überarbeitung der Allgemeinen Durchführungsbestimmungen für die Erstattung der Dienstreise- und Reisekosten und der Internen Vorschriften für Dienstreisen und Reisen der Beamten und Bediensteten des Europäischen Parlaments die vom Plenum mehrfach geäußerte Forderung, wonach das Präsidium dafür sorgen soll, dass akkreditierte parlamentarische Assistenten (APA) für ihre Dienstreisen zwischen den drei Arbeitsorten des Parlaments dieselben Vergütungen erhalten wie Beamte und sonstige Bedienstete;
- e) fordert die Konferenz der Präsidenten und das Präsidium erneut auf, die Durchführungsbestimmungen für die Tätigkeit der Delegationen und für Dienstreisen außerhalb der Europäischen Union und den Beschluss über die Dienstreisen der Ausschüsse außerhalb der drei Arbeitsorte zu überarbeiten; betont, dass bei einer solchen Überarbeitung die Möglichkeit geprüft werden sollte, dass APA unter bestimmten Bedingungen Mitglieder bei offiziellen Delegations- und Dienstreisen des Parlaments begleiten, wobei das richtige Gleichgewicht zwischen dem hohen Mehrwert für die Mitglieder und den ökologischen, logistischen und finanziellen Zwängen gefunden werden muss;
- f) betont, dass dem Haushaltsausschuss des Parlaments alle einschlägigen Informationen zum Haushalt des Parlaments rechtzeitig und in verständlicher Weise vorgelegt werden müssen, damit er in voller Kenntnis der Sachlage Beschlüsse fassen kann; erkennt zwar an, wie wichtig die Einrichtung der Ausstellungen „Erlebnis Europa“ in allen Mitgliedstaaten ist, um die Union den Bürgern näherzubringen, fordert jedoch angesichts der hohen Inflation eine Aktualisierung der Betriebskosten der Ausstellungen „Erlebnis Europa“; fordert ferner eine Aktualisierung zu dem vorgeschlagenen Darlehen in Höhe von 37,9 Mio. EUR, mit dem der Erwerb des Gebäudes für die Ausstellung „Erlebnis Europa“ in Dublin gemäß Artikel 266 Absatz 6 der Haushaltsordnung finanziert werden soll;
- g) weist auf die Bedeutung eines transparenten und fairen Entscheidungsprozesses hin, bei dem Artikel 266 der Haushaltsordnung in Bezug auf die Gebäudepolitik des Parlaments Rechnung getragen wird;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

- h) weist das Präsidium darauf hin, dass vor der Annahme wichtiger Beschlüsse über gebäudepolitische Fragen aufgrund ihrer erheblichen Auswirkungen auf den Haushalt eine ordnungsgemäße Unterrichtung und Konsultation des Haushaltsausschusses erforderlich ist; ersucht das Präsidium, Sparmöglichkeiten auszuloten und das Projekt zur Zukunft des Spaak-Gebäudes in Brüssel vollständig zu überdenken;
- i) ist der Ansicht, dass ausnahmslos alle Organe der Union in Zeiten, in denen die Unionsbürger mit einem dramatischen Anstieg ihrer Lebenshaltungskosten konfrontiert sind, Solidarität zeigen sollten und mit gutem Beispiel vorangehen sollten, insbesondere in Bezug auf die Senkung des Energieverbrauchs; weist darauf hin, dass Inflation und steigende Energiepreise den Haushalt des Parlaments stark beanspruchen; nimmt die Beschlüsse des Präsidiums vom 2. Mai 2022 und 3. Oktober 2022 über kurzfristige Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs des Parlaments zur Kenntnis; fordert, dass es den Nutzern ermöglicht wird, die Feinabstimmung der Temperatur in den Büros und Sitzungssälen selbst vorzunehmen, und gleichzeitig der vereinbarte Rahmen eingehalten wird, um Einsparungen zu erzielen; fordert das Parlament auf, alle erforderlichen Schritte zu unternehmen, um den mittel- und langfristigen Energieverbrauch zu senken und so bei der bevorstehenden Überarbeitung des derzeitigen Ansatzes für Energiesparmaßnahmen die Energiekosten zu senken; begrüßt und fördert angesichts der Energiekrise und der geopolitischen Lage die Investitionen in Energie aus erneuerbaren Quellen und den schrittweisen Ausstieg aus fossilen Brennstoffen und insbesondere die Installation von Wärmepumpen; fordert, dass die Energieerzeugung vor Ort ausgebaut wird, insbesondere durch die schnellstmögliche Anbringung modernster Fotovoltaikanlagen auf den Dächern in Brüssel und Straßburg, und begrüßt die neue Studie zu kosteneffizienteren Fotovoltaikanlagen, die derzeit durchgeführt wird; begrüßt das im Rahmen von EMAS eingerichtete Gebäudeenergiemanagementsystem und fordert, dass die jährliche Prüfung Teil des Entwurfs des Voranschlags ist, den die Dienststellen vorlegen; fordert das Präsidium auf, den Austausch bewährter Verfahren zwischen den Leitungsgremien der Organe der Union bei der Überarbeitung ihrer mehrjährigen Ausgabenstrategien anzuregen, um Möglichkeiten für weitere Einsparungen zu ermitteln; fordert einen weiteren Meinungsaustausch über bewährte Verfahren für Strategien zum Energieverbrauch über die Organe der Union hinaus, beispielsweise mit kommunalen Behörden;
- j) begrüßt die ersten Schritte, die auf dem Weg zur Festlegung des Ziels der CO₂-Neutralität unternommen wurden; erinnert die Mitglieder und Fraktionen an die vom Präsidium angekündigten Bemühungen zur Verringerung der Beförderung von Transportkisten zwischen Brüssel und Straßburg während der Plenartagungen, und fordert sie auf, dazu beizutragen; fordert, dass bei den kommenden Haushaltsplänen entsprechende Investitionen in die Rückgewinnung und Wiederverwendung von Regenwasser und eine rationellere Wassernutzung eingeplant werden;

76. fordert das Parlament auf, weiterhin regelmäßige Bewertungen der Organisation seines Personalbedarfs durchzuführen, im Einklang mit den sich weiterentwickelnden Prioritäten Planstellen zwischen den Direktionen umzuverteilen, um neue Aufgaben möglichst bei gleichbleibender Personalausstattung wahrzunehmen, und die Risiken im Zusammenhang mit der Einstellung von immer mehr Vertragsbediensteten zu bewerten, wozu auch die Gefahr gehört, dass innerhalb des Parlaments eine zweiklassige Personalstruktur geschaffen wird; betont in Anbetracht der rechtlichen Verpflichtungen des Parlaments, dass eine Neugewichtung der vorrangigen Ressourcen angesichts der herrschenden Inflation immer wichtiger wird;

Sonstige Einzelpläne (Einzelpläne IV–X)

77. betont den Druck, den die herrschende hohe Inflation auf die Ausgaben der anderen Organe ausübt; hebt hervor, dass der größte Teil ihrer Haushalte durch gesetzliche oder vertragliche Verpflichtungen festgelegt ist, die von der Inflation beeinflusst werden, und dass sie keine Kontrolle über die Inflationsraten und steigende Energiepreise haben; weist darauf hin, dass die Organe über ausreichendes Personal verfügen müssen, um ihr Mandat erfüllen zu können; begrüßt die kontinuierlichen Bemühungen der Organe, Personal zu versetzen und zusätzliche Effizienzgewinne zu erzielen, erkennt jedoch die Grenzen dieses Ansatzes im derzeitigen Kontext an, wenn gleichzeitig die Zuständigkeiten zunehmen; bedauert, dass die Kommission trotz ihrer neuen Aufgaben keine der von den anderen Organen beantragten zusätzlichen Stellen bewilligt hat; verurteilt den horizontalen Ansatz des Rates, den Abschlagsatz in jedem Organ um 1,8 Prozentpunkte zu erhöhen, und hält dies für nicht gerechtfertigt; weist darauf hin, dass eine Erhöhung des Abschlagsatzes die anderen Organe dazu zwingen würde, eine größere Zahl von Stellen frei zu halten, wodurch ihr Personalbestand und ihre Fähigkeit, auf die Anliegen der Bürger zu reagieren und ihr Mandat zu erfüllen, verringert würden;

78. beschließt daher, die Mittelausstattung des HE für den Europäischen Ausschuss der Regionen wiederherzustellen; nimmt im Einklang mit dem Gentlemen's Agreement keine Änderungen an der Lesung des Rates in Bezug auf den Rat und den Europäischen Rat vor;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

79. erhöht in den folgenden hinreichend begründeten Fällen die Mittel- oder Personalausstattung über den HE hinaus, um den Organen ausreichende Ressourcen zur Verfügung zu stellen, damit sie die wachsende Zahl von Aufgaben entsprechend ihrem Mandat angemessen, effizient und wirksam erfüllen können und für die bevorstehenden Herausforderungen, insbesondere im Bereich der Cybersicherheit, gerüstet sind; betont in diesem Zusammenhang, dass die Union nicht ausreichend für die Abwehr von Cyberbedrohungen gerüstet ist, die im Laufe der Jahre immer häufiger und komplexer werden; ist der Ansicht, dass allen Organen der Union angemessene Mittel und Personal zur Verfügung gestellt werden sollten, um diese Bedrohungen sowohl intern als auch im Rahmen der interinstitutionellen Zusammenarbeit zu bekämpfen; schlägt daher vor,

- a) die Mittelansätze entsprechend dem Voranschlag des Gerichtshofs der Europäischen Union und des Europäischen Bürgerbeauftragten wieder einzusetzen, indem die Mittel für Haushaltslinien, die Mittel für das neue Personal abdecken, und die Zahl der Planstellen in ihren Stellenplänen gegenüber dem HE aufgestockt werden;
- b) teilweise die Mittel wieder einzusetzen, die den Voranschlägen des Europäischen Rechnungshofs, des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses, des Europäischen Datenschutzbeauftragten und des Europäischen Auswärtigen Dienstes entsprechen, indem die Mittel für Haushaltslinien, mit denen die Mittel für das neue Personal sowie die Zahl der Planstellen in ihren Stellenplänen abgedeckt werden, über den HE hinaus aufgestockt werden;
- c) im Einklang mit dem Ersuchen des Europäischen Datenschutzbeauftragten mehrere operative Haushaltslinien aufzustocken, damit der Haushaltsplan 2023 die unerwartet hohen Lebenshaltungskosten widerspiegelt, die bei der Erstellung des Haushaltsvoranschlags nicht berücksichtigt wurden;

Bewertung des Berichtigungsschreibens

80. nimmt zur Kenntnis, dass das Berichtigungsschreiben Nr. 1 zum Entwurf des Gesamthaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2023 insgesamt Nettoauswirkungen auf die Ausgaben in Höhe von 758,3 Mio. EUR an Mitteln für Verpflichtungen und 2 394,9 Mio. EUR an Mitteln für Zahlungen hat, einschließlich einer sehr deutlichen Erhöhung der Mittel für Zahlungen infolge von FAST-CARE; nimmt ferner zur Kenntnis, dass die Kommission generell vorschlägt, das Flexibilitätsinstrument für einen Betrag in Höhe von 822,1 Mio. EUR für die Rubriken 2b, 5 und 6 in Anspruch zu nehmen;

81. stellt fest, dass das Berichtigungsschreiben nur einige der in dieser Entschließung dargelegten Bedenken und Prioritäten des Parlaments enthält, etwa die Aufstockungen für humanitäre Hilfe, das Katastrophenschutzverfahren der Union und Erasmus+ sowie eine stärkere Unterstützung der Verteidigung; bringt dennoch seine Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass die vorgeschlagenen Aufstockungen unzureichend sind und es sich bei einigen davon eher um eine vorgezogene Bereitstellung als um zusätzliche Mittel handelt;

82. nimmt die Maßnahmen und Tätigkeiten zur Unterstützung der Ukraine, die seit Beginn des Krieges umgesetzt wurden, zur Kenntnis und fordert die Kommission auf, weitere Maßnahmen vorzuschlagen; bedauert, dass die Haushaltsvorschläge der Kommission für 2023 keine angemessene Reaktion auf die weitreichenden Folgen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine darstellen; ist der Ansicht, dass der Bedarf für 2023 viel höher ist als im Berichtigungsschreiben vorgeschlagen;

83. nimmt den Vorschlag zur Kenntnis, das Instrument für einen einzigen Spielraum für einen Betrag von 450 Mio. EUR in Anspruch zu nehmen, um die Finanzierungskosten des EURI zu decken; hebt hervor, dass die tatsächlichen Beträge, die zur Deckung der Finanzierungskosten des EURI in einem bestimmten Jahreshaushalt erforderlich sind, von den Zinssätzen für Anleihen abhängig sind, was in den jährlichen Verhandlungen über den Haushalt zu einem erheblichen Maß an Unsicherheit führt; betont, dass diese Kosten keinesfalls zulasten der Finanzierung von Programmen gehen dürfen; betont, dass durch die Inanspruchnahme des Instruments für einen einzigen Spielraum zur Deckung der Finanzierungskosten des EURI auch die bereits sehr begrenzte Flexibilität des Haushalts und die knappen Spielräume und damit die Fähigkeit, auf aktuelle und sich abzeichnende Bedürfnisse zu reagieren, eingeschränkt werden; weist erneut darauf hin, dass der MFR dringend grundlegend überarbeitet werden muss und dass das Parlament gefordert hat, das EURI außerhalb der Obergrenzen des MFR zu stellen;

84. nimmt zur Kenntnis, dass die angepasste Höhe der Mittel für die anderen Einzelpläne unter Berücksichtigung der aktuell geschätzten Anpassung der Dienstbezüge für 2022 niedriger ist als im HE 2023 veranschlagt und dass Mittel der anderen Organe auf das CERT-EU übertragen wurden, um die Kapazitäten der Union im Bereich der Cybersicherheit zu verbessern, wodurch die Höhe der Mittel der anderen Organe um 45 Mio. EUR verringert wurde;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

o

o o

85. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung mit den Abänderungen am Entwurf des Gesamthaushaltsplans dem Rat, der Kommission, den anderen betroffenen Organen und den betroffenen Einrichtungen sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

P9_TA(2022)0367

Nachhaltige Schiffskraftstoffe (Initiative „FuelEU Maritime“) *I**

Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 19. Oktober 2022 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (COM(2021)0562 — C9-0333/2021 — 2021/0210(COD))⁽¹⁾

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

(2023/C 149/13)

Abänderung 1**Vorschlag für eine Verordnung****Erwägung 1**

Vorschlag der Kommission

- (1) Mengenmäßig werden über die Meere rund 75 % des EU-Außenhandels und 31 % des EU-Binnenhandels abgewickelt. **Zugleich fallen bei Fahrten von Schiffen nach oder von Häfen im Europäischen Wirtschaftsraum rund 11 % aller verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bzw. 3-4 % der CO₂-Gesamtemissionen der EU an.** Jährlich gehen 400 Millionen Fahrgäste in Häfen der Mitgliedstaaten an oder von Bord, davon rund 14 Millionen an oder von Bord von Kreuzfahrtschiffen. Der Seeverkehr ist somit ein wesentlicher Bestandteil des **europäischen Verkehrssystems** und spielt eine entscheidende Rolle für die **europäische Wirtschaft**. Auf dem Seeverkehrsmarkt herrscht ein starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren innerhalb und außerhalb der Union, weswegen gleiche Ausgangsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und Prosperität des Seeverkehrsmarkts und seiner Wirtschaftsakteure fußt auf einem klar geregelten, harmonisierten Rahmen, **der** für Seeverkehrsbetreiber, Häfen und andere Akteure des Sektors Chancengleichheit **gewährleistet**. Marktverzerrungen können dazu führen, dass Schiffsbetreiber oder Häfen gegenüber ihren Wettbewerbern im Seeverkehrssektor oder in anderen Verkehrssektoren benachteiligt werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass der Seeverkehrssektor an Wettbewerbsfähigkeit verliert und es zu Einbußen an Konnektivität für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen kommt.

Geänderter Text

- (1) Mengenmäßig werden über die Meere rund 75 % des EU-Außenhandels und 31 % des EU-Binnenhandels abgewickelt. Jährlich gehen 400 Millionen Fahrgäste in Häfen der Mitgliedstaaten an oder von Bord, davon rund 14 Millionen an oder von Bord von Kreuzfahrtschiffen. Der Seeverkehr ist somit ein wesentlicher Bestandteil des **Verkehrssystems der Union** und spielt eine entscheidende Rolle für die **Wirtschaft der Union**. Auf dem Seeverkehrsmarkt herrscht ein starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren innerhalb und außerhalb der Union, weswegen **weltweit** gleiche Ausgangsbedingungen unerlässlich sind. Die Stabilität und Prosperität des Seeverkehrsmarkts und seiner Wirtschaftsakteure fußt auf einem klar geregelten, harmonisierten Rahmen, **mit dem** für Seeverkehrsbetreiber, Häfen und andere Akteure des Sektors Chancengleichheit **gewahrt wird**. Marktverzerrungen können dazu führen, dass Schiffsbetreiber oder Häfen gegenüber ihren Wettbewerbern im Seeverkehrssektor oder in anderen Verkehrssektoren benachteiligt werden. Dies wiederum kann dazu führen, dass der Seeverkehrssektor an Wettbewerbsfähigkeit verliert, **Arbeitsplätze abgebaut werden** und es zu Einbußen an Konnektivität für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen kommt.

⁽¹⁾ Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 59 Absatz 4 Unterabsatz 4 der Geschäftsordnung zu interinstitutionellen Verhandlungen an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A9-0233/2022).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 2
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) **Im Seeverkehrssektor sind 2 Millionen Unionsbürgerinnen und Unionsbürger beschäftigt, und er trägt 149 Mrd. EUR zur Wirtschaft bei. Für jede 1 Mio. EUR, die in der Schifffahrtsindustrie erwirtschaftet wird, werden in anderen Bereichen der Wirtschaft der Union 1,8 Mio. EUR generiert ^(1a).**

^(1a) Bericht des Verbands der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft mit dem Titel „The Economic Value of the EU Shipping Industry“ (Der ökonomische Wert der EU-Schifffahrtsindustrie), 2020.

Abänderung 3
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) **Der Seeverkehr ist mit deutlich geringeren Treibhausgasemissionen pro Tonne beförderter Güter im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern der umweltfreundlichste Verkehrsträger ^(1a). Zugleich fallen bei Fahrten von Schiffen nach oder von Häfen im Europäischen Wirtschaftsraum rund 11 % aller verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bzw. 3 bis 4 % der CO₂-Gesamtemissionen der EU an. Die CO₂-Emissionen des Seeverkehrs dürften ansteigen, wenn keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden. Alle Wirtschaftszweige müssen bis spätestens 2050 an der raschen Reduzierung der Netto-Treibhausgasemissionen auf Null beitragen, wie in der Verordnung (EU) 2021/1119 verankert. Daher muss die Union unbedingt einen ambitionierten Weg für den raschen ökologischen Wandel im Seeverkehrssektor einschlagen, mit dem auch dazu beigetragen würde, ihre weltweite Führungsrolle bei den grünen Technologien, Dienstleistungen und Lösungen zu erhalten und weiter auszubauen und die Schaffung von Arbeitsplätzen in den entsprechenden Wertschöpfungsketten weiter zu fördern und dabei die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.**

^(1a) Studie der Europäischen Umweltagentur, 2020, <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 4
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

- (2) Um die Klimaschutzzusagen der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris zu unterstreichen, die Schritte festzulegen, mit denen die Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen ist, und die politischen Zusagen in rechtliche Verpflichtungen umzusetzen, hat die Kommission den (geänderten) Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1999 (Europäisches Klimagesetz)⁽¹⁹⁾ sowie die Mitteilung „Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas bis 2030“ angenommen⁽²⁰⁾. Darin ist auch das Ziel enthalten, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber den Werten von 1990 zu senken. Daher sind verschiedene ergänzende politische Instrumente erforderlich, um die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe, die nachhaltig erzeugt werden, auch im Seeverkehrssektor zu fördern. Die technologische Entwicklung und Einführung muss bis 2030 erfolgen, damit die Grundlagen für einen viel rascheren Wandel in der Folgezeit geschaffen sind.

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563.

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562.

Geänderter Text

- (2) Um die Klimaschutzzusagen der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris zu unterstreichen, die Schritte festzulegen, mit denen die Klimaneutralität bis spätestens 2050 zu erreichen ist, und die politischen Zusagen in rechtliche Verpflichtungen umzusetzen, hat die Kommission den (geänderten) Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1999 (Europäisches Klimagesetz)⁽¹⁹⁾ sowie die Mitteilung „Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas bis 2030“⁽²⁰⁾ angenommen. Darin ist auch das Ziel enthalten, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber den Werten von 1990 zu senken. Daher sind verschiedene ergänzende politische Instrumente erforderlich, um **eine groß angelegte Erzeugung** und die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe, die nachhaltig erzeugt werden, **zu fördern und zu beschleunigen**, und zwar auch im Seeverkehrssektor, **und dabei dem Grundsatz der Technologieneutralität Rechnung zu tragen**. Die technologische Entwicklung und Einführung **sollte möglichst bald gefördert und muss bis 2030 in die Wege geleitet werden**, damit die Grundlagen für einen viel rascheren Wandel in der Folgezeit geschaffen sind. **Die Förderung von Innovationen und die Unterstützung der Forschung für neuartige und zukünftige Innovationen, wie beispielsweise neue alternative Kraftstoffe, Ökodesign, biobasierte Materialien, Windantrieb sowie durch Windantrieb unterstützte Antriebsformen, sind von wesentlicher Bedeutung.**

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563.

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 5
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (2a) *LNG wird im Seeverkehr voraussichtlich eine Übergangsrolle spielen und einen allmählichen Übergang zu emissionsfreien Alternativen ermöglichen, insbesondere zumal es derzeit keine wirtschaftlich tragfähige emissionsfreie Antriebstechnologie gibt. In der Mitteilung über die Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität wird darauf hingewiesen, dass emissionsfreie Seeschiffe bis 2030 Marktreife erreichen dürften. Die Flottenumrüstung sollte aufgrund der langen Lebensdauer der Schiffe schrittweise erfolgen. Kraftstoffe für den Verkehr wie LNG müssen zunehmend dekarbonisiert werden, indem beispielsweise verflüssigtes Biomethan (Bio-LNG) oder erneuerbare und kohlenstoffarme synthetische gasförmige E-Fuels (E-Gas) beigemischt werden.*

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 6
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

- (3) Beim Übergang zu erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen ist es entscheidend, das reibungslose Funktionieren des EU-Seeverkehrsmarkts in Bezug auf Schiffskraftstoffe, auf die ein erheblicher Teil der den Schiffsbetreibern entstehenden Kosten entfällt, und den fairen Wettbewerb auf diesem Markt zu gewährleisten. Unterschiedliche Anforderungen für Kraftstoffe in den einzelnen Mitgliedstaaten der Union können erhebliche Auswirkungen auf die wirtschaftliche Leistung der Schiffsbetreiber haben und den Wettbewerb auf dem Markt beeinträchtigen. Aufgrund des internationalen Charakters der Schifffahrt können die Schiffsbetreiber leicht in Drittländern bunkern und große Mengen an Kraftstoff an Bord mitführen. Dies kann **zu Verlagerungseffekten (carbon leakage)** führen und nachteilige Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors haben, nämlich dann, wenn erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe in Seehäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verfügbar sind, die Vorschriften für deren Nutzung aber nicht für alle Schiffsbetreiber gelten, die Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anlaufen oder daraus auslaufen. Mit den in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen soll dafür gesorgt werden, dass der Markt für Schiffskraftstoffe **unter Bedingungen** mit erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen durchdrungen wird, die **einen fairen** Wettbewerb auf dem EU-Seeverkehrsmarkt gewährleisten.

Geänderter Text

- (3) Beim Übergang zu erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen ist es entscheidend, das reibungslose Funktionieren des EU-Seeverkehrsmarkts in Bezug auf Schiffskraftstoffe, auf die ein erheblicher Teil der den Schiffsbetreibern entstehenden Kosten – **in der Regel zwischen 35 % und 53 % der Frachtraten** – entfällt, und den fairen Wettbewerb auf diesem Markt zu gewährleisten. **Politische Maßnahmen müssen daher kosteneffizient sein und darauf abzielen, die größtmögliche Dekarbonisierung zu den geringstmöglichen Kosten zu erreichen.** Unterschiedliche Anforderungen für Kraftstoffe in den einzelnen Mitgliedstaaten der Union können erhebliche Auswirkungen auf die wirtschaftliche Leistung der Schiffsbetreiber haben und den Wettbewerb auf dem Markt beeinträchtigen. Aufgrund des internationalen Charakters der Schifffahrt können die Schiffsbetreiber leicht in Drittländern bunkern und große Mengen an Kraftstoff an Bord mitführen, **was auch zu einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit der Häfen der Union gegenüber Häfen außerhalb der Union beitragen könnte.** Dies kann **zur Verlagerung von CO₂-Emissionen und der Verlagerung des Geschäfts** führen und nachteilige Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors haben, nämlich dann, wenn erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe in Seehäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verfügbar sind, die Vorschriften für deren Nutzung aber nicht für alle Schiffsbetreiber gelten, die Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anlaufen oder daraus auslaufen. Mit den in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen soll dafür gesorgt werden, dass der Markt für Schiffskraftstoffe mit erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen **unter Bedingungen** durchdrungen wird, **durch die der faire** Wettbewerb auf dem EU-Seeverkehrsmarkt **gewahrt wird, womit Schiffsbetreibern die Möglichkeit gegeben werden soll, ihre Kosten für die Emissionsminderung zu senken. Eine solche Möglichkeit ist von entscheidender Bedeutung, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrtsindustrie der Union und die Marktstellung der Logistikrouten zu wahren, über die die Häfen in der Union mit dem globalen Handel vernetzt werden.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 7
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (3a) *Im Seeverkehrssektor herrscht ein harter internationaler Wettbewerb. Durch die großen Unterschiede in der Regulierung zwischen den Flaggenstaaten wurden unerwünschte Praktiken wie die Ausflagung von Schiffen begünstigt. Der intrinsische globale Charakter des Sektors macht die Bedeutung eines flaggenreutralen Ansatzes und eines günstigen Regelungsumfelds deutlich, was eine Voraussetzung dafür ist, neue Investitionen anzuziehen und die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen, Schiffseigner und Betreiber in der Union zu sichern.*

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 8
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

- (4) Damit sich diese Verordnung auf alle Tätigkeiten des Seeverkehrssektors auswirkt, sollte sie für einen Teil der Fahrten zwischen einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Drittlands gelten. Diese Verordnung sollte daher für die Hälfte der Energie gelten, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen außerhalb des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, für die Hälfte der Energie, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einen Hafen außerhalb des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats anläuft, für die gesamte Energie, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, und für die gesamte Energie, die ein Schiff am Liegeplatz im Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht. Die Tatsache, dass ein Teil der Energie, die ein Schiff sowohl bei Fahrten aus Drittländern in die Union als auch bei Fahrten aus der Union in Drittländer verbraucht, erfasst wird, stellt die Wirksamkeit dieser Verordnung sicher, und zwar auch durch die zunehmend positiven Auswirkungen des Regelungsrahmens auf die Umwelt. **Gleichzeitig begrenzt der** Regelungsrahmen das Risiko des Anlaufens von Ausweichhäfen und der Verlagerung von Umladetätigkeiten in Gebiete außerhalb der Union. **Um** ein reibungsloses Funktionieren des Seeverkehrs **zu gewährleisten**, gleiche Ausgangsbedingungen für Seeverkehrsbetreiber und Häfen **zu schaffen** und Verzerrungen im Binnenmarkt **zu vermeiden**, sollten für alle Fahrten, die in Häfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten beginnen oder enden, sowie für den Aufenthalt der Schiffe in diesen Häfen einheitliche Vorschriften gelten, die in dieser Verordnung festgelegt werden.

Geänderter Text

- (4) Damit sich diese Verordnung auf alle Tätigkeiten des Seeverkehrssektors auswirkt, sollte sie für einen Teil der Fahrten zwischen einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Drittlands gelten. Diese Verordnung sollte daher für die Hälfte der Energie gelten, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen außerhalb des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, für die Hälfte der Energie, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einen Hafen außerhalb des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats anläuft, für die gesamte Energie, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, und für die gesamte Energie, die ein Schiff am Liegeplatz im Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht. Die Tatsache, dass ein Teil der Energie, die ein Schiff sowohl bei Fahrten aus Drittländern in die Union als auch bei Fahrten aus der Union in Drittländer verbraucht, erfasst wird, stellt die Wirksamkeit dieser Verordnung sicher, und zwar auch durch die zunehmend positiven Auswirkungen des Regelungsrahmens auf die Umwelt. **Mit diesem** Regelungsrahmen **dürfte** das Risiko des Anlaufens von Ausweichhäfen und der Verlagerung von Umladetätigkeiten in Gebiete außerhalb der Union **begrenzt werden**. **Damit** ein reibungsloses Funktionieren des Seeverkehrs **sichergestellt ist und** gleiche Ausgangsbedingungen für Seeverkehrsbetreiber und Häfen **geschaffen** und Verzerrungen im Binnenmarkt **verhindert werden**, sollten für alle Fahrten, die in Häfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten beginnen oder enden, sowie für den Aufenthalt der Schiffe in diesen Häfen einheitliche Vorschriften gelten, die in dieser Verordnung festgelegt werden. **Die Kommission sollte ein Überwachungssystem einrichten, das speziell auf die Einschätzung der möglichen Verlagerung von CO₂-Emissionen und möglicher Verlagerungen des Geschäfts sowie von Ausweichpraktiken ausgerichtet ist, und sie sollte eine Liste möglicher Geschäftsaktivitäten erstellen, bei denen es sich nicht um wesentliche Geschäftsaktivitäten handelt, die bei Hafenaufenthalt in der Nachbarschaft der Union durchgeführt werden. Werden dabei erhebliche CO₂-Verlagerungen und erhebliche Verlagerungen des Geschäfts sowie Ausweichpraktiken festgestellt, sollte die Kommission Maßnahmen vorschlagen, um diese Probleme zu lösen.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 9
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (4a) Da durch diese Verordnung dem Sektor zusätzliche Kosten für die Einhaltung auferlegt werden, müssen Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden, um zu verhindern, dass die Regulierungslast insgesamt zunimmt. Die Kommission sollte daher vor der Anwendung dieser Verordnung Vorschläge zum Ausgleich des durch diese Verordnung entstehenden Verwaltungsaufwands vorlegen, und zwar durch die Änderung oder Aufhebung von Bestimmungen in anderen Rechtsakten der Union, die im Seeverkehrssektor Verwaltungsaufwand verursachen.

Abänderung 10
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (4b) Um das erforderliche Maß an Rechts- und Investitionssicherheit zu wahren, sollte diese Verordnung eng an die Verordnung XXXX-XXX (Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe), die Richtlinie 2003/87/EG (EU-EHS), die Richtlinie XXXX-XXX (Richtlinie über Energie aus erneuerbaren Quellen) und die Richtlinie 2003/96/EG (Energiebesteuerungsrichtlinie) angeglichen werden und mit diesen in Einklang stehen. Eine solche Angleichung sollte zu einem kohärenten Rechtsrahmen für den Schifffahrtssektor führen, der zu einer erheblichen Steigerung der Produktion nachhaltiger alternativer Kraftstoffe beiträgt, den Aufbau der erforderlichen Infrastruktur sicherstellt und Anreize für die Verwendung dieser Kraftstoffe bei einem stetig wachsenden Anteil an Schiffen schafft. Um die allgemeine Kohärenz mit den Zielen der Union in den Bereichen Klima, Wettbewerbsfähigkeit und „nachhaltiges Wirtschaftswachstum“ zu wahren, sollten die übergreifenden, kombinierten und kumulativen Auswirkungen dieser Rechtsakte auf das Klima und die Wirtschaft umfassend und kontinuierlich bewertet werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 11
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (4c) *Die Verpflichtung für Häfen, eine landseitige Stromversorgung bereitzustellen, sollte mit einer entsprechenden Verpflichtung für Schiffe einhergehen, sich am Liegeplatz an die Ladeinfrastruktur anzuschließen, die dieser Stromversorgung dient, damit diese Infrastruktur effizient genutzt wird und kein Risiko gestrandeter Vermögenswerte entsteht. Darüber hinaus sollten Anstrengungen unternommen werden, um die Kosten für die landseitige Stromversorgung zu senken, indem Strom, der Schiffen im Hafen bereitgestellt wird, durch Änderungen der Richtlinie XXXX-XXXX (Energiebesteuerungsrichtlinie) dauerhaft von der Besteuerung ausgenommen wird.*

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 12
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (5a) Angesichts der gestiegenen Beförderungskosten für Schiffe, die die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllen, sollte dem Risiko von Ausweichverhalten und Umgehung der Bestimmungen dieser Verordnung, insbesondere im Segment des Containerhandels, begegnet werden. Das Anlaufen von Häfen in der Nähe der Union zur Begrenzung der Kosten für die Einhaltung dieser Verordnung würde nicht nur den erwarteten Nutzen für die Umwelt verringern und den mit dieser Verordnung verfolgten Zielen erheblich zuwiderlaufen, sondern könnte aufgrund der zusätzlichen Entfernung, die zur Umgehung dieser Verordnung zurückgelegt wurde, zu zusätzlichen Emissionen führen. Es ist daher angezeigt, das Anlaufen bestimmter Häfen außerhalb der Union vom Begriff des Anlaufhafens auszuschließen. Dieser Ausschluss sollte sich auf Häfen in der Nähe der Union richten, in denen das Risiko der Umgehung dieser Verordnung am größten ist. Eine Grenze von 300 Seemeilen stellt eine verhältnismäßige Reaktion auf dieses Risiko dar, wobei die zusätzliche Belastung und das Risiko der Umgehung gegeneinander abgewogen werden. Darüber hinaus sollte der Ausschluss vom Begriff des Anlaufhafens nur für Containerschiffe und Häfen gelten, deren Haupttätigkeitsgebiet die Umladung von Containern ist. Bei solchen Transporten besteht das Risiko der Umgehung auch in einer Verlagerung des Drehkreuzhafens in Häfen außerhalb der Union, die die Auswirkungen der Umgehung noch verstärkt. Aus diesem Grund und in Ermangelung eines verbindlichen IMO-Systems für die Verwendung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für internationale Fahrten auf globaler Ebene mit einer ähnlich hohen Zielvorgabe wie die Anforderungen dieser Verordnung sollten Aufenthalte von Containerschiffen in einem benachbarten Containerumschlaghafen nicht als Aufenthalt in einem Anlaufhafen im Sinne dieser Verordnung betrachtet werden. Damit die Maßnahme in einem angemessenen Verhältnis zu den verfolgten Zielen steht und zu Gleichbehandlung führt, sollten Maßnahmen in Drittländern mit gleicher Wirkung wie diese Verordnung berücksichtigt werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 13
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (5b) *Um der besonderen Lage der Inselgebiete gemäß Artikel 174 des Vertrags und der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, die Anbindung von Inseln und Randgebieten an zentrale Regionen der Union zu erhalten, sollten vorübergehende Ausnahmen für Fahrten von anderen Fahrgastschiffen als Kreuzfahrt-Fahrgastschiffen zwischen einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaats auf einer Insel mit weniger als 100 000 ständigen Einwohnern zulässig sein.*

Abänderung 14
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (5c) *Unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale der Gebiete in äußerster Randlage der Union, insbesondere ihrer Abgelegenheit und Insellage, und der Zwänge, denen sie ausgesetzt sind, sollte besonders darauf geachtet werden, dass ihre Zugänglichkeit und die Möglichkeit, im Wege des Seeverkehrs für eine effiziente Anbindung dieser Gebiete zu sorgen, erhalten bleiben. Daher sollte nur die Hälfte der Energie, die auf Fahrten von oder nach einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage verbraucht wird, in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Aus demselben Grund sollten vorübergehende Ausnahmen für Fahrten zwischen einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage und einem anderen Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage sowie für die während ihres Aufenthalts innerhalb des Anlaufhafens der entsprechenden Gebiete in äußerster Randlage verbrauchte Energie zulässig sein.*

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 15
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (5d) *Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Schiffe sicherzustellen, darunter auch für jene, die für den Betrieb in eisbedeckten Gewässern auf ihrem Weg zu, von oder zwischen Häfen der Mitgliedstaaten gebaut werden, sollten bei der Berechnung der Treibhausgasemissionsreduktionen auf Schiffsbasis sowie im Rahmen der Daten, die auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2015/757 überwacht und gemeldet werden, spezifische Informationen über die Eisklasse eines Schiffes und zu Fahrten durch vereiste Gewässer berücksichtigt werden.*

Abänderung 16
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (6) Die für die Einhaltung dieser Verordnung verantwortliche Person oder Organisation sollte das Schifffahrtsunternehmen sein, definiert als Schiffseigner oder jede andere Organisation oder Person wie Geschäftsführer oder Bareboatcharterer, der vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übertragen wurde und die sich dabei bereit erklärt hat, allen Pflichten und Verantwortlichkeiten nachzukommen, die sich aus dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) ergeben. Diese Definition beruht auf der Definition des Begriffs „Schifffahrtsunternehmen“ in Artikel 3 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²¹⁾ und steht im Einklang mit dem globalen Datenerhebungssystem, das 2016 von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) eingeführt wurde. Im Einklang mit dem Verursacherprinzip könnte das Schifffahrtsunternehmen im Wege einer vertraglichen Vereinbarung den Rechtsträger, der für Entscheidungen, die sich auf die Treibhausgasintensität der von dem Schiff verbrauchten Energie auswirken, unmittelbar verantwortlich ist, für die zur Einhaltung dieser Verordnung anfallenden Kosten zur Rechenschaft ziehen. Bei diesem Rechtsträger dürfte es sich normalerweise um den Rechtsträger handeln, der für die Wahl des Kraftstoffs, der Route und der Geschwindigkeit des Schiffs verantwortlich ist.

- (6) Die für die Einhaltung dieser Verordnung verantwortliche Person oder Organisation sollte das Schifffahrtsunternehmen sein, definiert als **Schiffseigner** oder jede andere Organisation oder Person wie Geschäftsführer oder Bareboatcharterer, der vom **Schiffseigner** die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übertragen wurde und die sich dabei bereit erklärt hat, allen Pflichten und Verantwortlichkeiten nachzukommen, die sich aus dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) ergeben. Diese Definition beruht auf der Definition des Begriffs „Schifffahrtsunternehmen“ in Artikel 3 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²¹⁾ und steht im Einklang mit dem globalen Datenerhebungssystem, das 2016 von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) eingeführt wurde. Im Einklang mit dem Verursacherprinzip könnte das Schifffahrtsunternehmen im Wege einer vertraglichen Vereinbarung den Rechtsträger, der für Entscheidungen, die sich auf die Treibhausgasintensität der von dem Schiff verbrauchten Energie auswirken, unmittelbar verantwortlich ist, für die zur Einhaltung dieser Verordnung anfallenden Kosten zur Rechenschaft ziehen. Bei diesem Rechtsträger dürfte es sich normalerweise um den Rechtsträger handeln, der für die Wahl des Kraftstoffs, der Route und der Geschwindigkeit des Schiffs verantwortlich ist.

⁽²¹⁾ Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

⁽²¹⁾ Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 17
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

- (7) Um den Verwaltungsaufwand insbesondere für kleinere Betreiber zu begrenzen, sollte diese Verordnung nicht für Holzschiffe einfacher Bauart **und Schiffe ohne Motorantrieb** gelten, sondern nur für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl über 5 000. Obwohl diese Schiffe nur etwa 55 % aller Schiffe repräsentieren, die Häfen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates anlaufen, zeichnen sie für 90 % der CO₂-Emissionen im Seeverkehrssektor verantwortlich.

Geänderter Text

- (7) Um den Verwaltungsaufwand insbesondere für kleinere Betreiber zu begrenzen, sollte diese Verordnung nicht für Holzschiffe einfacher Bauart gelten, sondern insbesondere für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl über 5 000. Obwohl diese Schiffe nur etwa 55 % aller Schiffe repräsentieren, die Häfen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates anlaufen, zeichnen sie für 90 % der CO₂-Emissionen im Seeverkehrssektor verantwortlich.

Abänderung 18
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (7a) **Um für eine dauerhafte Wirksamkeit dieser Verordnung zu sorgen, sollte die Kommission ihre Funktionsweise überwachen und Folgenabschätzungen in Bezug auf den Schwellenwert für die Bruttoreumzahl und die unter diese Verordnung fallenden Schiffstypen durchführen. Die Kommission sollte insbesondere entscheiden, ob es erhebliche Gründe gibt, kleinere Schiffe und weitere Schiffstypen in den Anwendungsbereich dieser Verordnung einzubeziehen. Die Kommission sollte dabei insbesondere Überlegungen wie die Verfügbarkeit einschlägiger Daten, die potenzielle Reduktion der Treibhausgasemissionen und die Wirksamkeit einer Ausweitung des Geltungsbereichs in Bezug auf die Klimaauswirkungen, das Ausmaß des Verwaltungsaufwands sowie die finanziellen und sozialen Folgen berücksichtigen.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 19
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

- (9) Instrumente wie die **Kohlenstoffbepreisung** oder Zielvorgaben für die **Kohlenstoffintensität** von Tätigkeiten tragen zwar zur Verbesserung der Energieeffizienz bei, sind aber nicht geeignet, um kurz- und mittelfristig für eine deutliche Verlagerung hin zu erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen zu sorgen. Daher ist ein spezifischer Regulierungsansatz erforderlich, um die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen wie Wind oder Strom voranzubringen.

Geänderter Text

- (9) Instrumente wie die **CO₂-Bepreisung** oder Zielvorgaben für die **CO₂-Intensität** von Tätigkeiten tragen zwar zur Verbesserung der Energieeffizienz bei, sind aber nicht geeignet, um kurz- und mittelfristig für eine deutliche Verlagerung hin zu erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen zu sorgen. Daher ist ein spezifischer Regulierungsansatz erforderlich, um die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen wie Wind oder Strom voranzubringen. **Dieser Ansatz sollte zielorientiert, technologieneutral und kosteneffizient umgesetzt werden.**

Abänderung 20
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

- (10) Politische Maßnahmen zur Stimulierung der Nachfrage nach erneuerbaren und kohlenstoffarmen Schiffskraftstoffen sollten zielorientiert sein und den Grundsatz der Technologieneutralität wahren. Daher sollten Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie festgelegt werden, ohne die Nutzung eines bestimmten Kraftstoffs oder einer bestimmten Technologie vorzuschreiben.

Geänderter Text

- (10) Politische Maßnahmen zur Stimulierung der Nachfrage nach erneuerbaren und kohlenstoffarmen Schiffskraftstoffen sollten zielorientiert sein und den Grundsatz der Technologieneutralität wahren. Daher sollten **in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen von Paris ambitionierte** Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie festgelegt werden, ohne die Nutzung eines bestimmten Kraftstoffs oder einer bestimmten Technologie vorzuschreiben.

Abänderung 21
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (10a) **Es sollte ein spezieller Ozeanfonds eingerichtet werden, um die Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten für den Seeverkehr im Rahmen des EU-EHS wieder in den Seeverkehrssektor zu leiten. Die im Rahmen des Ozeanfonds bereitgestellten Mittel sollten zur Unterstützung von Projekten und Investitionen im Zusammenhang mit der Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen und Häfen, innovativen Technologien und Infrastrukturen zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs, der Herstellung und dem Einsatz nachhaltiger alternativer Kraftstoffe und der Entwicklung emissionsfreier Antriebstechnologien verwendet werden.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 22
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

- (11) Gefördert werden sollte die Entwicklung und Einführung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe mit hohem Nachhaltigkeitspotenzial, kommerzieller Reife und hohem Innovations- und Wachstumspotenzial zur Deckung des künftigen Bedarfs. Dies wird die Schaffung innovativer und wettbewerbsfähiger Kraftstoffmärkte begünstigen und sowohl kurz- als auch langfristig die ausreichende Versorgung mit nachhaltigen Schiffskraftstoffen sicherstellen, was wiederum zu den Zielen der Union im Bereich der Dekarbonisierung des Verkehrs beitragen und zugleich ihren Bemühungen um ein hohes Maß an Umweltschutz förderlich sein wird. Zu diesem Zweck sollten nachhaltige Schiffskraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teile A und B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, sowie synthetische Schiffskraftstoffe förderfähig sein. Von zentraler Bedeutung sind insbesondere die nachhaltigen Schiffskraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, da die ihnen zugrunde liegende Technologie derzeit die kommerziell ausgereifteste ist und mit ihnen der Seeverkehr bereits auf kurze Sicht dekarbonisiert werden kann.

Geänderter Text

- (11) Gefördert werden sollte die Entwicklung und Einführung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe **und Antriebstechnologien** mit hohem Nachhaltigkeitspotenzial, kommerzieller Reife und hohem Innovations- und Wachstumspotenzial zur Deckung des künftigen Bedarfs. Dies wird die Schaffung innovativer und wettbewerbsfähiger Kraftstoffmärkte begünstigen und sowohl kurz- als auch langfristig die ausreichende Versorgung mit nachhaltigen Schiffskraftstoffen sicherstellen, was wiederum zu den Zielen der Union im Bereich der Dekarbonisierung des Verkehrs beitragen und zugleich ihren Bemühungen um ein hohes Maß an Umweltschutz förderlich sein wird. Zu diesem Zweck sollten nachhaltige Schiffskraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teile A und B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, sowie synthetische Schiffskraftstoffe förderfähig sein. Von zentraler Bedeutung sind insbesondere die nachhaltigen Schiffskraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, da die ihnen zugrunde liegende Technologie derzeit die kommerziell ausgereifteste ist und mit ihnen der Seeverkehr bereits auf kurze Sicht dekarbonisiert werden kann.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 23
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (11a) Um die frühzeitige Marktentwicklung und den Einsatz der nachhaltigsten und innovativsten Kraftstofftechnologien mit Wachstumspotenzial zur Deckung des künftigen Bedarfs zu fördern, ist ein spezieller Anreiz für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) erforderlich. Diese Kraftstofffamilie hat ein hohes Potenzial, Energie aus erneuerbaren Quellen in den Schweröl-Mix für den Seeverkehr zu integrieren. Angesichts der kurz- und mittelfristigen deutlich höheren Produktionskosten für RFNBO ist es wichtig, ein gewisses Maß an Nachfrage sicherzustellen, um Investitionen in solche Kraftstofffamilien zu fördern. Mit dieser Verordnung wird eine Kombination von Maßnahmen eingeführt, um die Einführung nachhaltiger RFNBO zu unterstützen. Dazu gehören a) ein Multiplikator bis 2035 zur Honorierung von Unternehmen, die sich trotz des relativ hohen Preises für diese Kraftstoffe entscheiden, und b) ab 2030 ein fester Mindestanteil RFNBO am Kraftstoffenergiemix. Um die Einhaltung des Mindestanteils an RFNBO zu erleichtern, sollten Flexibilitätsmaßnahmen gemäß den Artikeln 17 und 18 dieser Verordnung gelten. Unternehmen können im Wege vertraglicher Vereinbarungen die Kraftstofflieferanten für die Einhaltungskosten gemäß dieser Verordnung zur Rechenschaft ziehen, wenn RFNBO nicht zu den vereinbarten Bedingungen geliefert werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 24
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

- (13) Dieser Ansatz muss jedoch im Seeverkehrssektor strenger sein. Im Seeverkehrssektor besteht derzeit keine erhebliche Nachfrage nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen und Biomasse-Brennstoffen, da mehr als 99 % der derzeit verwendeten Schiffskraftstoffe fossilen Ursprungs sind. Die Tatsache, dass aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellte Kraftstoffe gemäß dieser Verordnung nicht förderfähig sein werden, vermindert daher auch das Risiko einer Verlangsamung der Dekarbonisierung des Verkehrssektors — die sich andernfalls bei einer Verlagerung der auf Pflanzenbasis hergestellten Biokraftstoffe vom Straßenverkehr auf den Seeverkehr ergeben könnte. Es kommt darauf an, den Umfang einer solchen Verlagerung so gering wie möglich zu halten, da der Straßenverkehr derzeit nach wie vor der bei Weitem umweltschädlichste Verkehrssektor ist und im Seeverkehr derzeit überwiegend fossile Kraftstoffe genutzt werden. Daher sollte verhindert werden, dass eine potenziell große Nachfrage nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen und Biomasse-Brennstoffen entsteht, indem ihre Nutzung im Rahmen dieser Verordnung gefördert wird. Folglich müssen aufgrund der zusätzlichen Treibhausgasemissionen und der Biodiversitätseinbußen, die mit allen Arten von aus Nahrungs- und Futtermitteln hergestellten Kraftstoffen verbunden sind, für diese Kraftstoffe dieselben Emissionsfaktoren gelten wie für den ungünstigsten Produktionsweg.

Geänderter Text

- (13) Dieser Ansatz muss jedoch im Seeverkehrssektor strenger sein. Im Seeverkehrssektor besteht derzeit keine erhebliche Nachfrage nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen und Biomasse-Brennstoffen, da mehr als 99 % der derzeit verwendeten Schiffskraftstoffe fossilen Ursprungs sind. Die Tatsache, dass aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellte Kraftstoffe gemäß dieser Verordnung nicht förderfähig sein werden, vermindert daher auch das Risiko einer Verlangsamung der Dekarbonisierung des Verkehrssektors — die sich andernfalls bei einer Verlagerung der auf Pflanzenbasis hergestellten Biokraftstoffe vom Straßenverkehr auf den Seeverkehr ergeben könnte. Es kommt darauf an, den Umfang einer solchen Verlagerung so gering wie möglich zu halten, da der Straßenverkehr derzeit nach wie vor der bei Weitem umweltschädlichste Verkehrssektor ist und im Seeverkehr derzeit **überwiegend** fossile Kraftstoffe genutzt werden. Daher sollte verhindert werden, dass eine potenziell große Nachfrage nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen und Biomasse-Brennstoffen entsteht, indem ihre Nutzung im Rahmen dieser Verordnung gefördert wird. Folglich müssen aufgrund der zusätzlichen Treibhausgasemissionen und der Biodiversitätseinbußen, die mit allen Arten von aus Nahrungs- und Futtermitteln hergestellten Kraftstoffen verbunden sind, für diese Kraftstoffe dieselben Emissionsfaktoren gelten wie für den ungünstigsten Produktionsweg.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 25
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

- (14) Die langen Vorlaufzeiten für die Entwicklung und Einführung neuer Lösungen für Kraftstoffe und Energie im Seeverkehr erfordern rasches Handeln und die Schaffung eines langfristigen Regelungsrahmens, der klar und berechenbar ist und damit allen Beteiligten Planung und Investitionen erleichtert. Ein eindeutiger und stabiler langfristiger Regelungsrahmen wird die Entwicklung und Einführung neuer Lösungen für Kraftstoffe und Energie im Seeverkehr erleichtern und Investitionen von Interessenträgern begünstigen. In diesem Rahmen sollten Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie bis 2050 festgelegt werden. Die Grenzwerte sollten im Laufe der Zeit ehrgeiziger werden, um so der im Bereich der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Schiffskraftstoffe zu erwartenden technologischen Entwicklung und wachsenden Produktion zu entsprechen.

Geänderter Text

- (14) Die langen Vorlaufzeiten für die Entwicklung und Einführung neuer Lösungen für Kraftstoffe und Energie im Seeverkehr **sowie die lange durchschnittliche Lebensdauer von Schiffen, die üblicherweise zwischen 25 und 30 Jahren beträgt**, erfordern rasches Handeln und die Schaffung eines langfristigen Regelungsrahmens, der klar und berechenbar ist und damit allen Beteiligten Planung und Investitionen erleichtert. Ein eindeutiger und stabiler langfristiger Regelungsrahmen wird die Entwicklung und Einführung neuer Lösungen für Kraftstoffe und Energie im Seeverkehr erleichtern und Investitionen von Interessenträgern begünstigen. In diesem Rahmen sollten Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der – **während der Fahrt und am Liegeplatz** – an Bord von Schiffen verbrauchten Energie bis 2050 festgelegt werden. Die Grenzwerte sollten im Laufe der Zeit ehrgeiziger werden, um so der im Bereich der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Schiffskraftstoffe zu erwartenden technologischen Entwicklung und wachsenden Produktion zu entsprechen. **Um Rechtssicherheit zu wahren, dem Sektor ausreichend Zeit für die langfristige Planung und Vorbereitung einzuräumen und keine gestrandeten Vermögenswerte entstehen zu lassen, sollten mögliche künftige Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung in ihrem Umfang begrenzt und wesentliche Änderungen der Anforderungen vermieden werden.**

Abänderung 26
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

- (15) In dieser Verordnung sollten die Methode und die Formel zur Berechnung der jährlichen durchschnittlichen Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie festgelegt werden. Die Formel sollte auf dem von Schiffen gemeldeten Kraftstoffverbrauch beruhen und die jeweiligen Emissionsfaktoren dieser Kraftstoffe berücksichtigen. Die Methode sollte auch die Nutzung von Ersatzenergiequellen wie Wind oder Strom berücksichtigen.

Geänderter Text

- (15) In dieser Verordnung sollten die Methode und die Formel zur Berechnung der jährlichen durchschnittlichen Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie festgelegt werden. Die Formel sollte auf dem von Schiffen gemeldeten Kraftstoffverbrauch beruhen und die jeweiligen Emissionsfaktoren dieser Kraftstoffe berücksichtigen. Die Methode sollte auch die Nutzung von Ersatzenergiequellen wie Wind oder Strom **an Bord oder von Strom am Liegeplatz** berücksichtigen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 27
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

- (16) Um zu einem vollständigen Bild der Umweltbilanz der verschiedenen Energiequellen zu gelangen, sollte die Treibhausgasbilanz von Kraftstoffen auf Well-to-Wake-Basis, d. h. unter Berücksichtigung sämtlicher Auswirkungen von Erzeugung, Übertragung, Vertrieb und Verbrauch an Bord, bewertet werden. Damit sollen Anreize für Technologien und Produktionswege geschaffen werden, die einen kleineren Treibhausgasfußabdruck haben und damit gegenüber herkömmlichen Kraftstoffen reale Vorteile bieten.

Geänderter Text

- (16) Um zu einem vollständigen Bild der Umweltbilanz der verschiedenen Energiequellen zu gelangen, sollte die Treibhausgasbilanz von Kraftstoffen auf Well-to-Wake-Basis, d. h. unter Berücksichtigung sämtlicher Auswirkungen von Erzeugung, Übertragung, Vertrieb und Verbrauch an Bord, bewertet werden, **und zwar unter Berücksichtigung der Fußabdrücke der verschiedenen Phasen des Lebenszyklus von Kraftstoffen**. Damit sollen Anreize für Technologien und Produktionswege geschaffen werden, die einen kleineren Treibhausgasfußabdruck haben und damit gegenüber herkömmlichen Kraftstoffen reale Vorteile bieten.

Abänderung 28
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

- (17) Die Well-to-Wake-Bilanz erneuerbarer und kohlenstoffarmer Schiffskraftstoffe sollte anhand von Standardemissionsfaktoren oder tatsächlichen zertifizierten Emissionsfaktoren ermittelt werden und die Well-to-Tank-Emissionen und die Tank-to-Wake-Emissionen erfassen. **Die Bilanz fossiler Kraftstoffe sollte jedoch nur anhand der in dieser Verordnung vorgesehenen Standardemissionsfaktoren bewertet werden.**

Geänderter Text

- (17) Die Well-to-Wake-Bilanz von Schiffskraftstoffen sollte anhand von Standardemissionsfaktoren oder tatsächlichen zertifizierten Emissionsfaktoren ermittelt werden und die Well-to-Tank-Emissionen und die Tank-to-Wake-Emissionen erfassen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 29
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

- (21) Wird die landseitige Stromversorgung genutzt, gehen sowohl die Luftverschmutzung durch Schiffe als auch die durch den Seeverkehr verursachten Treibhausgasemissionen zurück. Landstrom ist angesichts **des** wachsenden **Anteils erneuerbarer Energien** am Strommix in der EU zunehmend sauberer Strom, der Schiffen am Liegeplatz zur Verfügung steht. Nur die Bereitstellung von Anschlusspunkten für die landseitige Stromversorgung ist von der Richtlinie 2014/94/EU (Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) abgedeckt; die Nachfrage nach dieser Technologie ist nach wie vor begrenzt, weswegen sie auch nur in begrenztem Umfang eingeführt wurde. **Daher** sollte für die umweltschädlichsten Schiffe die Nutzung von Landstrom vorgeschrieben und dafür konkrete Vorschriften festgelegt werden.

Geänderter Text

- (21) Wird die landseitige Stromversorgung genutzt, gehen sowohl die Luftverschmutzung durch Schiffe **am Liegeplatz** als auch die durch den Seeverkehr **am Liegeplatz** verursachten Treibhausgasemissionen zurück. Landstrom ist angesichts **der** wachsenden **Anteile von erneuerbaren Energiequellen und Energiequellen nicht fossilen Ursprungs** am Strommix in der EU zunehmend sauberer Strom, der Schiffen am Liegeplatz zur Verfügung steht. Nur die Bereitstellung von Anschlusspunkten für die landseitige Stromversorgung ist von der Richtlinie 2014/94/EU (Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) abgedeckt; die Nachfrage nach dieser Technologie ist nach wie vor begrenzt, weswegen sie auch nur in begrenztem Umfang eingeführt wurde. **Damit die Luftverschmutzung am Liegeplatz verringert wird und die Landstrominfrastruktur wirtschaftlich tragfähig ist und eine Rendite auf Investitionen bietet**, sollte für die umweltschädlichsten Schiffe die Nutzung von Landstrom vorgeschrieben und **sollten** dafür konkrete Vorschriften festgelegt werden, **und zwar für Situationen, in denen diese Nutzung die Emissionen zu vertretbaren Kosten wirksam verringern würde**.

Abänderung 30
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

- (22) Neben Landstrom können auch andere Technologien gleichwertige Vorteile für die Umwelt in Häfen bieten. Ist erwiesen, dass der Einsatz einer alternativen Technologie der Nutzung von Landstrom gleichwertig ist, sollte das betreffende Schiff von der Pflicht zur Nutzung von Landstrom ausgenommen werden.

Geänderter Text

- (22) Neben Landstrom können auch andere **emissionsfreie** Technologien gleichwertige Vorteile für die Umwelt in Häfen bieten. Ist erwiesen, dass der Einsatz einer alternativen Technologie **im Hinblick auf die Reduzierung der Luftverschmutzung und der Treibhausgasemissionen** der Nutzung von Landstrom gleichwertig ist, sollte das betreffende Schiff von der Pflicht zur Nutzung von Landstrom ausgenommen werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 31
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

- (23) Ausnahmen von der Nutzung von Landstrom sollten auch bei Vorliegen einer Reihe objektiver Gründe vorgesehen werden, die vom Leitungsorgan des Anlaufhafens zu bescheinigen sind **und** auf außerplanmäßige Hafenanläufe aus Gründen der Sicherheit oder Lebensrettung auf See, Kurzaufenthalte von Schiffen am Liegeplatz von weniger als zwei Stunden — da dies die Mindestzeit für den Anschluss ist — und die Energieerzeugung an Bord in Notsituationen beschränkt sein **sollten**.

Geänderter Text

- (23) Ausnahmen von der Nutzung von Landstrom sollten auch bei Vorliegen einer Reihe objektiver Gründe vorgesehen werden, die – **je nach Hafenverwaltungsmodell in den verschiedenen Mitgliedstaaten** – vom Leitungsorgan des Anlaufhafens, **vom Terminalbetreiber bzw. von der zuständigen Behörde** zu bescheinigen sind. **Diese Ausnahmen sollten** auf außerplanmäßige Hafenanläufe aus Gründen der Sicherheit oder Lebensrettung auf See, Kurzaufenthalte von Schiffen am Liegeplatz von weniger als zwei Stunden — da dies die Mindestzeit für den Anschluss ist — und die Energieerzeugung an Bord in Notsituationen beschränkt sein. **Sollte es aufgrund der unzureichenden Kapazität des lokalen Netzes, das mit dem Hafen verbunden ist, nicht möglich sein, eine ausreichende landseitige Stromversorgung bereitzustellen, sollte dies weder als Versäumnis des Hafens noch des Schiffseigners oder -betreibers betrachtet werden, die Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen, solange der Netzverwalter den Prüfstellen die unzureichende lokale Netzkapazität ordnungsgemäß bescheinigt.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 32
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

- (24) Ausnahmen bei Nichtverfügbarkeit oder mangelnder Kompatibilität von Landstromanlagen sollten begrenzt werden, sobald Schiffsbetreiber und Hafenbetreiber ausreichend Zeit hatten, die erforderlichen Investitionen zu tätigen; damit sollen die erforderlichen Anreize für diese Investitionen geschaffen und unfairer Wettbewerb vorgebeugt werden. Ab 2035 sollten Schiffsbetreiber ihre **Hafenaufenthalte** sorgfältig planen, um zu gewährleisten, dass sie ihre Tätigkeiten ohne Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen am Liegeplatz und ohne Beeinträchtigung der Umwelt in Küstengebieten und Hafenstädten ausüben können. Eine begrenzte Anzahl von Ausnahmen bei Nichtverfügbarkeit oder mangelnder Kompatibilität von Landstromanlagen sollte beibehalten werden, um die Möglichkeit für gelegentliche kurzfristige Änderungen von Hafenaufenthaltsplänen und das Anlaufen von Häfen ohne kompatible Anlagen zu bieten.

Geänderter Text

- (24) Ausnahmen bei Nichtverfügbarkeit oder mangelnder Kompatibilität von Landstromanlagen sollten begrenzt werden, sobald Schiffsbetreiber und Hafenbetreiber ausreichend Zeit hatten, die erforderlichen Investitionen zu tätigen; damit sollen die erforderlichen Anreize für diese Investitionen geschaffen und unfairer Wettbewerb vorgebeugt werden. **Um eine vollständige Interoperabilität sicherzustellen, sollten die Häfen ihre Liegeplätze und die Schiffseigner ihre Schiffe mit Energieanlagen ausstatten, die den geltenden Normen entsprechen.** Ab 2035 sollten Schiffsbetreiber ihre **Aufenthalte in TEN-V-Häfen, die unter die Verordnung XXXX-XXX (Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) fallen**, sorgfältig planen, um zu gewährleisten, dass sie ihre Tätigkeiten ohne Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen am Liegeplatz und ohne Beeinträchtigung der Umwelt in Küstengebieten und Hafenstädten ausüben können. Eine begrenzte Anzahl von Ausnahmen bei Nichtverfügbarkeit oder mangelnder Kompatibilität von Landstromanlagen sollte beibehalten werden, um die Möglichkeit für gelegentliche kurzfristige Änderungen von Hafenaufenthaltsplänen und das Anlaufen von Häfen ohne kompatible Anlagen zu bieten. **Um das Risiko gestrandeter Vermögenswerte, die Inkompatibilität der Landstrom-Infrastruktur an Bord und am Liegeplatz sowie Ungleichgewichte bei der Nachfrage nach und dem Angebot an alternativen Kraftstoffen abzumildern, sollten häufige Konsultationssitzungen zwischen den relevanten Akteuren organisiert werden, um Anforderungen und künftige Pläne zu erörtern und zu beschließen.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 33

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 24 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (24a) Bei den in der Verordnung XXXX-XXX (Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) festgelegten Zielen für die landseitige Stromversorgung werden die Arten der bedienten Schiffe und das jeweilige Verkehrsaufkommen der Seehäfen berücksichtigt. Die Anforderung, dass Schiffe am Liegeplatz Landstrom nutzen müssen, sollte nicht für Schiffe gelten, die Häfen anlaufen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, es sei denn, der Hafen ist mit Landstrom ausgestattet und stellt ihn am entsprechenden Liegeplatz zur Verfügung. Läuft ein Schiff einen außerhalb des TEN-V-Netzes gelegenen Hafen an, in dem Landstrom zur Verfügung steht, so sollte das Schiff für die Dauer der Liegezeit an die landseitige Stromversorgung angeschlossen werden.

Abänderung 34

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 24 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (24b) Auch wenn die landseitige Stromversorgung ein wichtiges Instrument zur Verringerung der lokalen Emissionen von Luftschadstoffen ist, hängt ihr Potenzial zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in vollem Umfang vom Energiemix ab, der über die Kabel eingespeist wird. Um das Klima- und Umweltpotenzial der landseitigen Stromversorgung voll auszuschöpfen, sollten die Mitgliedstaaten die Kapazitäten und die Anbindungen der Stromnetze erhöhen und weiterhin die THG-Intensität ihres Energiemixes verringern, um die Häfen mit preiswertem und planbarem Strom nicht fossilen Ursprungs zu versorgen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 35
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 24 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (24c) *Bei der Durchführung dieser Verordnung sollten die unterschiedlichen Verwaltungsmodelle für Häfen in der gesamten Union gebührend berücksichtigt werden, insbesondere im Hinblick auf die Zuständigkeit für die Ausstellung eines Zeugnisses, mit dem ein Schiff von der Verpflichtung zur Nutzung der landseitigen Stromversorgung befreit wird.*

Abänderung 36
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 24 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (24d) *Die Koordinierung zwischen Häfen und Schiffsbetreibern ist von entscheidender Bedeutung, um reibungslose Verfahren für den Anschluss an die landseitige Stromversorgung in Häfen sicherzustellen. Die Schiffsbetreiber sollten die Häfen, die sie anlaufen, über ihre Absicht, die landseitige Stromversorgung zu nutzen, und ihren Strombedarf während des jeweiligen Anlaufens informieren, insbesondere wenn er den geschätzten Bedarf für diese Schiffskategorie übersteigt.*

Abänderung 37
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 25

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (25) Mit dieser Verordnung sollte ein robustes Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystem eingerichtet werden, damit die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen nachverfolgt werden kann. Dieses System sollte in **nichtdiskriminierender** Weise für alle Schiffe gelten und eine Prüfung durch Dritte vorsehen, damit die Genauigkeit der im Rahmen des Systems übermittelten Daten **gewährleistet** ist. Um die Erreichung der Ziele dieser Verordnung zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand für Schifffahrtsunternehmen, Prüfstellen und Seebehörden zu begrenzen, sollten zur Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung bei Bedarf alle bereits im Rahmen der Verordnung (EU) 2015/757 gemeldeten Daten verwendet werden.

- (25) Mit dieser Verordnung sollte ein robustes **und transparentes** Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystem eingerichtet werden, damit die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen nachverfolgt werden kann. Dieses System sollte in **diskriminierungsfreier** Weise für alle Schiffe gelten und eine Prüfung durch Dritte vorsehen, damit die Genauigkeit der im Rahmen des Systems übermittelten Daten **sichergestellt** ist. Um die Erreichung der Ziele dieser Verordnung zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand für Schifffahrtsunternehmen, Prüfstellen und Seebehörden zu begrenzen, sollten zur Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung bei Bedarf alle bereits im Rahmen der Verordnung (EU) 2015/757 gemeldeten Daten verwendet werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 38
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 26

Vorschlag der Kommission

- (26) Die Schifffahrtsunternehmen sollten dafür verantwortlich sein, die Menge und die Art der Energie, die während der Fahrt und am Liegeplatz an Bord von Schiffen verbraucht wird, zu überwachen und zu melden sowie andere relevante Informationen, etwa über die Bauart der Motoren an Bord **oder das Vorhandensein** von windgestützten Antriebstechnologien, zu übermitteln, um den Nachweis zu erbringen, dass der in dieser Verordnung festgelegte Grenzwert für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie eingehalten wird. Um die Erfüllung dieser Überwachungs- und Berichterstattungspflichten und die Prüfung durch die Prüfstellen — ähnlich wie in der Verordnung (EU) 2015/757 vorgesehen — zu erleichtern, sollten die Schifffahrtsunternehmen die geplante Überwachungsmethode dokumentieren und weitere Einzelheiten zur Anwendung der Vorschriften dieser Verordnung in einem Monitoringkonzept darlegen. Das Monitoringkonzept sollte ebenso wie etwaige spätere Änderungen der Prüfstelle vorgelegt werden.

Geänderter Text

- (26) Die Schifffahrtsunternehmen sollten dafür verantwortlich sein, die Menge und die Art der Energie, die während der Fahrt und am Liegeplatz an Bord von Schiffen verbraucht wird, zu überwachen und zu melden sowie andere relevante Informationen, etwa über die Bauart der Motoren an Bord **und die technischen Spezifikationen** von windgestützten Antriebstechnologien **oder andere an Bord vorhandene alternative Energiequellen**, zu übermitteln, um den Nachweis zu erbringen, dass der in dieser Verordnung festgelegte Grenzwert für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie eingehalten wird. Um die Erfüllung dieser Überwachungs- und Berichterstattungspflichten und die Prüfung durch die Prüfstellen — ähnlich wie in der Verordnung (EU) 2015/757 vorgesehen — zu erleichtern, sollten die Schifffahrtsunternehmen die geplante Überwachungsmethode dokumentieren und weitere Einzelheiten zur Anwendung der Vorschriften dieser Verordnung in einem Monitoringkonzept darlegen. Das Monitoringkonzept sollte ebenso wie etwaige spätere Änderungen der Prüfstelle vorgelegt werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 39
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 27

Vorschlag der Kommission

- (27) Die Zertifizierung von Kraftstoffen ist von entscheidender Bedeutung, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen und die Umweltintegrität der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffe, die voraussichtlich im Seeverkehrssektor eingesetzt werden, zu gewährleisten. Diese Zertifizierung sollte in einem transparenten und nicht-diskriminierenden Verfahren erfolgen. Um die Zertifizierung zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand zu begrenzen, sollte die Zertifizierung von Biokraftstoffen, Biogas, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen an den Vorschriften der Richtlinie (EU) 2018/2001 ausgerichtet sein. Dieser Zertifizierungsansatz sollte — ähnlich wie der der Richtlinie (EU) 2018/2001 — auch für außerhalb der Union gebunkerte Kraftstoffe gelten, die als eingeführte Kraftstoffe angesehen werden sollten. Wenn Schifffahrtsunternehmen beabsichtigen, von den in der genannten Richtlinie oder im vorliegenden neuen Rahmen vorgesehenen Standardwerten abzuweichen, sollte dies nur dann geschehen, wenn die Werte durch eines der gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 anerkannten freiwilligen Systeme (für Well-to-Tank-Werte) **oder durch Laborprüfungen** oder direkte Emissionsmessungen (für Tank-to-Wake-Werte) zertifiziert werden können.

Geänderter Text

- (27) Die **robuste** Zertifizierung **und Überwachung** von Kraftstoffen ist von entscheidender Bedeutung, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen und die Umweltintegrität der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffe, die voraussichtlich im Seeverkehrssektor eingesetzt werden, zu gewährleisten. Diese Zertifizierung sollte in einem transparenten und nichtdiskriminierenden Verfahren erfolgen. Um die Zertifizierung zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand zu begrenzen, sollte die Zertifizierung von Biokraftstoffen, Biogas, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen an den Vorschriften der Richtlinie (EU) 2018/2001 ausgerichtet sein. Dieser Zertifizierungsansatz sollte — ähnlich wie der der Richtlinie (EU) 2018/2001 — auch für außerhalb der Union gebunkerte Kraftstoffe gelten, die als eingeführte Kraftstoffe angesehen werden sollten. Wenn Schifffahrtsunternehmen beabsichtigen, von den in der genannten Richtlinie oder im vorliegenden neuen Rahmen vorgesehenen Standardwerten abzuweichen, sollte dies nur dann geschehen, wenn die Werte durch eines der gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 anerkannten freiwilligen Systeme (für Well-to-Tank-Werte) oder direkte Emissionsmessungen (für Tank-to-Wake-Werte) zertifiziert werden können.

Abänderung 40
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 27 a (neu)

Vorschlag der Kommission

- (27a) **Die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Informationen über die Merkmale von Kraftstoffen ist für die Durchsetzung dieser Verordnung von wesentlicher Bedeutung. Kraftstofflieferanten, die nachweislich irreführende oder ungenaue Angaben über die Treibhausgasintensität der von ihnen gelieferten Kraftstoffe machen, sollten mit einer Strafzahlung belegt werden. Kraftstofflieferanten, die wiederholt falsche oder irreführende Angaben machen, sollten von den in der Richtlinie (EU) 2018/2001 (Richtlinie über Energie aus erneuerbaren Quellen) festgelegten Zertifizierungssystemen ausgeschlossen werden. In solchen Fällen sollte allen Kraftstoffen, die aus ihren Anlagen gebunkert werden, der Emissionsfaktor zugewiesen werden, der dem ungünstigsten fossilen Kraftstoff entspricht.**

Geänderter Text

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 41
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 28

Vorschlag der Kommission

- (28) Mittels einer Prüfung durch akkreditierte Prüfstellen sollte gewährleistet werden, dass die Überwachung und Berichterstattung durch die Schifffahrtsunternehmen präzise und vollständig ist und die Bestimmungen dieser Verordnung eingehalten werden. Um die Unparteilichkeit sicherzustellen, sollte es sich bei den Prüfstellen um unabhängige qualifizierte Rechtsträger handeln, die von den nationalen Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁴⁾ akkreditiert sein sollten.

⁽²⁴⁾ 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).

Geänderter Text

- (28) Mittels einer Prüfung durch akkreditierte Prüfstellen sollte gewährleistet werden, dass die Überwachung und Berichterstattung durch die Schifffahrtsunternehmen präzise und vollständig ist und die Bestimmungen dieser Verordnung eingehalten werden. Um die Unparteilichkeit **und Effizienz** sicherzustellen, sollte es sich bei den Prüfstellen um unabhängige qualifizierte Rechtsträger handeln, die von den nationalen Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁴⁾ akkreditiert sein **und von diesen überwacht werden** sollten.

⁽²⁴⁾ 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).

Abänderung 42
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 31 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (31a) **Unternehmen und Kraftstofflieferanten können sich durch vertragliche Vereinbarungen gegenseitig verpflichten, bestimmte Kraftstoffe in vorher festgelegten Mengen zu produzieren, zu liefern und zu erwerben. Solche vertraglichen Vereinbarungen sollten auch die Haftung abdecken und Bedingungen für eine finanzielle Entschädigung für den Fall festlegen, dass Kraftstoffe nicht vertragsgemäß bereitgestellt werden.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 43

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 36

Vorschlag der Kommission

- (36) Die Strafzahlung, die für jeden nichtkonformen Hafenaufenthalt verhängt wird, sollte in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten des Stromverbrauchs stehen und so hoch sein, dass sie davon abschreckt, umweltschädlichere Energiequellen zu nutzen. Ihre Berechnungsgrundlage sollte die an Bord des Schiffs installierte Leistung in Megawatt sein, multipliziert mit einem festen Betrag in EUR je Stunde Aufenthalt am Liegeplatz. Da keine genauen Zahlen zu den Kosten für die Bereitstellung von Landstrom in der Union vorliegen, sollte der Stundensatz dem durchschnittlichen Strompreis für Nichthaushaltskunden in der Union entsprechen und mit zwei multipliziert werden, damit anderen Kostenfaktoren im Zusammenhang mit der Leistungserbringung einschließlich der Anschlusskosten und einer Investitionsrentabilitätskomponente Rechnung getragen wird.

Geänderter Text

- (36) Die Strafzahlung, die für jeden nichtkonformen Hafenaufenthalt verhängt wird, sollte in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten des Stromverbrauchs stehen und so hoch sein, dass sie davon abschreckt, umweltschädlichere Energiequellen zu nutzen. Ihre Berechnungsgrundlage sollte die an Bord des Schiffs installierte Leistung in Megawatt sein, multipliziert mit einem festen Betrag in EUR je Stunde Aufenthalt am Liegeplatz. Da keine genauen Zahlen zu den Kosten für die Bereitstellung von Landstrom in der Union vorliegen, sollte der Stundensatz dem **aktuellsten** durchschnittlichen Strompreis für Nichthaushaltskunden in der Union entsprechen und mit zwei multipliziert werden, damit anderen Kostenfaktoren im Zusammenhang mit der Leistungserbringung einschließlich der Anschlusskosten und einer Investitionsrentabilitätskomponente Rechnung getragen wird.

Abänderung 44

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 37

Vorschlag der Kommission

- (37) Die aus den Strafzahlungen erzielten Einnahmen sollten **dazu** verwendet werden, **die Vertriebsinfrastruktur für erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe und deren Nutzung im Seeverkehrssektor zu fördern und den Seeverkehrsbetreibern zu helfen, ihre Klima- und Umweltziele zu erreichen.** Zu diesem Zweck sollten diese Einnahmen dem **Innovationsfonds** gemäß Artikel **10a Absatz 8** der Richtlinie 2003/87/EG zugewiesen werden.

Geänderter Text

- (37) Die aus den Strafzahlungen erzielten Einnahmen sollten **für den Seeverkehrssektor zweckgebunden und zur Förderung seiner Dekarbonisierung** verwendet werden, **einschließlich der Unterstützung der Entwicklung, der Produktion und des Einsatzes alternativer Kraftstoffe, der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und der Infrastruktur für Landstrom sowie neuer innovativer Technologien.** Zu diesem Zweck sollten diese Einnahmen dem **Ozeanfonds** gemäß Artikel **3gab** der Richtlinie 2003/87/EG zugewiesen werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 45
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 39

Vorschlag der Kommission

- (39) Angesichts der Bedeutung der Folgen, die die von den Prüfstellen gemäß dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen für die betreffenden Schifffahrtsunternehmen haben können, insbesondere in Bezug auf die Feststellung nichtkonformer Hafenaufenthalte, die Berechnung der Beträge der Strafzahlungen und die Nichtausstellung einer FuelEU-Konformitätsbescheinigung, sollten die Schifffahrtsunternehmen berechtigt sein, bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Prüfstelle akkreditiert ist, eine Überprüfung der betreffenden Maßnahmen zu beantragen. Im Lichte des Grundrechts auf einen wirksamen Rechtsbehelf, das in Artikel 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankert ist, sollten die von den zuständigen Behörden und den Leitungsorganen der Häfen im Rahmen dieser Verordnung getroffenen Entscheidungen einer gerichtlichen Überprüfung gemäß dem nationalen Rechtssystem des jeweiligen Mitgliedstaats unterliegen.

Geänderter Text

- (39) Angesichts der Bedeutung der Folgen, die die von den Prüfstellen gemäß dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen für die betreffenden Schifffahrtsunternehmen haben können, insbesondere in Bezug auf die Feststellung nichtkonformer Hafenaufenthalte, die **Zusammenstellung von Informationen für die** Berechnung der Beträge der Strafzahlungen und die Nichtausstellung einer FuelEU-Konformitätsbescheinigung, sollten die Schifffahrtsunternehmen berechtigt sein, bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Prüfstelle akkreditiert ist, eine Überprüfung der betreffenden Maßnahmen zu beantragen. Im Lichte des Grundrechts auf einen wirksamen Rechtsbehelf, das in Artikel 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankert ist, sollten die von den zuständigen Behörden und den Leitungsorganen der Häfen im Rahmen dieser Verordnung getroffenen Entscheidungen einer gerichtlichen Überprüfung gemäß dem nationalen Rechtssystem des jeweiligen Mitgliedstaats unterliegen.

Abänderung 46
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 40

Vorschlag der Kommission

- (40) Um eine reibungslose Anwendung dieser Verordnung sicherzustellen und damit gleiche Ausgangsbedingungen zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in folgenden Bereichen Rechtsakte zu erlassen: Änderung der Well-to-Wake-Emissionsfaktoren, Änderung der Liste der zulässigen emissionsfreien Technologien und der Kriterien für ihren Einsatz, Festlegung der Vorschriften für die **Durchführung von Laborprüfungen** und direkten Emissionsmessungen, Akkreditierung der Prüfstellen, Anpassung des Faktors für die Strafzahlungen und Modalitäten für die Entrichtung der Strafzahlungen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Geänderter Text

- (40) Um eine reibungslose Anwendung dieser Verordnung sicherzustellen und damit gleiche Ausgangsbedingungen zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in folgenden Bereichen Rechtsakte zu erlassen: Änderung der Well-to-Wake-Emissionsfaktoren, Änderung der Liste der zulässigen emissionsfreien Technologien und der Kriterien für ihren Einsatz, Festlegung der Vorschriften für die **Zertifizierung von Well-to-Tank-Emissionen** und direkten Emissionsmessungen, Akkreditierung der Prüfstellen, Anpassung des Faktors für die Strafzahlungen und Modalitäten für die Entrichtung der Strafzahlungen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 47
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 42

Vorschlag der Kommission

- (42) Angesichts der internationalen Dimension des Seeverkehrssektors ist ein globales Vorgehen zur Begrenzung der Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie vorzuziehen, da es aufgrund des breiteren Ansatzes **als** wirksamer **anzusehen ist**. Zur Erleichterung der Ausarbeitung internationaler Regeln innerhalb der IMO sollte die Kommission der IMO und anderen einschlägigen internationalen Organisationen relevante Informationen über die Durchführung dieser Verordnung übermitteln und bei der IMO entsprechende Stellungnahmen abgeben. Wird in Fragen, die für diese Verordnung von Belang sind, eine Einigung über ein globales Vorgehen erzielt, sollte die Kommission diese Verordnung überprüfen und **gegebenenfalls** an die internationalen Vorschriften anpassen.

Geänderter Text

- (42) Angesichts der internationalen Dimension des Seeverkehrssektors ist ein globales Vorgehen zur Begrenzung der Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie vorzuziehen, da es aufgrund des breiteren Ansatzes **erheblich** wirksamer **wäre**. Zur Erleichterung der Ausarbeitung internationaler Regeln innerhalb der IMO sollte die Kommission der IMO und anderen einschlägigen internationalen Organisationen relevante Informationen über die Durchführung dieser Verordnung übermitteln und bei der IMO entsprechende Stellungnahmen abgeben, **und gleichzeitig sollte die Union ihre Bemühungen um die Förderung ehrgeiziger Dekarbonisierungsziele für den Seeverkehr auf internationaler Ebene fortsetzen**. Wird in Fragen, die für diese Verordnung von Belang sind, eine Einigung über ein globales Vorgehen erzielt, sollte die Kommission diese Verordnung überprüfen und an die internationalen Vorschriften anpassen.

Abänderung 48
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 42 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (42a) **Um auf internationaler Ebene gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen und die Umweltwirksamkeit der Rechtsvorschriften über erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe zu maximieren, sollten sich die Kommission und die Mitgliedstaaten im Rahmen der IMO und anderer internationaler Organisationen für tragfähige Zertifizierungs- und Überwachungssysteme für erneuerbare Kraftstoffe einsetzen.**

Abänderung 49
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 42 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (42b) **Die Kommission sollte gemäß den Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung ^(1a) die Einführung und Verfügbarkeit von Instrumenten für die Zusammenarbeit und den Austausch bewährter Verfahren für den Seeverkehrssektor sicherstellen.**

^(1a) Kommission, Brüssel, Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen, Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung, 3.11.2021, SWD(2021)0305.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 50
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 43

Vorschlag der Kommission

- (43) Die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen durch Schiffe, die Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Union anlaufen, dort liegen oder aus diesen auslaufen, ist ein Ziel, das von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden kann, ohne dass die Gefahr besteht, dass sich Hemmnisse für den Binnenmarkt und Wettbewerbsverzerrungen zwischen Häfen und zwischen Seeverkehrsbetreibern ergeben. Dieses Ziel lässt sich besser durch die Einführung einheitlicher Vorschriften auf Unionsebene erreichen, mit denen wirtschaftliche Anreize für die Seeverkehrsbetreiber geschaffen werden — um weiter ungehindert tätig zu sein und zugleich den Verpflichtungen in Bezug auf die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe nachzukommen. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten 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 —

Geänderter Text

- (43) Die **Entwicklung und großflächige** Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen durch Schiffe, die Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Union anlaufen, dort liegen oder aus diesen auslaufen, ist ein Ziel, das von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden kann, ohne dass die Gefahr besteht, dass sich Hemmnisse für den Binnenmarkt und Wettbewerbsverzerrungen zwischen Häfen und zwischen Seeverkehrsbetreibern ergeben. Dieses Ziel lässt sich besser durch die Einführung einheitlicher Vorschriften auf Unionsebene erreichen, mit denen wirtschaftliche Anreize für die Seeverkehrsbetreiber geschaffen werden — um weiter ungehindert tätig zu sein und zugleich den Verpflichtungen in Bezug auf die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe nachzukommen. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten 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 —

Abänderung 51
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 — Absatz 1 — Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

- a) **die** Begrenzung der Treibhausgasintensität von Energie, die an Bord eines Schiffs verbraucht wird, das Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, dort liegt oder aus diesen ausläuft,

Geänderter Text

- a) **eine** Begrenzung der Treibhausgasintensität von Energie, die an Bord eines Schiffs verbraucht wird, das Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, dort liegt oder aus diesen ausläuft,

Abänderung 52
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 — Absatz 1 — Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

- b) **die** Verpflichtung, in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats die landseitige Stromversorgung zu nutzen oder emissionsfreie Technologien einzusetzen,

Geänderter Text

- b) **eine** Verpflichtung, in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats die landseitige Stromversorgung zu nutzen oder emissionsfreie Technologien einzusetzen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 53

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 — Absatz 1 — letzter Teil

Vorschlag der Kommission

eingeführt, um die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen systematisch in der gesamten Union zu steigern und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Seeverkehrs zu **gewährleisten** und Verzerrungen im Binnenmarkt zu **vermeiden**.

Geänderter Text

eingeführt, um **im Einklang mit dem Ziel der Union, bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erreichen, und mit den Zielen des Übereinkommens von Paris** die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen **im Seeverkehr** systematisch in der gesamten Union zu steigern und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Seeverkehrs **sicherzustellen, Entwicklungsmöglichkeiten für die Schifffahrtsbranche zu schaffen** und Verzerrungen im Binnenmarkt zu **verhindern**.

Abänderung 54

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Einleitung

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung gilt für alle Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl über 5 000 unabhängig von ihrer Flagge in Bezug auf

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Abänderung 55

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) die gesamte Energie, die auf Fahrten von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird, **und**

Geänderter Text

b) die gesamte Energie, die auf Fahrten von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird,

Abänderung 56

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) die Hälfte der Energie, die auf Fahrten von oder zu einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird, und

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 57

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

- c) die Hälfte der Energie, die auf Fahrten von oder nach einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird, wenn der vorherige oder nächste Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Drittlands liegt.

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Abänderung 58

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 59

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2025 einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung der Liste der benachbarten Containerumladehäfen, die von der Begriffsbestimmung für Anlaufhäfen für Containerschiffe gemäß dieser Verordnung ausgenommen sind.

Danach erlässt die Kommission mindestens alle zwei Jahre Durchführungsrechtsakte zur Aktualisierung der Liste der benachbarten Containerumladehäfen, die von der Begriffsbestimmung für Anlaufhäfen für Containerschiffe gemäß dieser Verordnung ausgenommen sind.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

In diesen Durchführungsrechtsakten werden benachbarte Containerumladehäfen aufgeführt, die sich außerhalb der Union, aber weniger als 300 Seemeilen vom Gebiet der Union entfernt befinden und bei denen der Anteil der Umladungen von Containern, gemessen in 20-Fuß-Einheiten, während des letzten Zwölfmonatszeitraums, für den einschlägige Daten vorliegen, 65 % des gesamten Containerverkehrs dieses Hafens übersteigt.

Für die Zwecke dieser Liste gelten Container als umgeladen, wenn sie von einem Schiff in den Hafen zum alleinigen Zweck des Verladens auf ein anderes Schiff entladen werden. Häfen in Drittstaaten, die tatsächlich Maßnahmen anwenden, die genauso ambitioniert wie die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen sind, werden nicht einbezogen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 27 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Abänderung 60

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können in Bezug auf die Energie, die auf Fahrten von Fahrgastschiffen, die keine Kreuzfahrtschiffe sind, zwischen einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaats auf einer Insel mit weniger als 100 000 ständigen Einwohnern verbraucht wird, und in Bezug auf die Energie, die während eines Hafenaufenthalts auf der entsprechenden Insel verbraucht wird, bestimmte Routen und Häfen von der Anwendung von Absatz 1 Buchstaben a und b ausnehmen. Die Mitgliedstaaten teilen diese Ausnahmen vor ihrem Inkrafttreten der Kommission mit, die sie im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Diese Ausnahmen gelten nicht über den 31. Dezember 2029 hinaus.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 61**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 2 — Absatz 2 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können im Hinblick auf die Energie, die für Fahrten zwischen einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage und einem anderen Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage verbraucht wird, sowie für die während ihres Aufenthalts innerhalb des Anlaufhafens der entsprechenden Gebiete in äußerster Randlage verbrauchte Energie bestimmte Routen und Häfen von der Anwendung von Absatz 1 Buchstaben a und ba ausnehmen. Die Mitgliedstaaten teilen diese Ausnahmen vor ihrem Inkrafttreten der Kommission mit, die sie im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Diese Ausnahmen gelten nicht über den 31. Dezember 2029 hinaus. Die Mitgliedstaaten, ihre Regionen und Gebiete sind durch nichts daran gehindert, diese Ausnahme nicht anzuwenden oder die von ihnen gewährte Ausnahme vor dem 31. Dezember 2029 zu beenden.

Abänderung 62**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 2 — Absatz 2 d (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können für die Energie, die auf Fahrten im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder auf Fahrten von Schiffen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates unterliegen, verbraucht wird, bestimmte Strecken von der Anwendung des Absatzes 1 ausnehmen. Die Mitgliedstaaten teilen diese Ausnahmen vor ihrem Inkrafttreten der Kommission mit, die sie im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Diese Ausnahmen gelten nicht über den 31. Dezember 2029 hinaus.

Abänderung 63**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 2 — Absatz 2 e (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission überwacht fortlaufend die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Umleitung von Fracht, insbesondere über Umladehäfen in Nachbarländern. Stellt die Kommission erhebliche negative Auswirkungen auf die Häfen der Union fest, so legt sie dem Europäischen Parlament und dem Rat Legislativvorschläge zur Änderung dieser Verordnung vor. Die Kommission analysiert insbesondere die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Gebiete in äußerster Randlage und die Inseln und schlägt erforderlichenfalls Änderungen des Geltungsbereichs dieser Verordnung vor.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 64

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

h) „Ersatzenergiequellen“ erneuerbare **Wind- oder Solarenergie**, die an Bord erzeugt wird, oder die landseitige Stromversorgung;

Geänderter Text

h) „Ersatzenergiequellen“ erneuerbare **Energie**, die an Bord erzeugt wird, oder die landseitige Stromversorgung;

Abänderung 65

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ha) „Windantrieb“ oder „windunterstützter Antrieb“ eine Antriebstechnik, die in erster Linie oder ergänzend zum Antrieb eines beliebigen Schiffstyps durch die Energie des Windes beiträgt, die während der Fahrt des Schiffs nutzbar gemacht wird;

Abänderung 66

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

i) „Anlaufhafen“ **einen Anlaufhafen im Sinne des Artikels 3 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2015/757;**

Geänderter Text

i) „Anlaufhafen“ **den Hafen, in dem ein Schiff Halt macht, um einen erheblichen Teil seiner Güter zu be- oder entladen oder Personen ein- oder auszuschießen; ausgenommen sind daher Halte zum alleinigen Zweck der Betankung, der Übernahme von Proviant, des Besatzungswechsels, der Verlegung in ein Trockendock oder der Reparatur des Schiffs 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, sowie Halte von Containerschiffen in benachbarten Containerumladehäfen;**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 67

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe m

Vorschlag der Kommission

m) „Schiff am Liegeplatz“ ein Schiff **am Liegeplatz im Sinne des Artikels 3 Buchstabe n der Verordnung (EU) 2015/757**;

Geänderter Text

m) „Schiff am Liegeplatz“ ein Schiff, **das in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats für Zwecke des Be- und Entladens und/oder Ein- oder Ausschiffens von Personen oder der Beherbergung von Personen sicher festgemacht ist oder vor Anker liegt, auch in der Zeit, in der es nicht be- oder entladen wird bzw. keine Personen ein- oder ausgeschifft werden**;

Abänderung 68

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe n

Vorschlag der Kommission

n) „Energieverbrauch an Bord“ die in Megajoule (MJ) ausgedrückte Menge an Energie, die ein Schiff zum Antrieb und bei der Nutzung von Bordgeräten auf See oder am Liegeplatz verbraucht;

Geänderter Text

n) „Energieverbrauch an Bord“ die in Megajoule (MJ) ausgedrückte Menge an Energie, die ein Schiff zum Antrieb und bei der Nutzung von Bordgeräten auf See oder am Liegeplatz verbraucht, **mit Ausnahme der zusätzlichen Energie, die aufgrund der technischen Merkmale eines Schiffs mit der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse verbraucht wird, und mit Ausnahme der zusätzlichen Energie, die von einem Schiff der Eisklasse IC, IB, IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse aufgrund der Ausfahrt bei Eisverhältnissen verbraucht wird**;

Abänderung 69

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe q a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 70

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe q b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

qb) „Fahrt in vereisten Gewässern“ eine Fahrt eines eisfesten Schiffs in einem Meeresgebiet innerhalb der Eisgrenze;

Abänderung 71

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe q c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

qc) „Eisgrenze“ die zu einem bestimmten Zeitpunkt bestehende Grenze zwischen dem offenen Meer und Meereis jeglicher Art, ob fest oder treibend;

Abänderung 72

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Buchstabe r

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

r) „landseitige Stromversorgung“ das System der Versorgung von Schiffen am Liegeplatz mit Gleich- oder Wechselstrom mit Nieder- oder Hochspannung einschließlich schiffsseitiger und landseitiger Anlagen bei **direkter** Einspeisung in die Hauptverteilerschalttafel des Schiffs für Aufenthalts- und Dienstlasten oder das Aufladen von Sekundärbatterien;

r) „landseitige Stromversorgung“ das System der Versorgung von Schiffen am Liegeplatz mit Gleich- oder Wechselstrom mit Nieder- oder Hochspannung einschließlich schiffsseitiger und landseitiger **fester, schwimmender und mobiler** Anlagen, bei Einspeisung in die Hauptverteilerschalttafel des Schiffs für Aufenthalts- und Dienstlasten oder das Aufladen von Sekundärbatterien;

Abänderung 73

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 2 — Spiegelstrich3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

— **-13** % ab dem 1. Januar 2035;

— **-20** % ab dem 1. Januar 2035;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 74
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 — Absatz 2 — Spiegelstrich4

*Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

— -26 % ab dem 1. Januar 2040;

— -38 % ab dem 1. Januar 2040;

Abänderung 75
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 — Absatz 2 — Spiegelstrich5

*Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

— -59 % ab dem 1. Januar 2045;

— -64 % ab dem 1. Januar 2045;

Abänderung 76
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 — Absatz 2 — Spiegelstrich6

*Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

— -75 % ab dem 1. Januar 2050.

— -80 % ab dem 1. Januar 2050.

Abänderung 77
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 — Absatz 2 — Unterabsatz 1

*Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

[Sternchen: Der Referenzwert, der in einer späteren Phase des Gesetzgebungsverfahrens berechnet wird, entspricht der auf die **Flotte bezogen** durchschnittlichen Treibhausgasintensität der im Jahr 2020 an Bord von Schiffen verbrauchten Energie, die auf der Grundlage der Daten, die im Rahmen der Verordnung (EU) 2015/757 überwacht und gemeldet werden, und unter Verwendung der in Anhang I der genannten Verordnung festgelegten Methode und Standardwerte ermittelt wird.]

[Sternchen: Der Referenzwert, der in einer späteren Phase des Gesetzgebungsverfahrens berechnet wird, entspricht der auf die **Unionsflotte bezogenen** durchschnittlichen Treibhausgasintensität der im Jahr 2020 an Bord von Schiffen verbrauchten Energie, die auf der Grundlage der Daten, die im Rahmen der Verordnung (EU) 2015/757 überwacht und gemeldet werden, und unter Verwendung der in Anhang I der genannten Verordnung festgelegten Methode und Standardwerte ermittelt wird.]

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 78

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie wird nach der in Anhang I beschriebenen Methode als die Menge der Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit berechnet.

Geänderter Text

(3) Die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie wird nach der in Anhang I beschriebenen Methode als die Menge der Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit berechnet. **Für Schiffe in Eisklassen wird ein Korrekturfaktor angewandt, um den höheren Treibstoffverbrauch in Verbindung mit Fahrten in vereisten Gewässern abzugleichen.**

Abänderung 79

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) In Anhang II dieser Verordnung werden Standardwerte angegeben, die als Grundlage für die Berechnung der Emissionsfaktoren dienen. Wenn tatsächliche Werte durch Zertifizierung oder direkte Emissionsmessungen verifiziert wurden, können stattdessen diese tatsächlichen Werte verwendet werden.

Abänderung 80

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs II zu erlassen, um Well-to-Wake-Emissionsfaktoren für neue Energiequellen aufzunehmen oder bestehende Emissionsfaktoren anzupassen und damit die Kohärenz mit künftigen internationalen Normen oder den Rechtsvorschriften der Union im Energiebereich zu **gewährleisten**.

Geänderter Text

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs II zu erlassen, um Well-to-Wake-Emissionsfaktoren für neue Energiequellen aufzunehmen oder bestehende Emissionsfaktoren anzupassen und damit die Kohärenz mit künftigen internationalen Normen oder den Rechtsvorschriften der Union im Energiebereich **sicherzustellen und dafür zu sorgen, dass sie, nach den besten verfügbaren wissenschaftlichen und technischen Erkenntnissen, die tatsächlichen Emissionen des gesamten Brennstofflebenszyklus so realistisch wie möglich widerspiegeln.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 81

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Es werden Konsultationen zwischen den Leitungsorganen von Häfen, Terminalbetreibern, Schiffseignern, Schiffsbetreibern, Kraftstoffanbietern und anderen einschlägigen Interessenträgern organisiert, um die Zusammenarbeit in Bezug auf die in den einzelnen Häfen geplante und eingesetzte alternative Kraftstoffversorgung sowie die erwartete Nachfrage von Schiffen, die diese Häfen anlaufen, sicherzustellen.

Abänderung 82

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 4a

Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) in Häfen in ihrem Hoheitsgebiet zur Verfügung gestellt werden, gegebenenfalls unter Rückgriff auf den in der Richtlinie XXXX [Richtlinie über Energie aus erneuerbaren Quellen] festgelegten Mechanismus für den Austausch von Gutschriften.

(2) Vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2034 wird im Nenner der Gleichung 1 in Anhang I zur Berechnung der Treibhausgasintensität der an Bord verbrauchten Energie ein Multiplikator von „2“ verwendet, um Unternehmen für die Verwendung von RFNBO-Brennstoffen zu belohnen.

(3) Ab dem 1. Januar 2030 müssen mindestens 2 % des jährlichen durchschnittlichen Energieverbrauchs an Bord eines Schiffs mit RFNBO gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b gedeckt werden.

(4) Bis zum 31. Dezember 2034 gilt Absatz 3 nicht für Gesellschaften und ihre Tochtergesellschaften, die drei oder weniger Schiffe betreiben, die in den Anwendungsbereich des Artikels 2 Absatz 1 fallen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5) **Bis spätestens 2028 bewertet die Kommission die Verpflichtung nach Absatz 3 im Hinblick auf ihre Anpassung, wenn**

— **ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Produktionskapazität, der Verfügbarkeit oder des Preises von RFNBO bestehen oder**

— **es eine erhebliche Kostensenkung und eine geografisch umfassende Verfügbarkeit von RFNBO gibt und die Notwendigkeit einer Erhöhung der Unterquote besteht, um die Klimaziele der Union zu erreichen.**

(6) **Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Kriterien für diese Bewertung festzulegen und die Verpflichtungen nach Artikel 4a Absatz 3 und Anhang V anzupassen, wenn dies nach der gemäß Absatz 5 durchgeführten Bewertung erforderlich ist.**

Abänderung 83

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Ab dem 1. Januar 2030 muss ein Schiff am Liegeplatz in einem Anlaufhafen **im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats** an die landseitige Stromversorgung angeschlossen sein und daraus seinen gesamten **Energiebedarf** am Liegeplatz decken.

Geänderter Text

(1) Ab dem 1. Januar 2030 muss ein Schiff am Liegeplatz in einem Anlaufhafen, **das unter Artikel 9 der Verordnung XXXX-XXX (Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) fällt,** an die landseitige Stromversorgung angeschlossen sein und daraus seinen gesamten **Strombedarf** am Liegeplatz decken. **Falls ein Hafen außerhalb des TEN-V freiwillig eine landseitige Stromversorgung installiert hat, müssen Schiffe, die diesen Hafen anlaufen und über eine kompatible Ausrüstung für eine landseitige Stromversorgung verfügen, die landseitige Stromversorgung nutzen, wenn diese am angelaufenen Liegeplatz verfügbar ist.**

Abänderung 84

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 3 — Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) emissionsfreie Technologien gemäß Anhang III einsetzen;

Geänderter Text

b) emissionsfreie Technologien gemäß Anhang III einsetzen, **vorausgesetzt, dass sie kontinuierlich Emissionswerte erzielen, die den Emissionsreduktionen entsprechen, die durch die Nutzung der landseitigen Stromversorgung erreicht würden;**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 85

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 3 — Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

- d) aufgrund fehlender Anschlusspunkte in einem Hafen nicht an die landseitige Stromversorgung angeschlossen werden können;

Geänderter Text

- d) aufgrund fehlender Anschlusspunkte in einem Hafen nicht an die landseitige Stromversorgung angeschlossen werden können, **u. a. wegen (vorübergehend) fehlender Netzkapazitäten, auch bei (saisonalem) Spitzenstrombedarf der Schiffe am Liegeplatz;**

Abänderung 86

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 3 — Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

- e) nicht an die landseitige Stromversorgung angeschlossen werden können, weil die Anlagen im Hafen nicht mit der schiffsseitigen Ausrüstung für Landstrom kompatibel sind;

Geänderter Text

- e) nicht an die landseitige Stromversorgung angeschlossen werden können, weil die Anlagen im Hafen nicht mit der schiffsseitigen Ausrüstung für Landstrom kompatibel sind – **sofern die schiffsseitige Ausrüstung für den Landanschluss gemäß den in Anhang II der Verordnung XXXX-XXX (Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) festgelegten Normen für den Landanschluss von Seeschiffen zertifiziert ist;**

Abänderung 87

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (3a) **Die Schiffsbetreiber unterrichten die Häfen, die sie anlaufen, vorab über ihre Absicht, sich an die landseitige Stromversorgung anzuschließen, oder über ihre Absicht, eine emissionsfreie Technologie gemäß Anhang III dieser Verordnung einzusetzen. Die Schiffsbetreiber geben gegebenenfalls auch an, wie viel Leistung sie während dieses Aufenthalts voraussichtlich benötigen werden, und teilen mit, welche Stromversorgungs-ausrüstung an Bord verfügbar ist.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 88
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um Bezugnahmen auf neue Technologien in die Liste der zulässigen emissionsfreien Technologien oder Kriterien für deren Einsatz **aufzunehmen**, wenn diese neuen Technologien infolge des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts als den in diesem Anhang aufgeführten Technologien gleichwertig anzusehen sind.

Geänderter Text

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um Bezugnahmen auf neue Technologien in die Liste der zulässigen emissionsfreien Technologien **aufzunehmen** oder Kriterien für deren Einsatz **zu ändern**, wenn diese neuen Technologien **oder Kriterien für den Einsatz** infolge des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts als den in diesem Anhang aufgeführten Technologien gleichwertig **oder besser als diese** anzusehen sind.

Abänderung 89
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 — Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Das Leitungsorgan des Anlaufhafens entscheidet, ob die in Absatz 3 genannten Ausnahmen Anwendung finden, und stellt das Zeugnis gemäß den Anforderungen des Anhangs IV aus oder verweigert dessen Ausstellung.

Geänderter Text

(5) Das Leitungsorgan des Anlaufhafens **oder gegebenenfalls der Terminalbetreiber oder die zuständige Behörde** entscheidet, ob die in Absatz 3 genannten Ausnahmen Anwendung finden, und stellt das Zeugnis gemäß den Anforderungen des Anhangs IV aus oder verweigert dessen Ausstellung.

Abänderung 90
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 — Absatz 6

Vorschlag der Kommission

(6) **Ab dem 1. Januar 2035 dürfen die in Absatz 3 Buchstaben d und e aufgeführten Ausnahmen insgesamt nicht mehr als fünfmal je Berichtsjahr auf ein bestimmtes Schiff Anwendung finden. Ein Hafenaufenthalt zählt im Sinne dieser Vorschrift nicht, wenn das Schifffahrtsunternehmen nachweist, dass es vernünftigerweise nicht wissen konnte, dass das Schiff aus den in Absatz 3 Buchstaben d und e genannten Gründen nicht angeschlossen werden kann.**

Geänderter Text

entfällt

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 91

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Es werden Konsultationen zwischen den Leitungsorganen von Häfen, Terminalbetreibern, Schiffseignern, Schiffsbetreibern, Anbietern von landseitiger Stromversorgung, Netzmanagern und anderen einschlägigen Interessenträgern organisiert, um die Zusammenarbeit bei der in einzelnen Häfen geplanten und eingesetzten landseitigen Stromversorgungsinfrastruktur sowie über die erwartete Nachfrage von Schiffen, die diese Häfen anlaufen, sicherzustellen.

Abänderung 92

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) Die Überwachungsdaten einschließlich Annahmen, Referenzwerten, Emissionsfaktoren und **Tätigkeitsdaten** werden von den Schifffahrtsunternehmen auf transparente Weise korrekt ermittelt, erfasst, zusammengestellt, analysiert und dokumentiert, sodass die Prüfstelle die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie bestimmen kann.

(4) Die Überwachungsdaten einschließlich Annahmen, Referenzwerten, Emissionsfaktoren, **Tätigkeitsdaten** und **weiterer Informationen, die benötigt werden, um dieser Verordnung nachzukommen**, werden von den Schifffahrtsunternehmen auf transparente Weise korrekt ermittelt, erfasst, zusammengestellt, analysiert und dokumentiert, sodass die Prüfstelle die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie bestimmen kann.

Abänderung 93

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 3 — Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

e) eine Beschreibung der Energiequelle(n), die während der Fahrt und am Liegeplatz an Bord genutzt werden soll(en), um die Anforderungen der Artikel 4 und 5 zu erfüllen;

e) eine Beschreibung der Energiequelle(n), die während der Fahrt und am Liegeplatz an Bord genutzt werden soll(en), um die Anforderungen der Artikel 4 und 5 **sowie in den Anhängen I und III** zu erfüllen;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 94
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 — Absatz 3 — Buchstabe k

Vorschlag der Kommission

k) eine Beschreibung der Methode zur Bestimmung von Ersatzdaten zur Schließung von Datenlücken;

Geänderter Text

k) eine Beschreibung der Methode zur Bestimmung von Ersatzdaten zur Schließung von Datenlücken **oder zur Ermittlung und Berichtigung von Datenfehlern**;

Abänderung 95
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Wenn die zusätzliche Energie, die aufgrund der Eisklasse des Schiffs benötigt wird, von der Berechnung der an Bord verbrauchten Energie ausgeschlossen werden soll, muss das Monitoringkonzept auch Folgendes enthalten:

a) Informationen über die Eisklasse des Schiffs;

b) eine Beschreibung des Verfahrens zur Überwachung der zurückgelegten Strecke während der gesamten Fahrt; und

c) bei Fahrten in vereisten Gewässern Datum und Uhrzeit der Fahrt in vereisten Gewässern, Kraftstoffverbrauch und Energie aus Ersatzenergiequellen oder einer emissionsfreien Technologie gemäß Anhang III.

Abänderung 96
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Schifffahrtsunternehmen überprüfen regelmäßig — mindestens einmal jährlich —, ob das Monitoringkonzept für ein Schiff dessen Art und Funktionsweise angemessen ist und ob die in dem Konzept enthaltenen Daten verbessert werden können.

Geänderter Text

(1) Die Schifffahrtsunternehmen überprüfen regelmäßig — mindestens einmal jährlich —, ob das Monitoringkonzept für ein Schiff dessen Art und Funktionsweise angemessen ist und ob die in dem Konzept enthaltenen Daten verbessert, **korrigiert oder aktualisiert** werden können.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 97**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 8 — Absatz 2 — Einleitung***Vorschlag der Kommission*

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

Geänderter Text

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

Abänderung 98**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 8 — Absatz 2 — Buchstabe e a (neu)***Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

ea) wenn sich die Methoden zur Vermeidung von Datenlücken und zur Ermittlung von Datenfehlern als unzureichend erwiesen haben, um die Solidität und Transparenz der Daten sicherzustellen.

Abänderung 99**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 9 — Absatz 2***Vorschlag der Kommission*

(2) Die Schifffahrtsunternehmen legen genaue und zuverlässige Daten über die Treibhausgasintensität und die Nachhaltigkeitsmerkmale von Biokraftstoffen, Biogas, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen vor, die im Rahmen eines Systems überprüft werden, das von der Kommission gemäß Artikel 30 Absätze 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2018/2001 anerkannt wurde.

Geänderter Text

(2) Die Schifffahrtsunternehmen legen genaue, **vollständige** und zuverlässige Daten über die Treibhausgasintensität und die Nachhaltigkeitsmerkmale von Biokraftstoffen, Biogas, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen vor, die im Rahmen eines Systems überprüft werden, das von der Kommission gemäß Artikel 30 Absätze 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2018/2001 anerkannt wurde.

Abänderung 100**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 9 — Absatz 3***Vorschlag der Kommission*

(3) Die Schifffahrtsunternehmen dürfen von den festgelegten Standardwerten für die Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren abweichen, wenn die tatsächlichen Werte durch **Laborprüfungen** oder direkte Emissionsmessungen zertifiziert sind. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um die Vorschriften für **Laborprüfungen und** direkte Emissionsmessungen festzulegen.

Geänderter Text

(3) Die Schifffahrtsunternehmen dürfen von den festgelegten Standardwerten für die Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren abweichen, wenn die tatsächlichen Werte durch direkte Emissionsmessungen **im Einklang mit bestehenden Zertifizierungs- und Überprüfungssystemen gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 und der Richtlinie (EU) XXXX/XXXX [Erdgasrichtlinie]** zertifiziert sind. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um die Vorschriften für direkte Emissionsmessungen festzulegen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 101
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 9a

Zertifizierung anderer Kraftstoffe

- (1) Die Schifffahrtsunternehmen dürfen von den festgelegten Standardwerten für die Well-to-Tank-Emissionsfaktoren aller anderen Kraftstoffe abweichen, wenn die tatsächlichen Werte durch Zertifizierung oder direkte Emissionsmessungen festgelegt wurden.
- (2) Die Schifffahrtsunternehmen dürfen von den festgelegten Standardwerten für die Well-to-Tank-Emissionsfaktoren aller anderen Kraftstoffe abweichen, wenn die tatsächlichen Werte durch direkte Emissionsmessungen zertifiziert sind.
- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um die Vorschriften für die Zertifizierung der tatsächlichen Well-to-Tank-Emissionen und Vorschriften für die Durchführung direkter Emissionsmessungen festzulegen.

Abänderung 102
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Die Prüfstelle bewertet die Konformität des Monitoringkonzepts mit den Anforderungen der Artikel 6 bis 9. 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 betreffende Schifffahrtsunternehmen vereinbart mit der Prüfstelle einen für die Durchführung dieser Überarbeitung notwendigen Zeitraum. Dieser Zeitraum geht keinesfalls über den Beginn des Berichtszeitraums hinaus.

(1) Die Prüfstelle bewertet die Konformität des Monitoringkonzepts mit den Anforderungen der Artikel 6 bis 9. Werden bei der Bewertung durch die Prüfstelle Nichtkonformitäten mit diesen Anforderungen festgestellt, so überarbeitet das betreffende Schifffahrtsunternehmen **unverzüglich** sein Monitoringkonzept entsprechend und übermittelt vor Beginn des Berichtszeitraums das überarbeitete Konzept zur endgültigen Bewertung durch die Prüfstelle. Das betreffende Schifffahrtsunternehmen vereinbart mit der Prüfstelle einen für die Durchführung dieser Überarbeitung notwendigen Zeitraum. Dieser Zeitraum geht keinesfalls über den Beginn des Berichtszeitraums hinaus.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 103
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Werden bei der Prüfbewertung Falschangaben oder Nichtkonformitäten mit dieser Verordnung festgestellt, so teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen dies zeitnah mit. Das Schifffahrtsunternehmen beseitigt daraufhin die Falschangaben oder Nichtkonformitäten, damit das Prüfverfahren rechtzeitig abgeschlossen werden kann.

Geänderter Text

(3) Werden bei der Prüfbewertung Falschangaben oder Nichtkonformitäten mit dieser Verordnung festgestellt, so teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen dies zeitnah mit. Das Schifffahrtsunternehmen beseitigt daraufhin **unverzüglich** die Falschangaben oder Nichtkonformitäten, damit das Prüfverfahren rechtzeitig abgeschlossen werden kann.

Abänderung 104
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 — Absatz 2 — Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) die Nutzung der landseitigen Stromversorgung oder das Bestehen **von** Ausnahmen, die gemäß Artikel 5 Absatz 5 zertifiziert sind.

Geänderter Text

d) die Nutzung der landseitigen Stromversorgung oder das Bestehen **der in Artikel 5 Absatz 3 aufgeführten** Ausnahmen, die gemäß Artikel 5 Absatz 5 zertifiziert sind.

Abänderung 105
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 — Absatz 3 — Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) die einschlägigen Aufzeichnungen des Schiffs sind vollständig und schlüssig.

Geänderter Text

d) die einschlägigen Aufzeichnungen des Schiffs sind vollständig, **transparent** und schlüssig.

Abänderung 106
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit der Überwachung und Berichterstattung, indem sie die Meldungen über die Menge, die Art und den Emissionsfaktor der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie mit geschätzten Daten vergleicht, die sich auf Schiffsverfolungsdaten und Merkmale wie die installierte Motorleistung stützen. Werden erhebliche Abweichungen festgestellt, nimmt die Prüfstelle weitere Untersuchungen vor.

Geänderter Text

(1) Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit der Überwachung und Berichterstattung, indem sie die Meldungen über die Menge, die Art und den Emissionsfaktor der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie mit geschätzten Daten vergleicht, die sich auf Schiffsverfolungsdaten und Merkmale wie die installierte Motorleistung stützen. Werden erhebliche Abweichungen festgestellt, **die der Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung zuwiderlaufen würden**, nimmt die Prüfstelle weitere Untersuchungen vor.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 107

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Prüfstellen müssen von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für Tätigkeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, akkreditiert werden.

Geänderter Text

(1) Die Prüfstellen müssen von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für Tätigkeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, akkreditiert werden. **Die nationale Akkreditierungsstelle übermittelt der Kommission regelmäßig die Liste der akkreditierten Prüfstellen zusammen mit allen relevanten Kontaktinformationen.**

Abänderung 108

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die nationalen Akkreditierungsstellen stellen sicher, dass die Prüfstelle

a) über Kenntnisse im Bereich Schifffahrt verfügt;

b) jederzeit über eine erhebliche Zahl an Fachkräften und unterstützenden Arbeitskräften verfügt, die der Zahl der von ihr überprüften Schiffe angemessen ist;

c) in der Lage ist, jedem Arbeitsort erforderlichenfalls je nach Bedarf Mittel und Personal zuzuweisen, die den Aufgaben angemessen sind, die im Einklang mit den verschiedenen in Kapitel V dieser Verordnung aufgeführten Aufgaben zu erfüllen sind.

Abänderung 109

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) Um potenzielle Interessenkonflikte auszuschließen, darf die Prüfstelle in Bezug auf ihre Einnahmen nicht entscheidend von einem einzigen Schifffahrtsunternehmen abhängig sein.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 110
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um weitere Methoden und Kriterien für die Akkreditierung von Prüfstellen festzulegen. Die in den delegierten Rechtsakten festgelegten Methoden stützen sich auf die in den Artikeln 10 und 11 genannten Prüfgrundsätze sowie einschlägige international anerkannte Normen.

Geänderter Text

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um weitere Methoden und Kriterien für die Akkreditierung von Prüfstellen **und andere Vorschriften** festzulegen, **um die Unabhängigkeit und Unparteilichkeit der Prüfstelle sicherzustellen**. Die in den delegierten Rechtsakten festgelegten Methoden stützen sich auf die in den Artikeln 10 und 11 genannten Prüfgrundsätze sowie einschlägige international anerkannte Normen.

Abänderung 111
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 14 — Absatz 1 — Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) die Menge des am Liegeplatz und auf See verbrauchten Kraftstoffs nach Kraftstoffart;

Geänderter Text

c) die Menge des am Liegeplatz und auf See verbrauchten Kraftstoffs nach Kraftstoffart, **einschließlich der Menge des am Liegeplatz für Navigationszwecke bezogenen Stroms**;

Abänderung 112
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 14 — Absatz 1 — Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) die Well-to-Wake-Emissionsfaktoren des am Liegeplatz und auf See verbrauchten Kraftstoffs nach Kraftstoffart, aufgeschlüsselt nach Well-to-Tank-Emissionen, Tank-to-Wake-Emissionen und diffusen Emissionen für alle relevanten Treibhausgase;

Geänderter Text

d) die Well-to-Wake-Emissionsfaktoren des am Liegeplatz und auf See verbrauchten Kraftstoffs nach Kraftstoffart, **einschließlich des Stroms aus der landseitigen Stromversorgung**, aufgeschlüsselt nach Well-to-Tank-Emissionen, Tank-to-Wake-Emissionen und diffusen Emissionen für alle relevanten Treibhausgase;

Abänderung 113
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 14 — Absatz 1 — Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

e) die Menge der am Liegeplatz und auf See verbrauchten Energie aus Ersatzenergiequellen nach Energieart.

Geänderter Text

e) die Menge der am Liegeplatz und auf See verbrauchten Energie aus Ersatzenergiequellen nach Energieart, **einschließlich Kraftstoffe, Strom, Wind- und Solarenergie**.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 114

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Wenn die zusätzliche Energie, die aufgrund der Eisklasse des Schiffs benötigt wird, von der an Bord verbrauchten Energie ausgenommen werden soll, muss das Monitoringkonzept auch Folgendes enthalten:

- a) die Eisklasse des Schiffs;
- b) Datum und Uhrzeit der Ausfahrt bei Eisverhältnissen;
- c) die Menge des während der Ausfahrt bei Eisverhältnissen verbrauchten Kraftstoffs nach Kraftstoffart;
- d) die Menge der während der Ausfahrt bei Eisverhältnissen verbrauchten Energie aus Ersatzenergiequellen nach Energieart;
- e) die bei der Ausfahrt bei Eisverhältnissen zurückgelegte Strecke;
- f) die während der Fahrt zurückgelegte Strecke;
- g) die Menge des auf See verbrauchten Kraftstoffs nach Kraftstoffart und
- h) die Menge der auf See verbrauchten Ersatzenergiequellen nach Energieart.

Abänderung 115

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Die Schifffahrtsunternehmen zeichnen die Informationen und Daten gemäß Absatz 1 **jährlich** in transparenter Weise auf, **sodass** die Einhaltung dieser Verordnung durch die Prüfstelle überprüft werden kann.

(2) Die Schifffahrtsunternehmen zeichnen die Informationen und Daten gemäß Absatz 1 **rechtzeitig und** in transparenter Weise auf **und stellen sie jährlich zusammen, damit** die Einhaltung dieser Verordnung durch die Prüfstelle überprüft werden kann.

Abänderung 116

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 2 — Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- ca) zudem stellt sie die nach Artikel 14 Absatz 3 bereitgestellten Informationen zusammen und übermittelt sie der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 117

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 2 — Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) den Betrag der Strafzahlungen gemäß Artikel 20 Absätze 1 und 2.

Geänderter Text

entfällt

Abänderung 118

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Auf der Grundlage der von der Prüfstelle übermittelten Informationen berechnet die zuständige Behörde des Mitgliedstaats die Höhe der in Artikel 20 Absätze 1 und 2 genannten Strafzahlungen und teilt sie dem Unternehmen mit.

Abänderung 119

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Die Verwaltungsbehörde einer Schifffahrtsgesellschaft ist

a) im Fall eines in einem Mitgliedstaat registrierten Schifffahrtsunternehmens der Mitgliedstaat, in dem es registriert ist;

b) im Fall eines Schifffahrtsunternehmens, das nicht in einem Mitgliedstaat registriert ist, der Mitgliedstaat, in dem das Schifffahrtsunternehmen in den vergangenen zwei Überwachungsjahren geschätzt die meisten Hafenaufenthalte im Rahmen der von dem Schifffahrtsunternehmen durchgeführten Fahrten hatte, die in den in Artikel 2 festgelegten Anwendungsbereich fallen;

c) im Fall eines Schifffahrtsunternehmens, das nicht in einem Mitgliedstaat registriert ist und in den vergangenen beiden Überwachungsjahren keine in den Anwendungsbereich gemäß Artikel 2 fallende Fahrt durchgeführt hat, der Mitgliedstaat, von dem die erste in den in Artikel 2 festgelegten Anwendungsbereich fallende Fahrt des Schifffahrtsunternehmens ausging.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 120
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Kommission entwickelt, pflegt und aktualisiert eine elektronische Konformitätsdatenbank, die der Überwachung der Einhaltung der Artikel 4 und 5 dient. In der Konformitätsdatenbank werden die Aufzeichnungen über die Konformitätsbilanz der Schiffe **und** die Inanspruchnahme der Flexibilitätsmechanismen gemäß den Artikeln 17 und 18 gespeichert. Sie ist den Schifffahrtsunternehmen, den Prüfstellen, den zuständigen Behörden und der Kommission zugänglich.

Geänderter Text

(1) Die Kommission entwickelt, pflegt und aktualisiert eine elektronische Konformitätsdatenbank, die **in das nach der Verordnung (EU) 2015/757 errichtete THETIS-MRV-System integriert ist**, die der Überwachung der Einhaltung der Artikel 4 und 5 dient. In der Konformitätsdatenbank werden die Aufzeichnungen über die Konformitätsbilanz der Schiffe, die Inanspruchnahme der **Ausnahmen gemäß Artikel 5 Absatz 3 und der Flexibilitätsmechanismen** gemäß den Artikeln 17 und 18 **sowie die entrichteten Strafzahlungen gemäß Artikel 20** gespeichert. Sie ist den Schifffahrtsunternehmen, den Prüfstellen, den zuständigen Behörden und der Kommission zugänglich.

Abänderung 121
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Schifffahrtsunternehmen dürfen die Überkonformität von Schiffen, die nicht unter diese Verordnung fallen und vollständig mit erneuerbarer Energie wie Wind- oder Solarenergie angetrieben werden, gutschreiben, sofern diese Schiffe nicht nur zu Freizeit Zwecken genutzt werden.

Abänderung 122
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Bis zum 30. April jedes Jahres speichert das Schifffahrtsunternehmen in der Konformitätsdatenbank für jedes seiner Schiffe die von der Prüfstelle ermittelten Informationen gemäß Artikel 15 Absatz 2 sowie Informationen, anhand deren das Schiff, das Schifffahrtsunternehmen sowie die Prüfstelle, die die Bewertung durchgeführt hat, identifiziert werden **kann**.

Geänderter Text

(3) Bis zum 30. April jedes Jahres speichert das Schifffahrtsunternehmen in der Konformitätsdatenbank für jedes seiner Schiffe die von der Prüfstelle ermittelten **und berechneten** Informationen gemäß Artikel 15 Absatz 2, **Informationen über die Inanspruchnahme der Flexibilitätsmechanismen gemäß den Artikeln 17 und 18 und über die etwaigen gemäß Artikel 5 Absatz 3 jährlich angewandten Ausnahmen** sowie Informationen, anhand deren das Schiff, das Schifffahrtsunternehmen sowie die Prüfstelle, die die Bewertung durchgeführt hat, identifiziert werden **können**.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 123

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 17 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Wird für ein Schiff in einem Berichtszeitraum Überkonformität ausgewiesen, so kann das betreffende Schifffahrtsunternehmen diese der Konformitätsbilanz desselben Schiffs im folgenden Berichtszeitraum gutschreiben. Das Schifffahrtsunternehmen erfasst vorbehaltlich der Genehmigung durch seine Prüfstelle die Übertragung der Überkonformität auf den folgenden Berichtszeitraum in der Konformitätsdatenbank. Nach der Ausstellung der FuelEU-Konformitätsbescheinigung kann das Schifffahrtsunternehmen die Überkonformität nicht mehr übertragen.

Geänderter Text

(1) Wird für ein Schiff in einem Berichtszeitraum Überkonformität **im Hinblick auf seine Treibhausgasintensität oder seine in Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 4a Absatz 3 genannten Anteile erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs** ausgewiesen, so kann **auf der Grundlage der in Artikel 15 Absatz 2 genannten Informationen**, das betreffende Schifffahrtsunternehmen diese der Konformitätsbilanz desselben Schiffs im folgenden Berichtszeitraum gutschreiben. Das Schifffahrtsunternehmen erfasst vorbehaltlich der Genehmigung durch seine Prüfstelle die Übertragung der Überkonformität auf den folgenden Berichtszeitraum in der Konformitätsdatenbank. Nach der Ausstellung der FuelEU-Konformitätsbescheinigung kann das Schifffahrtsunternehmen die Überkonformität nicht mehr übertragen. **Die nicht in Anspruch genommene Überkonformität für den folgenden Berichtszeitraum ist drei Jahre gültig.**

Abänderung 124

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 18 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Konformitätsbilanzen von zwei oder mehreren Schiffen, die von derselben Prüfstelle überprüft werden, können im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen **des Artikels 4** in einem Pool zusammengefasst werden. Die Konformitätsbilanz eines Schiffs darf im selben Berichtszeitraum nicht mehr als einem Pool zugeordnet werden.

Geänderter Text

(1) Die Konformitätsbilanzen **für die Treibhausgasintensität oder die in Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 4a Absatz 3 genannten Anteile erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs** von zwei oder mehreren Schiffen, die von derselben Prüfstelle überprüft werden, können im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen **der Artikel 4 und 4a** in einem Pool zusammengefasst werden. Die Konformitätsbilanz eines Schiffs darf im selben Berichtszeitraum nicht mehr als einem Pool zugeordnet werden.

Abänderung 125

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 20 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Wird für das Schiff am 1. Mai des auf den Berichtszeitraum folgenden Jahres Unterkonformität ausgewiesen, so hat das Schifffahrtsunternehmen eine Strafzahlung zu entrichten. Die Prüfstelle **berechnet** den Betrag der Strafzahlung anhand der **Formel** in Anhang V.

Geänderter Text

(1) Wird für das Schiff am 1. Mai des auf den Berichtszeitraum folgenden Jahres Unterkonformität ausgewiesen, so hat das Schifffahrtsunternehmen eine **korrektive** Strafzahlung zu entrichten. Die **zuständige Behörde des Mitgliedstaats berechnet auf der Grundlage der von der Prüfstelle übermittelten Informationen** den Betrag der Strafzahlung anhand der **Formeln** in Anhang V **jeweils für die Grenzwerte für die Treibhausgasintensität und für die etwaigen, in Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 4a Absatz 3 genannten Anteile erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 126

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 20 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Das Schifffahrtsunternehmen hat für jeden nichtkonformen Hafenaufenthalt eine Strafzahlung zu entrichten. Die **Prüfstelle** berechnet den Betrag der Strafzahlung, indem sie den Betrag von 250 EUR mit der an Bord installierten Leistung in Megawatt und der Anzahl der am Liegeplatz verbrachten Stunden multipliziert.

Geänderter Text

(2) Das Schifffahrtsunternehmen hat für jeden nichtkonformen Hafenaufenthalt eine Strafzahlung zu entrichten. Die **zuständige Behörde des Mitgliedstaats** berechnet den Betrag der Strafzahlung **auf der Grundlage der von der Prüfstelle vorgelegten Informationen**, indem sie den Betrag von 250 EUR **zu Preisen von 2022** mit der an Bord installierten Leistung in Megawatt und der Anzahl der am Liegeplatz verbrachten Stunden multipliziert. **Für die Zwecke dieser Berechnung wird die Zeit, die für den Anschluss an die landseitige Stromversorgung benötigt wird, mit zwei Stunden angesetzt, und diese Zeit wird standardmäßig von der Berechnung der Anzahl der am Liegeplatz verbrachten Stunden abgezogen, um die für den Anschluss an die landseitige Stromversorgung benötigte Zeit zu berücksichtigen.**

Abänderung 127

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 20 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Der Verwaltungsstaat stellt in Bezug auf ein Schifffahrtsunternehmen sicher, dass das Schifffahrtsunternehmen für jedes seiner Schiffe, dessen Unterkonformität am 1. Juni des Berichtsjahres festgestellt wurde, nach einer etwaigen Validierung durch seine zuständige Behörde bis zum 30. Juni des Berichtsjahres einen Betrag in Höhe der Strafzahlung zahlt, die sich aus der Anwendung der Formeln in Anhang V Teil B ergibt.

Abänderung 128

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 20 — Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Schließt das Unternehmen einen Vertrag mit einem gewerblichen Betreiber ab, in dem festgelegt ist, dass dieser Betreiber für den Kauf des Kraftstoffs oder den Betrieb des Schiffs verantwortlich ist, so legen das Unternehmen und dieser gewerbliche Betreiber im Wege einer vertraglichen Vereinbarung fest, dass der gewerbliche Betreiber für die Kosten aufkommt, die sich aus den in diesem Artikel genannten Strafzahlungen ergeben. Für die Zwecke dieses Absatzes gilt als für den Betrieb des Schiffs verantwortlich die Bestimmung der beförderten Ladung, der Strecke, der Route und/oder der Geschwindigkeit des Schiffs.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 129

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 20 — Absatz 3 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3c) *Schließt das Unternehmen oder der gewerbliche Betreiber einen Vertrag mit einem Kraftstoffanbieter, mit dem der Anbieter die Verantwortung für die Lieferung bestimmter Kraftstoffe übernimmt, so muss dieser Vertrag Bestimmungen enthalten, in denen die Haftung des Kraftstoffanbieters für die Entschädigung des Unternehmens oder gewerblichen Betreibers für die Zahlung der in diesem Artikel genannten Strafzahlungen festgelegt wird, wenn die Kraftstoffe nicht gemäß den vereinbarten Bedingungen geliefert wurden. Für die Zwecke dieses Absatzes müssen Kraftstoffe, die im Rahmen der genannten Verträge geliefert werden, den Bestimmungen des Artikels 9 Absatz 1 Buchstabe b entsprechen.*

Abänderung 130

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 20 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen, um **unter Berücksichtigung der Entwicklung der Energiekosten** die Formel in Absatz 1 des vorliegenden Artikels und den Betrag der festen Strafzahlung in Absatz 2 des vorliegenden Artikels anzupassen.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen, um die Formel in Absatz 1 des vorliegenden Artikels und den Betrag der festen Strafzahlung in Absatz 2 des vorliegenden Artikels anzupassen, **sobald die Entwicklung der Energiekosten der abschreckenden Wirkung der vorhandenen Strafzahlungen zuwiderläuft. Was die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Formel betrifft, so muss die sich daraus ergebende Strafzahlung höher sein als die Menge und die Kosten der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffe, die zur Einhaltung dieser Verordnung auf den Schiffen hätten verbraucht werden müssen.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 131

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 21 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die in Artikel 20 Absätze 1 und 2 genannten Strafzahlungen werden zur Unterstützung gemeinsamer Vorhaben bereitgestellt, die eine rasche Einführung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr zum Ziel haben. Vorhaben, die aus den verhängten Strafzahlungen finanziert werden, müssen die Erzeugung größerer Mengen erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für den Seeverkehrssektor fördern, den Bau geeigneter Bunkieranlagen oder Stromanschlusspunkte in Häfen erleichtern und einen Beitrag zur Entwicklung der innovativsten europäischen Technologien, ihrer Erprobung und Einführung in der Flotte leisten, damit erhebliche Emissionsreduktionen erreicht werden.

Geänderter Text

(1) Die in Artikel 20 Absätze 1 und 2 genannten Strafzahlungen werden zur Unterstützung gemeinsamer Vorhaben bereitgestellt, die eine rasche Einführung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr zum Ziel haben. Vorhaben, die aus den verhängten Strafzahlungen finanziert werden, müssen die Erzeugung größerer Mengen erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für den Seeverkehrssektor fördern, den Bau geeigneter Bunkieranlagen oder Stromanschlusspunkte in Häfen **oder erforderlichenfalls die Anpassung von Aufbauten** erleichtern und einen Beitrag zur Entwicklung der innovativsten europäischen Technologien, ihrer Erprobung und Einführung in der Flotte leisten, damit erhebliche Emissionsreduktionen erreicht werden.

Abänderung 132

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 21 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die aus den Strafzahlungen erzielten Einnahmen gemäß Absatz 1 werden dem in Artikel **10a Absatz 8** der Richtlinie 2003/87/EG genannten **Innovationsfonds** zugewiesen. Diese Einnahmen stellen externe zweckgebundene Einnahmen gemäß Artikel 21 Absatz 5 der Haushaltsordnung dar und werden im Einklang mit den für den **Innovationsfonds** geltenden Vorschriften eingesetzt.

Geänderter Text

(2) Die aus den Strafzahlungen erzielten Einnahmen gemäß Absatz 1 werden dem in Artikel **3gab** der Richtlinie 2003/87/EG genannten **Ozeanfonds** zugewiesen. Diese Einnahmen **sind zweckgebunden für den Seeverkehrssektor und tragen zu dessen Dekarbonisierung bei. Diese Einnahmen** stellen externe zweckgebundene Einnahmen gemäß Artikel 21 Absatz 5 der Haushaltsordnung dar und werden im Einklang mit den für den **Ozeanfonds** geltenden Vorschriften eingesetzt.

Abänderung 133

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 24 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Schifffahrtsunternehmen können beantragen, dass die ihnen von der Prüfstelle im Rahmen dieser Verordnung mitgeteilten Berechnungen und Maßnahmen einschließlich der Weigerung, eine FuelEU-Konformitätsbescheinigung gemäß Artikel 19 Absatz 1 auszustellen, überprüft werden.

Geänderter Text

(1) Die Schifffahrtsunternehmen können beantragen, dass die ihnen von der **zuständigen Behörde des Mitgliedstaats oder der** Prüfstelle im Rahmen dieser Verordnung mitgeteilten Berechnungen und Maßnahmen einschließlich der Weigerung, eine FuelEU-Konformitätsbescheinigung gemäß Artikel 19 Absatz 1 auszustellen, überprüft werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 134
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 26 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß **Artikel 4 Absatz 6**, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 3, Artikel 13 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 4 und Artikel 21 Absatz 3 wird der Kommission mit Wirkung vom [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] auf unbestimmte Zeit übertragen.

Geänderter Text

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß **Artikel 4 Absatz 4, Artikel 4a Absatz 6**, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 3, **Artikel 9a Absatz 3**, Artikel 13 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 4 und Artikel 21 Absatz 3 wird der Kommission mit Wirkung vom [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] auf unbestimmte Zeit übertragen.

Abänderung 135
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 26 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz 7, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 3, Artikel 13 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 4 und Artikel 21 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.

Geänderter Text

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz **4, Artikel 4a Absatz 6**, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 9 **Absatz 3, Artikel 9a** Absatz 3, Artikel 13 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 4 und Artikel 21 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.

Abänderung 136
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 26 — Absatz 6

Vorschlag der Kommission

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz 7, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 3, Artikel 13 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 4 und Artikel 21 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 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.

Geänderter Text

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz **4, Artikel 4a Absatz 6**, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 9 **Absatz 3, Artikel 9a** Absatz 3, Artikel 13 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 4 und Artikel 21 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 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.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 137

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz - 1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(-1) Die Kommission legt bis zum 1. Januar 2024 einen Bericht über die sozialen Auswirkungen dieser Verordnung vor. Dieser Bericht enthält eine Prognose der Auswirkungen dieser Verordnung auf den Beschäftigungs- und Ausbildungsbedarf bis 2030 und bis 2050.

Abänderung 138

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz 1 — Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar **2030** über die Ergebnisse einer Bewertung der Funktionsweise dieser Verordnung und der Entwicklung der Technologien und des Marktes für erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe im Seeverkehr sowie der entsprechenden Auswirkungen auf den Seeverkehrssektor in der Union Bericht. Die Kommission prüft mögliche Änderungen in Bezug auf

(1) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar **2027 und anschließend alle fünf Jahre** über die Ergebnisse einer Bewertung der Funktionsweise dieser Verordnung und der Entwicklung der Technologien und des Marktes für erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe im Seeverkehr sowie der entsprechenden Auswirkungen auf den Seeverkehrssektor in der Union Bericht. **In diesem Bericht wird dem Beitrag dieser Verordnung zur Verwirklichung der allgemeinen und sektorspezifischen Klimaziele der Union, wie sie im Europäischen Klimagesetz festgelegt sind, zu den Zielen der Union in den Bereichen Energie aus erneuerbaren Quellen und Energieeffizienz besondere Aufmerksamkeit gewidmet. In diesem Bericht werden auch die Auswirkungen dieser Verordnung auf das Funktionieren des Binnenmarkts, die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrssektors, die Frachtraten und das Ausmaß der Verlagerung von CO₂-Emissionen und Geschäftstätigkeiten ausgewertet. Gleichzeitig bewertet die Kommission auch die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Verringerung der weltweiten Treibhausgasemissionen im Verkehr und auf die Entwicklung der globalen und regionalen Handelsströme.** Die Kommission prüft mögliche Änderungen in Bezug auf

Abänderung 139

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 28 — Absatz 1 — Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) den Anwendungsbereich dieser Verordnung im Hinblick auf

- **die Senkung des Schwellenwerts für die Bruttoreaumzahl gemäß Artikel 2 Absatz 1 auf 400 GT,**
- **die Erhöhung des Anteils der von Schiffen auf Fahrten nach und aus Drittländern gemäß Artikel 2 Buchstabe c verbrauchten Energie,**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 140**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 28 — Absatz 1 — Buchstabe a b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ab) die in Anhang II angegebenen Standardwerte auf der Grundlage der genauesten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse und Fakten;

Abänderung 141**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 28 — Absatz 1 — Buchstabe a c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ac) die Liste der unter diese Verordnung fallenden Schadstoffe, insbesondere die Möglichkeit, Rußemissionen aufzunehmen;

Abänderung 142**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 28 — Absatz 1 — Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) die Schiffstypen, auf die Artikel 5 Absatz 1 Anwendung findet;

b) die **Ergänzung der** Schiffstypen, auf die Artikel 5 Absatz 1 Anwendung findet;

Abänderung 143**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 28 — Absatz 1 — Buchstabe c a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) die in Anhang I beschriebene Methode.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 144**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 28 — Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Damit ein zielorientierter und technologieneutraler Ansatz gewahrt wird, sollte die Verordnung überprüft und erforderlichenfalls geändert werden, wenn neue Technologien zur Treibhausgasminderung wie die bordseitige Kohlenstoffabscheidung, neue erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe und neue Antriebsmethoden, wie der Windantrieb, technisch und wirtschaftlich ausgereift sind. Die Kommission bewertet kontinuierlich die Ausgereiftheit der verschiedenen Technologien zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2027 eine erste diesbezügliche Überprüfung vor.

Abänderung 145**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 28 — Absatz 1 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) Die Kommission überwacht die Menge der Schifffahrtsunternehmen in der Union zur Verfügung gestellten alternativen Kraftstoffe in der Union kontinuierlich und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2027 und anschließend bis 2050 alle fünf Jahre darüber Bericht. Für den Fall, dass das Angebot dieser Kraftstoffe nicht der Nachfrage der Schifffahrtsunternehmen entspricht, die zur Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten Verpflichtungen erforderlich ist, sollte die Kommission Maßnahmen vorschlagen, damit die Anbieter von Schiffs-kraftstoffen in der Union Schifffahrtsunternehmen, die Häfen der Union anlaufen, angemessene Mengen alternativer Kraftstoffe zur Verfügung stellen.

Abänderung 146**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 28 — Absatz 1 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1c) Wenn die Internationale Seeschifffahrtsorganisation globale Grenzwerte für die Treibhausgasintensität annimmt, die den Grenzwerten dieser Verordnung entsprechen, schlägt die Kommission Änderungen dieser Verordnung vor, um die Bestimmungen vollständig an die international vereinbarten Grenzwerte anzugleichen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 147**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 28 — Absatz 1 d (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1d) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2027 und anschließend bis 2050 alle fünf Jahre Bericht über die Ergebnisse einer umfassenden Bewertung der gesamten makroökonomischen Auswirkungen des Legislativpakets „Fit für 55“^(1a). In diesem Bericht nimmt sie insbesondere Bezug auf die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Union, die Schaffung von Arbeitsplätzen, die Frachtraten, die Kaufkraft der Haushalte und den Umfang der Verlagerung von CO₂-Emissionen.

^(1a) Mitteilung der Kommission (COM(2021)0550), 14. Juli 2021

Abänderung 148**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 28 — Absatz 1 e (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1e) Die Kommission zieht mit Blick auf eine Vereinfachung der Rechtsvorschriften mögliche Änderungen an dieser Verordnung in Betracht. Die Kommission und die zuständigen Behörden nehmen eine kontinuierliche Anpassung an die bewährten Verwaltungsverfahren vor und ergreifen alle Maßnahmen, um die Durchsetzung dieser Verordnung zu vereinfachen und den Verwaltungsaufwand für Schiffseigner, Betreiber, Häfen und Prüfstellen somit so gering wie möglich zu halten.

Abänderung 149**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 28 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 28a**Ausgleichende Verringerung des Verwaltungsaufwands**

Im Einklang mit ihrer Mitteilung zur Anwendung des One-in-one-out-Grundsatzes legt die Kommission bis zum 1. Januar 2024 Vorschläge zum Ausgleich des durch diese Verordnung entstehenden Verwaltungsaufwands vor, und zwar durch die Änderung oder Aufhebung von Bestimmungen in anderen Rechtsakten der Union, die im Seeverkehr Verwaltungsaufwand verursachen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 150

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Gleichung 1

Vorschlag der Kommission

Treibhausgasintensitätsindex	Well-to-Tank (WtT)	Tank-to-Wake (TtW)
Treibhausgasintensität	$\frac{\sum_i^{n\text{ fuel}} M_{ij} \times CO_{2eq, TtW, i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}}{\sum_i^{n\text{ fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$+ \frac{\sum_i^{n\text{ fuel}} \sum_j^{m\text{ engine}} M_{ij} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \times CO_{2eq, TtW, slippage, j} \right) \right]}{\sum_i^{n\text{ fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^l E_k}$
$index \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$		

Geänderter Text

Treibhausgasintensitätsindex	Well-to-Tank (WtT)	Tank-to-Wake (TtW)
Treibhausgasintensität	$\frac{\sum_i^{n\text{ fuel}} M_{ij} \times CO_{2eq, TtW, i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}}{\sum_i^{n\text{ fuel}} M_i \times LCV_i [\mathbf{MULT}_i] + \sum_k^c E_k}$	$+ \frac{\sum_i^{n\text{ fuel}} \sum_j^{m\text{ engine}} M_{ij} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \times CO_{2eq, TtW, slippage, j} \right) \right]}{\sum_i^{n\text{ fuel}} M_i \times LCV_i [\mathbf{MULT}_i] + \sum_k^l E_k}$
$index \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$		

Abänderung 151

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Tabelle I — Zeile 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

$n\text{ fuel}$	Zahl der dem Schiff im Bezugszeitraum gelieferten Kraftstoffe
-----------------	---

Abänderung 152

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Tabelle I — Zeile 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

$MULT_i$	Multiplikator angewandt auf RFNBO-Kraftstoff
----------	--

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 153
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I — Tabelle I — Zeile 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Mi, j A	<i>Angepasste Masse des jeweiligen Kraftstoffs i, der aufgrund der Befahrung von vereisten Gewässern bei Schiffen der Eisklasse IC, IB, IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse ^(1a) und aufgrund der technischen Eigenschaften von Schiffen der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse in der Kraftstoffverbrennungseinheit j verbrannt wird, in [gFuel]. Die angepasste Masse Mi, j A wird in Gleichung 1 erforderlichenfalls anstelle der Masse Mi, j verwendet.</i> ^(1a) Weitere Informationen zum Zusammenhang zwischen den verschiedenen Eisklassen sind der HELCOM-Empfehlung 25/7, abrufbar unter http://www.helcom.fi, zu entnehmen.
----------------	---

Abänderung 154
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I — Absatz 4 — Einleitung

Vorschlag der Kommission

Bei fossilen Kraftstoffen sind die Standardwerte in Anhang II zu verwenden.

Geänderter Text

Bei fossilen Kraftstoffen sind die Standardwerte in Anhang II zu verwenden, **es sei denn, es können aufgrund von Zertifizierung oder direkten Emissionsmessungen die tatsächlichen Werte angegeben werden.**

Abänderung 155
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I — Absatz 4 — Unterabsatz 1 — Einleitung

Vorschlag der Kommission

Für die Zwecke dieser Verordnung wird der Term $\Sigma Ek \times CO_{2eq}$ im Zähler der Gleichung 1 auf Null gesetzt.

Geänderter Text

Für die Zwecke dieser Verordnung wird der Term $\Sigma Ek \times CO_{2eq}$ im Zähler der Gleichung 1 auf Null gesetzt.

Der Term MULT im Nenner der Gleichung 1 wird in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 1b auf den in Artikel 4a Absatz 2 genannten Multiplikator für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs festgelegt. Für alle anderen Kraftstoffe wird der Multiplikator auf Eins gesetzt.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 156

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 5

Vorschlag der Kommission	Geänderter Text
Die Kraftstoffmasse [M _i] wird anhand der im Rahmen der Berichterstattung gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 gemeldeten Kraftstoffmenge für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, auf der Grundlage der vom Schifffahrtsunternehmen gewählten Überwachungsmethode bestimmt.	Die Kraftstoffmasse [M _i] wird anhand der im Rahmen der Berichterstattung gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 gemeldeten Kraftstoffmenge für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, auf der Grundlage der vom Schifffahrtsunternehmen gewählten Überwachungsmethode bestimmt. Die angepasste Kraftstoffmasse [M_{iA}] kann bei Schiffen der Eisklasse IC, IB, IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse anstelle der Kraftstoffmasse [M_i] verwendet werden. Die angepasste Masse [M_{iA}] ist in Anhang Va definiert.

Abänderung 157

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 12

Vorschlag der Kommission	Geänderter Text
Im Einklang mit dem durch die Prüfstelle bewerteten Monitoringkonzept gemäß Artikel 7 können andere Methoden wie direkte CO _{2eq} -Messungen oder Laborprüfungen verwendet werden, wenn diese die Gesamtgenauigkeit der Berechnung verbessern.	Im Einklang mit dem durch die Prüfstelle bewerteten Monitoringkonzept gemäß Artikel 7 können andere Methoden wie direkte CO _{2eq} -Messungen verwendet werden, wenn diese die Gesamtgenauigkeit der Berechnung verbessern.

Abänderung 158

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Tabelle

Vorschlag der Kommission		
Kraftstoffklasse	Well-to-Tank (WtT)	Tank-to-Wake (TtW)
Fossile Kraftstoffe	Die in Tabelle 1 dieser Verordnung aufgeführten Standardwerte sind zu verwenden.	Sind für bestimmte Kraftstoffe CO ₂ -Faktoren in der MRV-Verordnung aufgeführt, sind diese Faktoren zu verwenden. Für alle anderen Emissionsfaktoren können die Standardwerte gemäß Tabelle 1 dieser Verordnung verwendet werden oder alternativ dazu durch Laborprüfungen oder direkte Emissionsmessungen zertifizierte Werte.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Kraftstoffklasse	Well-to-Tank (WtT)	Tank-to-Wake (TtW)
Nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe (Flüssige Biokraftstoffe, Biogas, E-Fuels)	Die in der RED-II-Richtlinie aufgeführten CO _{2eq} -Werte (ohne Abgasverbrennung) können für alle Kraftstoffe verwendet werden, deren Produktionswege in der RED-II-Richtlinie angeführt werden, oder alternativ dazu kann ein gemäß der RED-II-Richtlinie genehmigtes Zertifizierungssystem angewendet werden.	Die Emissionsfaktoren und Standardwerte gemäß Tabelle 1 dieser Verordnung können verwendet werden oder alternativ dazu durch Laborprüfungen oder direkte Emissionsmessungen zertifizierte Werte.
Sonstige (einschließlich Elektrizität)	Die in der RED-II-Richtlinie aufgeführten CO _{2eq} -Werte (ohne Abgasverbrennung) können für alle Kraftstoffe verwendet werden, deren Produktionswege in der RED-II-Richtlinie angeführt werden, oder alternativ dazu kann ein gemäß der RED-II-Richtlinie genehmigtes Zertifizierungssystem angewendet werden.	Die Emissionsfaktoren und Standardwerte gemäß Tabelle 1 dieser Verordnung können verwendet werden oder alternativ dazu durch Laborprüfungen oder direkte Emissionsmessungen zertifizierte Werte.

Geänderter Text

Kraftstoffklasse	Well-to-Tank (WtT)	Tank-to-Wake (TtW)
Fossile Kraftstoffe	Die in Tabelle 1 dieser Verordnung aufgeführten Standardwerte sind zu verwenden, es sei denn, es können aufgrund von Zertifizierungen oder direkten Emissionsmessungen die tatsächlichen Werte angegeben werden.	Sind für bestimmte Kraftstoffe CO ₂ -Faktoren in der MRV-Verordnung aufgeführt, sind diese Faktoren zu verwenden. Für alle anderen Emissionsfaktoren können die Standardwerte gemäß Tabelle 1 dieser Verordnung verwendet werden oder alternativ dazu durch direkte Emissionsmessungen zertifizierte Werte.
Nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe (Flüssige Biokraftstoffe, Biogas, E-Fuels)	Die in der RED-II-Richtlinie aufgeführten CO _{2eq} -Werte (ohne Abgasverbrennung) können für alle Kraftstoffe verwendet werden, deren Produktionswege in der RED-II-Richtlinie angeführt werden, oder alternativ dazu können ein gemäß der RED-II-Richtlinie genehmigtes Zertifizierungssystem oder direkte Emissionsmessungen angewendet werden.	Die Emissionsfaktoren und Standardwerte gemäß Tabelle 1 dieser Verordnung können verwendet werden oder alternativ dazu durch direkte Emissionsmessungen zertifizierte Werte.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Kraftstoffklasse	Well-to-Tank (WtT)	Tank-to-Wake (TtW)
Sonstige (einschließlich Elektrizität)	Die in der RED-II-Richtlinie aufgeführten CO _{2eq} -Werte (ohne Abgasverbrennung) können für alle Kraftstoffe verwendet werden, deren Produktionswege in der RED-II-Richtlinie angeführt werden, oder alternativ dazu können ein gemäß der RED-II-Richtlinie genehmigtes Zertifizierungssystem oder direkte Emissionsmessungen angewendet werden.	Die Emissionsfaktoren und Standardwerte gemäß Tabelle 1 dieser Verordnung können verwendet werden oder alternativ dazu durch direkte Emissionsmessungen zertifizierte Werte.

Abänderung 159

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Emissionsfaktoren von Biokraftstoffen, Biogas, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen werden nach der in Anhang V Teil C der Richtlinie (EU) 2018/2001 dargelegten Methode bestimmt.

Geänderter Text

Die Emissionsfaktoren von Biokraftstoffen, Biogas, erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs und wiederverwerteten kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen werden nach der in Anhang V Teil C der Richtlinie (EU) 2018/2001 dargelegten Methode bestimmt.

Die Emissionsfaktoren für jede Art von Kraftstoffen können alternativ anhand der tatsächlichen zertifizierten Werte oder durch direkte Emissionsmessungen bestimmt werden.

Abänderung 160

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II — Tabelle

Vorschlag der Kommission

Bio-LNG Hauptprodukte/Abfälle/Rohstoffmix	0,05	Verweis auf Richtlinie (EU) 2018/2001	LNG Otto (Zweistoffmotor mit mittlerer Drehzahl)	2 755 MEPC245 (66) Verordnung (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	3,1
			LNG Otto (Zweistoffmotor mit niedriger Drehzahl)				1,7
			LNG Diesel (Zweistoffmotor)				0,2
			LBSI				N/A

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Geänderter Text

Bio-LNG Hauptprodukte/Abfälle/Rohstoffmix	0,05	Verweis auf Richtlinie (EU) 2018/2001	LNG Otto (Zweistoffmotor mit mittlerer Drehzahl)	2 755 MEPC245 (66) Verordnung (EU) 2015/757	0	0,00011	3,1
			LNG Otto (Zweistoffmotor mit niedriger Drehzahl)				1,7
			LNG Diesel (Zweistoffmotor)				0,2
			LBSI				N/A

Abänderung 161

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II — Absatz 8

Vorschlag der Kommission Spalte 4 enthält die CO_{2eq}-Emissionswerte in [CO_{2eq}/M]. Für fossile Kraftstoffe sind ausschließlich die Standardwerte in der Tabelle zu verwenden. Für alle anderen Kraftstoffe (sofern nicht ausdrücklich angegeben) sind die Werte anhand der in der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Methode oder Standardwerte unter Abzug der Emissionen aus der Verbrennung bei Zugrundelegung einer vollständigen Verbrennung des Kraftstoffs zu berechnen ⁽³³⁾. ⁽³³⁾ Es wird auf den Begriff e „Emissionen bei der Nutzung des Kraftstoffs“ in Anhang V Teil C Nummer 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2018/2001 Bezug genommen.	Geänderter Text Spalte 4 enthält die CO_{2eq}-Emissionswerte in [CO_{2eq}/M]. Für fossile Kraftstoffe sind die Standardwerte in der Tabelle zu verwenden, es sei denn, es können aufgrund von Zertifizierungen oder direkten Emissionsmessungen die tatsächlichen Werte angegeben werden. Für alle anderen Kraftstoffe (sofern nicht ausdrücklich angegeben) sind die Werte anhand der in der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Methode oder Standardwerte unter Abzug der Emissionen aus der Verbrennung bei Zugrundelegung einer vollständigen Verbrennung des Kraftstoffs zu berechnen ⁽³³⁾. ⁽³³⁾ Es wird auf den Begriff e „Emissionen bei der Nutzung des Kraftstoffs“ in Anhang V Teil C Nummer 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2018/2001 Bezug genommen.
--	--

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 162
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang III — Tabelle — Zeile 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

<i>Jede andere emissionsfreie Energiequelle</i>	<i>Jede Technologie, mit der Emissionsreduktionen erreicht werden, die mindestens dem Wert entsprechen, der durch die Nutzung der landseitigen Stromversorgung erreicht würde.</i>
---	--

Abänderung 163
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang V

Vorschlag der Kommission

ANHANG V

FORMELN FÜR DIE BERECHNUNG DER KONFORMITÄTSBILANZ UND DER STRAFZAHLUNG GEMÄß ARTIKEL 20 ABSATZ 1

Formel für die Berechnung der Konformitätsbilanz des Schiffs

Für die Berechnung der Konformitätsbilanz eines Schiffs gilt folgende Formel:

Konformitätsbilanz $[\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}] =$	$(\text{GHGIE}_{\text{target}} - \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \left[\sum_i^n \text{fuel}_i \times \text{LCV}_i + \sum_i^l \text{E}_i \right]$
--	--

Dabei gilt:

$\text{gCO}_{2\text{eq}}$	Gramm CO_2 -Äquivalent
$\text{GHGIE}_{\text{target}}$	Grenzwert für die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie gemäß Artikel 4 Absatz 2 dieser Verordnung
$\text{GHGIE}_{\text{actual}}$	Jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie, berechnet für den betreffenden Berichtszeitraum

Formel für die Berechnung der in Artikel 20 Absatz 1 festgelegten Strafzahlung

Die Höhe der in Artikel 20 Absatz 1 festgelegten Strafzahlung wird wie folgt berechnet:

Strafzahlung =	$(\text{Konformitätsbilanz} / \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \text{Umrechnungsfaktor von MJ zu Tonnen VLSFO (41,0 MJ/kg)} \times \text{EUR 2 400}$
----------------	--

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Geänderter Text

ANHANG V

FORMELN FÜR DIE BERECHNUNG DER KONFORMITÄTSBILANZ UND DER **KORREKTIVEN** STRAFZAHLUNG GEMÄß ARTIKEL 20 ABSATZ 1

A. Formel für die Berechnung der Konformitätsbilanz des Schiffs

a) Konformitätsbilanz in Bezug auf die Treibhausgasintensität des Schiffs in Bezug auf Artikel 4 Absatz 2

Für die Berechnung der Konformitätsbilanz eines Schiffs gilt folgende Formel:

Konformitätsbilanz $[gCO_{2eq}/M]$ =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^1 E_i \right]$
--------------------------------------	---

Dabei gilt:

gCO_{2eq}	Gramm CO_2 -Äquivalent
$GHGIE_{target}$	Grenzwert für die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie gemäß Artikel 4 Absatz 2 dieser Verordnung
$GHGIE_{actual}$	Jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie, berechnet für den betreffenden Berichtszeitraum

b) Konformitätsbilanz in Bezug auf den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs in Bezug auf Artikel 4a Absatz 3

CB_RFNBO [% RFNBO] =	$(\% RFNBO_{quota} - \% RFNBO_{actual})$
-------------------------	--

Dabei gilt:

CB_RFNBO	Konformitätsbilanz in Bezug auf den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs in Bezug auf Artikel 4a Absatz 3
$\% RFNBO_{quota}$	Anteil erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs an der an Bord eines Schiffs im Jahr durchschnittlich verbrauchten Energie gemäß Artikel 4a Absatz 3 dieser Verordnung
$\% RFNBO_{actual}$	Prozentsatz der im Jahr durchschnittlich verbrauchten Energie an Bord, die von einem Schiff gemeldet wird, das tatsächlich mit erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b erreicht wird

B. Formel für die Berechnung der in Artikel 20 Absatz 1 festgelegten Strafzahlung

a) Korrektive Strafzahlung in Bezug auf die Konformitätsbilanz für die Treibhausgasintensität des Schiffs in Bezug auf Artikel 4 Absatz 2

Mittwoch, 19. Oktober 2022

ANHANG V

FORMELN FÜR DIE BERECHNUNG DER KONFORMITÄTSBILANZ UND DER **KORREKTIVEN** STRAFZAHLUNG GEMÄß ARTIKEL 20 ABSATZ 1

Die Höhe der in Artikel 20 Absatz 1 festgelegten Strafzahlung wird wie folgt berechnet:

Strafzahlung =	$\left(\frac{\text{Konformitätsbilanz/GHGIE}_{\text{actual}}}{41,0 \text{ MJ/kg}} \right) \times \text{Umrechnungsfaktor von MJ zu Tonnen VLSFO} \times \text{EUR } 2\,400$
----------------	--

b) Korrektive Strafzahlung in Bezug auf den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs in Bezug auf Artikel 4a Absatz 3

Die Höhe der in Artikel 20 Absatz 1a festgelegten korrektiven Strafzahlung wird wie folgt berechnet:

Korrektive Strafzahlung (RFNBO) =	$\text{abs}(\text{CB_RFNBO}) \times \text{Pd} \times 3$
-----------------------------------	--

Dabei gilt:

Korrektive Strafzahlung	in EUR
$\text{abs}(\text{CB_RFNBO})$	absoluter Wert der Konformitätsbilanz für RFNBO
Pd	Preisunterschied zwischen RFNBO und fossilen Kraftstoffen, die mit den Schiffsanlagen kompatibel sind

Abänderung 164

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang V a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ANHANG V a

ANWENDUNG DER BERECHNUNG DER ANGEPASTEN KRAFTSTOFFMASSE UND VON ZUSÄTZLICHER ENERGIE

Erstens wird in diesem Anhang beschrieben, wie die angepasste Kraftstoffmasse aufgrund der Verwendung zusätzlicher Energie zu berechnen ist, die aufgrund der technischen Merkmale eines Schiffs mit der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse ^(1a) und der zusätzlichen Energie, die ein Schiff der Eisklasse IC, IB, IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse aufgrund der Befahrung von vereisten Gewässern verbraucht, angewandt wird. Zweitens wird beschrieben, wie die zusätzlichen Energiemengen zu berechnen sind.

Angepasste Masse [MjA]

Die angepasste Kraftstoffmasse [Mi A] wird auf der Grundlage der zusätzlichen Energie, die bei der Befahrung von vereisten Gewässern verbraucht wird, und der zusätzlichen Energie, die aufgrund der technischen Eigenschaften eines Schiffs mit einer Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse verbraucht wird, berechnet. Das Unternehmen kann wählen, welchem Kraftstoff i die zusätzliche Energie zugewiesen wird. Der ausgewählte Kraftstoff i muss einer der Kraftstoffe sein, die das Schiff während des Berichtszeitraums verbraucht hat. Die Energiemenge, die der verbrauchten Masse an Kraftstoff i entspricht, kann niedriger sein als die Menge der zusätzlichen Energie.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Die angepasste Kraftstoffmasse [M_{iA}] wird wie folgt berechnet:

$$M_{iA} = M_{i\text{ total}} - M_{i\text{ additional due to ice class}} - M_{i\text{ additional due to ice conditions}}, \quad (\text{Ax.1})$$

Dabei bezeichnet $M_{i\text{ total}}$ die Gesamtmasse an Kraftstoff i , $M_{i\text{ additional due to ice class}}$ die Kraftstoffmasse aufgrund der zusätzlich verbrauchten Energie eines Schiffs mit der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse und $M_{i\text{ additional due to ice conditions}}$ die Kraftstoffmasse, die sich aus dem zusätzlichen Energieverbrauch aufgrund der Befahrung von vereisten Gewässern ergibt.

Die Kraftstoffmasse i , die dem zusätzlichen Energieverbrauch aufgrund der technischen Merkmale eines Schiffs mit der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse entspricht, wird wie folgt berechnet:

$$M_{i\text{ additional due to ice class}} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

Dabei bezeichnet $E_{\text{additional due to ice class}}$ den zusätzlichen Energieverbrauch aufgrund der technischen Eigenschaften eines Schiffs mit der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse, und LCV_i den unteren Heizwert (Lower Calorific Value) des Kraftstoffs i .

Auf ähnliche Weise wird die Kraftstoffmasse berechnet, die sich aus dem zusätzlichen Energieverbrauch aufgrund der Befahrung von vereisten Gewässern ergibt:

$$M_{i\text{ additional due to ice conditions}} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.3})$$

Dabei ist $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ der zusätzliche Energieverbrauch, der sich aus der Befahrung von vereisten Gewässern ergibt.

Zusätzliche Energie aufgrund der Eisklasse und der Befahrung von vereisten Gewässern

Der zusätzliche Energieverbrauch aufgrund der technischen Merkmale eines Schiffs mit der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse wird wie folgt berechnet:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (\text{Ax.4})$$

Dabei bezeichnet $E_{\text{voyages, total}}$ den Gesamtenergieverbrauch für alle Fahrten und $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ den zusätzlichen Energieverbrauch aufgrund der Befahrung von vereisten Gewässern.

Der Gesamtenergieverbrauch für alle Fahrten wird wie folgt berechnet:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^{n_{\text{fuel}}} M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}}, \quad (\text{Ax.5})$$

Dabei bezeichnet $M_{i, \text{voyages, total}}$ die Masse des Kraftstoffs i , die für alle Fahrten, die in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen, verbraucht wurde, LCV_i den unteren Heizwert (Lower Calorific Value) des Kraftstoffs i und $E_{\text{elect., voyages, total}}$ die dem Schiff gelieferte Strommenge, die für alle Fahrten verbraucht wurde.

Die Masse an Kraftstoff i $M_{i, \text{voyages, total}}$ die für alle Fahrten, die in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen, verbraucht wurde, wird wie folgt berechnet:

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.6})$$

Dabei bezeichnet $M_{i, \text{voyages between MS}}$ die aggregierte Kraftstoffmasse, die während aller Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ die aggregierte Kraftstoffmasse, die während aller von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ausgehenden Fahrten, verbraucht wird, und $M_{i, \text{voyages to MS}}$ die aggregierte Kraftstoffmasse, die während Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird. Die verbrauchte, dem Schiff gelieferte Strommenge $E_{\text{elect., voyages total}}$ kann auf die gleiche Weise berechnet werden.

Der zusätzliche Energieverbrauch aufgrund der Befahrung von vereisten Gewässern wird wie folgt berechnet:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}, \quad (\text{Ax.7})$$

Dabei bezeichnet $E_{\text{voyages, open water}}$ die während Fahrten in offenen Gewässern verbrauchte Energie und $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ die angepasste verbrauchte Energie in vereisten Gewässern.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Die verbrauchte Energie für Fahrten, bei denen nur offene Gewässer befahren werden, wird wie folgt berechnet:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}} \quad (\text{Ax.8})$$

Dabei bezeichnet $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ die für die Befahrung von vereisten Gewässern verbrauchte Energie, die wie folgt berechnet wird:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^{n_{\text{fuel}}} M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{\text{elect, ice conditions}} \quad (\text{Ax.9})$$

Dabei bezeichnet $M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$ die Masse an Kraftstoff i , die bei der Befahrung von vereisten Gewässern verbraucht wird, und $E_{\text{elect, voyages, total}}$ die dem Schiff gelieferte Strommenge, die während der Befahrung von vereisten Gewässern verbraucht wurde.

Die Masse an Kraftstoff i , die bei der Befahrung von vereisten Gewässern verbraucht wird, wird wie folgt definiert:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}) \quad (\text{Ax.10})$$

Dabei bezeichnet $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}}$ die aggregierte Kraftstoffmasse, die von einem Schiff mit Eisklasse bei der Befahrung von vereisten Gewässern zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ die aggregierte Kraftstoffmasse, die von einem Schiff mit Eisklasse bei der Befahrung von vereisten Gewässern während aller von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ausgehenden Fahrten verbraucht wird, und $M_{i, \text{voyages to MS}}$ die aggregierte Kraftstoffmasse, die von einem Schiff mit Eisklasse bei der Befahrung von vereisten Gewässern während Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht wird. Die verbrauchte, an das Schiff gelieferte Strommenge $E_{\text{ice conditions}}$ kann auf die gleiche Weise berechnet werden.

Die angepasste, in vereisten Gewässern verbrauchte Energie wird wie folgt berechnet:

1)

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}} \quad (\text{Ax.11})$$

mit der bei der Befahrung von vereisten Gewässern zurückgelegte Strecke $D_{\text{ice conditions}}$ und dem Energieverbrauch pro zurückgelegte Strecke in offenen Gewässern $\left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}}$.

Die bei der Befahrung von vereisten Gewässern zurückgelegte Strecke $D_{\text{ice conditions}}$ wird wie folgt berechnet:

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, ice cond.}}) \quad (\text{Ax.12})$$

Dabei bezeichnet $D_{\text{voyages between MS, ice cond.}}$ die aggregierte Strecke, die von einem Schiff bei der Befahrung von vereisten Gewässern zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zurückgelegt wird, $D_{\text{voyages from MS}}$ die aggregierte Strecke, die von einem Schiff bei der Befahrung von vereisten Gewässern während aller von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ausgehenden Fahrten zurückgelegt wird, und $D_{\text{voyages to MS}}$ die aggregierte Strecke, die von einem Schiff bei der Befahrung von vereisten Gewässern während Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zurückgelegt wird.

Letzteres wird wie folgt definiert:

$$\left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}} \quad (\text{Ax.13})$$

Dabei bezeichnet $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ den Energieverbrauch bei der Befahrung von vereisten Gewässern und D_{total} die jährlich insgesamt zurückgelegte Strecke.

Die jährlich insgesamt zurückgelegte Strecke wird wie folgt berechnet:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS}} + D_{\text{voyages to MS}}) \quad (\text{Ax.14})$$

Dabei bezeichnet $D_{\text{voyages between MS}}$ die aggregierte Strecke, die von einem Schiff zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zurückgelegt wird, $D_{\text{voyages from MS}}$ die aggregierte Strecke, die von einem Schiff während aller von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ausgehenden Fahrten, zurückgelegt wird, und $D_{\text{voyages to MS}}$ die aggregierte Strecke, die von einem Schiff während Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zurückgelegt wird.

(^{1a}) Weitere Informationen zum Zusammenhang zwischen den verschiedenen Eisklassen sind der HELCOM-Empfehlung 25/7, abrufbar unter <http://www.helcom.fi>, zu entnehmen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

P9_TA(2022)0368

Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe *I**

Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 19. Oktober 2022 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2021)0559 — C9-0331/2021 — 2021/0223(COD)) ⁽¹⁾

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

(2023/C 149/14)

Abänderung 1**Vorschlag für eine Verordnung****Erwägung 1***Vorschlag der Kommission*

- (1) Mit der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴³⁾ wurde ein Rahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe festgelegt. In der Mitteilung der Kommission über die Anwendung dieser Richtlinie ⁽⁴⁴⁾ wird auf die uneinheitliche Entwicklung der Lade- und Betankungsinfrastruktur in der Union sowie auf den Mangel an Interoperabilität und Benutzerfreundlichkeit hingewiesen. Darin wird festgestellt, dass sich mangels einer klaren gemeinsamen Methodik für die Festlegung von Zielvorgaben und die Annahme von Maßnahmen im Rahmen der nationalen Strategierahmen gemäß der Richtlinie 2014/94/EU ihre Ambitionen bei der Festlegung der Zielvorgaben und der flankierenden Maßnahmen erheblich unterscheiden.

⁽⁴³⁾ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

⁽⁴⁴⁾ COM(2020)0789.

Geänderter Text

- (1) Mit der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴³⁾ wurde ein Rahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe festgelegt. In der Mitteilung der Kommission über die Anwendung dieser Richtlinie ⁽⁴⁴⁾ wird auf die uneinheitliche Entwicklung der Lade- und Betankungsinfrastruktur in der Union sowie auf den Mangel an Interoperabilität und Benutzerfreundlichkeit hingewiesen. Darin wird festgestellt, dass sich mangels einer klaren gemeinsamen Methodik für die Festlegung von Zielvorgaben und die Annahme von Maßnahmen im Rahmen der nationalen Strategierahmen gemäß der Richtlinie 2014/94/EU ihre Ambitionen bei der Festlegung der Zielvorgaben und der flankierenden Maßnahmen erheblich unterscheiden. **Dies wiederum hat dazu geführt, dass es nicht gelungen ist, ein umfassendes und vollständiges EU-weites Infrastrukturnetz für alternative Kraftstoffe aufzubauen.**

⁽⁴³⁾ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

⁽⁴⁴⁾ COM(2020)0789.

⁽¹⁾ Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 59 Absatz 4 Unterabsatz 4 der Geschäftsordnung zu interinstitutionellen Verhandlungen an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A9-0234/2022).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 2
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

- (3) Mit der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁴⁶⁾ und der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁴⁷⁾ wurden bereits CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge sowie für bestimmte schwere Nutzfahrzeuge festgelegt. **Durch diese** Instrumente sollte insbesondere die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge beschleunigt und dadurch die Nachfrage nach Lade- und Betankungsinfrastruktur geschaffen **werden**.

⁽⁴⁶⁾ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

⁽⁴⁷⁾ Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

Geänderter Text

- (3) Mit der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁴⁶⁾ und der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁴⁷⁾ wurden bereits CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge sowie für bestimmte schwere Nutzfahrzeuge festgelegt. **Die Überarbeitung dieser Instrumente sollte mit der Überarbeitung der geltenden Verordnung abgestimmt werden, damit ein kohärenter Rahmen für die Nutzung und Entwicklung alternativer Kraftstoffe im Straßenverkehr sichergestellt und** insbesondere die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge **und alternativer Kraftstoffe** beschleunigt und dadurch die Nachfrage nach Lade- und Betankungsinfrastruktur geschaffen **wird**.

⁽⁴⁶⁾ Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

⁽⁴⁷⁾ Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 3
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

- (4) Die Initiativen „ReFuelEU Aviation“⁽⁴⁸⁾ und „FuelEU Maritime“⁽⁴⁹⁾ dürften die Produktion und Verbreitung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe im Luft- und Seeverkehr ankurbeln. Während sich die Anforderungen an die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe weitgehend auf die vorhandene Betankungsinfrastruktur stützen können, sind Investitionen in die Stromversorgung stationärer Flugzeuge erforderlich. Die Initiative „FuelEU Maritime“ legt insbesondere Anforderungen für die Nutzung von Landstrom fest, die nur erfüllt werden können, wenn Häfen des TEN-V-Netzes in angemessenem Umfang über Landstromversorgung verfügen. Diese Initiativen enthalten jedoch keine Bestimmungen über die erforderlichen Kraftstoffinfrastrukturen, die eine Voraussetzung dafür bilden, dass die Ziele erreicht werden können.

⁽⁴⁸⁾ COM(2021)0561.

⁽⁴⁹⁾ COM(2021)0562.

Geänderter Text

- (4) Die Initiativen „ReFuelEU Aviation“⁽⁴⁸⁾ und „FuelEU Maritime“⁽⁴⁹⁾ dürften die Produktion und Verbreitung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe im Luft- und Seeverkehr ankurbeln. Während sich die Anforderungen an die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe weitgehend auf die vorhandene Betankungsinfrastruktur stützen können, sind Investitionen in die Stromversorgung stationärer Flugzeuge erforderlich. ***Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission den gegenwärtigen Stand und die zukünftige Entwicklung des Wasserstoffmarktes für den Luftverkehr prüfen und eine Machbarkeitsstudie über den Aufbau der entsprechenden Infrastruktur für den Antrieb von Luftfahrzeugen, einschließlich eines Plans zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf Flughäfen, sofern erforderlich, insbesondere für das Laden von Luftfahrzeugen mit Wasserstoff und Strom, vorlegen.*** Die Initiative „FuelEU Maritime“ legt insbesondere Anforderungen für die Nutzung von Landstrom fest, die nur erfüllt werden können, wenn Häfen des TEN-V-Netzes in angemessenem Umfang über Landstromversorgung verfügen. Diese Initiativen enthalten jedoch keine Bestimmungen über die erforderlichen Kraftstoffinfrastrukturen, die eine Voraussetzung dafür bilden, dass die Ziele erreicht werden können.

⁽⁴⁸⁾ COM(2021)0561.

⁽⁴⁹⁾ COM(2021)0562.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 4
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

- (5) Daher sollten alle Verkehrsträger in einem einzigen Instrument behandelt werden, unter Berücksichtigung einer Vielzahl alternativer Kraftstoffe. Der Einsatz emissionsfreier Antriebstechniken ist bei den einzelnen Verkehrsträgern unterschiedlich weit vorangeschritten. Insbesondere auf den Straßen sind immer mehr batteriebetriebene Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybridfahrzeuge unterwegs. Auch Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge sind an den Märkten verfügbar. Darüber hinaus werden derzeit kleinere wasserstoffbetriebene Schiffe und batteriebetriebene Elektroschiffe sowie Wasserstoff-Brennstoffzellenzüge im Rahmen verschiedener Projekte und auch bereits im gewerblichen Betrieb eingesetzt, wobei die vollständige kommerzielle Einführung in den kommenden Jahren erfolgen dürfte. Im Gegensatz dazu sind der Luftfahrt- und der Schifffahrtssektor nach wie vor von flüssigen und gasförmigen Brennstoffen abhängig, da emissionsfreie und emissionsarme Antriebslösungen erst um 2030 bzw. für den Luftfahrtsektor noch später auf den Markt gelangen dürften, wobei bis zur vollständigen Kommerzialisierung noch weitere Zeit vergehen wird. Die **Verwendung fossiler gasförmiger oder flüssiger** Brennstoffe **ist** nur im Rahmen eines klaren Dekarbonisierungspaths möglich, der mit dem langfristigen Ziel der Klimaneutralität in der Union im Einklang steht. Dies erfordert eine verstärkte Beimischung von oder Ersetzung durch erneuerbare(n) Kraftstoffe(n) wie Biomethan, fortgeschrittene Biokraftstoffe oder erneuerbare und CO₂-arme synthetische gasförmige und flüssige Kraftstoffe.

Geänderter Text

- (5) Daher sollten alle Verkehrsträger in einem einzigen Instrument behandelt werden, unter Berücksichtigung einer Vielzahl alternativer Kraftstoffe. Der Einsatz emissionsfreier Antriebstechniken ist bei den einzelnen Verkehrsträgern **und in den verschiedenen Mitgliedstaaten und Regionen** unterschiedlich weit vorangeschritten. Insbesondere auf den Straßen sind immer mehr batteriebetriebene Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybridfahrzeuge unterwegs, **weshalb anspruchsvollere Ziele für diese ausgereiften Technologien erforderlich sind.** Auch Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge sind an den Märkten verfügbar, **wenn auch in geringerem Umfang.** Darüber hinaus werden derzeit kleinere wasserstoffbetriebene Schiffe und batteriebetriebene Elektroschiffe sowie Wasserstoff-Brennstoffzellenzüge im Rahmen verschiedener Projekte und auch bereits im gewerblichen Betrieb eingesetzt, wobei die vollständige kommerzielle Einführung in den kommenden Jahren erfolgen dürfte. Im Gegensatz dazu sind der Luftfahrt- und der Schifffahrtssektor nach wie vor von flüssigen und gasförmigen Brennstoffen abhängig, da emissionsfreie und emissionsarme Antriebslösungen erst um 2030 bzw. für den Luftfahrtsektor noch später auf den Markt gelangen dürften, wobei bis zur vollständigen Kommerzialisierung noch weitere Zeit vergehen wird. Die **Union sollte ihre Anstrengungen verstärken, um die Nutzung fossiler gasförmiger oder flüssiger Brennstoffe auslaufen zu lassen und erneuerbare Alternativen zu fördern, und die Verwendung fossiler Brennstoffe sollte** nur im Rahmen eines klaren Dekarbonisierungspaths möglich **sein**, der mit dem langfristigen Ziel der Klimaneutralität in der Union im Einklang steht; dies erfordert eine verstärkte Beimischung von oder Ersetzung durch erneuerbare(n) Kraftstoffe(n) wie Biomethan, fortgeschrittene Biokraftstoffe oder erneuerbare und CO₂-arme synthetische gasförmige und flüssige Kraftstoffe.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 5

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

- (6) **Solche** Biokraftstoffe und synthetische Kraftstoffe, die Diesel, Benzin und Düsenkraftstoff ersetzen, **können** aus verschiedenen Rohstoffen hergestellt und fossilen Brennstoffen in sehr hohen Mischungsverhältnissen beigemischt werden. Mit geringfügigen Anpassungen können **sie** in der derzeitigen Fahrzeugtechnologie eingesetzt werden. Erneuerbares Methanol kann auch in der Binnenschifffahrt und im Kurzstreckenseeverkehr eingesetzt werden. Durch synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe kann die Verwendung fossiler Brennstoffquellen als Energieträger für den Verkehrssektor verringert werden. Alle diese Kraftstoffe können mit der vorhandenen Infrastruktur oder gegebenenfalls mit einer Infrastruktur der gleichen Art vertrieben, gelagert und genutzt werden.

Geänderter Text

- (6) **Um das Potenzial zur Verringerung der Treibhausgasemissionen zu maximieren, können solche** Biokraftstoffe, **darunter Biogas**, und synthetische Kraftstoffe, die Diesel, Benzin und Düsenkraftstoff ersetzen, aus verschiedenen Rohstoffen hergestellt und fossilen Brennstoffen in sehr hohen Mischungsverhältnissen beigemischt werden. **Dies ist besonders wichtig für die Verringerung der Treibhausgasemissionen im Luft- und Seeverkehrssektor, wo die Elektrifizierung langsamer voranschreiten wird.** Mit geringfügigen Anpassungen können **diese Kraftstoffe** in der derzeitigen Fahrzeugtechnologie eingesetzt werden. Erneuerbares Methanol kann auch in der Binnenschifffahrt und im Kurzstreckenseeverkehr eingesetzt werden. Durch synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe kann die Verwendung fossiler Brennstoffquellen als Energieträger für den Verkehrssektor verringert werden. Alle diese Kraftstoffe können mit der vorhandenen Infrastruktur oder gegebenenfalls mit einer Infrastruktur der gleichen Art vertrieben, gelagert und genutzt werden.

Abänderung 6

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (6a) **Es ist wichtig, die allgemeinen Grundsätze der Technologieneutralität und der Energieeffizienz an erster Stelle im Hinblick auf die Technologien zu beachten, die für die Verwirklichung der Klimaneutralität erforderlich sind, da einige der Technologien, die in absehbarer Zeit benötigt werden, noch Investitionen in Forschung und Entwicklung erfordern, wobei gleichzeitig der Wettbewerb zwischen den verschiedenen alternativen Technologien unter gebührender Berücksichtigung der Erschwinglichkeit und der unterschiedlichen Ausgangslage in den Mitgliedstaaten zu wahren ist.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 7
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

- (7) **LNG** dürfte im Seeverkehr, wo derzeit keine wirtschaftlich tragfähige emissionsfreie Antriebstechnik zur Verfügung steht, **weiterhin** eine **Rolle** spielen. In der Mitteilung über die Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität wird darauf hingewiesen, dass emissionsfreie Seeschiffe bis 2030 Marktreife erreichen werden. Die Flottenumrüstung sollte aufgrund der langen Lebensdauer der Schiffe schrittweise erfolgen. Im Gegensatz zum Seeverkehr dürften für Binnenwasserstraßen, die normalerweise von kleineren Schiffen und über kürzere Entfernungen befahren werden, emissionsfreie Antriebstechniken wie Wasserstoff und Strom schneller auf den Markt kommen. LNG wird in diesem Sektor voraussichtlich keine wesentliche Rolle mehr spielen. Kraftstoffe für den Verkehr wie LNG müssen zunehmend dekarbonisiert werden, indem beispielsweise verflüssigtes Biomethan (Bio-LNG) oder erneuerbare und CO₂-arme synthetische gasförmige E-Fuels (E-Gas) beigemischt bzw. die Kraftstoffe durch diese ersetzt werden. Diese dekarbonisierten Kraftstoffe können in derselben Infrastruktur wie gasförmige fossile Brennstoffe verwendet werden, wodurch ein schrittweiser Übergang zu dekarbonisierten Kraftstoffen ermöglicht wird.

Geänderter Text

- (7) **Die dauerhafte Nutzung von verflüssigtem Erdgas (LNG) ist mit dem Klimaneutralitätsziel der Union nicht vereinbar. Daher sollte die Verwendung von LNG im Seeverkehr so bald wie möglich auslaufen und durch nachhaltigere Alternativen ersetzt werden. Kurzfristig dürfte LNG jedoch im Seeverkehr, wo derzeit keine wirtschaftlich tragfähige emissionsfreie Antriebstechnik zur Verfügung steht, eine Übergangsrolle spielen. In der Mitteilung über die Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität wird darauf hingewiesen, dass emissionsfreie Seeschiffe bis 2030 Marktreife erreichen werden und entsprechende Projekte bereits in Durchführung sind. Weitere Entwicklungen in diesem Bereich sollten gefördert, ordnungsgemäß überwacht und gemeldet werden.** Die Flottenumrüstung sollte aufgrund der langen Lebensdauer der Schiffe schrittweise erfolgen. **Angesichts des Übergangscharakters von LNG sollte die Verfügbarkeit der Infrastruktur für das Bunkern von LNG in Häfen durch den jeweiligen Bedarf gesteuert werden, was insbesondere mit Blick auf neue öffentliche Investitionen gilt.** Im Gegensatz zum Seeverkehr dürften für Binnenwasserstraßen, die normalerweise von kleineren Schiffen und über kürzere Entfernungen befahren werden, emissionsfreie Antriebstechniken wie Wasserstoff und Strom **zunehmend zu ausgereiften Technologien werden und** schneller auf den Markt kommen **und könnten eine wichtige Rolle für den Seeverkehr hinsichtlich der Realisierung von Skaleneffekten für emissionsfreie Antriebslösungen spielen.** LNG wird in diesem Sektor voraussichtlich keine wesentliche Rolle mehr spielen. Kraftstoffe für den Verkehr wie LNG müssen zunehmend dekarbonisiert werden, indem beispielsweise verflüssigtes Biomethan (Bio-LNG) oder erneuerbare und CO₂-arme synthetische gasförmige E-Fuels (E-Gas) beigemischt bzw. die Kraftstoffe durch diese ersetzt werden. Diese dekarbonisierten Kraftstoffe können in derselben Infrastruktur wie gasförmige fossile Brennstoffe verwendet werden, wodurch ein schrittweiser Übergang zu dekarbonisierten Kraftstoffen ermöglicht wird.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 8
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

- (9) Der Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für leichte Elektro-Nutzfahrzeuge verläuft in der Union uneinheitlich. Eine weiterhin uneinheitliche Verbreitung würde die Akzeptanz solcher Fahrzeuge gefährden und die Konnektivität in der gesamten Union einschränken. Durch anhaltende Divergenzen in Bezug auf die politischen Ziele und Konzepte auf nationaler Ebene wird das für substanzielle Marktinvestitionen erforderliche langfristige Vertrauen **beeinträchtigt**. Verbindliche Mindestziele für die Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene sollten daher politische Leitlinien vorgeben und die nationalen Strategierahmen ergänzen. Bei diesem Ansatz sollten Zielvorgaben, die auf der Größe der nationalen Fahrzeugflotte basieren, mit abstandsbezogenen Zielvorgaben für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) kombiniert werden. Durch auf der nationalen Flotte basierende Zielvorgaben sollte sichergestellt werden, dass die Verbreitung der Fahrzeuge in jedem Mitgliedstaat mit dem Aufbau einer ausreichenden öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur einhergeht, abstandsbezogene Zielvorgaben für das TEN-V-Netz dürften gewährleisten, dass entlang der Hauptstraßennetze der Union flächendeckend Ladepunkte eingerichtet werden und so einfaches und reibungsloses Reisen in der gesamten Union ermöglicht wird.

Geänderter Text

- (9) Der Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für leichte Elektro-Nutzfahrzeuge verläuft in der Union **und ihren Regionen** uneinheitlich. Eine weiterhin uneinheitliche Verbreitung würde die Akzeptanz solcher Fahrzeuge gefährden und die Konnektivität in der gesamten Union einschränken. Durch anhaltende Divergenzen in Bezug auf die politischen Ziele und Konzepte auf nationaler Ebene wird **der so dringend benötigte nachhaltige Wandel des Verkehrssektors behindert und nicht dazu beigetragen**, das für substanzielle Marktinvestitionen erforderliche langfristige Vertrauen **zu schaffen**. Verbindliche Mindestziele für die Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene sollten daher politische Leitlinien vorgeben und die nationalen Strategierahmen ergänzen. Bei diesem Ansatz sollten Zielvorgaben, die auf der Größe der nationalen Fahrzeugflotte basieren, mit abstandsbezogenen Zielvorgaben für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) kombiniert werden. Durch auf der nationalen Flotte basierende Zielvorgaben sollte sichergestellt werden, dass die Verbreitung der Fahrzeuge in jedem Mitgliedstaat mit dem Aufbau einer ausreichenden öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur einhergeht, **insbesondere in geografischen Gebieten, in denen die Besitzer leichter Nutzfahrzeuge seltener über private Parkplätze verfügen. Besondere Aufmerksamkeit und höhere nationale Geschwindigkeiten beim Aufbau sind auch für Zentren mit relativ hoher Bevölkerungsdichte und einem hohen Marktanteil von Elektrofahrzeugen erforderlich. Sobald Elektrofahrzeuge in einem bestimmten Mitgliedstaat einen gewissen Marktanteil erreicht haben, sollte sich der Markt selbst regulieren.** Abstandsbezogene Zielvorgaben für das TEN-V-Netz dürften gewährleisten, dass entlang der Hauptstraßennetze der Union flächendeckend Ladepunkte eingerichtet werden und so einfaches und reibungsloses Reisen in der gesamten Union, **einschließlich innerhalb der Gebiete in äußerster Randlage und der Inseln der Union und in bzw. auf diese**, ermöglicht wird, **es sei denn, die damit verbundenen Kosten stehen in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen; in diesem Fall können die Mitgliedstaaten Ausnahmeregelungen treffen oder den Aufbau einer netzunabhängigen Infrastruktur in Erwägung ziehen. Die Entwicklung eines solchen Infrastrukturnetzes würde die Zugänglichkeit und Anbindung aller Regionen in der Union, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage und anderer abgelegener oder ländlicher Gebiete, fördern und den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt zwischen ihnen stärken.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 9
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

- (10) Auf der nationalen Flotte basierende Ziele sollten auf der Grundlage **der Gesamtzahl der im jeweiligen Mitgliedstaat zugelassenen Elektrofahrzeuge** nach einer gemeinsamen Methodik festgelegt werden, die technologische Entwicklungen, beispielsweise die zunehmende Reichweite von Elektrofahrzeugen oder die verstärkte Marktdurchdringung von Schnellladepunkten berücksichtigt, an denen eine größere Zahl von Fahrzeugen aufgeladen werden kann als an einem normalen Ladepunkt. Die Methodik muss ferner den unterschiedlichen Lademustern von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybridfahrzeugen Rechnung tragen. Eine Methodik, bei der auf der nationalen Flotte basierende Ziele auf der Grundlage der maximalen Gesamtladeleistung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur festgelegt werden, sollte Flexibilität bei der Einführung verschiedener Ladetechnologien in den Mitgliedstaaten ermöglichen.

Geänderter Text

- (10) Auf der nationalen Flotte basierende Ziele sollten auf der Grundlage **des Anteils der zugelassenen Elektrofahrzeuge an der gesamten Fahrzeugflotte des jeweiligen Mitgliedstaats** nach einer gemeinsamen Methodik festgelegt werden, die technologische Entwicklungen, beispielsweise die zunehmende Reichweite von Elektrofahrzeugen oder die verstärkte Marktdurchdringung von Schnellladepunkten berücksichtigt, an denen eine größere Zahl von Fahrzeugen aufgeladen werden kann als an einem normalen Ladepunkt. Die Methodik muss ferner den unterschiedlichen Lademustern von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybridfahrzeugen **sowie der Bevölkerung und dem Marktanteil von Elektrofahrzeugen** Rechnung tragen. Eine Methodik, bei der auf der nationalen Flotte basierende Ziele auf der Grundlage der maximalen Gesamtladeleistung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur festgelegt werden, sollte Flexibilität bei der Einführung verschiedener Ladetechnologien in den Mitgliedstaaten ermöglichen. **Darüber hinaus sollte die Kommission prüfen, welche Auswirkungen Fahrzeuge mit integrierten Solarpaneelen auf den Aufbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur haben können, und gegebenenfalls eine etwaige sich daraus ergebende Anpassung der Zielvorgaben dieser Verordnung für den Aufbau der Ladeinfrastruktur bewerten.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 10
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

- (11) Bei der Umsetzung in den Mitgliedstaaten sollte sichergestellt werden, dass eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte eingerichtet wird, **insbesondere** an Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln, beispielsweise an Fahrgastterminals in Häfen, Flughäfen oder Bahnhöfen. Außerdem sollte im Hinblick auf mehr Verbraucherfreundlichkeit des gesamten TEN-V-Netzes eine ausreichende Zahl öffentlich zugänglicher Schnellladepunkte für leichte Nutzfahrzeuge eingerichtet werden, um insbesondere vollständige grenzüberschreitende Konnektivität zu gewährleisten und die unionsweite Nutzung von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen.

Geänderter Text

- (11) Bei der Umsetzung in den Mitgliedstaaten sollte sichergestellt werden, dass eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher **fester, netzunabhängiger oder mobiler** Ladepunkte **so** eingerichtet wird, **dass die territoriale Ausgewogenheit und das multimodale Reisen unterstützt werden, regionale Ungleichheiten vermieden werden und dabei sichergestellt wird, dass kein Gebiet zurückgelassen wird. Der Aufbau ist besonders wichtig in Wohngebieten, in denen zu wenige Parkplätze abseits der Straße verfügbar sind, und an Orten, an denen Fahrzeuge in der Regel über längere Zeiträume abgestellt werden, darunter auch Taxiparkplätze, sowie** an Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln, beispielsweise an Fahrgastterminals in Häfen, Flughäfen oder Bahnhöfen. Außerdem sollte im Hinblick auf mehr Verbraucherfreundlichkeit des gesamten TEN-V-Netzes eine ausreichende Zahl öffentlich zugänglicher Schnellladepunkte für leichte Nutzfahrzeuge eingerichtet werden, um insbesondere vollständige grenzüberschreitende Konnektivität zu gewährleisten und die unionsweite Nutzung von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen.

Abänderung 11
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (11a) **Der Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur sollte in erster Linie durch private Marktinvestitionen bewerkstelligt werden. Solange jedoch noch kein wettbewerbsfähiger Markt entstanden ist, sollten die Mitgliedstaaten den Aufbau der Infrastruktur in Fällen unterstützen, in denen die Marktbedingungen öffentliche Unterstützung erfordern, sofern bei der öffentlichen Unterstützung die Vorschriften über staatliche Beihilfen uneingeschränkt eingehalten werden. Gegebenenfalls sollten die Mitgliedstaaten auch berücksichtigen, dass in bestimmten Teilen ihres Hoheitsgebiets die Nachfrage nach einer angemessenen Anzahl von Ladepunkten im Laufe des Jahres schwanken kann, wie es bei vielen touristischen Reisezielen der Fall ist. In solchen Fällen könnte die Möglichkeit, vorübergehend eine mobile, netzunabhängige Ladeinfrastruktur einzurichten, zusätzliche Flexibilität bieten und die Deckung der saisonalen Nachfrage erleichtern, ohne dass die Einrichtung einer festen Infrastruktur erforderlich ist.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 12
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (11b) *Die Kommission sollte gegebenenfalls die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben für die Stromladeinfrastruktur für leichte und schwere Nutzfahrzeuge überprüfen, um sicherzustellen, dass sie mit den Anforderungen der Verordnungen der Union über CO₂-Emissionsnormen für leichte bzw. für schwere Nutzfahrzeuge im Einklang stehen.*

Abänderung 13
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (11c) *Die Kommission sollte prüfen, ob Anforderungen an die Ladeinfrastruktur für elektromotorisch unterstützte Räder und Fahrzeuge der Klasse L, wie Elektrofahrräder und Elektromopeds, aufgenommen werden müssen; da es sich um einen Verkehrsträger handelt, der dazu beitragen kann, die CO₂-Emissionen und die Luftverschmutzung weiter zu verringern, sollte insbesondere geprüft werden, ob die Ladeinfrastruktur mit einer Haushaltssteckdose ausgestattet werden kann, wodurch eine einfache Aufladung dieser Fahrzeuge ermöglicht würde.*

Abänderung 14
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (13) Schwere Elektronutzfahrzeuge benötigen eine deutlich andere Ladeinfrastruktur als leichte Nutzfahrzeuge. Öffentlich zugängliche Infrastruktur für schwere Elektronutzfahrzeuge ist in der Union derzeit jedoch fast nirgendwo verfügbar. Ein Ansatz, der abstandsbezogene Zielvorgaben für das TEN-V-Netz, Zielvorgaben für die Infrastruktur zum Aufladen über Nacht und Zielvorgaben für die Bereitstellung an städtischen Knoten kombiniert, dürfte sicherstellen, dass unionsweit eine ausreichende öffentlich zugängliche Infrastruktur für schwere Elektronutzfahrzeuge aufgebaut wird, um die **erwartete Markteinführung** von batteriebetriebenen schweren Nutzfahrzeugen zu unterstützen.

- (13) Schwere Elektronutzfahrzeuge benötigen eine deutlich andere Ladeinfrastruktur als leichte Nutzfahrzeuge. Öffentlich zugängliche Infrastruktur für schwere Elektronutzfahrzeuge ist in der Union derzeit jedoch fast nirgendwo verfügbar, **weshalb der Ausbau der Infrastruktur beschleunigt werden muss.** Ein Ansatz, der abstandsbezogene Zielvorgaben für das TEN-V-Netz, Zielvorgaben für die Infrastruktur zum Aufladen über Nacht und Zielvorgaben für die Bereitstellung an städtischen Knoten kombiniert, dürfte sicherstellen, dass unionsweit eine ausreichende öffentlich zugängliche Infrastruktur für schwere Elektronutzfahrzeuge aufgebaut wird, um die **Erhöhung des Marktanteils** von batteriebetriebenen schweren Nutzfahrzeugen **aktiv** zu unterstützen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 15
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (13a) *Daher sind Erstinvestitionen der öffentlichen Hand in die Infrastruktur für schwere Elektronutzfahrzeuge erforderlich, wobei jeder weitere Infrastrukturaufbau, der über den in dieser Verordnung vorgesehenen Umfang hinausgeht, von der Entwicklung des jeweiligen unionsweiten, nationalen und regionalen Marktanteils und den einschlägigen Verkehrsdaten abhängig gemacht werden sollte.*

Abänderung 16
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (14a) *Derzeit werden neue Normen für die Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge entwickelt. Es ist technisch möglich, die Aufrüstbarkeit der physischen Verbindungen und Kommunikationsaustauschprotokolle sicherzustellen, sodass einzelne Ladestationen und Ladepunkte zu einem späteren Zeitpunkt auf einen neuen Standard aufgerüstet werden können. Daher sollte die Kommission in Erwägung ziehen, die individuelle Ladeleistung von Ladestationen an Ladestandorten zu erhöhen, sobald die neuen gemeinsamen technischen Spezifikationen verfügbar sind.*

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 17

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

- (17) Öffentlich zugängliche Ladepunkte oder Zapfstellen sind beispielsweise in Privateigentum befindliche öffentlich zugängliche Ladepunkte oder Zapfstellen, die sich auf öffentlichen oder privatem Grund befinden, etwa auf öffentlichen Parkplätzen oder Parkplätzen von Supermärkten. Ladepunkte oder Zapfstellen, die sich auf öffentlich zugänglichem privatem Grund befinden, sollten auch dann als öffentlich zugänglich angesehen werden, wenn der Zugang auf eine bestimmte allgemeine Nutzergruppe, beispielsweise Kunden, beschränkt ist. Ladepunkte oder Zapfstellen im Rahmen von Car-Sharing-Systemen sollten nur dann als öffentlich zugänglich angesehen werden, wenn Dritten ausdrücklich der Zugang möglich ist. Ladepunkte oder Zapfstellen auf privatem Grund, bei denen der Zugang auf einen bestimmten Personenkreis beschränkt ist, beispielsweise Parkplätze in Bürogebäuden, zu denen nur Beschäftigte oder befugte Personen Zugang haben, sollten nicht als öffentlich zugängliche Ladepunkte oder Zapfstellen betrachtet werden.

Geänderter Text

- (17) Öffentlich zugängliche Ladepunkte oder Zapfstellen sind beispielsweise in Privateigentum befindliche öffentlich zugängliche Ladepunkte oder Zapfstellen, die sich auf öffentlichen oder privatem Grund befinden, etwa auf öffentlichen Parkplätzen oder Parkplätzen von Supermärkten. **An solchen Standorten, an denen Parkeinrichtungen über mehr als 30 Parkplätze verfügen, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte oder Zapfstellen eingerichtet wird.** Ladepunkte oder Zapfstellen, die sich auf öffentlich zugänglichem privatem Grund befinden, sollten auch dann als öffentlich zugänglich angesehen werden, wenn der Zugang auf eine bestimmte allgemeine Nutzergruppe, beispielsweise Kunden, beschränkt ist. Ladepunkte oder Zapfstellen im Rahmen von Car-Sharing-Systemen sollten nur dann als öffentlich zugänglich angesehen werden, wenn Dritten ausdrücklich der Zugang möglich ist. Ladepunkte oder Zapfstellen auf privatem Grund, bei denen der Zugang auf einen bestimmten Personenkreis beschränkt ist, beispielsweise Parkplätze in Bürogebäuden, zu denen nur Beschäftigte oder befugte Personen Zugang haben, sollten nicht als öffentlich zugängliche Ladepunkte oder Zapfstellen betrachtet werden.

Abänderung 18

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (17a) **Um zu verhindern, dass als unbeabsichtigte Auswirkung dieser Verordnung der Aufbau von Ladeinfrastruktur für gebundene Fahrzeugflotten wie etwa den öffentlichen Verkehr gehemmt wird, können öffentlich zugängliche Ladestationen, die teilweise für Flotten des öffentlichen Verkehrs bestimmt sind, auf die in dieser Verordnung festgelegten einschlägigen Zielvorgaben angerechnet werden. Ladepunkte im Rahmen von Carsharing-Systemen sollten nur dann als öffentlich zugänglich angesehen werden, wenn Dritten der Zugang ausdrücklich möglich ist.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 19
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17 b (neu)

*Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

(17b) Um die Verbraucherfreundlichkeit zu erhöhen, sollten die Mitgliedstaaten die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte oder Zapfstellen dazu anhalten, dafür zu sorgen, dass die Öffnungszeiten und die Verfügbarkeitsdauer ihrer Dienste den Bedürfnissen der Endnutzer in vollem Umfang entsprechen.

Abänderung 20
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 20

*Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

(20) Intelligente Messsysteme im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/944 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵² ermöglichen die Echtzeiterfassung der Daten, die für die Stabilität des Stromnetzes und die Förderung der rationellen Nutzung von Aufladediensten benötigt werden. Durch die Messung des Energieverbrauchs in Echtzeit sowie präzise und transparente Informationen zu den Kosten fördern sie zusammen mit intelligenten Ladepunkten das Aufladen zu Zeitpunkten, an denen die allgemeine Stromnachfrage gering und die Energiepreise niedrig sind. Durch die Nutzung intelligenter Messsysteme in Verbindung mit intelligenten Ladepunkten kann das Laden optimiert werden, was Vorteile für das Stromsystem und den Endnutzer mit sich bringt. Die Mitgliedstaaten sollten die Nutzung intelligenter Messsysteme für das Aufladen von Elektrofahrzeugen an öffentlich zugänglichen Ladestationen fördern, sofern dies technisch machbar **und wirtschaftlich vertretbar** ist, und sicherstellen, dass diese Systeme den Anforderungen nach Artikel 20 der Richtlinie (EU) 2019/944 genügen.

(20) Intelligente Messsysteme im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/944 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵² ermöglichen die Echtzeiterfassung der Daten, die für die Stabilität des Stromnetzes und die Förderung der rationellen Nutzung von Aufladediensten benötigt werden. Durch die Messung des Energieverbrauchs in Echtzeit sowie präzise und transparente Informationen zu den Kosten fördern sie zusammen mit intelligenten Ladepunkten das Aufladen zu Zeitpunkten, an denen die allgemeine Stromnachfrage gering und die Energiepreise niedrig sind. Durch die Nutzung intelligenter Messsysteme in Verbindung mit intelligenten Ladepunkten kann das Laden optimiert werden, was Vorteile für das Stromsystem und den Endnutzer mit sich bringt. Die Mitgliedstaaten sollten die Nutzung intelligenter Messsysteme für das Aufladen von Elektrofahrzeugen an öffentlich zugänglichen Ladestationen fördern, sofern dies technisch machbar ist, und sicherstellen, dass diese Systeme den Anforderungen nach Artikel 20 der Richtlinie (EU) 2019/944 genügen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 21
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

- (21) Angesichts der steigenden Zahl von Elektrofahrzeugen im Straßen-, Schienen- und Seeverkehr sowie bei anderen Verkehrsträgern ist es erforderlich, den Ladevorgang so zu optimieren und zu steuern, dass keine Überlastung entsteht und die Vorteile der Verfügbarkeit von Strom aus erneuerbaren Quellen und der niedrigen Strompreise im Netz in vollem Umfang genutzt werden. **Intelligentes Laden kann** insbesondere die Integration von Elektrofahrzeugen in das Elektrizitätsnetz **weiter erleichtern**, da sie eine Laststeuerung durch Aggregation und eine preisbasierte Laststeuerung ermöglichen. Die Netzintegration kann durch bidirektionales Laden („Vehicle-to-Grid“) weiter erleichtert werden. An allen **normalen** Ladepunkten, **an denen Fahrzeuge in der Regel für einen längeren Zeitraum abgestellt werden**, sollte daher intelligentes Laden möglich sein.

Geänderter Text

- (21) Angesichts der steigenden Zahl von Elektrofahrzeugen im Straßen-, Schienen- und Seeverkehr sowie bei anderen Verkehrsträgern ist es erforderlich, den Ladevorgang so zu optimieren und zu steuern, dass keine Überlastung entsteht und die Vorteile der Verfügbarkeit von Strom aus erneuerbaren Quellen und der niedrigen Strompreise im Netz in vollem Umfang genutzt werden. **Intelligente Ladepunkte und netzunabhängige Ladepunkte können** insbesondere die Integration von Elektrofahrzeugen in das Elektrizitätsnetz **erleichtern und die Belastung des Stromverteilungsnetzes durch Elektrofahrzeuge reduzieren**, da sie eine Laststeuerung durch Aggregation und eine preisbasierte Laststeuerung ermöglichen. Die Netzintegration kann durch bidirektionales Laden („Vehicle-to-Grid“) weiter erleichtert werden. An allen Ladepunkten sollte daher intelligentes Laden möglich sein.

Abänderung 22
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 21 a (neu)

Vorschlag der Kommission

- (21a) **Bidirektionales Laden an privater wie auch öffentlich zugänglicher Infrastruktur könnte einen Anreiz für den Kauf von Elektrofahrzeugen darstellen, da sie sowohl für die Mobilität als auch als Energiespeicher genutzt werden können. Um die Wirtschaftlichkeit des bidirektionalen Ladens weiterzuentwickeln, sollten deshalb rechtliche Hürden wie etwa eine Doppelbesteuerung vermieden werden, und es sollte eine ausreichende Zahl privater und öffentlich zugänglicher Ladestationen für intelligentes, bidirektionales Laden bereitgestellt werden.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 23
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 21 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (21b) ***Damit der schnelle Übergang zur Elektromobilität in nachhaltiger Weise erfolgt, sollte die Union eine weltweite Führungsrolle bei nachhaltigen Produkten, Technologien, Dienstleistungen und Innovationen insbesondere in einer kreislauforientierten, sozial gerechten, ökologisch verantwortlichen und nachhaltigen Wertschöpfungskette für Batterien übernehmen, wobei hierzu auch die Sicherung dauerhafter Arbeitsplätze beim Übergang zum emissionsfreien und emissionsarmen Straßen-, See- und Luftverkehr gehört.***

Abänderung 24
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (22) Der Aufbau der Infrastruktur für Elektrofahrzeuge, die Wechselwirkung dieser Infrastruktur mit dem Elektrizitätsnetz und die Rechte und Pflichten, die den verschiedenen Teilnehmern am Markt für Elektromobilität übertragen werden, müssen mit den Grundsätzen der Richtlinie (EU) 2019/944 im Einklang stehen. In diesem Sinne sollten die Verteilernetzbetreiber diskriminierungsfrei mit jeder Person zusammenarbeiten, die öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet oder betreibt, und die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass der Vertrag über die Stromversorgung für einen Ladepunkt mit einem anderen Versorgungsunternehmen als demjenigen geschlossen werden kann, das den Haushalt oder die Räumlichkeiten, in dem bzw. denen sich dieser Ladepunkt befindet, mit Strom versorgt. Der Zugang von Elektrizitätsversorgungsunternehmen der Union zu Ladepunkten sollte Ausnahmen nach Artikel 66 der Richtlinie (EU) 2019/944 unberührt lassen.

- (22) Der Aufbau der **netzgebundenen und netzunabhängigen** Infrastruktur für Elektrofahrzeuge, die Wechselwirkung dieser Infrastruktur mit dem Elektrizitätsnetz und die Rechte und Pflichten, die den verschiedenen Teilnehmern am Markt für Elektromobilität übertragen werden, müssen mit den Grundsätzen der Richtlinie (EU) 2019/944 im Einklang stehen. In diesem Sinne sollten die Verteilernetzbetreiber diskriminierungsfrei mit jeder Person zusammenarbeiten, die öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet oder betreibt, und die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass der Vertrag über die Stromversorgung für einen Ladepunkt mit einem anderen Versorgungsunternehmen als demjenigen geschlossen werden kann, das den Haushalt oder die Räumlichkeiten, in dem bzw. denen sich dieser Ladepunkt befindet, mit Strom versorgt. Der Zugang von Elektrizitätsversorgungsunternehmen der Union zu Ladepunkten sollte Ausnahmen nach Artikel 66 der Richtlinie (EU) 2019/944 unberührt lassen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 25
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

- (23) Für die Errichtung und den Betrieb von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge sollte es einen Wettbewerbsmarkt mit offenem Zugang für alle Parteien geben, die an der Markteinführung oder dem Betrieb von Aufladeinfrastruktur interessiert sind. Da es auf Autobahnen nur begrenzt Alternativstandorte gibt, ergeben sich in Bezug auf bestehende Autobahnkonzessionen, beispielsweise für herkömmliche Tankstellen oder Rastplätze, besondere Bedenken, da sie über sehr lange Zeiträume laufen können und mitunter sogar unbefristet sind. Die Mitgliedstaaten sollten bestrebt sein, soweit möglich und im Einklang mit der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵³⁾ neue Konzessionen speziell für Ladepunkte auf oder in **der Nähe bestehender Autobahnrastplätze** zu vergeben, um die Errichtungskosten zu begrenzen und den Zugang neuer Marktteilnehmer zu ermöglichen.

⁽⁵³⁾ Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1).

Geänderter Text

- (23) Für die Errichtung und den Betrieb von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge sollte es einen Wettbewerbsmarkt mit offenem Zugang für alle Parteien geben, die an der Markteinführung oder dem Betrieb von Aufladeinfrastruktur interessiert sind. **Daher sollten die Mitgliedstaaten verhindern, dass sich in der Phase des Infrastrukturaufbaus marktbeherrschende Ladeinfrastrukturbetreiber herausbilden. Regionale und lokale Behörden unterstützen dieses Ziel durch die Ausweisung von Gebieten für konkurrierende Betreiber.** Da es auf Autobahnen nur begrenzt Alternativstandorte **für Ladepunktbetreiber** gibt, ergeben sich in Bezug auf bestehende Autobahnkonzessionen, beispielsweise für herkömmliche Tankstellen oder Rastplätze, besondere Bedenken, da sie über sehr lange Zeiträume laufen können und mitunter sogar unbefristet sind. Die Mitgliedstaaten sollten bestrebt sein, soweit möglich und im Einklang mit der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵³⁾ neue Konzessionen speziell für Ladepunkte auf **bestehenden Autobahnrastplätzen** oder in **deren** Nähe zu vergeben, um die **Inanspruchnahme von Grünflächen zu verhindern**, die Errichtungskosten zu begrenzen und den Zugang neuer Marktteilnehmer zu ermöglichen. **Die Möglichkeit der Einrichtung von Ladepunkten konkurrierender Betreiber auf einem Autobahnrastplatz kann ebenfalls in Betracht gezogen werden.**

⁽⁵³⁾ Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 26
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 23 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(23a) Den Mitgliedstaaten steht ein breites Spektrum an Finanzierungsquellen zur Unterstützung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zur Verfügung, insbesondere die mit der Verordnung (EU) 2021/241^(1a) eingerichtete Aufbau- und Resilienzfazilität, das mit der Verordnung (EU) 2021/240^(1b) eingerichtete Instrument der Kommission für technische Unterstützung, die mit der Verordnung (EU) 2021/1153^(1c) eingerichtete Fazilität „Connecting Europe“ und die Partnerschaften und Missionen im Rahmen von Horizont Europa, insbesondere die vorgeschlagene Mission für klimaneutrale und intelligente Städte, deren Ziel es ist, bis 2030 100 Städte klimaneutral zu machen. Ferner stehen der mit der Verordnung (EU) 2021/1058^(1d) eingerichtete Europäische Fonds für regionale Entwicklung und der mit derselben Verordnung eingerichtete Kohäsionsfonds zur Verfügung, um insbesondere in den weniger entwickelten Mitgliedstaaten und Regionen Investitionen in Forschung, Innovation und Realisierung zu fördern, und über das Programm „InvestEU“ können im Rahmen von dessen Finanzierungsfenster „Nachhaltige Infrastruktur“ zukunftssichere Investitionen in der gesamten Europäischen Union gestärkt, Privatinvestitionen mobilisiert und Projektträger und -betreiber beraten werden, die in den Bereichen nachhaltige Infrastruktur und mobile Anlagen aktiv sind. In den letzten Jahren hat die EIB-Gruppe im Rahmen der Fazilität für umweltfreundlicheren Verkehr ebenfalls ihre Unterstützung zur Beschleunigung neuerer Technologien wie etwa der Elektromobilität und der Digitalisierung verstärkt, und die EIB dürfte auch weiter ein Spektrum von Finanzierungsstrukturen anbieten, um den Aufbau zu beschleunigen. Die Mitgliedstaaten sollten sich diese Finanzierungsmöglichkeiten zunutze machen, um insbesondere öffentliche Verkehrsmittel und aktive Verkehrslösungen zu fördern und Maßnahmen zu finanzieren, die auf die Unterstützung von Bürgern abzielen, die von Energie- und Mobilitätsarmut betroffen sind.

^(1a) Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 17).

^(1b) Verordnung (EU) 2021/240 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Februar 2021 zur Schaffung eines Instruments für technische Unterstützung (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 1).

^(1c) Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 (ABl. L 249 vom 14.7.2021, S. 38).

^(1d) Verordnung (EU) 2021/1058 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 60).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 27
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

- (24) Preistransparenz **ist** von entscheidender Bedeutung, um reibungsloses und einfaches Laden und Betanken zu gewährleisten. Die Nutzer von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen sollten vor Beginn des Lade- oder Betankungsvorgangs genaue Preisinformationen erhalten. Der Preis sollte klar strukturiert angegeben werden, damit die Endnutzer die **verschiedenen Kostenelemente** erkennen können.

Geänderter Text

- (24) Preistransparenz **und Erschwinglichkeit sind** von entscheidender Bedeutung, um reibungsloses und einfaches Laden und Betanken zu gewährleisten. Die Nutzer von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen sollten vor Beginn des Lade- oder Betankungsvorgangs genaue Preisinformationen erhalten. Der Preis sollte klar strukturiert angegeben **und gegebenenfalls in Kosten pro kWh oder pro kg ausgewiesen** werden, damit die Endnutzer die **Gesamtkosten des Lade- oder Betankungsvorgangs** erkennen **und abschätzen** können.

Abänderung 28
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 24 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (24a) **Die Verbreitung von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen und Wasserstofffahrzeugen wird zu einer erheblichen Veränderung der Lademuster führen, sodass Informationen über die Verfügbarkeit von Stromladepunkten und Zapfstellen für ein reibungsloses Reisen innerhalb der Union unerlässlich sind. Um die Effizienz sowohl der Reiseplanung als auch des Ladens oder Betankens zu optimieren, sollten die Fahrer umfassende Informationen über die Verfügbarkeit bestimmter Ladepunkte und Zapfstellen sowie über die voraussichtlichen Wartezeiten erhalten. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Betreiber dazu anhalten, Informationssysteme für Endnutzer anzubieten. Diese Systeme sollten präzise, benutzerfreundlich und in allen Amtssprachen des Mitgliedstaats und in englischer Sprache bedienbar sein.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 29
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 25

Vorschlag der Kommission

- (25) Neue Dienste kommen auf, insbesondere zur Unterstützung der Nutzung von Elektrofahrzeugen. Anbieter solcher Dienste, beispielsweise Mobilitätsdienstleister, sollten unter fairen Marktbedingungen tätig sein können. Insbesondere sollten Betreiber von Ladepunkten keinem dieser Diensteanbieter eine ungebührliche Vorzugsbehandlung gewähren, beispielsweise durch ungerechtfertigte Preisdifferenzierung, die den Wettbewerb behindern und letztlich zu höheren Preisen für die Verbraucher führen könnte. Die Kommission **sollte** die Entwicklung des Lademarkts überwachen. Im Rahmen der Überarbeitung der Verordnung wird die Kommission Maßnahmen ergreifen, wenn dies aufgrund von Marktentwicklungen, z. B. Einschränkungen der Dienste für Endnutzer oder Geschäftspraktiken, die möglicherweise den Wettbewerb einschränken, erforderlich ist.

Geänderter Text

- (25) Neue Dienste kommen auf, insbesondere zur Unterstützung der Nutzung von Elektrofahrzeugen. Anbieter solcher Dienste, beispielsweise Mobilitätsdienstleister, sollten unter fairen Marktbedingungen tätig sein können. Insbesondere sollten Betreiber von Ladepunkten keinem dieser Diensteanbieter eine ungebührliche Vorzugsbehandlung gewähren, beispielsweise durch ungerechtfertigte Preisdifferenzierung, die den Wettbewerb behindern und letztlich zu höheren Preisen für die Verbraucher führen könnte. Die **nationalen Regulierungsbehörden und die** Kommission **sollten** die Entwicklung des Lademarkts überwachen. Im Rahmen der Überarbeitung der Verordnung wird die Kommission **spätestens dann** Maßnahmen ergreifen, wenn dies aufgrund von Marktentwicklungen, z. B. Einschränkungen der Dienste für Endnutzer oder Geschäftspraktiken, die möglicherweise den Wettbewerb einschränken, erforderlich ist.

Abänderung 30
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 26

Vorschlag der Kommission

- (26) Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge haben derzeit eine sehr geringe Marktdurchdringungsquote. Der Aufbau einer ausreichenden Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur ist jedoch von wesentlicher Bedeutung, um das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb in großem Maßstab zu ermöglichen, wie es in der Wasserstoffstrategie der Kommission für ein klimaneutrales Europa⁽⁵⁴⁾ vorgesehen ist. Derzeit werden Wasserstoff-Zapfstellen nur in wenigen Mitgliedstaaten errichtet, wobei sie größtenteils nicht für schwere Nutzfahrzeuge geeignet sind, sodass Wasserstofffahrzeuge nicht in der gesamten Union verkehren können. Durch verbindliche Ziele für die Einrichtung öffentlich zugänglicher Wasserstoff-Zapfstellen sollte sichergestellt werden, dass im gesamten TEN-V-Kernnetz ein ausreichend dichtes Netz von Wasserstoff-Zapfstellen eingerichtet wird, damit leichte und schwere Nutzfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb unionsweit nahtlos verkehren können.

Geänderter Text

- (26) Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge haben derzeit eine sehr geringe Marktdurchdringungsquote. Der Aufbau einer ausreichenden Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur ist jedoch von wesentlicher Bedeutung, um das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb in großem Maßstab zu ermöglichen, wie es in der Wasserstoffstrategie der Kommission für ein klimaneutrales Europa⁽⁵⁴⁾ vorgesehen ist. Derzeit werden Wasserstoff-Zapfstellen nur in wenigen Mitgliedstaaten errichtet, wobei sie größtenteils nicht für schwere Nutzfahrzeuge geeignet sind, sodass Wasserstofffahrzeuge nicht in der gesamten Union verkehren können. Durch verbindliche Ziele für die Einrichtung öffentlich zugänglicher Wasserstoff-Zapfstellen sollte sichergestellt werden, dass im gesamten TEN-V-Kernnetz ein ausreichend dichtes Netz von Wasserstoff-Zapfstellen eingerichtet wird, damit leichte und schwere Nutzfahrzeuge **sowie der öffentliche Personenfernverkehr** mit Wasserstoffantrieb unionsweit nahtlos verkehren können.

⁽⁵⁴⁾ COM(2020)0301.

⁽⁵⁴⁾ COM(2020)0301.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 31
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 27

Vorschlag der Kommission

- (27) Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb sollten in der Lage sein, am oder in der Nähe des Bestimmungsorts, der in der Regel in einem Stadtgebiet liegt, zu tanken. Um sicherzustellen, dass zumindest in großen städtischen Gebieten die Betankung am Bestimmungsort an öffentlich zugänglichen Zapfstellen erfolgen kann, sollten an allen städtischen Knoten im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁵⁾ entsprechende Tankstellen verfügbar sein. Innerhalb der städtischen Knoten sollten die Behörden die Einrichtung der Tankstellen in multimodalen Frachtzentren in Betracht ziehen, da diese nicht nur der typische Bestimmungsort für schwere Nutzfahrzeuge sind, sondern auch andere Verkehrsträger wie Schiene und **Binnenschifffahrt** mit Wasserstoff versorgen könnten.

⁽⁵⁵⁾ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

Geänderter Text

- (27) Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb sollten in der Lage sein, am oder in der Nähe des Bestimmungsorts, der in der Regel in einem Stadtgebiet liegt, zu tanken. Um sicherzustellen, dass zumindest in großen städtischen Gebieten die Betankung am Bestimmungsort an öffentlich zugänglichen Zapfstellen erfolgen kann, sollten an allen städtischen Knoten im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁵⁾ entsprechende Tankstellen verfügbar sein. Innerhalb der städtischen Knoten sollten die Behörden die Einrichtung der Tankstellen in multimodalen Frachtzentren in Betracht ziehen, da diese nicht nur der typische Bestimmungsort für schwere Nutzfahrzeuge sind, sondern auch andere Verkehrsträger wie Schiene, **Binnenschifffahrt** und **den öffentlichen Personenfernverkehr** mit Wasserstoff versorgen könnten.

⁽⁵⁵⁾ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 32
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 28

Vorschlag der Kommission

- (28) In der Anfangsphase der Markteinführung besteht nach wie vor **ein gewisses Maß an** Unsicherheit in Bezug darauf, welche Art von Fahrzeugen auf den Markt kommen und welche Technologien weit verbreitet sein werden. Wie in der Mitteilung der Kommission „Eine Wasserstoffstrategie für ein klimaneutrales Europa“⁽⁵⁶⁾ dargelegt, wurde das Segment schwerer Nutzfahrzeuge als das wahrscheinlichste Segment für die frühzeitige Masseneinführung von Wasserstofffahrzeugen ermittelt. Daher sollte sich die Wasserstofftankinfrastruktur zunächst auf dieses Segment konzentrieren und gleichzeitig die Betankung leichter Nutzfahrzeuge an öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen gestatten. Um Interoperabilität zu gewährleisten, sollten alle öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen mindestens gasförmigen Wasserstoff mit einem Druck von 700 bar abgeben. Beim Aufbau der Infrastruktur sollte ferner das Aufkommen neuer Technologien, beispielsweise flüssigen Wasserstoffs, berücksichtigt werden, die schweren Nutzfahrzeugen eine größere Reichweite ermöglichen und von einigen Fahrzeugherstellern bevorzugt werden. Zu diesem Zweck sollte eine Mindestzahl von Wasserstofftankstellen zusätzlich zu gasförmigem Wasserstoff bei 700 bar auch flüssigen Wasserstoff abgeben.

⁽⁵⁶⁾ COM(2020)0301

Geänderter Text

- (28) In der Anfangsphase der Markteinführung besteht nach wie vor Unsicherheit in Bezug darauf, welche Art von Fahrzeugen auf den Markt kommen und welche Technologien weit verbreitet sein werden. Wie in der Mitteilung der Kommission „Eine Wasserstoffstrategie für ein klimaneutrales Europa“⁽⁵⁶⁾ dargelegt, wurde das Segment schwerer Nutzfahrzeuge als das wahrscheinlichste Segment für die frühzeitige Masseneinführung von Wasserstofffahrzeugen ermittelt. Daher sollte sich die Wasserstofftankinfrastruktur zunächst auf dieses Segment konzentrieren und gleichzeitig die Betankung leichter Nutzfahrzeuge an öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen gestatten. Um Interoperabilität zu gewährleisten, sollten alle öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen mindestens gasförmigen Wasserstoff mit einem Druck von 700 bar abgeben. Beim Aufbau der Infrastruktur sollte ferner das Aufkommen neuer Technologien, beispielsweise flüssigen Wasserstoffs, berücksichtigt werden, die schweren Nutzfahrzeugen eine größere Reichweite ermöglichen und von einigen Fahrzeugherstellern bevorzugt werden. Zu diesem Zweck sollte eine Mindestzahl von Wasserstofftankstellen zusätzlich zu gasförmigem Wasserstoff bei 700 bar auch flüssigen Wasserstoff abgeben.

⁽⁵⁶⁾ COM(2020)0301.

Abänderung 33
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 28 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (28a) *Es ist wichtig, den effektiven Aufbau der vorgesehenen Infrastruktur für die Wasserstoffbetankung in den Mitgliedstaaten zu unterstützen. Dies erfordert eine Koordinierung zwischen allen Beteiligten, einschließlich europäischer, nationaler und regionaler Institutionen, Gewerkschaften und der Industrie. Initiativen wie das durch die Verordnung (EU) 2021/2085 des Rates geschaffene Gemeinsame Unternehmen für sauberen Wasserstoff sollten auch genutzt werden, um private Finanzierungen zu erleichtern und zu mobilisieren, damit die in dieser Verordnung festgelegten Ziele erreicht werden.*

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 34
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 30

Vorschlag der Kommission

- (30) Die Nutzer von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen sollten leicht und bequem an allen öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Zapfstellen bezahlen können, ohne dass ein Vertrag mit deren Betreiber oder einem Mobilitätsdienstleister geschlossen werden muss. Daher sollten alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte und Zapfstellen für das Laden oder Betanken auf Ad-hoc-Basis **Zahlungsinstrumente akzeptieren, die in der Union weit verbreitet sind, insbesondere elektronische Zahlungen über Terminals und Geräte, die für Zahlungsdienste genutzt werden.** Diese Ad-hoc-Zahlungsmethode sollte den Verbrauchern immer zur Verfügung stehen, auch wenn an dem Ladepunkt oder der Tankstelle vertragsbasierte Zahlungen möglich sind.

Geänderter Text

- (30) Die Nutzer von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen sollten leicht und bequem an allen öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Zapfstellen bezahlen können, ohne dass ein Vertrag mit deren Betreiber oder einem Mobilitätsdienstleister geschlossen werden muss. Daher sollten alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte und Zapfstellen für das Laden oder Betanken auf Ad-hoc-Basis **elektronische Kartenzahlungen oder Geräte mit einer kontaktlosen Funktion, die zumindest Zahlungskarten lesen können, und nach Möglichkeit auch weitere Zahlungsinstrumente, die in der Union weitverbreitet sind, akzeptieren.** Diese Ad-hoc-Zahlungsmethode sollte den Verbrauchern immer zur Verfügung stehen, auch wenn an dem Ladepunkt oder der Tankstelle vertragsbasierte Zahlungen möglich sind. **Um verbraucherfreundliche und nahtlose Zahlungen an Ladestationen und Zapfstellen zu gewährleisten, sollte die Kommission aufgefordert werden, die Richtlinie (EU) 2015/2366 zu ändern, um sicherzustellen, dass an Ladestationen und Zapfstellen kontaktlose Kartenzahlungen möglich sind.**

Abänderung 35
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 30 a (neu)

Vorschlag der Kommission

- (30a) **Um sicherzustellen, dass die Ladeinfrastruktur effizient genutzt wird und die Zuverlässigkeit und das Vertrauen der Verbraucher in die Elektromobilität verbessert werden, muss unbedingt sichergestellt werden, dass die Nutzung öffentlich zugänglicher Ladestationen für alle Nutzer unabhängig von der Automobilmарke auf benutzerfreundliche und diskriminierungsfreie Weise zugänglich ist.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 36
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

- (31) Die Verkehrsinfrastruktur sollte eine nahtlose Mobilität und Zugänglichkeit für alle Nutzer, auch für Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen, ermöglichen. **Grundsätzlich sollten** die Standorte aller Ladestationen und Tankstellen sowie die Ladestationen und Tankstellen selbst so gestaltet sein, dass sie **von möglichst vielen Bürgern, insbesondere von älteren** Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Menschen mit Behinderungen, **genutzt werden können**. So sollte beispielsweise ausreichend Platz um den Parkplatz herum vorhanden sein. Ferner sollte sichergestellt werden, dass die Ladestation nicht auf einer Fläche mit Bordsteinen steht, dass die Knöpfe oder der Bildschirm der Ladestation in angemessener Höhe angebracht sind und dass das Gewicht der Ladekabel und Füllschläuche so gering ist, dass sie von Personen mit begrenzter Kraft leicht gehandhabt werden können. Darüber hinaus sollte die Benutzerschnittstelle der entsprechenden Ladestationen zugänglich sein. In diesem Sinne sollten die Barrierefreiheitsanforderungen der Anhänge I und III der Richtlinie 2019/882⁽⁵⁷⁾ auf die Lade- und Betankungsinfrastruktur Anwendung finden.

⁽⁵⁷⁾ Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 70).

Geänderter Text

- (31) Die Verkehrsinfrastruktur sollte eine nahtlose Mobilität und Zugänglichkeit für alle Nutzer, auch für Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen, ermöglichen. Die Standorte aller Ladestationen und Tankstellen sowie die Ladestationen und Tankstellen selbst **sollten** so gestaltet sein, dass sie **für die gesamte Öffentlichkeit und insbesondere ältere** Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Menschen mit Behinderungen **zugänglich und benutzerfreundlich sind**. So sollte beispielsweise ausreichend Platz um den Parkplatz herum vorhanden sein. Ferner sollte sichergestellt werden, dass die Ladestation nicht auf einer Fläche mit Bordsteinen steht, dass die Knöpfe oder der Bildschirm der Ladestation in angemessener Höhe angebracht sind und dass das Gewicht der Ladekabel und Füllschläuche so gering ist, dass sie von Personen mit begrenzter Kraft leicht gehandhabt werden können. Darüber hinaus sollte die Benutzerschnittstelle der entsprechenden Ladestationen zugänglich sein. In diesem Sinne sollten die Barrierefreiheitsanforderungen der Anhänge I und III der Richtlinie **(EU)** 2019/882⁽⁵⁷⁾ auf die Lade- und Betankungsinfrastruktur Anwendung finden.

⁽⁵⁷⁾ Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 70).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 37
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 32

Vorschlag der Kommission

- (32) Landstromanlagen können der See- und Binnenschifffahrt saubere Stromversorgung bieten und dazu beitragen, die Umweltauswirkungen von See- und Binnenschiffen zu verringern. Im Rahmen der Initiative „FuelEU Maritime“ müssen die Betreiber von Container- und Fahrgastschiffen die Vorschriften zur Verringerung der Emissionen an Liegeplätzen einhalten. Durch verbindliche Ziele für die Einführung sollte sichergestellt werden, dass für den Sektor in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes eine ausreichende landseitige Stromversorgung besteht, damit diese Anforderungen erfüllt werden können. Die Anwendung dieser Zielvorgaben auf alle Seehäfen des TEN-V sollte gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Häfen gewährleisten.

Geänderter Text

- (32) ***Feste oder mobile*** Landstromanlagen können der See- und Binnenschifffahrt saubere Stromversorgung bieten und dazu beitragen, die Umweltauswirkungen von See- und Binnenschiffen zu verringern. ***Die Vorteile für die öffentliche Gesundheit und das Klima, die sich aus der Nutzung der Landstromversorgung gegenüber anderen Optionen ergeben, sind im Hinblick auf die Luftqualität in städtischen Gebieten im Umfeld von Häfen von großer Bedeutung.*** Im Rahmen der Initiative „FuelEU Maritime“ müssen die Betreiber von Container- und Fahrgastschiffen die Vorschriften zur Verringerung der Emissionen an Liegeplätzen einhalten. Durch verbindliche Ziele für die Einführung sollte sichergestellt werden, dass für den Sektor in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes eine ausreichende landseitige Stromversorgung besteht, damit diese Anforderungen erfüllt werden können. ***Da es in der Union unterschiedliche Rahmenbedingungen für die Regulierung von Seehäfen gibt, können die Mitgliedstaaten beschließen, dass die Infrastruktur in den betreffenden Terminals mit den meisten Hafenanläufen für jeden einzelnen Schiffstyp eingerichtet wird, um diese Ziele zu erreichen.*** Die Anwendung dieser Zielvorgaben auf alle Seehäfen des TEN-V sollte gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Häfen gewährleisten. ***Angesichts der Kosten und der Komplexität im Zusammenhang mit der Einführung der landseitigen Stromversorgung in Seehäfen ist es unerlässlich, Investitionen innerhalb von Häfen und gegebenenfalls in Terminals dort zu priorisieren, wo sie im Hinblick auf die Auslastung, die wirtschaftliche Tragfähigkeit, die Verringerung der Treibhausgasemissionen und der Luftverschmutzung sowie die Netzkapazität am sinnvollsten sind.*** Or.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 38
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 32 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (32a) Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um für eine ausreichende Frequenzumwandlung, Energiereserven und einen ausreichenden Ausbau des Stromnetzes in Bezug auf Konnektivität und Kapazität zu sorgen, damit eine ausreichende landseitige Stromversorgung sichergestellt wird, um den Strombedarf zu decken, der sich aus der in dieser Verordnung geforderten Bereitstellung landseitiger Elektrizität in Häfen ergibt. Um die Kontinuität sicherzustellen, sollten die Mitgliedstaaten das Netz modernisieren und instand halten, damit es die derzeitige und die künftige gestiegene Nachfrage nach landseitigen Elektrizitätsdienstleistungen in Häfen bewältigen kann. Falls es aufgrund der unzureichenden Kapazität des lokalen Netzes, an das der Hafen angeschlossen ist, nicht möglich ist, eine ausreichende landseitige Stromversorgung bereitzustellen, sollte dies vom Mitgliedstaat behoben werden und weder als Versäumnis des Hafens noch des Schiffseigentümers oder Schiffsbetreibers betrachtet werden, die Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen, solange der Netzverwalter die unzureichende lokale Netzkapazität ordnungsgemäß bescheinigt.

Abänderung 39
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 32 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (32b) Die Entwicklung und Einführung alternativer Kraftstoffe im Seeverkehr erfordert eine koordinierte Vorgehensweise, um Angebot und Nachfrage aufeinander abzustimmen und dem Verlust von Vermögenswerten vorzubeugen. Daher sollten alle relevanten öffentlichen und privaten Akteure in den Ausbau alternativer Kraftstoffe und insbesondere der Landstromversorgung einbezogen werden, darunter die zuständigen Behörden auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene, Hafenbehörden, Terminalbetreiber, Netzbetreiber, Betreiber von Landstromversorgung, Schiffseigner und andere relevante Akteure des Seeverkehrsmarkts.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 40
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 32 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (32c) Um für einen kohärenten Rechtsrahmen für die Nutzung und den Einsatz alternativer Kraftstoffe zu sorgen, sollte diese Verordnung an die Verordnung XXXX-XXX [FuelEU Maritime] und die Richtlinie 2003/96/EG [Energiebesteuerungsrichtlinie] angeglichen werden. Mit dieser Angleichung sollte sichergestellt werden, dass die Bestimmungen über die Landstromversorgung in Häfen mit Vorschriften, mit denen die Nutzung von Landstrom durch Schiffe vorgeschrieben wird, sowie mit Vorschriften einhergehen, mit denen die Nutzung von Landstrom durch eine Steuerbefreiung gefördert wird.

Abänderung 41
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 32 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (32d) Die Festlegung von Prioritäten für bestimmte Segmente des Schiffsverkehrs mit Blick auf die Bereitstellung und Nutzung von Landstrom zur Verringerung der Emissionen am Liegeplatz sollte nicht zur Folge haben, dass andere Segmente davon befreit werden, zur Verwirklichung der Klimaziele und des Null-Schadstoff-Ziels beizutragen. Daher sollte die Kommission im Rahmen der Überarbeitung dieser Verordnung prüfen, ob sie die Bestimmungen über die landseitige Mindeststromversorgung in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes ausweitet, um auch kleinere Schiffe und zusätzliche Schiffstypen einzubeziehen. Die Kommission sollte insbesondere die Verfügbarkeit einschlägiger Daten, die potenzielle Verringerung der Treibhausgasemissionen und der Luftverschmutzung, die technologische Entwicklung und die Wirksamkeit einer Ausweitung des Anwendungsbereichs im Hinblick auf den Nutzen für das Klima und die Gesundheit, die Höhe des Verwaltungsaufwands sowie die finanziellen und sozialen Folgen berücksichtigen. Darüber hinaus sollte die Kommission eine Ausweitung der Bestimmungen prüfen, um Infrastruktur einzubeziehen, die Schiffe am Ankerplatz innerhalb eines Hafengebiets mit Landstrom versorgt.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 42
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 32 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (32e) *Es ist wichtig, dem Verlust von Vermögenswerten vorzubeugen und sicherzustellen, dass die öffentlichen und privaten Investitionen, die heute getätigt werden, zukunftssicher sind und zum Weg der Klimaneutralität beitragen, wie er im europäischen Grünen Deal festgelegt ist. Der Einsatz von Landstrom in Seehäfen muss im Zusammenhang mit dem derzeitigen und künftigen Einsatz gleichwertiger alternativer Technologien ohne Treibhausgasemissionen und Schadstoffe betrachtet werden, insbesondere solcher Technologien, die sowohl am Liegeplatz als auch während der Schifffahrt zu einer Reduzierung von Emissionen und Schadstoffen führen.*

Abänderung 43
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 34

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (34) Bei diesen Zielen sollten die Arten der versorgten Schiffe und ihr jeweiliges Verkehrsaufkommen berücksichtigt werden. Seehäfen mit geringem Verkehrsaufkommen bestimmter Schiffskategorien sollten von den verbindlichen Anforderungen für die entsprechenden Schiffskategorien, die auf einem Mindestverkehrsaufkommen basieren, ausgenommen werden, um zu vermeiden, dass ungenutzte Kapazitäten aufgebaut werden. Ebenso sollten die verbindlichen Ziele nicht auf einen maximalen Bedarf ausgerichtet sein, sondern auf eine ausreichende Versorgung, um ungenutzte Kapazitäten zu vermeiden und den betrieblichen Merkmalen des Hafens Rechnung zu tragen. Der Seeverkehr ist ein wichtiges Bindeglied für den Zusammenhalt und die wirtschaftliche Entwicklung der Inseln in der Union. **Die** Energieerzeugungskapazität **auf diesen Inseln** reicht unter Umständen nicht immer aus, um den für die landseitige Stromversorgung erforderlichen Strombedarf zu decken. In einem solchen Fall sollten **Inseln** von dieser Anforderung ausgenommen werden, bis ein Stromanschluss mit dem Festland hergestellt ist oder vor Ort eine ausreichende Kapazität aus sauberen Energiequellen erzeugt wird.

- (34) Bei diesen Zielen sollten die Arten der versorgten Schiffe und ihr jeweiliges Verkehrsaufkommen berücksichtigt werden. Seehäfen mit geringem Verkehrsaufkommen bestimmter Schiffskategorien sollten von den verbindlichen Anforderungen für die entsprechenden Schiffskategorien, die auf einem Mindestverkehrsaufkommen basieren, ausgenommen werden, um zu vermeiden, dass ungenutzte Kapazitäten aufgebaut werden. Ebenso sollten die verbindlichen Ziele nicht auf einen maximalen Bedarf ausgerichtet sein, sondern auf eine ausreichende Versorgung, um ungenutzte Kapazitäten zu vermeiden und den betrieblichen Merkmalen des Hafens Rechnung zu tragen. Der Seeverkehr ist ein wichtiges Bindeglied für den Zusammenhalt und die wirtschaftliche Entwicklung der Inseln in der Union **sowie der Gebiete in äußerster Randlage, in denen der Seeverkehr für touristische Aktivitäten genutzt wird.** Ihre Energieerzeugungskapazität reicht unter Umständen nicht immer aus, um den für die landseitige Stromversorgung erforderlichen Strombedarf zu decken. In einem solchen Fall sollten **diese Gebiete** von dieser Anforderung ausgenommen werden, bis ein Stromanschluss mit dem Festland hergestellt ist oder vor Ort eine ausreichende Kapazität aus sauberen Energiequellen erzeugt wird.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 44
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 35

Vorschlag der Kommission

- (35) Bis 2025 sollte ein Kernnetz von **LNG-Tankstellen** in Seehäfen zur Verfügung stehen. Zu LNG-Tankstellen gehören LNG-Terminals, LNG-Tanks, mobile LNG-Behälter, Bunkerschiffe und Leichter.

Geänderter Text

- (35) Bis 2025 sollte ein Kernnetz von **LNG-, Wasserstoff- und Ammoniak-Tankstellen** in Seehäfen zur Verfügung stehen. **Um dem Verlust von Vermögenswerten und ungenutzten Kapazitäten vorzubeugen, sollte sich der Aufbau der LNG-Infrastruktur aufgrund des Übergangscharakters des Kraftstoffs nach der Marktnachfrage richten.** Zu LNG-Tankstellen gehören LNG-Terminals, LNG-Tanks, mobile LNG-Behälter, Bunkerschiffe und Leichter.

Abänderung 45
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 36

Vorschlag der Kommission

- (36) Bei der Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge an Flughäfen sollte der Verbrauch von flüssigem Kraftstoff durch eine sauberere Energiequelle von Luftfahrzeugen (Einsatz von Hilfstriebwerken) oder durch Bodenstromversorgung (GPU) ersetzt werden. Dadurch **sollen** Schadstoff- und Lärmemissionen verringert, die Luftqualität verbessert und die Auswirkungen auf den Klimawandel verringert werden. Daher sollten sämtliche Luftfahrzeuge des gewerblichen Luftverkehrs in der Lage sein, auf TEN-V-Flughäfen externe Stromversorgung zu nutzen, während sie an Flugsteigen oder Parkpositionen auf dem Flughafenvorfeld abgestellt sind.

Geänderter Text

- (36) Bei der Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge an Flughäfen sollte der Verbrauch von flüssigem Kraftstoff durch eine sauberere Energiequelle von Luftfahrzeugen (Einsatz von Hilfstriebwerken) oder durch Bodenstromversorgung (GPU) ersetzt werden. **Daher sollte beim gesamten gewerblichen Luftverkehrsbetrieb, soweit dieser in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt, während des Parkens an Flugsteigen oder auf Parkpositionen auf dem Flughafenvorfeld die externe Stromversorgung genutzt werden. Damit gewerbliche Passagierflugzeuge ihre Triebwerke während des Parkens vollständig abschalten können, sollten an Flughäfen des TEN-V-Kernnetzes PCA-Anlagen erwogen werden.** Dadurch **würden** Schadstoff- und Lärmemissionen verringert, die Luftqualität verbessert und die Auswirkungen auf den Klimawandel verringert werden. Daher sollten sämtliche Luftfahrzeuge des gewerblichen Luftverkehrs in der Lage sein, auf TEN-V-Flughäfen externe Stromversorgung **und PCA-Anlagen** zu nutzen, während sie an Flugsteigen oder Parkpositionen auf dem Flughafenvorfeld abgestellt sind.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 46
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 37

Vorschlag der Kommission

- (37) Gemäß Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2014/94 haben die Mitgliedstaaten nationale Strategierahmen erstellt, in denen ihre Pläne und Zielvorgaben skizziert werden, um sicherzustellen, dass diese Ziele erreicht werden. Sowohl aus der Bewertung der nationalen Strategierahmen als auch der Evaluierung der Richtlinie (EU) 2014/94 geht hervor, dass ehrgeizigere Ziele und ein besser koordiniertes Vorgehen der Mitgliedstaaten erforderlich sind, da sich die Einführung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen, insbesondere Elektrofahrzeugen, beschleunigen dürfte. Darüber hinaus werden bei allen Verkehrsträgern **Alternativen zu fossilen Brennstoffen** benötigt, um die Ziele des europäischen Grünen Deals zu erreichen. Die bestehenden nationalen Strategierahmen sollten überarbeitet werden, um klar darzulegen, wie die Mitgliedstaaten dem viel größeren Bedarf an öffentlich zugänglicher Lade- und Betankungsinfrastruktur, wie er in den verbindlichen Zielen zum Ausdruck kommt, gerecht werden. Die **überarbeiteten** Strategierahmen sollten sich gleichermaßen auf alle Verkehrsträger erstrecken, einschließlich derjenigen, für die es keine verbindlichen Ziele für den Aufbau gibt.

Geänderter Text

- (37) Gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2014/94/EU haben die Mitgliedstaaten nationale Strategierahmen erstellt, in denen ihre Pläne und Zielvorgaben skizziert werden, um sicherzustellen, dass diese Ziele erreicht werden. Sowohl aus der Bewertung der nationalen Strategierahmen als auch der Evaluierung der Richtlinie 2014/94/EU geht hervor, dass ehrgeizigere Ziele und ein besser koordiniertes Vorgehen der Mitgliedstaaten erforderlich sind, da sich die Einführung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen, insbesondere Elektrofahrzeugen, beschleunigen dürfte. Darüber hinaus **sollten fossile Brennstoffe schrittweise aus dem Verkehr gezogen werden, und es** werden bei allen Verkehrsträgern **nachhaltige Alternativen** benötigt, um die Ziele des europäischen Grünen Deals **und die Klimaziele der Union** zu erreichen. Die bestehenden nationalen Strategierahmen sollten überarbeitet werden, um klar darzulegen, wie die Mitgliedstaaten dem viel größeren Bedarf an öffentlich zugänglicher Lade- und Betankungsinfrastruktur, wie er in den verbindlichen Zielen zum Ausdruck kommt, gerecht werden. Die **nationalen** Strategierahmen sollten **auf einer territorialen Analyse beruhen, bei der die verschiedenen Bedürfnisse ermittelt und gegebenenfalls bestehende regionale und lokale Pläne für den Aufbau einer Lade- und Betankungsinfrastruktur berücksichtigt werden. Den ländlichen Gebieten sollte Aufmerksamkeit geschenkt werden, um die uneingeschränkte Zugänglichkeit dieser Infrastruktur sicherzustellen. Ferner sollten sich die überarbeiteten Strategierahmen** gleichermaßen auf alle Verkehrsträger erstrecken, einschließlich derjenigen, für die es keine verbindlichen Ziele für den Aufbau gibt.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 47

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 38

Vorschlag der Kommission

- (38) Die überarbeiteten Strategierahmen sollten Fördermaßnahmen auf dem Gebiet der Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe, einschließlich der in enger Zusammenarbeit mit den regionalen und lokalen Gebietskörperschaften und der betroffenen Branche aufzubauenden erforderlichen Infrastruktur, **umfassen** und dabei auch die Bedürfnisse kleiner und mittlerer Unternehmen berücksichtigen. Darüber hinaus sollten in den überarbeiteten Strategierahmen der nationale Gesamtrahmen für die Planung, Genehmigung und Beschaffung solcher Infrastrukturen dargelegt werden, einschließlich der ermittelten Hindernisse und Abhilfemaßnahmen, damit ein schnellerer Infrastrukturausbau erreicht werden kann.

Geänderter Text

- (38) Die überarbeiteten **nationalen** Strategierahmen sollten **auf die Klimaziele der Union abgestimmt sein und detaillierte Markt- und Verkehrsanteile, insbesondere für den Durchgangsverkehr, sowie die engmaschige Überwachung und Bewertung von Daten umfassen, um Marktprognosen und** Fördermaßnahmen auf dem Gebiet der Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe, einschließlich der in enger Zusammenarbeit mit den regionalen und lokalen Gebietskörperschaften und der betroffenen Branche aufzubauenden erforderlichen Infrastruktur, **zu ermöglichen**, und dabei auch die **Erfordernisse eines sozial gerechten Übergangs und die** Bedürfnisse kleiner und mittlerer Unternehmen berücksichtigen. Darüber hinaus sollten in den überarbeiteten Strategierahmen der nationale Gesamtrahmen für die Planung, Genehmigung und Beschaffung solcher Infrastrukturen dargelegt werden, einschließlich der ermittelten Hindernisse und Abhilfemaßnahmen, damit ein schnellerer Infrastrukturausbau erreicht werden kann. **In den überarbeiteten nationalen Strategierahmen sollte der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ in höchstem Maße berücksichtigt werden. Die Mitgliedstaaten sollten die kürzlich herausgegebene Empfehlung und die Leitlinien zur Umsetzung des Grundsatzes berücksichtigen, in denen erläutert wird, wie Planungs-, Politik- und Investitionsentscheidungen den Energieverbrauch in verschiedenen Schlüsselsektoren, einschließlich des Verkehrswesens, verringern können.**

Abänderung 48

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 39

Vorschlag der Kommission

- (39) Die Ausarbeitung und Umsetzung der überarbeiteten nationalen Strategierahmen der Mitgliedstaaten sollte von der Kommission durch den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten gefördert werden.

Geänderter Text

- (39) Die Ausarbeitung und Umsetzung der überarbeiteten nationalen Strategierahmen der Mitgliedstaaten sollte von der Kommission durch den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten **und regionalen und lokalen Behörden** gefördert werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 49
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 40

Vorschlag der Kommission

- (40) Um alternative Kraftstoffe zu fördern und die entsprechende Infrastruktur zu entwickeln, sollten die nationalen Strategierahmen detaillierte Strategien zur Förderung alternativer Kraftstoffe in Sektoren umfassen, in denen es schwierig ist, die CO₂-Emissionen zu verringern, beispielsweise Luftfahrt, Seeverkehr, Binnenschifffahrt und Schienenverkehr in Netzabschnitten, die nicht elektrifiziert werden können. Vor allem sollten die Mitgliedstaaten in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten klare Strategien für die Dekarbonisierung der Binnenschifffahrt entlang des TEN-V-Netzes entwickeln. Langfristige Dekarbonisierungsstrategien sollten auch für TEN-V-Häfen und TEN-V-Flughäfen entwickelt werden, vor allem mit Schwerpunkt auf dem Aufbau von Infrastruktur für emissionsarme und emissionsfreie Schiffe und Luftfahrzeuge sowie für Eisenbahnstrecken, die nicht elektrifiziert werden. Auf der Grundlage dieser Strategien sollte die Kommission diese Verordnung überprüfen, um verbindlichere Ziele für diese Sektoren festzulegen.

Geänderter Text

- (40) Um alternative Kraftstoffe zu fördern und die entsprechende Infrastruktur zu entwickeln, sollten die nationalen Strategierahmen detaillierte Strategien zur Förderung alternativer Kraftstoffe in Sektoren umfassen, in denen es schwierig ist, die CO₂-Emissionen zu verringern, beispielsweise Luftfahrt, Seeverkehr, Binnenschifffahrt und Schienenverkehr in Netzabschnitten, die nicht elektrifiziert werden können. Vor allem sollten die Mitgliedstaaten in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten klare Strategien für die Dekarbonisierung der Binnenschifffahrt entlang des TEN-V-Netzes entwickeln. Langfristige Dekarbonisierungsstrategien sollten auch für TEN-V-Häfen und TEN-V-Flughäfen entwickelt werden, vor allem mit Schwerpunkt auf dem Aufbau von Infrastruktur für emissionsarme und emissionsfreie Schiffe und Luftfahrzeuge sowie für Eisenbahnstrecken, die nicht elektrifiziert werden. Auf der Grundlage dieser Strategien **und unter Berücksichtigung der Daten zu nationalen Markt- und Verkehrsanteilen und Marktprognosen** sollte die Kommission diese Verordnung überprüfen, um verbindlichere Ziele für diese Sektoren festzulegen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 50
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 40 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (40a) Obwohl nur etwa 56 % des bestehenden europäischen Schienennetzes elektrifiziert sind, entfallen mehr als 80 % der insgesamt zurückgelegten Zugkilometer auf Züge mit Stromantrieb. Zurzeit sind jedoch noch schätzungsweise 6 000 Dieselszüge in Betrieb. Da sie von fossilen Brennstoffen abhängig sind, verursachen sie Treibhausgasemissionen und Luftverschmutzung. Der weitere Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im Eisenbahnsektor zur Abkehr von mit fossilen Brennstoffen betriebenen Zügen ist deshalb notwendig und dringlich, damit sichergestellt ist, dass die gesamte Verkehrsbranche beim Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft einen Beitrag leistet. Deshalb werden in dieser Verordnung konkrete Zielvorgaben vorgeschlagen. Für die Abkehr von Dieselszügen stehen dem Schienenverkehr verschiedene Technologien zur Verfügung, darunter die direkte Elektrifizierung sowie batteriebetriebene Züge und Wasserstoffanwendungen für Fälle, in denen die direkte Elektrifizierung eines Segments aus Gründen der Kosteneffizienz des Dienstes nicht möglich ist. Eine Voraussetzung für die Weiterentwicklung dieser Technologien ist der Aufbau einer geeigneten Lade- und Betankungsinfrastruktur in den Mitgliedstaaten. Vor dem Aufbau dieser Infrastruktur sollten die Mitgliedstaaten die am besten geeigneten Standorte sorgfältig prüfen und insbesondere die Einführung an multimodalen Knotenpunkten und innerhalb städtischer Knoten in Erwägung ziehen. Der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ sollte bei Planungs- und Investitionsentscheidungen in vollem Umfang berücksichtigt werden.

Abänderung 51
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 41

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (41) Die Mitgliedstaaten sollten in enger Zusammenarbeit mit Akteuren der Privatwirtschaft, die bei der Unterstützung des Ausbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe eine Hauptrolle spielen sollten, ein breites Spektrum **ordnungspolitischer** und **anderer** Anreize und Maßnahmen nutzen, um die verbindlichen Ziele zu erreichen und ihre nationalen Strategierahmen umzusetzen.

- (41) Die Mitgliedstaaten sollten in enger Zusammenarbeit mit **regionalen und lokalen Behörden sowie mit** Akteuren der Privatwirtschaft, die bei der Unterstützung **und Finanzierung** des Ausbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe eine Hauptrolle spielen sollten, ein breites Spektrum **marktbasierter** und **ordnungspolitischer** Anreize und Maßnahmen nutzen, um die verbindlichen Ziele zu erreichen und ihre nationalen Strategierahmen umzusetzen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 52
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 41 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (41b) **Die Mitgliedstaaten sollten Anreizsysteme einführen und alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um nachhaltige Verkehrsträger zu fördern. Besonderes Gewicht sollte auf die Rolle der kommunalen oder regionalen Behörden gelegt werden, die die Einführung von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, durch spezielle steuerliche Anreize, die Vergabe öffentlicher Aufträge oder lokale Verkehrsvorschriften erleichtern können.**

Abänderung 53
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 42

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- (42) Gemäß der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁵⁸⁾ muss bei der öffentlichen Auftragsvergabe ein nationaler Mindestanteil von sauberen und emissionsfreien Bussen erreicht werden, wobei ein sauberer Bus alternative Kraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Nummer 3 dieser Verordnung verwenden muss. Da immer mehr Verkehrsbehörden und Betreiber auf saubere und emissionsfreie Busse umstellen, um diese Ziele zu erreichen, sollten die Mitgliedstaaten die gezielte Förderung und Entwicklung der erforderlichen Businfrastruktur als Schlüsselement in ihre nationalen Strategierahmen aufnehmen. Die Mitgliedstaaten sollten geeignete Instrumente zur Förderung des Aufbaus von Lade- und Betankungsinfrastrukturen auch für firmeneigene Flotten, insbesondere für **saubere und emissionsfreie Busse auf lokaler Ebene**, einrichten und beibehalten.

⁽⁵⁸⁾ Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

- (42) Gemäß der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁵⁸⁾ muss bei der öffentlichen Auftragsvergabe ein nationaler Mindestanteil von sauberen und emissionsfreien Bussen erreicht werden, wobei ein sauberer Bus alternative Kraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Nummer 3 dieser Verordnung verwenden muss. Da immer mehr Verkehrsbehörden und Betreiber auf saubere und emissionsfreie Busse umstellen, um diese Ziele zu erreichen, sollten die Mitgliedstaaten die gezielte Förderung und Entwicklung der erforderlichen Businfrastruktur als Schlüsselement in ihre nationalen Strategierahmen aufnehmen. Die Mitgliedstaaten sollten geeignete Instrumente zur Förderung des Aufbaus von Lade- und Betankungsinfrastrukturen **entlang von Straßen** auch für firmeneigene Flotten, insbesondere für **emissionsfreie Stadt- und Fernbusse und für Carsharing-Fahrzeuge**, einrichten und beibehalten **und diese auf die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben anrechnen können.**

⁽⁵⁸⁾ Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 54
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 43

Vorschlag der Kommission

- (43) Angesichts der zunehmenden Vielfalt von Kraftstoffarten für Kraftfahrzeuge und der aktuellen Zunahme der Mobilität der Bürger im Straßenverkehr innerhalb der gesamten Union müssen den Fahrzeugnutzern klare und leicht verständliche Informationen über die an den Tankstellen verfügbaren Kraftstoffe und die Eignung ihres Fahrzeugs für die verschiedenen Kraftstoffe bzw. Ladepunkte auf dem Unionsmarkt zur Verfügung gestellt werden. Die Mitgliedstaaten sollten beschließen können, diese Informationsmaßnahmen auch auf **vor dem 18. November 2016** in Verkehr gebrachte Fahrzeuge anzuwenden.

Geänderter Text

- (43) Angesichts der zunehmenden Vielfalt von Kraftstoffarten für Kraftfahrzeuge und der aktuellen Zunahme der Mobilität der Bürger im Straßenverkehr innerhalb der gesamten Union müssen den Fahrzeugnutzern klare und leicht verständliche Informationen über die an den Tankstellen verfügbaren Kraftstoffe und die Eignung ihres Fahrzeugs für die verschiedenen Kraftstoffe bzw. Ladepunkte auf dem Unionsmarkt zur Verfügung gestellt werden. Die Mitgliedstaaten sollten beschließen können, diese Informationsmaßnahmen auch auf **zuvor** in Verkehr gebrachte Fahrzeuge anzuwenden.

Abänderung 55
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 44

Vorschlag der Kommission

- (44) Einfache und leicht vergleichbare Informationen über die Preise der verschiedenen Kraftstoffe könnten eine entscheidende Rolle dabei spielen, die Fahrzeugnutzer in die Lage zu versetzen, die relativen Kosten der verschiedenen auf dem Markt verfügbaren Kraftstoffe besser zu bewerten. Daher sollte zu Informationszwecken ein auf eine Maßeinheit bezogener Vergleichspreis für bestimmte alternative Kraftstoffe und konventionelle Kraftstoffe, ausgedrückt als „Kraftstoffpreis pro 100 km“, an allen relevanten Tankstellen angezeigt werden.

Geänderter Text

- (44) Einfache und leicht vergleichbare Informationen über die Preise der verschiedenen Kraftstoffe könnten eine entscheidende Rolle dabei spielen, die Fahrzeugnutzer in die Lage zu versetzen, die relativen Kosten der verschiedenen auf dem Markt verfügbaren Kraftstoffe besser zu bewerten. Daher sollte zu Informationszwecken ein auf eine Maßeinheit bezogener Vergleichspreis für bestimmte alternative Kraftstoffe und konventionelle Kraftstoffe, ausgedrückt als „Kraftstoffpreis pro 100 km“, an allen relevanten Tankstellen angezeigt werden. **Für die Verbraucher sollte klargestellt werden, dass dieser Preisvergleich die durchschnittlichen Kraftstoffpreise in dem Mitgliedstaat betrifft, die von den tatsächlichen Preisen an der betreffenden Tankstelle abweichen können. Darüber hinaus sollte für das punktuelle Aufladen mit Strom und die punktuelle Betankung mit Wasserstoff der an der betreffenden Tankstelle bzw. Ladestation berechnete Preis auch pro kWh bzw. pro kg angegeben werden.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 56
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 46

Vorschlag der Kommission

- (46) Daten sollten eine grundlegende Rolle für das ordnungsgemäße Funktionieren der Lade- und Tankstelleninfrastruktur spielen. Das Format, die Häufigkeit und die Qualität, in der diese Daten zur Verfügung zu stellen und zugänglich zu machen sind, sollten für die Gesamtqualität eines Infrastruktur-Ökosystems für alternative Kraftstoffe, das den Bedürfnissen der Nutzer gerecht wird, ausschlaggebend sein. Darüber hinaus sollten diese Daten in allen Mitgliedstaaten in kohärenter Weise zugänglich sein. Daher sollten die Daten im Einklang mit den Anforderungen der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁹⁾ an nationale Zugangsstellen (NAP) bereitgestellt werden.

⁽⁵⁹⁾ Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).

Geänderter Text

- (46) Daten sollten eine grundlegende Rolle für das ordnungsgemäße Funktionieren der Lade- und Tankstelleninfrastruktur spielen. Das Format, die Häufigkeit und die Qualität, in der diese Daten zur Verfügung zu stellen und zugänglich zu machen sind, sollten für die Gesamtqualität eines Infrastruktur-Ökosystems für alternative Kraftstoffe, das den Bedürfnissen der Nutzer gerecht wird, ausschlaggebend sein. Darüber hinaus sollten diese Daten in allen Mitgliedstaaten in kohärenter Weise zugänglich sein. Daher sollten die Daten **als offene Daten** im Einklang mit den Anforderungen der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁹⁾ an nationale Zugangsstellen (NAP) bereitgestellt werden. **Für Dienste, die reibungsloses Reisen in der gesamten Union ermöglichen, sollte auch ein unionsweites System geschaffen werden, in das standardisierte Daten aus nationalen Systemen importiert werden. Daher sollte die Kommission eine gemeinsame europäische Zugangsstelle auf Unionsebene schaffen, die als Daten-Gateway fungiert und über die die Endnutzer und Mobilitätsdienstleister leicht auf die in den NAP gespeicherten relevanten Daten zugreifen können. Sie sollte, soweit möglich, mit den von den Mitgliedstaaten entwickelten bestehenden Informations- und Buchungssystemen kompatibel und interoperabel sein. Die europäische Zugangsstelle könnte den Verbrauchern bessere Preisvergleiche zwischen öffentlich zugänglichen Lade- und Tankstellenbetreibern im Binnenmarkt ermöglichen und den Nutzern Informationen über die Zugänglichkeit und Verfügbarkeit, die Wartezeiten und die verbleibende Kapazität der Tankstellen und Ladepunkte für alternative Kraftstoffe zur Verfügung stellen. Dies könnte dazu beitragen, Verkehrsstörungen zu verhindern und die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen. Diese Informationen sollten über eine öffentliche, aktuelle, benutzerfreundliche, zugängliche und mehrsprachige Schnittstelle auf Unionsebene zugänglich gemacht werden.**

⁽⁵⁹⁾ Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 57
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 52

Vorschlag der Kommission

- (52) Bei der Anwendung dieser Verordnung sollte die Kommission **die einschlägigen** Expertengruppen, insbesondere das Forum für nachhaltigen Verkehr (STF) und das Europäische Forum für nachhaltige Schifffahrt (ESSF), konsultieren. Eine solche Expertenkonsultation ist von besonderer Bedeutung, wenn die Kommission beabsichtigt, delegierte Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte im Rahmen dieser Verordnung zu erlassen.

Geänderter Text

- (52) Bei der Anwendung dieser Verordnung sollte die Kommission **verschiedenste Organisationen und Interessenträger, einschließlich Verbraucherorganisationen, Gemeinden, Städte und Regionen, sowie einschlägige** Expertengruppen **und** insbesondere das Forum für nachhaltigen Verkehr (STF) und das Europäische Forum für nachhaltige Schifffahrt (ESSF) konsultieren. Eine solche Expertenkonsultation ist von besonderer Bedeutung, wenn die Kommission beabsichtigt, delegierte Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte im Rahmen dieser Verordnung zu erlassen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 58
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 53

Vorschlag der Kommission

- (53) Der Bereich der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe entwickelt sich rasch weiter. Das Fehlen gemeinsamer technischer Spezifikationen stellt ein Hindernis für die Schaffung eines Binnenmarkts für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe dar. Daher sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Festlegung technischer Spezifikationen für Bereiche zu erlassen, in denen gemeinsame technische Spezifikationen noch nicht vorhanden, aber notwendig sind. Dies sollte insbesondere die Kommunikation zwischen dem Elektrofahrzeug und dem Lade- punkt, die Kommunikation zwischen dem Lade- punkt und dem Software-Managementsystem für das Aufladen (Bak- k-End), die den Roaming-Dienst für Elektrofahrzeuge betreffende Kommunikation und die Kommunikation mit dem Stromnetz umfassen. Außerdem müssen der geeig- nete Steuerungsrahmen und die Rollen der verschiedenen Akteure festgelegt werden, die am Vehicle-to-Grid-Kom- munikationsökosystem beteiligt sind. **Darüber hinaus müssen** neuartige technologische Entwicklungen, wie z. B. elektrische Straßensysteme („ERS“), berücksichtigt werden. Was die Bereitstellung von Daten betrifft, so müssen zusätzliche Datentypen und technische Spezifi- kationen für das Format, die Häufigkeit und die Qualität, in der diese Daten zur Verfügung gestellt und zugänglich gemacht werden sollten, vorgesehen werden.

Geänderter Text

- (53) Der Bereich der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe entwickelt sich rasch weiter. Das Fehlen gemeinsamer technischer Spezifikationen stellt ein Hindernis für die Schaffung eines Binnenmarkts für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe dar. Daher sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Festlegung technischer Spezifika- tionen für Bereiche zu erlassen, in denen gemeinsame technische Spezifikationen noch nicht vorhanden, aber notwendig sind. Dies sollte insbesondere die Kommuni- kation zwischen dem Elektrofahrzeug und dem Lade- punkt, die Kommunikation zwischen dem Lade- punkt und dem Software-Managementsystem für das Aufladen (Bak- k-End), die den Roaming-Dienst für Elektrofahrzeuge betreffende Kommunikation und die Kommunikation mit dem Stromnetz umfassen, **wobei ein hohes Cybersicher- heits- und Datenschutzniveaus sicherzustellen ist.** Außerdem müssen der geeignete Steuerungsrahmen und die Rollen der verschiedenen Akteure **rasch** festgelegt werden, die am Vehicle-to-Grid-Kommunikationsökosy- stem beteiligt sind, **wobei gleichzeitig** neuartige tech- nologische Entwicklungen **mit einem hohen Potenzial hinsichtlich der Verringerung von Treibhausgasemissio- nen**, wie z. B. elektrische Straßensysteme („ERS“) **und insbesondere induktiv betriebene und Kettenoberlei- tungslösungen**, berücksichtigt **und gefördert** werden **müssen**. Was die Bereitstellung von Daten betrifft, so müssen zusätzliche Datentypen und technische Spezifi- kationen für das Format, die Häufigkeit und die Qualität, in der diese Daten zur Verfügung gestellt und zugänglich gemacht werden sollten, vorgesehen werden. **Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultatio- nen — auch auf der Ebene von Sachverständigen — durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung nieder- gelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichbe- rechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parla- ment und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommis- sion, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechts- akte befasst sind.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 59
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 54 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(54a) *Da durch diese Verordnung für die betroffenen Sektoren zusätzliche Befolgungskosten entstehen, müssen Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden, um zu verhindern, dass der Gesamtverwaltungsaufwand zunimmt. Die Kommission sollte daher verpflichtet werden, noch vor Inkrafttreten dieser Verordnung Vorschläge vorzulegen, mit denen ein Ausgleich für den aus dieser Verordnung erwachsenden Verwaltungsaufwand geschaffen wird, indem Bestimmungen in anderen Rechtsvorschriften der Union geändert oder aufgehoben werden, die unnötige Befolgungskosten in den betreffenden Sektoren nach sich ziehen.*

Abänderung 60
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) In dieser Verordnung werden **verbindliche** nationale **Ziele** für den Aufbau einer ausreichenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union für Straßenfahrzeuge, Schiffe und stationäre Luftfahrzeuge festgelegt. Sie enthält gemeinsame technische Spezifikationen und Anforderungen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Bezug auf Nutzerinformationen, die Bereitstellung von Daten und die Bezahlung.

(1) In dieser Verordnung werden nationale **Mindestziele** für den Aufbau einer ausreichenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union für Straßenfahrzeuge, Schiffe, **Züge** und stationäre Luftfahrzeuge festgelegt. Sie enthält gemeinsame technische Spezifikationen und Anforderungen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Bezug auf Nutzerinformationen, die Bereitstellung von Daten und die Bezahlung.

Abänderung 61
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Diese Verordnung sieht einen Berichterstattungsmechanismus zur Förderung der Zusammenarbeit vor und gewährleistet eine solide Fortschrittsverfolgung. Der Mechanismus umfasst einen strukturierten, transparenten und **iterativen** Prozess zwischen der Kommission und den **Mitgliedstaaten** zum Zwecke der Vollendung der nationalen Strategierahmen und ihrer anschließenden Umsetzung sowie für entsprechende Maßnahmen der Kommission.

(3) Diese Verordnung sieht einen Berichterstattungsmechanismus zur Förderung der Zusammenarbeit vor und gewährleistet eine solide Fortschrittsverfolgung. Der Mechanismus umfasst einen strukturierten, transparenten, **iterativen** und **die Multi-Level-Governance berücksichtigenden** Prozess zwischen der Kommission, **den Mitgliedstaaten** und den **regionalen und lokalen Behörden** zum Zwecke der Vollendung der nationalen Strategierahmen und ihrer anschließenden Umsetzung sowie für entsprechende Maßnahmen der Kommission, **wobei die bestehenden lokalen und regionalen Strategien für den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe berücksichtigt werden.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 62

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. „entlang des TEN-V-Netzes“ bedeutet im Falle von Stromladestationen und Wasserstofftankstellen, dass sie am TEN-V-Netz oder innerhalb einer Fahrstrecke von 1,5 km von der nächstgelegenen Ausfahrt einer TEN-V-Straße liegen;

Abänderung 63

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 3 — Buchstabe a — Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) „alternative Kraftstoffe für emissionsfreie Fahrzeuge“:

a) „alternative Kraftstoffe für emissionsfreie Fahrzeuge, **Schiffe und Luftfahrzeuge**“:

Abänderung 64

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 3 — Buchstabe b — Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

— Biomasse-Kraftstoffe und Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Nummern 27 und 33 der Richtlinie (EU) 2018/2001,

— Biomasse-Kraftstoffe, **einschließlich Biogas**, und Biokraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Nummern 27, **28** und 33 der Richtlinie (EU) 2018/2001,

Abänderung 65

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 3 — Buchstabe c — Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) „alternative fossile Brennstoffe“ für eine Übergangsphase:

c) „alternative fossile Brennstoffe“ für eine **begrenzte** Übergangsphase:

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 66

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

9a. „Bürgerenergiegemeinschaft“ bezeichnet eine Gemeinschaft im Sinne von Artikel 2 Nummer 11 der Richtlinie (EU) 2019/944;

Abänderung 67

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 17

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

17. „elektrisches Straßensystem“ bezeichnet eine physische Anlage entlang einer Straße, mit der Strom an ein Elektrofahrzeug **während der Fahrt übertragen werden kann**;

17. „elektrisches Straßensystem“ bezeichnet eine physische Anlage entlang einer Straße, mit der Strom an ein Elektrofahrzeug **übertragen werden kann, um die für den Antrieb oder das dynamische Laden dieses Fahrzeugs notwendige Energie zu liefern**;

Abänderung 68

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

17a. „dynamisches Laden“ bezeichnet das Laden der Batterien von Elektrofahrzeugen während der Fahrt;

Abänderung 69

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

19a. „Energieeffizienz an erster Stelle“ bezeichnet den Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ gemäß Artikel 2 Nummer 18 der Verordnung (EU) 2018/1999;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 70**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 19 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

19b. „Technologieneutralität“ bezeichnet Technologieneutralität im Sinne von Erwägungsgrund 25 der Richtlinie (EU) 2018/1972;

Abänderung 71**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 35 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

35a. „Zahlungskarte“ bezeichnet einen Zahlungsdienst, der auf einer physischen oder digitalen Debit- bzw. Kreditkarte beruht, und schließt auch in Smartphone-Apps eingebettete Zahlungskarten ein;

Abänderung 72**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 35 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

35b. „Zahlungsdienst“ bezeichnet einen Zahlungsdienst im Sinne von Artikel 4 Nummer 3 der Richtlinie (EU) 2015/2366;

Abänderung 73**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 37 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

37a. „Pre-Conditioned-Air-Anlage“ oder „PCA-Anlage“ bezeichnet eine feste oder mobile Anlage an Flughäfen, die von außen klimatisierte Luft zur Kühlung, Belüftung oder Beheizung der Kabinen stationärer Flugzeuge zuführt;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 74

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 38

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

38. „öffentlich zugängliche“ Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bezeichnet eine Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die sich an einem Standort oder in Räumlichkeiten befindet, die der Allgemeinheit zugänglich sind, unabhängig davon, ob sich die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf öffentlichem oder privatem Grund befindet, ob der Zugang zu dem Standort oder den Räumlichkeiten Beschränkungen oder Bedingungen unterliegt und ungeachtet der für die Nutzung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe geltenden Bedingungen;

38. „öffentlich zugängliche“ Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bezeichnet eine Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die sich an einem Standort oder in Räumlichkeiten befindet, die der Allgemeinheit, **einschließlich Menschen mit eingeschränkter Mobilität**, zugänglich sind, unabhängig davon, ob sich die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf öffentlichem oder privatem Grund befindet, ob der Zugang zu dem Standort oder den Räumlichkeiten Beschränkungen oder Bedingungen unterliegt und ungeachtet der für die Nutzung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe geltenden Bedingungen;

Abänderung 75

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 40

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

40. „punktueller Aufladen“ bezeichnet einen Aufladedienst, der von einem Endnutzer erworben wird, ohne dass dieser Endnutzer sich registrieren, eine schriftliche Vereinbarung schließen oder eine längerfristige, über den bloßen Erwerb der Dienstleistung hinausgehende Geschäftsbeziehung mit dem Betreiber des Ladepunkts eingehen muss;

40. „punktueller Aufladen“ bezeichnet einen Aufladedienst, der von einem Endnutzer erworben wird, ohne dass dieser Endnutzer sich registrieren, eine schriftliche Vereinbarung schließen oder eine längerfristige, über den bloßen Erwerb der Dienstleistung hinausgehende Geschäftsbeziehung mit dem Betreiber des Ladepunkts eingehen **oder sich bei Online-Vermittlungsdiensten elektronisch anmelden oder einloggen** muss;

Abänderung 76

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 41

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

41. „Ladepunkt“ bezeichnet eine feste oder mobile Schnittstelle, an der Strom an ein Elektrofahrzeug übertragen werden kann und die ein oder mehrere Stecker für unterschiedliche Arten von Anschlüssen haben kann, an der aber zur selben Zeit nur ein Elektrofahrzeug aufgeladen werden kann, mit Ausnahme von Vorrichtungen mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 kW, deren Hauptzweck nicht das Aufladen von Elektrofahrzeugen ist;

41. „Ladepunkt“ bezeichnet eine feste oder mobile, **netzgebundene oder netzunabhängige** Schnittstelle, an der Strom an ein Elektrofahrzeug übertragen werden kann und die ein oder mehrere Stecker für unterschiedliche Arten von Anschlüssen haben kann, an der aber zur selben Zeit nur ein Elektrofahrzeug aufgeladen werden kann, mit Ausnahme von Vorrichtungen mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 kW, deren Hauptzweck nicht das Aufladen von Elektrofahrzeugen ist;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 77

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 49

Vorschlag der Kommission

49. „Zapfstelle“ bezeichnet eine Betankungseinrichtung für die Abgabe flüssiger oder gasförmiger alternativer Kraftstoffe über eine ortsfeste oder mobile Anlage, an der zur selben Zeit nur ein Fahrzeug betankt werden kann;

Geänderter Text

49. „Zapfstelle“ bezeichnet eine Betankungseinrichtung für die Abgabe flüssiger oder gasförmiger alternativer Kraftstoffe über eine ortsfeste oder mobile Anlage, an der zur selben Zeit nur ein Fahrzeug **oder Schiff** betankt werden kann;

Abänderung 78

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 54 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

54a. „Erneuerbare-Energie-Gemeinschaft“ bezeichnet eine Gemeinschaft im Sinne von Artikel 2 Nummer 16 der Richtlinie (EU) 2018/2001;

Abänderung 79

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 56

Vorschlag der Kommission

56. „sicherer Parkplatz“ bezeichnet einen Park- und Rastplatz im Sinne von Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b, der für das nächtliche Abstellen von schweren Nutzfahrzeugen bestimmt ist;

Geänderter Text

56. „sicherer Parkplatz“ bezeichnet einen Park- und Rastplatz im Sinne von Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b **der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013**, der für das nächtliche Abstellen von schweren Nutzfahrzeugen bestimmt ist **und gemäß Artikel 8a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zertifiziert wurde**;

Abänderung 80

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 57

Vorschlag der Kommission

57. „Schiff am Liegeplatz“ bezeichnet ein Schiff **am Liegeplatz im Sinne von Artikel 3 Buchstabe n der Verordnung (EU) 2015/757**;

Geänderter Text

57. „Schiff am Liegeplatz“ bezeichnet ein Schiff, **das in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats für die Zwecke des Be- und Entladens und/oder Ein- oder Aussteigens von Fahrgästen oder der Beherbergung von Fahrgästen sicher am Kai festgemacht ist, auch in der Zeit, in der es nicht be- oder entladen wird und keine Fahrgäste ein- oder aussteigen**;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 81

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 58

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

58. „Landseitige Stromversorgung“ **ist** die mittels einer **Standardschnittstelle** von Land aus erbrachte Stromversorgung von Seeschiffen oder Binnenschiffen am Liegeplatz.

58. „landseitige Stromversorgung“ **bezeichnet** die mittels einer **ortsfesten, schwimmenden oder mobilen Anlage** von Land aus erbrachte Stromversorgung von Seeschiffen oder Binnenschiffen am Liegeplatz;

Abänderung 82

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 66 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

66a. „multimodaler Knotenpunkt“ **bezeichnet eine Infrastruktur für Mobilitätsdienste, wie etwa Haltestellen und Terminals für den Schienen-, Straßen-, Luft- und Seeverkehr sowie die Binnenschifffahrt, die multimodalen Verkehr im Sinne von Artikel 3 Buchstabe n der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ermöglicht;**

Abänderung 83

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 — Absatz 1 — Nummer 66 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

66b. „Fahrzeuge der Klasse L“ **bezeichnet zweirädrige, dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und Anhang I, wozu Fahrräder mit Antriebssystem, zweirädrige und dreirädrige Kleinkrafträder, zweirädrige und dreirädrige Krafträder, Krafträder mit Beiwagen, leichte und schwere Straßen-Quads sowie leichte und schwere Vierradmobile gehören.**

Abänderung 84

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 1 — Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

— in ihrem Hoheitsgebiet werden öffentlich zugängliche Ladestationen für leichte Nutzfahrzeuge mit einer ausreichenden Ladeleistung für solche Fahrzeuge errichtet.

— in ihrem Hoheitsgebiet werden **auf eine die räumliche Ausgewogenheit und ein multimodales Reisen fördernde Weise** öffentlich zugängliche Ladestationen für leichte Nutzfahrzeuge mit einer ausreichenden Ladeleistung für solche Fahrzeuge errichtet;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 85

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 1 — Spiegelstrich 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-
- *eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher Ladestationen für leichte Nutzfahrzeuge wird auf öffentlichen Straßen in Wohngebieten bereitgestellt, in denen Fahrzeuge gewöhnlich längere Zeit geparkt sind;*

Abänderung 86

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 1 — Spiegelstrich 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-
- *eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher Ladestationen für leichte Nutzfahrzeuge ist für intelligentes und bidirektionales Laden ausgerüstet;*

Abänderung 87

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 1 — Spiegelstrich 2 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-
- **Netzanschluss und Netzkapazität werden bereitgestellt.**

Abänderung 88

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-
- a) für jedes batteriebetriebene leichte Elektro-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtleistung von mindestens **1** kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, **und**

-
- a) für jedes batteriebetriebene leichte Elektro-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtleistung von mindestens **3** kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, **wenn der Anteil der batteriebetriebenen leichten Nutzfahrzeuge an der gesamten prognostizierten Flotte leichter Nutzfahrzeuge in diesem Mitgliedstaat weniger als 1 % beträgt,**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 89**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe a a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- aa) für jedes batteriebetriebene leichte Elektro-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtladeleistung von 2,5 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, wenn der Anteil der batteriebetriebenen leichten Nutzfahrzeuge an der gesamten prognostizierten Flotte leichter Nutzfahrzeuge in diesem Mitgliedstaat 1 % oder mehr als 1 %, jedoch weniger als 2,5 % beträgt,

Abänderung 90**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe a b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- ab) für jedes batteriebetriebene leichte Elektro-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtladeleistung von 2 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, wenn der Anteil der batteriebetriebenen leichten Nutzfahrzeuge an der gesamten prognostizierten Flotte leichter Nutzfahrzeuge in diesem Mitgliedstaat 2,5 % oder mehr als 2,5 %, jedoch weniger als 5 % beträgt,

Abänderung 91**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe a c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- ac) für jedes batteriebetriebene leichte Elektro-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtladeleistung von 1,5 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, wenn der Anteil der batteriebetriebenen leichten Nutzfahrzeuge an der gesamten prognostizierten Flotte leichter Nutzfahrzeuge in diesem Mitgliedstaat 5 % oder mehr als 5 %, jedoch weniger als 7,5 % beträgt, und

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 92

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe a d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ad) für jedes batteriebetriebene leichte Elektro-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtladeleistung von 1 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, wenn der Anteil von batteriebetriebenen leichten Elektro-Nutzfahrzeugen im Verhältnis zur gesamten prognostizierten Menge an leichten Nutzfahrzeugen in dem betreffenden Mitgliedstaat 7,5 % oder mehr beträgt,

Abänderung 93

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) für jedes leichte Plug-in-Hybrid-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtladeleistung von mindestens **0,66** kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt.

b) für jedes leichte Plug-in-Hybrid-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtladeleistung von mindestens 2 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, *wenn der Anteil von Elektrofahrzeugen an der gesamten prognostizierten Fahrzeugflotte in diesem Mitgliedstaat weniger als 1 % beträgt,*

Abänderung 94

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) für jedes leichte Plug-in-Hybrid-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtladeleistung von 1,65 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, wenn der Anteil der leichten Plug-in-Hybrid-Nutzfahrzeug an der gesamten prognostizierten Fahrzeugflotte in diesem Mitgliedstaat 1 % oder mehr als 1 %, jedoch weniger als 2,5 % beträgt,

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 95

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe b b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

bb) für jedes leichte Plug-in-Hybrid-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtleistung von mindestens 1,33 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, wenn der Anteil von Elektrofahrzeugen an der gesamten prognostizierten Fahrzeugflotte in diesem Mitgliedstaat 2,5 % oder mehr als 2,5 %, jedoch weniger als 5 % beträgt,

Abänderung 96

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe b c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

bc) für jedes leichte Plug-in-Hybrid-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtleistung von 1 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, wenn der Anteil von Elektrofahrzeugen an der gesamten prognostizierten Fahrzeugflotte in diesem Mitgliedstaat 5 % oder mehr als 5 %, jedoch weniger als 7,5 % beträgt, und

Abänderung 97

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe b d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

bd) für jedes leichte Plug-in-Hybrid-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtleistung von mindestens 0,66 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, wenn der Anteil von Elektrofahrzeugen an der gesamten prognostizierten Fahrzeugflotte in diesem Mitgliedstaat 7,5 % oder mehr beträgt.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 98
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Unbeschadet von Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstabe a sorgen die Mitgliedstaaten für die Aufstellung von Zielwerten für die Mindestladeleistung der Ladeinfrastruktur auf nationaler Ebene, die ausreichend ist für

— **3 % der gesamten prognostizierten Flotte von leichten Nutzfahrzeugen bis zum 31. Dezember 2027,**

— **5 % der gesamten prognostizierten Flotte von leichten Nutzfahrzeugen bis zum 31. Dezember 2030.**

Abänderung 99
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 — Absatz 2 — Buchstabe a — Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) im TEN-V-Kernnetz in jeder Fahrtrichtung öffentlich zugängliche Ladestandorte für leichte Nutzfahrzeuge errichtet werden, die nicht mehr als 60 km voneinander entfernt sind und die folgende Anforderungen erfüllen:

a) im TEN-V-Kernnetz **und im TEN-V-Gesamtnetz** in jeder Fahrtrichtung öffentlich zugängliche Ladestandorte für leichte Nutzfahrzeuge errichtet werden, die nicht mehr als 60 km voneinander entfernt sind und die folgende Anforderungen erfüllen:

Abänderung 100
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 — Absatz 2 — Buchstabe a — Ziffer i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

i) bis zum 31. Dezember 2025 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens **300** kW bieten und über mindestens eine Ladestation mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **150** kW verfügen;

i) bis zum 31. Dezember 2025 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens **600** kW bieten und über mindestens eine Ladestation mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **300** kW verfügen;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 101**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 3 — Absatz 2 — Buchstabe a — Ziffer ii**

Vorschlag der Kommission

- ii) bis zum 31. Dezember 2030 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens **600** kW bieten und über mindestens zwei Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **150** kW verfügen;

Geänderter Text

- ii) bis zum 31. Dezember 2030 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens **900** kW bieten und über mindestens zwei Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **350** kW verfügen;

Abänderung 102**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 3 — Absatz 2 — Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

- b) im TEN-V-Gesamtnetz in jeder Fahrtrichtung öffentlich zugängliche Ladestandorte für leichte Nutzfahrzeuge errichtet werden, die nicht mehr als 60 km voneinander entfernt sind und die folgende Anforderungen erfüllen:**

- i) **bis zum 31. Dezember 2030 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 300 kW bieten und über mindestens eine Ladestation mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW verfügen;**

- ii) **bis zum 31. Dezember 2035 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 600 kW bieten und über mindestens zwei Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW verfügen.**

Geänderter Text

entfällt

Abänderung 103**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 3 — Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Im Falle einer schnellen Markteinführung von Elektrofahrzeugen in jeglichem relevanten Berichtszeitraum sollten die Mitgliedstaaten die in Absatz 2 genannten Fristen entsprechend kürzen und die Zielwerte für die Ladestandorte entsprechend anheben.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 104

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Stehen die Kosten in keinem Verhältnis zum Nutzen, einschließlich des Nutzens für die Umwelt, so kann ein Mitgliedstaat beschließen, die Absätze 1 und 2 dieses Artikels nicht anzuwenden auf

a) die Gebiete in äußerster Randlage der Union im Sinne von Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union oder

b) Inseln, die nicht an die Energienetze des Festlands angeschlossen sind und unter die Begriffsbestimmung für kleine Verbundnetze oder isolierte Netze gemäß der Richtlinie (EU) 2019/944 fallen.

In solchen Fällen begründet der betreffende Mitgliedstaat seine Entscheidung gegenüber der Kommission und stellt alle einschlägigen Informationen in seinen nationalen Strategierahmen zur Verfügung.

Abänderung 105

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 2 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2c) Die Kommission kann auf begründeten Antrag eines Mitgliedstaats für TEN-V-Straßen mit einem durchschnittlichen jährlichen Gesamtverkehrsaufkommen von weniger als 2 000 leichten Nutzfahrzeugen eine Ausnahme von der Anforderung nach Absatz 2 gewähren, sofern die Infrastruktur im Hinblick auf das sozioökonomische Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gerechtfertigt werden kann. Wenn die Ausnahme gewährt wird, kann ein Mitgliedstaat auf den entsprechenden Straßen einen einzigen öffentlich zugänglichen Ladestandort errichten, der beide Fahrtrichtungen bedient, solange die Anforderungen nach Absatz 2 in Bezug auf Entfernung, Gesamtladeleistung des Standorts, Anzahl der Ladepunkte und Ladeleistung der einzelnen Ladepunkte, die für eine Fahrtrichtung gelten, erfüllt werden und sofern der Ladestandort aus beiden Fahrtrichtungen leicht zugänglich ist. Die Kommission gewährt Ausnahmen dieser Art in hinreichend begründeten Fällen nach Prüfung des begründeten Antrags des Mitgliedstaats.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 106

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 2 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2d) Die Kommission kann auf begründeten Antrag eines Mitgliedstaats für TEN-V-Straßen mit einem durchschnittlichen jährlichen Gesamtverkehrsaufkommen von weniger als 1500 leichten Nutzfahrzeugen eine Ausnahme von der Anforderung in Bezug auf die Höchstentfernungen nach Absatz 2 dieses Artikels gewähren, sofern die Infrastruktur im Hinblick auf das sozioökonomische Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gerechtfertigt werden kann. Wird eine solche Ausnahme gewährt, so können die Mitgliedstaaten eine größere Höchstentfernung von bis zu 100 km zwischen den Ladepunkten zulassen. Die Kommission gewährt Ausnahmen dieser Art in hinreichend begründeten Fällen nach Prüfung des begründeten Antrags des Mitgliedstaats.

Abänderung 107

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 2 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2e) In dicht besiedelten Gebieten und Regionen, in denen es an verfügbaren Parkplätzen abseits der Straße mangelt oder der Anteil der zugelassenen leichten Elektro-Nutzfahrzeuge hoch ist, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladestationen entsprechend erhöht wird, um die erforderliche Infrastruktur bereitzustellen und die Marktentwicklung zu unterstützen.

Abänderung 108

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Benachbarte Mitgliedstaaten **stellen sicher**, dass auf den grenzüberschreitenden Abschnitten des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes die in den Buchstaben a und b genannten Höchstentfernungen nicht überschritten werden.

(3) Benachbarte Mitgliedstaaten **ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen**, dass auf den grenzüberschreitenden Abschnitten des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes die in den Buchstaben a und b genannten Höchstentfernungen nicht überschritten werden.

Abänderung 109

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Die Kommission ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um die Zusammenarbeit mit Drittstaaten sicherzustellen — insbesondere mit den Bewerberländern sowie mit jenen Drittstaaten, in denen sich Transitkorridore befinden, die die Mitgliedstaaten miteinander verbinden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 110

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 1 — Buchstabe a — Ziffer i

Vorschlag der Kommission

- i) bis zum 31. Dezember 2025 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens **1 400** kW bieten und über mindestens **eine Ladestation** mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **350** kW verfügen;

Geänderter Text

- i) bis zum 31. Dezember 2025 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens **2 000** kW bieten und über mindestens **zwei Ladestationen** mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **800** kW verfügen;

Abänderung 111

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 1 — Buchstabe a — Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

- ii) bis zum 31. Dezember 2030 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens **3 500** kW bieten und über mindestens **zwei** Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **350** kW verfügen;

Geänderter Text

- ii) bis zum 31. Dezember 2030 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens **5 000** kW bieten und über mindestens **vier** Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **800** kW verfügen;

Abänderung 112

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 1 — Buchstabe b — Ziffer i

Vorschlag der Kommission

- i) bis zum 31. Dezember 2030 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens **1 400** kW bieten und über mindestens **zwei Ladestationen** mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **350** kW verfügen;

Geänderter Text

- i) bis zum 31. Dezember 2030 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens **2 000** kW bieten und über mindestens **eine Ladestation** mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **800** kW verfügen;

Abänderung 113

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 1 — Buchstabe b — Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

- ii) bis zum 31. Dezember 2035 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens **3 500** kW bieten und über mindestens **zwei** Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **350** kW verfügen;

Geänderter Text

- ii) bis zum 31. Dezember 2035 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens **5 000** kW bieten und über mindestens **zwei** Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **800** kW verfügen;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 114**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 4 — Absatz 1 — Buchstabe b a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) die Kommission kann auf begründeten Antrag eines Mitgliedstaats für TEN-V-Straßen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr eines Jahres von insgesamt weniger als 800 schweren Nutzfahrzeugen eine Ausnahme von der Anforderung nach Absatz 1 gewähren, sofern die Infrastruktur im Hinblick auf das sozioökonomische Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gerechtfertigt werden kann. Wenn die Ausnahme gewährt wird, kann ein Mitgliedstaat auf solchen Straßen einen einzigen öffentlich zugänglichen Ladestandort errichten, der beide Fahrtrichtungen bedient, solange die Anforderungen nach Absatz 1 in Bezug auf Entfernung, Gesamtladeleistung des Standorts, Anzahl der Ladepunkte und Ladeleistung der einzelnen Ladepunkte, die für eine Fahrtrichtung gelten, erfüllt werden, sofern der Ladestandort aus beiden Fahrtrichtungen leicht zugänglich ist. Die Kommission gewährt solche Ausnahmen in hinreichend begründeten Fällen nach Prüfung des begründeten Antrags des Mitgliedstaats;

Abänderung 115**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 4 — Absatz 1 — Buchstabe b b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

bb) die Kommission kann auf begründeten Antrag eines Mitgliedstaats für TEN-V-Straßen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr eines Jahres von insgesamt weniger als 600 schweren Nutzfahrzeugen eine Ausnahme von der Anforderung in Bezug auf die Höchstentfernungen nach Absatz 1 gewähren, sofern die Infrastruktur im Hinblick auf das sozioökonomische Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gerechtfertigt werden kann. Wird eine solche Ausnahme gewährt, so können die Mitgliedstaaten eine größere maximale Entfernung von bis zu 100 km zwischen den Ladepunkten zulassen. Die Kommission gewährt solche Ausnahmen in hinreichend begründeten Fällen nach Prüfung des begründeten Antrags des Mitgliedstaats;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 116

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 1 — Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

- c) bis zum 31. Dezember **2030** auf jedem sicheren Parkplatz mindestens **eine Ladestation** für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Ladeleistung von mindestens 100 kW installiert **wird**;

Geänderter Text

- c) bis zum 31. Dezember **2027** auf jedem sicheren Parkplatz mindestens **zwei Ladestationen** für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Ladeleistung von mindestens 100 kW installiert **werden, die für intelligentes und bidirektionales Laden ausgerüstet sind**;

Abänderung 117

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 1 — Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- ca) **bis zum 31. Dezember 2030 auf jedem sicheren Parkplatz mindestens vier Ladestationen für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Ladeleistung von mindestens 100 kW installiert werden, die für intelligentes und bidirektionales Laden ausgerüstet sind**;

Abänderung 118

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 1 — Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

- d) bis zum 31. Dezember 2025 an jedem städtischen Knoten öffentlich zugängliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtladeleistung von mindestens **600** kW, die von Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **150** kW abgegeben wird, errichtet werden;

Geänderter Text

- d) bis zum 31. Dezember 2025 an jedem städtischen Knoten öffentlich zugängliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtladeleistung von mindestens **1 400** kW, die von Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **350** kW abgegeben wird, errichtet werden;

Abänderung 119

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 1 — Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

- e) bis zum 31. Dezember 2030 an jedem städtischen Knoten öffentlich zugängliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtladeleistung von mindestens **1 200** kW, die von Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **150** kW abgegeben wird, errichtet werden.

Geänderter Text

- e) bis zum 31. Dezember 2030 an jedem städtischen Knoten öffentlich zugängliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtladeleistung von mindestens **3 500** kW, die von Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens **350** kW abgegeben wird, errichtet werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 120

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die in Absatz 1 Buchstaben c, ca, d und e genannten Anforderungen gelten zusätzlich zu den in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Anforderungen.

Abänderung 121

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1b) Die Kommission prüft, ob die in Absatz 1 Buchstaben a, b, d und e genannte individuelle Ladeleistung erhöht werden sollte, sobald die gemeinsamen technischen Spezifikationen vorliegen und gemäß Anhang II im Rahmen der Überprüfung dieser Verordnung gemäß Artikel 22 ergänzt worden sind.

Abänderung 122

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 1 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1c) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass der erforderliche Netzanschluss und die erforderliche Netzkapazität bereitgestellt werden. Daher sollten die Mitgliedstaaten in Abstimmung mit den einschlägigen Interessenträgern vor 2025 im Rahmen einer Analyse die erforderliche Verstärkung der Stromnetze evaluieren und planen.

Abänderung 123

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Benachbarte Mitgliedstaaten **stellen sicher**, dass auf den grenzüberschreitenden Abschnitten des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes die in den Buchstaben a und b genannten Höchstentfernungen nicht überschritten werden.

(2) Benachbarte Mitgliedstaaten **ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen**, dass auf den grenzüberschreitenden Abschnitten des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes die in den Buchstaben a und b genannten Höchstentfernungen nicht überschritten werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 124

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Kommission ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um die Zusammenarbeit mit Drittländern sicherzustellen — insbesondere mit den Bewerberländern sowie mit jenen Drittstaaten, in denen sich Transitkorridore befinden, die die Mitgliedstaaten miteinander verbinden.

Abänderung 125

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 — Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Stehen die Kosten in keinem Verhältnis zum Nutzen, einschließlich des Nutzens für die Umwelt, so kann ein Mitgliedstaat beschließen, die Absätze 1 und 2 dieses Artikels nicht anzuwenden auf

a) die Regionen in äußerster Randlage im Sinne von Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union oder

b) Inseln, die nicht an die Energienetze des Festlands angeschlossen sind und unter die Begriffsbestimmung für kleine Verbundnetze oder isolierte Netze gemäß der Richtlinie (EU) 2019/944 fallen.

In solchen Fällen begründen die Mitgliedstaaten ihre Entscheidung gegenüber der Kommission und stellen alle einschlägigen Informationen in ihren nationalen Strategierahmen zur Verfügung.

Abänderung 126

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 2 — Unterabsatz 1 — Buchstabe a — Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) Die Betreiber von Ladepunkten **akzeptieren** an öffentlich zugänglichen Ladestationen **mit einer Ladeleistung von weniger als 50 kW**, die ab dem **in Artikel 24 genannten Datum** errichtet werden, elektronische Zahlungen über Endgeräte und Einrichtungen, die für Zahlungsdienste genutzt werden und die mindestens über **eines der folgenden Geräte** verfügen:

Zu diesem Zweck akzeptieren die Betreiber von Ladepunkten an öffentlich zugänglichen Ladestationen, die ab dem **[Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]** errichtet werden, elektronische Zahlungen über Endgeräte und Einrichtungen, die für Zahlungsdienste genutzt werden und die mindestens über **Zahlungskartenleser oder Geräte mit einer Kontaktlosfunktion, mit der zumindest Zahlungskarten gelesen werden können, verfügen. Zusätzlich können nach Möglichkeit Geräte bereitgestellt werden, die eine Internetverbindung nutzen, mit der zum Beispiel ein spezifischer Quick-Response-Code für den Zahlungsvorgang generiert und verwendet werden kann.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 127

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 2 — Unterabsatz 1 — Buchstabe a — Ziffer i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

i) **Zahlungskartenleser,****entfällt**

Abänderung 128

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 2 — Unterabsatz 1 — Buchstabe a — Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ii) **Geräte mit einer Kontaktlosfunktion, mit der zumindest
Zahlungskarten gelesen werden können;****entfällt**

Abänderung 129

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 2 — Unterabsatz 1 — Buchstabe a — Ziffer iii

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iii) **Geräte, die eine Internetverbindung nutzen, mit der zum
Beispiel ein spezifischer Quick-Response-Code für den
Zahlungsvorgang generiert und verwendet werden kann;****entfällt**

Abänderung 130

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 2 — Unterabsatz 1 — Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) **die Betreiber von Ladepunkten akzeptieren an öffentlich
zugänglichen Ladestationen mit einer Ladeleistung von
50 kW oder mehr, die ab dem in Artikel 24 genannten
Datum errichtet werden, elektronische Zahlungen über
Endgeräte und Einrichtungen, die für Zahlungsdienste
genutzt werden und die mindestens über eines der folgenden
Geräte verfügen:****entfällt**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

i) **Zahlungskartenleser,**ii) **Geräte mit einer Kontaktlosfunktion, mit der zumindest Zahlungskarten gelesen werden können.****Abänderung 131****Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 5 — Absatz 2 — Unterabsatz 2**

Vorschlag der Kommission

Ab dem 1. Januar 2027 stellen die Betreiber von Ladepunkten sicher, dass alle öffentlich zugänglichen Ladestationen **mit einer Ladeleistung von 50 kW oder mehr**, die von ihnen betrieben werden, die **Anforderungen in Buchstabe b** erfüllen.

Geänderter Text

Ab dem 1. Januar 2027 stellen die Betreiber von Ladepunkten sicher, dass alle öffentlich zugänglichen Ladestationen, die von ihnen betrieben werden, die in **diesem Absatz festgelegten Anforderungen** erfüllen.

Abänderung 132**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 5 — Absatz 2 — Unterabsatz 3**

Vorschlag der Kommission

Die Anforderungen **der Buchstaben a und b** gelten nicht für öffentlich zugängliche Ladepunkte, an denen keine Zahlung für den Aufladedienst verlangt wird.

Geänderter Text

Die Anforderungen **dieses Absatzes** gelten nicht für öffentlich zugängliche Ladepunkte, an denen keine Zahlung für den Aufladedienst verlangt wird.

Abänderung 133**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 5 — Absatz 3**

Vorschlag der Kommission

(3) Wenn die Betreiber von Ladepunkten an einem von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkt eine automatische Authentifizierung anbieten, so stellen sie sicher, dass die Endnutzer stets das Recht haben, die automatische Authentifizierung nicht zu nutzen, und ihr Fahrzeug entweder gemäß Absatz 3 punktuell aufladen oder eine andere an diesem Ladepunkt angebotene vertragsbasierte Zahlungslösung nutzen können. Die Betreiber von Ladepunkten weisen auf diese Option transparent hin und bieten sie dem Endnutzer auf geeignete Weise an jedem öffentlich zugänglichen Ladepunkt, den sie betreiben und an dem eine automatische Authentifizierung möglich ist, an.

Geänderter Text

(3) Wenn die Betreiber von Ladepunkten an einem von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkt eine automatische Authentifizierung anbieten, so stellen sie sicher, dass die Endnutzer stets das Recht haben, die automatische Authentifizierung nicht zu nutzen, und ihr Fahrzeug entweder gemäß Absatz 3 punktuell aufladen oder eine andere an diesem Ladepunkt angebotene vertragsbasierte Zahlungslösung nutzen können. Die Betreiber von Ladepunkten weisen auf diese Option transparent hin und bieten sie dem Endnutzer auf geeignete Weise an jedem öffentlich zugänglichen Ladepunkt, den sie betreiben und an dem eine automatische Authentifizierung möglich ist, an, **wobei sie sicherstellen, dass an dem Ladepunkt e-Roaming verfügbar ist.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 134
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die von den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte berechneten Preise müssen angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sein. Die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte dürfen weder eine Preisdiskriminierung zwischen Endnutzern und Mobilitätsdienstleistern noch zwischen verschiedenen Mobilitätsdienstleistern anwenden. Eine etwaige Differenzierung des Preisniveaus muss verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt sein.

Geänderter Text

(4) **Die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte sorgen dafür, dass die von ihnen betriebenen Ladestationen für alle Mobilitätsdienstleister diskriminierungsfrei zugänglich sind.** Die von den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte berechneten Preise müssen angemessen **und erschwinglich**, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sein. Die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte dürfen weder eine Preisdiskriminierung zwischen Endnutzern und Mobilitätsdienstleistern noch zwischen verschiedenen Mobilitätsdienstleistern anwenden. Eine etwaige Differenzierung des Preisniveaus muss verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt sein **oder auf Vertragsbedingungen beruhen.**

Abänderung 135
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 — Absatz 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

(4a) **Mit dem übergeordneten Ziel, den Wettbewerb auf dem Markt und die Verbraucherrechte zu schützen, ergreifen die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen, um unlautere Praktiken zu verhindern, die sich gegen die Verbraucher richten — auch in Bezug auf die für die Nutzung öffentlich zugänglicher Ladepunkte festgesetzten Preise, wie z. B. die Festsetzung ungerechtfertigt hoher Preise. Diese Maßnahmen werden auf der Grundlage einer regelmäßigen Überwachung der Preisgestaltung und der Praktiken der Fahrzeughersteller und der Betreiber von Ladepunkten ergriffen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, wenn die zuständigen Regulierungsbehörden derartige Maßnahmen ergreifen.**

Abänderung 136
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 — Absatz 5 — Einleitung

*Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

(5) Die Betreiber von Ladepunkten müssen den Ad-hoc-Preis und all seine Bestandteile an allen von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladestationen deutlich sichtbar anzeigen, sodass diese den Endnutzern vor Beginn eines Ladevorgangs bekannt sind. **Mindestens die folgenden Preisbestandteile, soweit für die jeweilige Ladestation zutreffend, müssen deutlich sichtbar angezeigt werden:**

(5) Die Betreiber von Ladepunkten müssen den Ad-hoc-Preis **pro kWh** und all seine Bestandteile an allen von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladestationen deutlich sichtbar anzeigen, sodass diese **Informationen** den Endnutzern vor Beginn eines Ladevorgangs bekannt sind.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 137
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 — Absatz 5 — Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

— **Preis pro Ladevorgang,****entfällt**

Abänderung 138
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 — Absatz 5 — Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

— **Preis pro Minute,****entfällt**

Abänderung 139
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 — Absatz 5 — Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

— **Preis pro kWh.****entfällt**

Abänderung 140
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 — Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6) Die von Mobilitätsdienstleistern den Endnutzern berechneten Preise müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Die Mobilitätsdienstleister stellen Endnutzern vor Beginn des Ladevorgangs alle geltenden Preisinformationen, die für den jeweiligen Ladevorgang spezifisch sind, durch frei zugängliche, weitverbreitete elektronische Mittel zur Verfügung, mit einer klaren **Unterscheidung zwischen den** vom Betreiber des Ladepunkts berechneten **Preisbestandteilen, den** anwendbaren e-Roaming-Kosten und **anderen** vom Mobilitätsdienstleister **erhobenen** Gebühren oder **Entgelten**. Die Gebühren müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Für grenzüberschreitendes e-Roaming werden keine zusätzlichen Entgelte erhoben.

(6) Die von Mobilitätsdienstleistern den Endnutzern berechneten Preise müssen angemessen **und erschwinglich**, transparent und nichtdiskriminierend sein. Die Mobilitätsdienstleister stellen Endnutzern vor Beginn des Ladevorgangs alle geltenden Preisinformationen, die für den jeweiligen Ladevorgang spezifisch sind, durch frei zugängliche, weitverbreitete elektronische Mittel zur Verfügung, mit einer klaren **Angabe des** vom Betreiber des Ladepunkts berechneten **Preises pro kWh, der** anwendbaren e-Roaming-Kosten und **anderer** vom Mobilitätsdienstleister **erhobener** Gebühren oder **Entgelte**. Die Gebühren müssen angemessen **und erschwinglich**, transparent und nichtdiskriminierend sein. Für grenzüberschreitendes e-Roaming werden keine zusätzlichen Entgelte erhoben.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 141

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Betreiber von intelligenten oder bidirektionalen Ladepunkten stellen Informationen zur Verfügung, die sie von Übertragungsnetzbetreibern oder Stromanbietern oder bei ihrer eigenen Stromerzeugung über den Anteil von Strom aus erneuerbaren Energiequellen im Übertragungsnetz und über die damit verbundenen Treibhausgasemissionen erhalten. Diese Informationen werden in Echtzeit und in regelmäßigen Zeitabständen und — sofern verfügbar — zusammen mit Prognosen zur Verfügung gestellt, und es gelten — sofern zutreffend — die Bedingungen des Vertrags mit dem Stromanbieter.

Abänderung 142

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Ab dem **in Artikel 24 genannten Datum** stellen die Betreiber von Ladepunkten sicher, dass alle von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkte digital **vernetzte Ladepunkte** sind.

(7) Ab dem **[Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]** stellen die Betreiber von Ladepunkten sicher, dass alle von ihnen betriebenen **neu errichteten oder instand gesetzten** öffentlich zugänglichen Ladepunkte digital **vernetzt sind und über eine e-Roaming-Funktionalität verfügen und dass ihr Standort und ihr Status online leicht abrufbar** sind.

Abänderung 143

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 8

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8) Ab dem **in Artikel 24 genannten Datum** stellen die Betreiber von Ladepunkten sicher, dass alle von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen **Normalladepunkte** zu intelligentem Laden fähig sind.

(8) Ab dem **[Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]** stellen die Betreiber von Ladepunkten sicher, dass alle von ihnen betriebenen **neu errichteten oder instand gesetzten** öffentlich zugänglichen **Ladepunkte** zu intelligentem Laden fähig sind.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 144

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte stellen sicher, dass

- a) die Ladestationen während ihrer gesamten kommerziellen Lebensdauer in einwandfreiem Zustand betrieben werden und dass die in den Absätzen 2 bis 5 genannten Funktionen den Endnutzern stets zur Verfügung stehen, wobei regelmäßige Wartungs- und Reparaturarbeiten durchgeführt werden, sobald eine Störung festgestellt wird,
- b) alle von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkte die Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2016/1148 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2016 über Maßnahmen zur Gewährleistung eines hohen gemeinsamen Sicherheitsniveaus von Netz- und Informationssystemen in der Union erfüllen.

Abänderung 145

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9) **Die Mitgliedstaaten** ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Park- und Rastplätze des TEN-V-Straßennetzes, auf denen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe installiert ist, angemessen beschildert sind, damit der genaue Standort der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe leicht zu finden ist.

(9) **Ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]** ergreifen **die Mitgliedstaaten** die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Park- und Rastplätze des TEN-V-Straßennetzes, auf denen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe installiert ist, angemessen beschildert sind, damit der genaue Standort der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe leicht zu finden ist. **Auch auf dem TEN-V-Straßennetz ist in einer angemessenen Entfernung der Weg zu Park- und Rastplätzen zu beschildern, an denen eine solche Infrastruktur für alternative Kraftstoffe installiert ist.**

Abänderung 146

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Die Mitgliedstaaten fordern die Betreiber auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um standardisierte und vollständig interoperable Informationssysteme anzubieten, über die Informationen über die Verfügbarkeit von Ladepunkten bereitgestellt werden. Diese Systeme müssen genau, benutzerfreundlich und in der (den) Amtssprache(n) des Mitgliedstaats sowie in englischer Sprache bedienbar sein.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 147

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte stellen sicher, dass an den Ladestationen die erforderlichen Kontaktinformationen der lokalen Notdienste klar angezeigt werden.

Abänderung 148

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 — Absatz 11 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11b) An unbesetzten Ladestationen erleichtern die Mitgliedstaaten die Installation von Kameraüberwachungssystemen sowie einer Notruftaste, mit der sofort der Kontakt mit den lokalen Notdiensten hergestellt werden kann.

Abänderung 149

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 — Absatz 1 — Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bis zum 31. Dezember **2030** eine Mindestanzahl öffentlich zugänglicher Wasserstofftankstellen in ihrem Hoheitsgebiet errichtet wird.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bis zum 31. Dezember **2027** eine Mindestanzahl öffentlich zugänglicher Wasserstofftankstellen in ihrem Hoheitsgebiet errichtet wird.

Abänderung 150

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 — Absatz 1 — Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Zu diesem Zweck sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass bis zum 31. Dezember **2030** öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen mit einer Mindestkapazität von 2 t/Tag und mindestens einer 700-bar-Zapfsäule errichtet werden, die im TEN-V-Kernnetz und im TEN-V-Gesamtnetz nicht mehr als **150** km voneinander entfernt sind. Flüssiger Wasserstoff muss an öffentlich zugänglichen Tankstellen im Abstand von höchstens **450** km zur Verfügung gestellt werden.

Zu diesem Zweck sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass bis zum 31. Dezember **2027** öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen mit einer Mindestkapazität von 2 t/Tag und mindestens einer 700-bar-Zapfsäule errichtet werden, die im TEN-V-Kernnetz und im TEN-V-Gesamtnetz nicht mehr als **100** km voneinander entfernt sind. Flüssiger Wasserstoff muss an öffentlich zugänglichen Tankstellen im Abstand von höchstens **400** km zur Verfügung gestellt werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 151

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 — Absatz 1 — Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bis zum 31. Dezember **2030** an jedem städtischen Knoten mindestens eine öffentlich zugängliche Wasserstofftankstelle errichtet wird. Für den jeweils besten Standort solcher Tankstellen wird eine Analyse durchgeführt, bei der insbesondere die Errichtung solcher Tankstellen an multimodalen Knotenpunkten, an denen auch andere Verkehrsträger versorgt werden könnten, berücksichtigt wird.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bis zum 31. Dezember **2027** an jedem städtischen Knoten mindestens eine öffentlich zugängliche Wasserstofftankstelle errichtet wird. Für den jeweils besten Standort solcher Tankstellen wird eine Analyse durchgeführt, bei der insbesondere die Errichtung solcher Tankstellen an multimodalen Knotenpunkten, an denen auch andere Verkehrsträger versorgt werden könnten, berücksichtigt wird.

Abänderung 152

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen bis zum 31. Dezember 2024 eine detaillierte Liste der für die Errichtung von Wasserstofftankstellen geeigneten multimodalen Verkehrsknotenpunkte, Industriecluster und Häfen.

Abänderung 153

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Benachbarte Mitgliedstaaten **stellen sicher**, dass auf den grenzüberschreitenden Abschnitten des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes die in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannte Höchstentfernung nicht überschritten wird.

Geänderter Text

(2) Benachbarte Mitgliedstaaten **ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen**, dass auf den grenzüberschreitenden Abschnitten des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes die in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannte Höchstentfernung nicht überschritten wird.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 154

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) *Stehen die Kosten in keinem Verhältnis zum Nutzen, einschließlich des Nutzens für die Umwelt, so können die Mitgliedstaaten beschließen, Absatz 1 nicht anzuwenden auf*
a) *die Regionen in äußerster Randlage im Sinne von Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union oder b) Inseln, die nicht an die Energienetze des Festlands angeschlossen sind und unter die Begriffsbestimmung für kleine Verbundnetze oder isolierte Netze gemäß der Richtlinie (EU) 2019/944 fallen. In solchen Fällen begründen die Mitgliedstaaten ihre Entscheidung gegenüber der Kommission und stellen alle einschlägigen Informationen in ihren nationalen Strategierahmen zur Verfügung.*

Abänderung 155

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 — Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) *Die Kommission ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um die Zusammenarbeit mit Drittländern sicherzustellen — insbesondere mit den Bewerberländern sowie mit jenen Drittstaaten, in denen sich Transitkorridore befinden, die die Mitgliedstaaten miteinander verbinden.*

Abänderung 156

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 1 — Unterabsatz 1 — Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ab dem **in Artikel 24 genannten Datum** bieten alle Betreiber öffentlich zugänglicher Wasserstofftankstellen an den von ihnen betriebenen Tankstellen Endnutzern die Möglichkeit, unter Verwendung eines in der Union weit verbreiteten Zahlungsinstruments punktuell zu tanken. Zu diesem Zweck stellen die Betreiber von Wasserstofftankstellen sicher, dass an allen von ihnen betriebenen Wasserstofftankstellen elektronische Zahlungen über Endgeräte und Einrichtungen, die für Zahlungsdienste genutzt werden, akzeptiert werden und mindestens **eines der folgenden Geräte** vorhanden **ist**:

Ab dem **[Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]** bieten alle Betreiber öffentlich zugänglicher Wasserstofftankstellen an den von ihnen betriebenen Tankstellen Endnutzern die Möglichkeit, unter Verwendung eines in der Union weit verbreiteten Zahlungsinstruments punktuell zu tanken. Zu diesem Zweck stellen die Betreiber von Wasserstofftankstellen sicher, dass an allen von ihnen betriebenen Wasserstofftankstellen elektronische Zahlungen über Endgeräte und Einrichtungen, die für Zahlungsdienste genutzt werden, akzeptiert werden und mindestens **Zahlungskartenleser oder Kontaktlosgeräte, mit denen Zahlungskarten gelesen werden können**, vorhanden **sind**.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 157

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 1 — Unterabsatz 1 — Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) **Zahlungskartenleser,****entfällt**

Abänderung 158

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 1 — Unterabsatz 1 — Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) **Geräte mit einer Kontaktlosfunktion, mit der zumindest
Zahlungskarten gelesen werden können.****entfällt**

Abänderung 159

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die Mitgliedstaaten fordern die Betreiber auf, standardisierte und vollständig interoperable Informationssysteme anzubieten, über die Informationen über die Verfügbarkeit von Zapfstellen bereitgestellt werden. Diese Systeme müssen genau, benutzerfreundlich und in der (den) Amtssprache(n) des Mitgliedstaats sowie in englischer Sprache bedienbar sein.

Abänderung 160

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Die Betreiber von Wasserstoff-Zapfstellen stellen an den von ihnen betriebenen Tankstellen Preisinformationen vor Beginn eines Betankungsvorgangs zur Verfügung.

(3) Die Betreiber von Wasserstoff-Zapfstellen stellen an den von ihnen betriebenen Tankstellen Preisinformationen vor Beginn eines Betankungsvorgangs zur Verfügung. **Sie zeigen den Ad-hoc-Preis und all seine Bestandteile an allen von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Tankstellen deutlich sichtbar an, sodass diese den Endnutzern vor Beginn eines Betankungsvorgangs bekannt sind. Der Preis pro kg muss deutlich sichtbar angezeigt werden.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 161
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Betreiber öffentlich zugänglicher Tankstellen dürfen den Kunden Wasserstoff-Betankungsdienste auf der Grundlage eines Vertrags, auch im Namen und Auftrag anderer Mobilitätsdienstleister, erbringen. Die von Mobilitätsdienstleistern den Endnutzern berechneten Preise müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Die Mobilitätsdienstleister stellen Endnutzern vor Beginn des Betankungsvorgangs alle geltenden Preisinformationen, die für den jeweiligen Betankungsvorgang spezifisch sind, durch frei zugängliche, weitverbreitete elektronische Mittel zur Verfügung, mit einer klaren Unterscheidung zwischen den vom Betreiber der Wasserstoff-Zapfstelle berechneten Preisbestandteilen, den anwendbaren e-Roaming-Kosten und anderen vom Mobilitätsdienstleister erhobenen Gebühren oder Entgelten.

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Abänderung 162
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 — Absatz 1 — Einleitung

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in Seehäfen eine landseitige Mindeststromversorgung für im Seeverkehr eingesetzte Containerschiffe und Fahrgastschiffe besteht. Zu diesem Zweck ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um bis zum 1. Januar 2030 sicherzustellen, dass

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in Seehäfen **des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes** eine landseitige Mindeststromversorgung für im Seeverkehr eingesetzte Containerschiffe und Fahrgastschiffe besteht. Zu diesem Zweck ergreifen die Mitgliedstaaten **in voller Übereinstimmung mit Artikel 5 Absätze 1 und 2 der Verordnung XXXX-XXX [FuelEU Maritime] und in Zusammenarbeit mit dem Leitungsorgan oder der zuständigen Behörde** die erforderlichen Maßnahmen, um bis zum 1. Januar 2030 sicherzustellen, dass

Abänderung 163
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 — Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

(1a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass eine ausreichende Netzinfrastruktur und Netzkapazität, eine ausreichende Energiereserve und eine ausreichende Frequenzumwandlung bereitgestellt werden, um die Anforderungen von Absatz 1 Buchstaben a, b und c zu erfüllen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 164**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 9 — Absatz 2 — Einleitung***Vorschlag der Kommission*

(2) Bei der Bestimmung der Anzahl der Hafenanläufe werden die folgenden Hafenanläufe nicht berücksichtigt:

Geänderter Text

(2) Bei der Bestimmung der Anzahl der Hafenanläufe werden **in voller Übereinstimmung mit Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung XXXX-XXX [FuelEU Maritime]** die folgenden Hafenanläufe nicht berücksichtigt:

Abänderung 165**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 9 — Absatz 2 — Buchstabe a a (neu)***Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

aa) Hafenanläufe mit einer voraussichtlichen Liegezeit von weniger als zwei Stunden, bei denen die Abfahrt innerhalb dieser Zeitspanne aufgrund von Ereignissen, die beim Einlaufen in den Hafen nicht vorhersehbar waren und die eindeutig außerhalb der Kontrolle oder Verantwortung des Betreibers liegen, nicht möglich ist;

Abänderung 166**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 9 — Absatz 2 — Buchstabe c a (neu)***Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

ca) mehrere kurze Hafenanläufe zum Be- und Entladen an verschiedenen Liegeplätzen in demselben Hafen, bei denen die in Buchstabe a genannte Zeitspanne nicht überschritten wird;

Abänderung 167**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 9 — Absatz 3***Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

(3) Befindet sich der Seehafen des TEN-V-Kernnetzes oder des TEN-V-Gesamtnetzes auf einer Insel, die nicht direkt an das Stromnetz angeschlossen ist, so gilt Absatz 1 erst, wenn ein solcher Anschluss hergestellt ist oder vor Ort eine ausreichende Kapazität aus sauberen Energiequellen erzeugt wird.

(3) Befindet sich der Seehafen des TEN-V-Kernnetzes oder des TEN-V-Gesamtnetzes auf einer Insel **oder in einem Gebiet in äußerster Randlage der Union im Sinne von Artikel 349 AEUV, die bzw. das** nicht direkt an das Stromnetz angeschlossen ist, so gilt Absatz 1 erst, wenn ein solcher Anschluss hergestellt ist oder vor Ort eine ausreichende Kapazität aus sauberen Energiequellen erzeugt wird.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 168

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Unbeschadet von Absatz 3 gilt Absatz 1 erst dann auf dem Gebiet von Ceuta und Melilla, wenn eine direkte Anbindung an das Stromnetz des Festlands oder eines Nachbarlandes hergestellt ist oder vor Ort eine ausreichende Kapazität aus sauberen Energiequellen erzeugt wird.

Abänderung 169

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 — Absatz 1 — Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) die Netzkapazität und der Netzzanschluss, die Energiereserve und die Frequenzumwandlung in den Häfen ausreichend sind.

Abänderung 170

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 — Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ziele für die **LNG-Versorgung** in SeehäfenZiele für die **Versorgung mit LNG, Ammoniak und Wasserstoff** in Seehäfen

Abänderung 171

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten stellen, dass bis zum 1. Januar 2025 in den in Absatz 2 genannten Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes eine angemessene Anzahl an **LNG-Tankstellen** errichtet wird, damit Seeschiffe im gesamten TEN-V-Kernnetz verkehren können. Die Mitgliedstaaten arbeiten erforderlichenfalls mit benachbarten Mitgliedstaaten zusammen, um eine angemessene Abdeckung des TEN-V-Kernnetzes sicherzustellen.

(1) Die Mitgliedstaaten stellen **sicher**, dass bis zum 1. Januar 2025 in den in Absatz 2 genannten Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes eine angemessene Anzahl an **Tankstellen für LNG, Ammoniak und Wasserstoff** errichtet wird, damit **die Marktnachfrage nach diesen Kraftstoffen sowohl kurz- als auch langfristig gedeckt werden kann und** Seeschiffe im gesamten TEN-V-Kernnetz verkehren können. Die Mitgliedstaaten arbeiten erforderlichenfalls mit benachbarten Mitgliedstaaten zusammen, um eine angemessene Abdeckung des TEN-V-Kernnetzes sicherzustellen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 172

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 11 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten benennen in ihren nationalen Strategierahmen die Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes, die Zugang zu **LNG-Tankstellen** gemäß Absatz 1 schaffen müssen, wobei auch die tatsächlichen Erfordernisse und Entwicklungen des Marktes zu berücksichtigen sind.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten benennen in ihren nationalen Strategierahmen die Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes, die Zugang zu **Tankstellen** gemäß Absatz 1 schaffen müssen, wobei auch **der Ausbau der Häfen, die vorhandenen LNG-Versorgungspunkte und** die tatsächlichen Erfordernisse und Entwicklungen des Marktes **sowie ihre Verpflichtungen in Bezug auf das Ziel der Klimaneutralität der Union** zu berücksichtigen sind.

Abänderung 173

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 — Absatz 1 — Einleitung

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Flughafenleitungsorgane aller Flughäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge sicherstellen, und zwar

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Flughafenleitungsorgane **und die Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten** aller Flughäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge sicherstellen, und zwar

Abänderung 174

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 — Absatz 1 — Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Absatz 1 Buchstaben a und b gelten jedoch nicht für kurzzeitig genutzte Parkpositionen, die Enteisung eines Luftfahrzeugs, Parkpositionen in Militärgebieten und Parkpositionen für den allgemeinen Flugverkehr (unter 5,7 Tonnen Starthöchstgewicht).

Abänderung 175

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 — Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) **Abweichend von Absatz 1 Buchstaben a und b gilt dieser Absatz in Fällen, in denen sich der Flughafen des TEN-V-Kernnetzes oder des TEN-V-Gesamtnetzes auf einer Insel, die nicht direkt an das Stromnetz angeschlossen ist, oder in einem Gebiet in äußerster Randlage befindet, erst dann, wenn ein solcher Anschluss hergestellt ist oder vor Ort eine ausreichende Kapazität aus sauberen Energiequellen erzeugt wird oder wenn die Kosten im Vergleich zum Nutzen, auch für die Umwelt, unverhältnismäßig sind.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 176

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 — Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Flughafenleitungsorgane oder die Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten der Flughäfen des TEN-V-Kernnetzes PCA-Anlagen bereitstellen.

Abänderung 177

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 12a

Infrastrukturziele für Eisenbahnstrecken

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen für die Bereitstellung einer ausreichenden Infrastruktur, damit die Eisenbahnstrecken in der gesamten Union die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 [TEN-V-Verordnung] festgelegten Elektrifizierungsziele erreichen können.

(2) Ist eine direkte Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken — auch aus Gründen der Kosteneffizienz des Dienstes — nicht möglich, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Ladestationen für batteriebetriebene Züge und Wasserstofftankstellen für Züge in angemessener Anzahl eingerichtet werden. Zu diesem Zweck stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass entlang des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes in Abschnitten, für die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 [TEN-V-Verordnung] keine Elektrifizierung vorgesehen ist, in jeder Fahrtrichtung Ladestationen für batteriebetriebene Züge und Tankstellen für Wasserstoffzüge errichtet werden.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei Entscheidungen über die erforderliche Infrastruktur, die aufzubauen ist, um den Bestimmungen in Absatz 2 zu entsprechen, der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ umfassend berücksichtigt wird.

(4) Vor der Errichtung solcher Stationen führen die Mitgliedstaaten eine Analyse durch, um die besten Standorte dafür zu ermitteln. Dabei prüfen die Mitgliedstaaten insbesondere die Errichtung von Stationen an städtischen Knoten und multimodalen Knotenpunkten, an denen auch andere Verkehrsträger integriert werden könnten.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 178

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Jeder Mitgliedstaat erarbeitet bis zum 1. Januar 2024 den Entwurf eines nationalen Strategierahmens für die Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen im Verkehrsbereich sowie für den Aufbau der entsprechenden Infrastrukturen und übermittelt ihn der Kommission.

Geänderter Text

Jeder Mitgliedstaat erarbeitet bis zum 1. Januar 2024 **in Absprache mit den nationalen, regionalen und lokalen Behörden** den Entwurf eines nationalen Strategierahmens für die Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen im Verkehrsbereich sowie für den Aufbau der entsprechenden Infrastrukturen und übermittelt ihn der Kommission.

Abänderung 179

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

- a) eine Bewertung des gegenwärtigen Stands und der zukünftigen Entwicklung des Markts für alternative Kraftstoffe im Verkehrsbereich und der Entwicklung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, wobei der intermodale Zugang zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und gegebenenfalls die durchgehende grenzübergreifende Abdeckung berücksichtigt werden;

Geänderter Text

- a) eine Bewertung des gegenwärtigen Stands und der zukünftigen Entwicklung des Markts für alternative Kraftstoffe im Verkehrsbereich und der Entwicklung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, wobei der intermodale Zugang zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und gegebenenfalls die durchgehende grenzübergreifende Abdeckung **sowie die Mobilität und die Anbindung zwischen Inseln und Gebieten in äußerster Randlage und zwischen diesen Gebieten und dem Festland** berücksichtigt werden;

Abänderung 180

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- aa) **eine Bewertung dessen, wie die Maßnahmen in voller Übereinstimmung mit dem Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ durchgeführt werden; die Mitgliedstaaten legen dar, wie der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ bei Planungs- und Investitionsentscheidungen im Zusammenhang mit dem Aufbau der Infrastruktur für das Aufladen und Betanken mit alternativen Kraftstoffen angewandt wird;**

Abänderung 181

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe a b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- ab) **eine Bewertung des gegenwärtigen Stands und der zukünftigen Entwicklung der Netzanschlüsse und der Netzkapazität, einschließlich der erforderlichen Verbesserungen und Resilienzmaßnahmen sowie der erforderlichen Finanzierung;**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 182

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe a c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ac) eine Bewertung der voraussichtlichen Entwicklung der verfügbaren Menge an Strom und der entsprechenden Stromquellen für den Verkehrssektor;

Abänderung 183

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) nationale Einzel- und Gesamtziele gemäß den Artikeln 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 und 12, für die in dieser Verordnung verbindliche nationale Zielvorgaben festgelegt sind;

b) nationale Einzel- und Gesamtziele gemäß den Artikeln 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, **12** und **12a**, für die in dieser Verordnung verbindliche nationale Zielvorgaben festgelegt sind;

Abänderung 184

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) nationale Einzel- und Gesamtziele für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Bezug auf die Buchstaben l, m, n, o und **p**, für die in dieser Verordnung keine verbindlichen Zielvorgaben festgelegt sind;

c) nationale Einzel- und Gesamtziele für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Bezug auf die Buchstaben l, **la**, m, n, o, **p**, **pa** und **pb**, für die in dieser Verordnung keine verbindlichen Zielvorgaben festgelegt sind;

Abänderung 185

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

e) Maßnahmen zur Förderung des Aufbaus einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe für gebundene Fahrzeugflotten, insbesondere für Stromladestationen und Wasserstofftankstellen für öffentliche Verkehrsdienste und **E-Carsharing-Ladestationen**;

e) Maßnahmen zur Förderung des Aufbaus einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe für gebundene Fahrzeugflotten, insbesondere für Stromladestationen und Wasserstofftankstellen für öffentliche Verkehrsdienste und **Ladestationen für E-Carsharing und Taxis**;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 186

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ga) nationale Zielvorgaben und Maßnahmen zur Förderung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe entlang der Straßennetze, die nicht Teil des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes sind, insbesondere in Bezug auf öffentlich zugängliche Ladepunkte; die Mitgliedstaaten sorgen insbesondere dafür, dass die Netze hoch- und mittelrangiger Straßen für den Leichtverkehr und den Schwerverkehr angemessen mit Ladeinfrastruktur ausgestattet sind;

Abänderung 187

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

h) Maßnahmen zur Förderung einer ausreichenden Anzahl öffentlich zugänglicher Schnellladepunkte;

h) Maßnahmen zur Förderung einer ausreichenden Anzahl öffentlich zugänglicher Schnellladepunkte **mit ausreichender Ladeleistung, um die Verbraucherefreundlichkeit zu erhöhen und den reibungslosen Verkehr von Elektrofahrzeugen in seinem Hoheitsgebiet und gegebenenfalls grenzüberschreitend sicherzustellen;**

Abänderung 188

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ia) Maßnahmen zur Sicherstellung des Zugangs aller Gebiete zu Lade- und Betankungsinfrastrukturen unter besonderer Berücksichtigung des ländlichen Raums, um für dessen Zugang und den territorialen Zusammenhalt zu sorgen; für diese Gebiete sollten die Mitgliedstaaten gezielte Strategien und Maßnahmen in Erwägung ziehen und umsetzen;

Abänderung 189

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

j) Maßnahmen, die die Zugänglichkeit **von** öffentlich zugänglichen **Ladepunkten** und Tankstellen für ältere Menschen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität und Menschen mit Behinderungen gewährleisten und die mit den Barrierefreiheitsanforderungen in Anhang I und Anhang III der Richtlinie 2019/882 im Einklang stehen müssen;

j) Maßnahmen, die die Zugänglichkeit **aller** öffentlich zugänglichen **Ladepunkte** und Tankstellen für ältere Menschen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität und Menschen mit Behinderungen gewährleisten und die mit den Barrierefreiheitsanforderungen in Anhang I und Anhang III der Richtlinie **(EU)** 2019/882 im Einklang stehen müssen;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 190

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe j a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ja) sofern zutreffend, Maßnahmen, die auf die besonderen Erfordernisse der Gebiete in äußerster Randlage ausgerichtet sind;

Abänderung 191

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe k

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

k) Maßnahmen zur Beseitigung möglicher Hindernisse bei der Planung, der Genehmigung und der Beschaffung von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe;

k) Maßnahmen zur Beseitigung möglicher Hindernisse bei der Planung, der Genehmigung und der Beschaffung von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe **und zur Begrenzung der Wartezeiten zwischen dem ersten Antrag und der tatsächlichen Errichtung auf höchstens sechs Monate, wobei Konsultationen mit den Interessenträgern und Umweltverträglichkeitsprüfungen gebührend berücksichtigt werden; das Genehmigungsverfahren muss vollständig digitalisiert werden;**

Abänderung 192

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe k a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ka) Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Dichte der auf nationaler Ebene verfügbaren öffentlich zugänglichen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe der Bevölkerungsdichte und der Anzahl der Zulassungen von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen in dem lokalen Gebiet auf der NUTS-3-Ebene gemäß der aktuellen NUTS-Klassifizierung Rechnung trägt;

Abänderung 193

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe k b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

kb) Maßnahmen zur Förderung der Nutzung von elektromotorisch unterstützten Rädern sowie von Fahrzeugen der Klasse L wie etwa Elektrofahrrädern und Elektromopeds;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 194

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe k c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

kc) **Maßnahmen zur Unterstützung von Erneuerbare-Energie-Gemeinschaften, Bürgerenergiegemeinschaften und nicht gewerblichen Betreibern bei der Bereitstellung von Ladepunkten, insbesondere in dünn besiedelten Gebieten;**

Abänderung 195

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe l

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

l) **einen Plan** für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf Flughäfen **für andere Zwecke als zur Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge**, insbesondere für Wasserstoff und Elektroladestationen für Luftfahrzeuge;

l) **eine Prüfung des gegenwärtigen Stands und der zukünftigen Entwicklung des Marktes für die mit Wasserstoff betriebene und die elektrisch betriebene Luftfahrt sowie eine Durchführbarkeitsstudie über den Aufbau der entsprechenden Infrastruktur, einschließlich eines Plans** für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf Flughäfen, **sofern erforderlich**, insbesondere für Wasserstoff und Elektroladestationen für Luftfahrzeuge;

Abänderung 196

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe l a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

la) **einen Einführungsplan samt Zielvorgaben und benötigten Finanzmitteln für den Aufbau von PCA-Anlagen an Flughäfen des TEN-V-Kernnetzes sowie eine Durchführbarkeitsstudie über den Aufbau der entsprechenden fest installierten oder mobilen Infrastruktur;**

Abänderung 197

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe p

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

p) einen Einführungsplan samt Zielvorgaben, wichtigen Meilensteinen und benötigten Finanzmitteln für Wasserstoffzüge oder batteriebetriebene Elektrozüge auf Netzabschnitten, die nicht elektrifiziert werden.

p) **gegebenenfalls** einen Einführungsplan samt Zielvorgaben, wichtigen Meilensteinen und benötigten Finanzmitteln für Wasserstoffzüge oder batteriebetriebene Elektrozüge auf Netzabschnitten, die nicht elektrifiziert werden **können**;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 198**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe p a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

pa) einen umfassenden, auf einer sozioökonomischen Analyse, einer Umweltanalyse und einer Kosten-Nutzen-Analyse beruhenden Investitionsplan, in dem die Investitionen, die für das Erreichen der im nationalen Strategierahmen festgelegten Zielvorgaben benötigt werden, dargelegt sind und der auch die Infrastrukturen außerhalb des TEN-V-Netzes umfasst;

Abänderung 199**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 13 — Absatz 1 — Unterabsatz 2 — Buchstabe p b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

pb) eine Karte mit geeigneten Standorten für den weiteren Ausbau aller Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe, mit Informationen zu ausreichenden Netzkapazitäten auf der Grundlage der Nachfrage, die öffentlich zugänglich gemacht wird;

Abänderung 200**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 13 — Absatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, unbeschadet von Absatz 1 und vor der darin festgelegten Frist vorläufige nationale Strategierahmen einzureichen, damit der Ausbau und die Bereitstellung der Infrastruktur reibungslos und zügig verlaufen. Wenn sich ein Mitgliedstaat dafür entscheidet, einen vorläufigen nationalen Strategierahmen einzureichen, bewertet die Kommission den vorläufigen nationalen Strategierahmen und gibt spätestens sechs Monate nach der Einreichung des vorläufigen nationalen Strategierahmens Empfehlungen dazu ab.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 201
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Erfordernisse der einzelnen Verkehrsträger in ihrem Hoheitsgebiet — einschließlich derjenigen, denen nur begrenzte Alternativen zu fossilen Brennstoffen zur Verfügung stehen — in den nationalen Strategierahmen berücksichtigt werden.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Erfordernisse der einzelnen **Regionen und** Verkehrsträger in ihrem Hoheitsgebiet — einschließlich derjenigen, denen nur begrenzte Alternativen zu fossilen Brennstoffen zur Verfügung stehen — in den nationalen Strategierahmen berücksichtigt **werden und dass durch die Betankungs- und Ladeinfrastrukturen die Verkehrsverlagerung und der multimodale Verkehr gefördert** werden.

Abänderung 202
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 — Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) **Die Mitgliedstaaten bewerten den kumulativen Beitrag der in Absatz 1 genannten Bestimmungen zum Klimaziel der Union für 2030 und zum Ziel der Klimaneutralität bis 2050, wie sie in der Verordnung (EU) 2021/1119 festgelegt sind.**

Abänderung 203
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 — Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) **Die Mitgliedstaaten sorgen für die Weiterqualifizierung und Umschulung von Arbeitnehmern, die mit den im Rahmen dieser Verordnung eingesetzten alternativen Kraftstoffen arbeiten, sowie für angemessene Investitionen in Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, um einen sozial gerechten Übergang sicherzustellen.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 204

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in den nationalen Strategierahmen **gegebenenfalls** die Interessen der regionalen und lokalen Behörden, insbesondere bei der Lade- und Betankungsinfrastruktur für den öffentlichen Verkehr, sowie **der** betroffenen Beteiligten berücksichtigt werden.

Geänderter Text

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in den nationalen Strategierahmen die Interessen der regionalen und lokalen Behörden, insbesondere bei der Lade- und Betankungsinfrastruktur für den öffentlichen Verkehr, sowie **aller** betroffenen Beteiligten berücksichtigt werden. **Die Mitgliedstaaten konsultieren regelmäßig die regionalen und lokalen Behörden und ermutigen sie, geeignete Strategierahmen festzulegen, zu denen auch ein Aktionsplan gehören kann, in dem Bereiche für den Aufbau von Infrastruktur, Schnellademöglichkeiten, einschlägige Finanzrahmen und konkrete Maßnahmen für die verschiedenen beteiligten Akteure festgelegt werden, um den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu erleichtern.**

Abänderung 205

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) **Die Mitgliedstaaten beurteilen als Teil ihres nationalen Strategierahmens, wie die Bestimmungen in den Artikeln 5 und 7 von den Betreibern von Ladepunkten und Tankstellen umgesetzt wurden, und erstatten Bericht darüber. Anhand der Ergebnisse der Beurteilung ergreifen die Mitgliedstaaten die geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Betreiber von Ladepunkten und Tankstellen die Artikel 5 und 7 befolgen.**

Abänderung 206

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) **Jeder Mitgliedstaat benennt, vorzugsweise ohne einen zusätzlichen Posten zu schaffen, einen nationalen Koordinator für Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, der die nationale Koordinierung (zwischen den Ministerien) und die Umsetzung des nationalen Strategierahmens überwacht. Der nationale Koordinator arbeitet mit der Kommission, dem zuständigen TEN-V-Koordinator und — soweit erforderlich — anderen nationalen Koordinatoren zusammen und unterstützt die regionalen und lokalen Behörden, beispielsweise durch Sachkenntnis, Hilfsmittel und auf EU-Normen basierende Leitlinien, und gibt Empfehlungen zur regionalen Koordinierung der einschlägigen lokalen Mobilitätspläne ab.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 207

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Erforderlichenfalls arbeiten die Mitgliedstaaten im Wege von Konsultationen oder gemeinsamen Strategierahmen zusammen, um sicherzustellen, dass die zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen kohärent sind und koordiniert werden. Die Mitgliedstaaten arbeiten insbesondere bei den Strategien für den Einsatz alternativer Kraftstoffe und dem Aufbau der entsprechenden Infrastruktur im Schiffsverkehr zusammen. Die Kommission unterstützt die Mitgliedstaaten bei dieser Zusammenarbeit.

Geänderter Text

(4) Erforderlichenfalls arbeiten die Mitgliedstaaten im Wege von Konsultationen oder gemeinsamen Strategierahmen zusammen, um sicherzustellen, dass die zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen kohärent sind und koordiniert werden. Die Mitgliedstaaten arbeiten insbesondere bei den Strategien für den Einsatz alternativer Kraftstoffe und dem Aufbau der entsprechenden Infrastruktur im Schiffsverkehr zusammen. Die Kommission unterstützt die Mitgliedstaaten bei dieser Zusammenarbeit. **Die Europäischen Koordinatoren für die Kernnetzkorridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) werden gemäß Artikel 45 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 konsultiert.**

Abänderung 208

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Erforderlichenfalls arbeiten die Mitgliedstaaten mit Drittländern zusammen — insbesondere mit den Bewerberländern sowie mit jenen Drittstaaten, in denen sich Transitkorridore befinden, die die Mitgliedstaaten miteinander verbinden. Die Kommission unterstützt die Mitgliedstaaten bei dieser Zusammenarbeit.

Abänderung 209

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die Maßnahmen zur Förderung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe müssen mit den einschlägigen Regeln für staatliche Beihilfen des AEUV im Einklang stehen.

Geänderter Text

(5) Die Maßnahmen zur Förderung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe müssen **auf die Klimaziele abgestimmt sein, damit keine Vermögenswerte verloren gehen, und** mit den einschlägigen Regeln für staatliche Beihilfen des AEUV im Einklang stehen.

Abänderung 210

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 6

Vorschlag der Kommission

(6) Die Mitgliedstaaten machen ihre Entwürfe der nationalen Strategierahmen öffentlich zugänglich und stellen sicher, dass die Öffentlichkeit frühzeitig und effektiv Gelegenheit erhält, an der Ausarbeitung dieser Entwürfe mitzuwirken.

Geänderter Text

(6) Die Mitgliedstaaten machen ihre Entwürfe der nationalen Strategierahmen, **einschließlich umfassender Investitionspläne**, öffentlich zugänglich und stellen sicher, dass die Öffentlichkeit frühzeitig und effektiv Gelegenheit erhält, an der Ausarbeitung dieser Entwürfe mitzuwirken.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 211

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 7 — Einleitung

Vorschlag der Kommission

(7) Die Kommission bewertet die Entwürfe der nationalen Strategierahmen und **kann** spätestens sechs Monate, nachdem der Entwurf des nationalen Strategierahmens nach Absatz 1 vorgelegt wurde, Empfehlungen an die Mitgliedstaaten richten. Die Empfehlungen können insbesondere Folgendes betreffen:

Geänderter Text

(7) Die Kommission bewertet die Entwürfe der nationalen Strategierahmen. **Die Kommission kann bei der Prüfung des Strategierahmens zwecks Sicherstellung von Kohärenz und Fortschritten bei jedem Korridor den zuständigen Europäischen TEN-V-Koordinator um seine Stellungnahme ersuchen und** spätestens sechs Monate, nachdem der Entwurf des nationalen Strategierahmens nach Absatz 1 vorgelegt wurde, Empfehlungen an die Mitgliedstaaten richten. Die Empfehlungen **werden der Öffentlichkeit in leicht lesbarer und verständlicher Form zugänglich gemacht und** können insbesondere Folgendes betreffen:

Abänderung 212

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 7 — Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) den Umfang der Einzel- und Gesamtziele im Hinblick auf die Erfüllung der Verpflichtungen in den Artikeln 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 und 12;

Geänderter Text

a) den Umfang der Einzel- und Gesamtziele im Hinblick auf die Erfüllung der Verpflichtungen in den Artikeln 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, **12** und **12a**;

Abänderung 213

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 7 — Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) die Frage, ob die Strategien und Maßnahmen geografisch über die Regionen in dem Mitgliedstaat verteilt sind.

Abänderung 214

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 — Absatz 9

Vorschlag der Kommission

(9) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum 1. Januar 2025 ihren endgültigen nationalen Strategierahmen mit.

Geänderter Text

(9) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum 1. Januar 2025 ihren endgültigen nationalen Strategierahmen mit. **Dieser Rahmen wird der Öffentlichkeit in leicht lesbarer und verständlicher Form zugänglich gemacht.**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 215

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission bis zum 1. Januar **2027** und danach **alle zwei Jahre** eigenständige Fortschrittsberichte über die Umsetzung ihres nationalen Strategierahmens vor.

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission bis zum 1. Januar **2026** und danach **jedes Jahr** eigenständige Fortschrittsberichte über die Umsetzung ihres nationalen Strategierahmens vor. **Diese Berichte werden der Öffentlichkeit in leicht lesbarer und verständlicher Form zugänglich gemacht und in der Europäischen Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe zur Verfügung gestellt.**

Abänderung 216

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten bewerten spätestens bis zum 30. Juni 2024 und danach regelmäßig **alle drei Jahre**, inwieweit Elektrofahrzeuge durch die Errichtung und den Betrieb von Ladepunkten zu einer höheren Flexibilität des Energiesystems, einschließlich ihrer Beteiligung am Regelreservemarkt, und einer höheren Aufnahme von Strom aus erneuerbaren Quellen beitragen konnten. Bei dieser Bewertung werden alle Arten von **öffentlichen** oder **privaten Ladepunkten** berücksichtigt und Empfehlungen bezüglich Art, zugrundeliegender Technik und geografischer Verteilung gegeben, damit den Nutzern die Integration ihrer Elektrofahrzeuge in das System erleichtert wird. Die Bewertung wird öffentlich zugänglich gemacht. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bewertung ergreifen die Mitgliedstaaten erforderlichenfalls geeignete Maßnahmen für die Errichtung zusätzlicher Ladepunkte und nehmen sie in ihren Fortschrittsbericht nach Absatz 1 auf. Die Bewertung und die Maßnahmen werden von den Netzbetreibern in den Netzentwicklungsplänen nach Artikel 32 Absatz 3 und Artikel 51 der Richtlinie (EU) 2019/944 berücksichtigt.

Geänderter Text

(3) Die Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten bewerten spätestens bis zum 30. Juni 2024 und danach regelmäßig **jedes Jahr**, inwieweit Elektrofahrzeuge durch die Errichtung und den Betrieb von Ladepunkten zu einer höheren Flexibilität des Energiesystems, einschließlich ihrer Beteiligung am Regelreservemarkt, und einer höheren Aufnahme von Strom aus erneuerbaren Quellen beitragen konnten. Bei dieser Bewertung werden alle Arten von **Ladepunkten** — **sowohl öffentliche als auch private intelligente** oder **bidirektionale Ladepunkte jeglicher Ladeleistung** – berücksichtigt und Empfehlungen bezüglich Art, zugrundeliegender Technik und geografischer Verteilung gegeben, damit den Nutzern die Integration ihrer Elektrofahrzeuge in das System erleichtert wird. **Im Rahmen der Bewertung werden Beiträge aller einschlägigen Interessenträger, einschließlich der Betreiber von Ladepunkten, der Übertragungs- und Verteilernetzbetreiber, der Verbraucherorganisationen und der Anbieter von Lösungen, berücksichtigt, und** die Bewertung wird öffentlich zugänglich gemacht. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bewertung ergreifen die Mitgliedstaaten erforderlichenfalls geeignete Maßnahmen für die Errichtung zusätzlicher Ladepunkte und nehmen sie in ihren Fortschrittsbericht nach Absatz 1 auf. **Die Mitgliedstaaten ergreifen ferner geeignete Maßnahmen, um für Kohärenz zwischen der Planung der Ladeinfrastruktur und der Planung des entsprechenden Netzes zu sorgen.** Die Bewertung und die Maßnahmen werden von den Netzbetreibern in den Netzentwicklungsplänen nach Artikel 32 Absatz 3 und Artikel 51 der Richtlinie (EU) 2019/944 berücksichtigt.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 217

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 — Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Auf Grundlage der Beiträge der Übertragungs- und Verteilernetzbetreiber bewerten die Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten spätestens bis zum 30. Juni 2024 und danach regelmäßig **alle drei Jahre**, inwieweit bidirektionales Laden zur Durchdringung des Stromsystems mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen beiträgt. Die Bewertung wird öffentlich zugänglich gemacht. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bewertung ergreifen die Mitgliedstaaten **erforderlichenfalls** geeignete Maßnahmen zur Anpassung der Verfügbarkeit und geografischen Verteilung von bidirektionalen Ladepunkten in öffentlichen und privaten Bereichen und nehmen sie in ihren Fortschrittsbericht nach Absatz 1 auf.

Geänderter Text

(4) Auf Grundlage der Beiträge der Übertragungs- und Verteilernetzbetreiber bewerten die Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten spätestens bis zum 30. Juni 2024 und danach regelmäßig **jedes Jahr**, inwieweit bidirektionales Laden **zur Dekkung des Spitzenbedarfs und** zur Durchdringung des Stromsystems mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen beiträgt. Die Bewertung wird öffentlich zugänglich gemacht. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bewertung ergreifen die Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen zur Anpassung der Verfügbarkeit und geografischen Verteilung von bidirektionalen Ladepunkten in öffentlichen und privaten Bereichen und nehmen sie in ihren Fortschrittsbericht nach Absatz 1 auf.

Abänderung 218

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 — Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die Kommission nimmt sechs Monate nach dem in Artikel 24 genannten Datum Leitlinien und Vorlagen zu Inhalt, Struktur und Format der nationalen Strategierahmen sowie zum Inhalt der von den Mitgliedstaaten nach Artikel 13 Absatz 1 vorzulegenden nationalen Fortschrittsberichte an. Die Kommission kann Leitlinien und Vorlagen annehmen, um die wirksame Anwendung anderer Bestimmungen dieser Verordnung in der gesamten Union zu erleichtern.

Geänderter Text

(5) Die Kommission **stellt den betreffenden nationalen Behörden technische und beratende Unterstützung bereit und** nimmt sechs Monate nach dem in Artikel 24 genannten Datum Leitlinien und Vorlagen zu Inhalt, Struktur und Format der nationalen Strategierahmen sowie zum Inhalt der von den Mitgliedstaaten nach Artikel 13 Absatz 1 vorzulegenden nationalen Fortschrittsberichte an. Die Kommission kann Leitlinien und Vorlagen annehmen, um die wirksame Anwendung anderer Bestimmungen dieser Verordnung in der gesamten Union zu erleichtern.

Abänderung 219

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Kommission bewertet die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 14 Absatz 1 vorgelegten Fortschrittsberichte und richtet gegebenenfalls Empfehlungen an die Mitgliedstaaten, um sicherzustellen, dass die in dieser Verordnung festgelegten Ziele und Verpflichtungen erreicht werden. Aufgrund dieser Empfehlungen der Kommission veröffentlichen die Mitgliedstaaten innerhalb von sechs Monaten eine aktualisierte Fassung ihres Fortschrittsberichts.

Geänderter Text

(2) Die Kommission bewertet die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 14 Absatz 1 vorgelegten Fortschrittsberichte. **Die Kommission stellt sicher, dass diese Fortschrittsberichte der Öffentlichkeit in leicht lesbarer und verständlicher Form zugänglich gemacht und in der Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe zur Verfügung gestellt werden. Die Kommission** richtet gegebenenfalls Empfehlungen an die Mitgliedstaaten, um sicherzustellen, dass die in dieser Verordnung festgelegten Ziele und Verpflichtungen erreicht werden. Aufgrund dieser Empfehlungen der Kommission veröffentlichen die Mitgliedstaaten innerhalb von sechs Monaten eine aktualisierte Fassung ihres Fortschrittsberichts.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 220

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission innerhalb von sechs Monaten nach Erhalt der Empfehlungen mit, wie er die Empfehlungen umzusetzen gedenkt.

Abänderung 221

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Nach Übermittlung der Mitteilung gemäß Absatz 2a legt der betreffende Mitgliedstaat in seinem nachfolgenden Fortschrittsbericht, der in dem Jahr nach dem Jahr, in dem die Empfehlungen ausgesprochen wurden, vorgelegt wird, dar, wie er die Empfehlungen umgesetzt hat. Beschließt der betreffende Mitgliedstaat, die Empfehlungen oder einen wesentlichen Teil davon nicht umzusetzen, teilt er der Kommission die Gründe dafür mit.

Abänderung 222

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 3 — Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat **ein Jahr**, nachdem die nationalen Fortschrittsberichte von den Mitgliedstaaten nach Artikel 14 Absatz 1 vorgelegt wurden, einen Bericht über die von ihr durchgeführte Bewertung dieser Berichte vor. In dieser Bewertung wird Folgendes beurteilt:

(3) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat **sechs Monate**, nachdem die nationalen Fortschrittsberichte von den Mitgliedstaaten nach Artikel 14 Absatz 1 vorgelegt wurden, einen Bericht über die von ihr durchgeführte Bewertung dieser Berichte vor. In dieser Bewertung wird Folgendes beurteilt:

Abänderung 223

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 4 — Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

d) die Infrastruktur für die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge auf Flughäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes;

d) die Infrastruktur für die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge auf Flughäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes **sowie gegebenenfalls Ladepunkte bzw. Tankstellen für Luftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb bzw. Wasserstoffantrieb**;

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 224

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 4 — Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

e) die Anzahl der **LNG-Tankstellen** in See- und Binnenhäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes;

Geänderter Text

e) die Anzahl der **Tankstellen für LNG, Wasserstoff und Ammoniak** in See- und Binnenhäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes;

Abänderung 225

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 4 — Buchstabe j a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ja) die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte, die teilweise für gebundene Fahrzeugflotten, einschließlich öffentlicher Verkehrsmittel und Carsharing, bestimmt sind;

Abänderung 226

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 4 — Buchstabe j b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

jb) die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Gebieten in äußerster Randlage und auf Inseln.

Abänderung 227

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 — Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2030 und alle drei Jahre bis 2050 Bericht über die Ergebnisse einer Bewertung der Funktionsweise dieser Verordnung, wobei ein Schwerpunkt auf die Auswirkungen der Verordnung auf das Funktionieren des Binnenmarkts, die Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Wirtschaftszweige und das Ausmaß der Verlagerung von CO₂-Emissionen zu legen ist.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 228**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 15 — Absatz 4 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4b) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2030 und alle fünf Jahre bis 2050 Bericht über die Ergebnisse einer umfassenden Bewertung der aggregierten makroökonomischen Auswirkungen der Verordnungen des Pakets „Fit für 55“^(1a), wobei ein Schwerpunkt auf die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Union, die Schaffung von Arbeitsplätzen, die Tarife im Güterverkehr, die Kaufkraft der Haushalte und das Ausmaß der Verlagerung von CO₂-Emissionen zu legen ist.

^(1a) Mitteilung der Kommission (COM(2021)0550) vom 14. Juli 2021.

Abänderung 229**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 15 — Absatz 4 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4c) Die Kommission prüft mit Blick auf eine Vereinfachung der Rechtsvorschriften mögliche Änderungen an dieser Verordnung. Die Kommission und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten passen sich kontinuierlich an die bewährten Verwaltungsverfahren an und ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Durchsetzung dieser Verordnung zu vereinfachen und den Verwaltungsaufwand so gering wie möglich zu halten.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 230
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 — Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Geht aus dem Bericht nach Absatz 1 oder den der Kommission vorliegenden Informationen hervor, dass ein Mitgliedstaat Gefahr läuft, seine nationalen Ziele gemäß Artikel 3 Absatz 1 zu verfehlen, so **kann** die Kommission eine entsprechende Feststellung **treffen** und den betreffenden Mitgliedstaat zur Ergreifung von Abhilfemaßnahmen **auffordern**, um die nationalen Ziele zu erreichen. Innerhalb von drei Monaten nach Erhalt der Feststellungen der Kommission teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission die Abhilfemaßnahmen mit, die er zur Erreichung der in Artikel 3 Absatz 1 gesetzten Ziele zu ergreifen beabsichtigt. Die Abhilfemaßnahmen umfassen zusätzliche Aktionen, die der Mitgliedstaat zur Erreichung der in Artikel 3 Absatz 1 gesetzten Ziele durchführen muss, sowie einen klaren Zeitplan für die Aktionen, der es ermöglicht, die jährlichen Fortschritte bei der Erreichung dieser Ziele zu bewerten. Erachtet die Kommission die Abhilfemaßnahmen als zufriedenstellend, so nimmt der betreffende Mitgliedstaat diese Abhilfemaßnahmen in seinen jüngsten Fortschrittsbericht nach Artikel 14 auf und übermittelt ihn der Kommission.

Geänderter Text

(2) Geht aus dem Bericht nach Absatz 1 oder den der Kommission vorliegenden Informationen hervor, dass ein Mitgliedstaat Gefahr läuft, seine nationalen Ziele gemäß Artikel 3 Absatz 1 zu verfehlen, so **trifft** die Kommission eine entsprechende Feststellung und **fordert** den betreffenden Mitgliedstaat zur Ergreifung von Abhilfemaßnahmen **auf**, um die nationalen Ziele zu erreichen. Innerhalb von drei Monaten nach Erhalt der Feststellungen der Kommission teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission die Abhilfemaßnahmen mit, die er zur Erreichung der in Artikel 3 Absatz 1 gesetzten Ziele zu ergreifen beabsichtigt. Die Abhilfemaßnahmen umfassen zusätzliche Aktionen, die der Mitgliedstaat zur Erreichung der in Artikel 3 Absatz 1 gesetzten Ziele durchführen muss, sowie einen klaren Zeitplan für die Aktionen, der es ermöglicht, die jährlichen Fortschritte bei der Erreichung dieser Ziele zu bewerten. Erachtet die Kommission die Abhilfemaßnahmen als zufriedenstellend, so nimmt der betreffende Mitgliedstaat diese Abhilfemaßnahmen in seinen jüngsten Fortschrittsbericht nach Artikel 14 auf und übermittelt ihn der Kommission. **Erachtet die Kommission die Abhilfemaßnahmen als nicht zufriedenstellend, so zieht sie in Betracht, in Bezug auf den betreffenden Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen. Die Maßnahmen müssen verhältnismäßig und angemessen sein und mit den Verträgen im Einklang stehen.**

Abänderung 231
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 — Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat ordnungsgemäß über alle gemäß Absatz 2 getroffenen Maßnahmen und macht diese Beschlüsse im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 öffentlich zugänglich.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 232
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Es werden sachdienliche, in sich widerspruchsfreie und verständliche Informationen darüber zur Verfügung gestellt, welche Kraftfahrzeuge regelmäßig mit welchen einzelnen in Verkehr gebrachten Kraftstoffen betankt bzw. an Ladepunkten aufgeladen werden können. **Diese** Informationen **müssen** in Kraftfahrzeughandbüchern, an Tankstellen und Ladepunkten, in Kraftfahrzeugen und bei Kraftfahrzeughändlern im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten verfügbar **sein**. Dies gilt für alle Kraftfahrzeuge und dazugehörigen Kraftfahrzeughandbücher, **die nach dem 18. November 2016 in Verkehr gebracht werden.**

Geänderter Text

(1) Es werden sachdienliche, in sich widerspruchsfreie und verständliche Informationen darüber zur Verfügung gestellt, welche Kraftfahrzeuge regelmäßig mit welchen einzelnen in Verkehr gebrachten Kraftstoffen betankt bzw. an Ladepunkten aufgeladen werden können. **Zu diesem Zweck sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass alle** Informationen **zu Kraftfahrzeugen, die für die in dieser Verordnung und in anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union vorgesehenen Kraftstoffe oder E-Ladestationen relevant sind,** in Kraftfahrzeughandbüchern, an Tankstellen und Ladepunkten, in Kraftfahrzeugen und bei Kraftfahrzeughändlern im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten verfügbar **sind**. Dies gilt für alle **in Verkehr gebrachten** Kraftfahrzeuge und **die** dazugehörigen Kraftfahrzeughandbücher.

Zu diesem Zweck überprüft die Kommission gegebenenfalls spätestens ein Jahr nach dem in Artikel 24 dieser Verordnung angegebenen Datum die Richtlinie 1999/94/EG.

Abänderung 233
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 — Absatz 2 — Einleitung

Vorschlag der Kommission

(2) Die Bestimmung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur sowie zwischen Kraftstoffen und Fahrzeugen gemäß Absatz 1 muss mit den technischen Spezifikationen gemäß Anhang II Nummern 9.1 und 9.2 im Einklang stehen. Verweisen diese Normen auf eine grafische Darstellung, darunter auch Farbcodierungen, **muss** die grafische Darstellung einfach und leicht verständlich **sein** und gut sichtbar angebracht **werden**, und zwar

Geänderter Text

(2) Die Bestimmung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur sowie zwischen Kraftstoffen und Fahrzeugen gemäß Absatz 1 muss mit den technischen Spezifikationen gemäß Anhang II Nummern 9.1 und 9.2 im Einklang stehen. Verweisen diese Normen auf eine grafische Darstellung, darunter auch Farbcodierungen, **so sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass** die grafische Darstellung einfach und leicht verständlich **ist** und gut sichtbar angebracht **wird**, und zwar

Abänderung 234
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 — Absatz 2 — Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) an den entsprechenden Kraftstoffpumpen und ihren Zapfventilen an allen Tankstellen ab dem Zeitpunkt, zu dem die Kraftstoffe in Verkehr gebracht werden, **oder**

Geänderter Text

a) an den entsprechenden Kraftstoffpumpen und ihren Zapfventilen an allen Tankstellen ab dem Zeitpunkt, zu dem die Kraftstoffe in Verkehr gebracht werden, **und**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 235

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 17 — Absatz 2 — Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) in unmittelbarer Nähe aller Kraftstoffzufüllstellen von Kraftfahrzeugen, für die der betreffende Kraftstoff empfohlen und geeignet ist, sowie in Kraftfahrzeughandbüchern, wenn diese Kraftfahrzeuge **nach dem 18. November 2016** in Verkehr gebracht wurden.

Geänderter Text

b) in unmittelbarer Nähe aller Kraftstoffzufüllstellen von Kraftfahrzeugen, für die der betreffende Kraftstoff empfohlen und geeignet ist, sowie in Kraftfahrzeughandbüchern, wenn diese Kraftfahrzeuge in Verkehr gebracht wurden.

Abänderung 236

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 17 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) **Bei** der Anzeige von Kraftstoffpreisen an Tankstellen, insbesondere für Strom und Wasserstoff, **werden** gegebenenfalls auf eine Maßeinheit bezogene Vergleichspreise zu Informationszwecken angezeigt, wobei die gemeinsame Methode für den Vergleich zwischen auf eine Maßeinheit bezogenen Preisen für alternative Kraftstoffe nach Anhang II Nummer 9.3 Anwendung findet.

Geänderter Text

(3) **Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bei** der Anzeige von Kraftstoffpreisen an Tankstellen, insbesondere für Strom und Wasserstoff, gegebenenfalls auf eine Maßeinheit bezogene Vergleichspreise zu Informationszwecken angezeigt **werden**, wobei die gemeinsame Methode für den Vergleich zwischen auf eine Maßeinheit bezogenen Preisen für alternative Kraftstoffe nach Anhang II Nummer 9.3 Anwendung findet. **Für punktuellen Aufladen mit Strom und punktuellen Betanken mit Wasserstoff ist der Preis auch pro kWh bzw. pro kg anzugeben.**

Abänderung 237

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 18 — Absatz 2 — Einleitung

Vorschlag der Kommission

(2) Die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Tankstellen oder deren Eigentümer — gemäß den zwischen ihnen getroffenen Vereinbarungen — sorgen dafür, dass statische und dynamische Daten über die von ihnen betriebene Infrastruktur für alternative Kraftstoffe verfügbar sind und über die nationalen Zugangspunkte kostenlos auf diese Daten zugegriffen werden kann. Folgende Arten von Daten sind zur Verfügung zu stellen:

Geänderter Text

(2) Die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Tankstellen oder deren Eigentümer — gemäß den zwischen ihnen getroffenen Vereinbarungen — sorgen dafür, dass statische und dynamische Daten über die von ihnen betriebene Infrastruktur für alternative Kraftstoffe verfügbar sind und über die nationalen Zugangspunkte kostenlos auf diese Daten zugegriffen werden kann. **Dabei sorgen diese Betreiber auch für ein Höchstmaß an Cybersicherheit, Datenschutz und Sicherheit, insbesondere bei Authentifizierungs-, Abrechnungs- und Zahlungsvorgängen. Sofern zutreffend, halten die Betreiber die Bestimmungen der Richtlinie über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union (NIS-2-Richtlinie) ein.** Folgende Arten von Daten sind zur Verfügung zu stellen:

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 238**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Buchstabe a — Ziffer i**

Vorschlag der Kommission

i) geografische Lage des Ladepunkts oder der Tankstelle,

*Geänderter Text*i) geografische Lage des Ladepunkts oder der Tankstelle **und, wenn möglich, Informationen zu nahegelegenen Rastplätzen und Einrichtungen für die Lebensmittelversorgung,****Abänderung 239****Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Buchstabe a — Ziffer i a (neu)**

Vorschlag der Kommission

*Geänderter Text***ia) Einrichtungen, die Schutz vor Regen oder sonstigen ungünstigen Wetterbedingungen bieten,****Abänderung 240****Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Buchstabe a — Ziffer i b (neu)**

Vorschlag der Kommission

*Geänderter Text***ib) Beleuchtung während des Aufladens bei Nacht,****Abänderung 241****Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Buchstabe b — Ziffer ii**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ii) Anschlusstyp,

ii) Anschlusstyp **und Verfügbarkeit des Anschlusses,****Abänderung 242****Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Buchstabe b — Ziffer iv**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iv) Ladeleistung (kW);

iv) Ladeleistung (kW) **insgesamt und maximale individuelle Ladeleistung,**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 243**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Buchstabe b — Ziffer iv a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iva) Erreichbarkeit der Ladestationen und Tankstellen für schwere Nutzfahrzeuge, einschließlich Einschränkungen in Bezug auf Höhe, Länge und Breite;

Abänderung 244**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Buchstabe c — Ziffer ii**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ii) Verfügbarkeit (in Betrieb/nicht in Betrieb),

ii) Verfügbarkeit (in Betrieb/nicht in Betrieb), **Verfügbarkeitsrate nach Zeitraum (Tag/Stunden),**

Abänderung 245**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Buchstabe c — Ziffer iii a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iiia) sofern verfügbar, der Anteil von Strom aus erneuerbaren Quellen und der Gehalt an Treibhausgasemissionen des an den Ladepunkten gelieferten Stroms,

Abänderung 246**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Buchstabe c — Ziffer iii b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iiib) ausgerüstet für bidirektionales Laden (ja/nein),

Abänderung 247**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Buchstabe c — Ziffer iii c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

iiic) Fähigkeit zum intelligenten Laden,

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 248**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Buchstabe c — Ziffer iii d (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text*iiid) akzeptierte Zahlungsarten,***Abänderung 249****Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Buchstabe c — Ziffer iii e (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text*iiie) sofern zutreffend, Preis und Zeitbegrenzung für Parken;***Abänderung 250****Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Buchstabe c a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text*ca) auf dem Display verfügbare Sprachen.***Abänderung 251****Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 18 — Absatz 2 — Unterabsatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Tankstellen oder — in Übereinstimmung mit den zwischen ihnen getroffenen Vereinbarungen — deren Eigentümer sind im Einklang mit dem einschlägigen Unionsrecht nicht zur Offenlegung statischer oder dynamischer Daten verpflichtet, wenn dies einer Offenlegung vertraulicher Unternehmensdaten gleichkäme, durch die die Interessen des Unternehmens möglicherweise beeinträchtigt würden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 252

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 18 — Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Daten in offener und nichtdiskriminierender Weise über ihre nationale Zugangsstelle gemäß der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁶⁷⁾ allen Beteiligten zugänglich sind.

⁽⁶⁷⁾ Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).

Geänderter Text

(3) Die Mitgliedstaaten stellen **im Einklang mit dem einschlägigen Unionsrecht** sicher, dass die Daten in offener und nichtdiskriminierender Weise über ihre nationale Zugangsstelle gemäß der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁶⁷⁾ allen Beteiligten zugänglich sind – **ausgenommen vertrauliche Unternehmensdaten, deren Offenlegung die Interessen eines Unternehmens möglicherweise beeinträchtigen würde.**

⁽⁶⁷⁾ Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).

Abänderung 253

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 18 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Die Kommission richtet bis zum 31. Dezember 2026 eine gemeinsame europäische Zugangsstelle für Daten über alternative Kraftstoffe ein. Dabei stellt sie sicher, dass die Bestimmungen der Richtlinie XX-XXX [IVS-Richtlinie] und der Verordnung XX-XXX über multimodale digitale Mobilitätsdienste in vollem Umfang eingehalten werden. Die gemeinsame europäische Zugangsstelle baut umfassend auf den nationalen Zugangsstellen (NAP) auf und verbindet sie miteinander. Sie bietet Zugang zu allen Daten, die in den NAP zur Verfügung gestellt werden, und stellt sicher, dass diese Daten den Endnutzern, anderen Marktteilnehmern und Dienstleistern zu deren Verwendung öffentlich und diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen, vorausgesetzt, die Datenschutzanforderungen werden eingehalten. Die Kommission stellt sicher, dass die gemeinsame europäische Zugangsstelle für die Öffentlichkeit verfügbar gemacht wird und leicht zugänglich ist, beispielsweise durch die Einrichtung eines speziellen Webportals. Die Kommission stellt sicher, dass die in der gemeinsamen europäischen Zugangsstelle enthaltenen Daten zu Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Tankstellen und Ladepunkte für alternative Kraftstoffe — einschließlich Wartezeiten und der verbleibenden Kapazität — über eine öffentlich zugängliche, aktuelle, benutzerfreundliche und mehrsprachige Schnittstelle auf Unionsebene zugänglich gemacht werden.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 254

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 18 — Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre nationalen Zugangsstellen einen automatisierten und einheitlichen Datenaustausch mit der gemeinsamen europäischen Zugangsstelle und den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte und Tankstellen gemäß den nach Absatz 4 festzulegenden Verfahren und technischen Anforderungen ermöglichen.

Abänderung 255

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 18 — Absatz 4 — Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 20 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

Abänderung 256

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 18 — Absatz 4 — Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) detaillierte Verfahren festzulegen, die die Bereitstellung und den Austausch der nach Absatz 2 geforderten Daten ermöglichen.

c) detaillierte Verfahren **und technische Anforderungen** festzulegen, die die Bereitstellung und den Austausch der nach **den Absätzen 2, 3a und 3b** geforderten Daten **in auf europäischer Ebene einheitlicher Weise** ermöglichen.

Abänderung 257

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 19 — Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Öffentlich zugängliche Ammoniak-Tankstellen, die ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] errichtet oder erneuert werden, müssen den in Anhang II Nummern 7.1 und 7.2 aufgeführten technischen Spezifikationen entsprechen.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 258**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 19 — Absatz 7 — Einleitung***Vorschlag der Kommission*

(7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

Geänderter Text

(7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 20 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

Abänderung 259**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 19 — Absatz 7 — Buchstabe b***Vorschlag der Kommission*

b) Anhang II zu ändern, indem die Verweise auf die in den technischen Spezifikationen dieses Anhangs genannten Normen aktualisiert werden.

Geänderter Text

b) Anhang II **spätestens sechs Monate nach seiner technischen Annahme** zu ändern, indem die Verweise auf die in den technischen Spezifikationen dieses Anhangs genannten Normen aktualisiert werden.

Abänderung 260**Vorschlag für eine Verordnung****Artikel 21 a (neu)***Vorschlag der Kommission**Geänderter Text***Artikel 21a****Ausgleichende Verringerung des Verwaltungsaufwands**

Die Kommission legt spätestens ein Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung und in Übereinstimmung mit ihrer Mitteilung zur Anwendung des One-in-one-out-Grundsatzes ^(1a) Vorschläge vor, mit denen ein Ausgleich für den durch diese Verordnung entstehenden Regelungsaufwand geschaffen wird, indem Bestimmungen in anderen Rechtsvorschriften der Union geändert oder aufgehoben werden, die in den betreffenden Branchen unnötige Befolgungskosten nach sich ziehen.

^(1a) Pressemitteilung der Kommission zu den Arbeitsmethoden der Kommission von der Leyen, 4. Dezember 2019.

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 261

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 22 — Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Kommission überprüft diese Verordnung bis zum 31. Dezember 2026 und legt **gegebenenfalls** einen Vorschlag **zu ihrer** Änderung vor.

Geänderter Text

Die Kommission überwacht die im Hinblick auf die Umsetzung der Verordnung erzielten Fortschritte. Die Kommission überprüft diese Verordnung bis zum 31. Dezember 2026 und **berücksichtigt dabei besonders die Angemessenheit der in dieser Verordnung festgelegten Ziele und Anforderungen an die Infrastruktur. Stellt die Kommission fest, dass eine oder mehrere Bestimmungen nicht mehr angemessen sind oder dass neue Technologien entwickelt wurden, so legt sie einen Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung vor. Im Rahmen dieser Überprüfung berücksichtigt die Kommission insbesondere Folgendes:**

- **die Möglichkeit, den in Artikel 9 festgelegten Schwellenwert für die Bruttoreaumzahl auf 400 zu senken und diese Bestimmungen auch auf alle übrigen Schiffstypen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung XXXX-XXX FuelEU Maritime fallen, anzuwenden;**
- **die Möglichkeit, in diese Verordnung angemessene Zielvorgaben für die Infrastruktur, die für die Energieversorgung von Luftfahrzeugen mit elektrischem Antrieb und von wasserstoffbetriebenen Luftfahrzeugen erforderlich ist, aufzunehmen;**
- **den technologischen Fortschritt elektrischer Straßensysteme wie kontaktloses induktives Laden oder die Oberleitungstechnologie und die Frage, ob sich der Aufbau einer solchen Infrastruktur auf den Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur auswirken kann und ob gegebenenfalls eine entsprechende Anpassung der Ziele dieser Verordnung für den Ausbau der Ladeinfrastruktur erforderlich ist. Im Rahmen dieser Bewertung prüft die Kommission insbesondere die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, im Hinblick auf die Erreichung der Zielwerte für die Gesamtladeleistung für leichte Nutzfahrzeuge gemäß Artikel 3 und für schwere Nutzfahrzeuge gemäß Artikel 4 elektrische Straßensysteme zu berücksichtigen.**

Abänderung 262

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 1 — Nummer 1 — Buchstabe a — Einleitung

Vorschlag der Kommission

a) Prognosen für die Fahrzeugeinführung jeweils zum 31. Dezember der Jahre 2025, 2030 und 2035 für:

Geänderter Text

a) Prognosen für die Fahrzeugeinführung jeweils zum 31. Dezember der Jahre 2025, **2027**, 2030, **2032** und 2035 für:

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 263

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 1 — Nummer 1 — Buchstabe b — Einleitung

Vorschlag der Kommission

b) Zielvorgaben jeweils zum 31. Dezember der Jahre 2025, 2030 und 2035 für:

Geänderter Text

b) Zielvorgaben jeweils zum 31. Dezember der Jahre 2025, **2027**, 2030, **2032** und 2035 für:

Abänderung 264

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 1 — Nummer 1 — Buchstabe b — Spiegelstrich 7

Vorschlag der Kommission

— **LNG-Tankstellen** in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes, mit Standort (Hafen) und Kapazität je Hafen;

Geänderter Text

— **Tankstellen für LNG, Wasserstoff und Ammoniak** in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes, mit Standort (Hafen) und Kapazität je Hafen;

Abänderung 265

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 1 — Nummer 1 — Buchstabe b — Spiegelstrich 8

Vorschlag der Kommission

— landseitige Stromversorgung in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes, mit genauem Standort (Hafen) und Kapazität jeder Anlage im Hafen;

Geänderter Text

— landseitige Stromversorgung in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes, mit genauem Standort (Hafen), **Netzkapazität** und Kapazität jeder Anlage im Hafen;

Abänderung 266

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 1 — Nummer 1 — Buchstabe b — Spiegelstrich 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

— **elektrische Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge der Klasse L: Anzahl der Ladestationen und Ladeleistung;**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 267

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 1 — Nummer 1 — Buchstabe b — Spiegelstrich 11 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-
- **die in den Spiegelstrichen 1 bis 4 genannten Informationen zu Ladepunkten sind aufgeschlüsselt nach den Kapazitäten für normales, intelligentes und bidirektionales Laden anzugeben;**

Abänderung 268

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 1 — Nummer 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-
2. Auslastungsgrade: für die Kategorien in Nummer 1 Buchstabe b — Berichterstattung über die Auslastung dieser Infrastrukturen;

-
2. Auslastungsgrade: für die Kategorien in Nummer 1 Buchstabe b — Berichterstattung über die Auslastung dieser Infrastrukturen **und die erwartete künftige Nachfrage danach;**

Abänderung 269

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 1 — Nummer 3 — Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-
- Grad der Erfüllung der in Nummer 1 Buchstabe b genannten Ziele für den Ausbau der Infrastrukturen für alle Verkehrsträger, insbesondere für elektrische Ladestationen, elektrische Straßensysteme (falls zutreffend), Wasserstofftankstellen, landseitige Stromversorgung in See- und Binnenhäfen, Bunkern von LNG in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes, Infrastrukturen für andere alternative Kraftstoffe in Häfen, Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge sowie für Wasserstoffzapfstellen und elektrische Ladepunkte für Züge;

-
- Grad der Erfüllung der in Nummer 1 Buchstabe b genannten Ziele für den Ausbau der Infrastrukturen für alle Verkehrsträger, insbesondere für elektrische Ladestationen, elektrische Straßensysteme (falls zutreffend), Wasserstofftankstellen, landseitige Stromversorgung in See- und Binnenhäfen, Bunkern von LNG, **Wasserstoff und Ammoniak** in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes, Infrastrukturen für andere alternative Kraftstoffe in Häfen, Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge sowie für Wasserstoffzapfstellen und elektrische Ladepunkte für Züge;

Abänderung 270

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I — Absatz 1 — Nummer 3 — Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-
- Ausbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe innerhalb städtischer Knoten;

-
- Ausbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe innerhalb städtischer Knoten **und multimodaler Verkehrsknotenpunkte;**

Mittwoch, 19. Oktober 2022

Abänderung 271**Vorschlag für eine Verordnung****Anhang I — Absatz 1 — Nummer 3 — Spiegelstrich 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-
- *Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die neu errichteten öffentlich zugänglichen Ladepunkte und Tankstellen sowie Verkehrsoptionen, für die alternative Kraftstoffe genutzt werden, dabei insbesondere der öffentliche Verkehr, für schutzbedürftige Verbraucher und jene, die von Energiearmut bedroht oder betroffen sind, erschwinglich und zugänglich sind;*

Abänderung 272**Vorschlag für eine Verordnung****Anhang I — Absatz 1 — Nummer 7 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-
- 7a. *Erläuterung, wie der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ in Prognosen für die Fahrzeugeinführung, bei der Festlegung der Zielvorgaben, bei der Einschätzung der Auslastungsgrade, bei der Entwicklung und Umsetzung politischer Maßnahmen zur Unterstützung des nationalen Strategierahmens und bei den zugehörigen öffentlichen Investitionen in höchstem Maße berücksichtigt wurde.*

Abänderung 273**Vorschlag für eine Verordnung****Anhang III — Nummer 3 — Spiegelstrich 4 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-
- *Anzahl der bidirektionalen Ladepunkte für jede der unter Nummer 2 genannten Kategorien.*

Abänderung 274**Vorschlag für eine Verordnung****Anhang II — Teil 9 — Nummer 9.3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

-
- 9.3a. *Technische Spezifikation für Elektroladestationen und Wasserstoffbetankungsanlagen für den Schienenverkehr.*
-

Donnerstag, 20. Oktober 2022

P9_TA(2022)0369

Spezifische Bestimmungen zum Umgang mit Beeinträchtigungen der Programmdurchführung bei den Kooperationsprogrammen des Zeitraums 2014-2020 *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates mit spezifischen Bestimmungen zum Umgang mit Beeinträchtigungen der Programmdurchführung bei aus dem Europäischen Nachbarschaftsinstrument und im Rahmen des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ unterstützten Kooperationsprogrammen des Zeitraums 2014-2020 (COM(2022)0362 — C9-0289/2022 — 2022/0227(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

(2023/C 149/15)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2022)0362),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 212 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0289/2022),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf die vom Vertreter des Rates mit Schreiben vom 21. September 2022 gemachte Zusage, den Standpunkt des Europäischen Parlaments gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu billigen,
- gestützt auf Artikel 59 und 163 seiner Geschäftsordnung,
 1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

P9_TC1-COD(2022)0227

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 20. Oktober 2022 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EU) 2022/... des Europäischen Parlaments und des Rates mit besonderen Bestimmungen zum Umgang mit Beeinträchtigungen der Programmdurchführung bei im Rahmen des Europäischen Nachbarschaftsinstrument und des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ geförderten Kooperationsprogrammen des Zeitraums 2014-2020

(Da Parlament und Rat eine Einigung erzielt haben, entspricht der Standpunkt des Parlaments dem endgültigen Rechtsakt, Verordnung (EU) 2022/2192.)

Donnerstag, 20. Oktober 2022

P9_TA(2022)0370

Nicht-Akzeptanz russischer Reisedokumente, die in der Ukraine und in Georgien ausgestellt werden *I**

Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 20. Oktober 2022 zu dem Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nichtanerkennung russischer Reisedokumente, die in besetzten ausländischen Regionen ausgestellt werden (COM(2022)0662 — C9-0302/2022 — 2022/0274(COD)) ⁽¹⁾

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

[Abänderung 1]

(2023/C 149/16)

ABÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag der Kommission

Vorschlag für einen

Beschluss (EU) 2022/... des Europäischen Parlaments und des Rates

über die Nicht-Akzeptanz russischer Reisedokumente, die in der Ukraine und in Georgien ausgestellt werden

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 77 Absatz 2 Buchstaben a und b,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Als Reaktion auf die rechtswidrige Annexion der Autonomen Republik Krim und der Stadt Sewastopol durch die Russische Föderation im Jahr 2014 und auf ihre anhaltenden destabilisierenden Handlungen in der Ostukraine hat die Europäische Union als Antwort auf die Handlungen Russlands, die die Lage in der Ukraine destabilisieren, bereits Wirtschaftssanktionen, die mit der unvollständigen Umsetzung der Minsker Vereinbarungen im Zusammenhang stehen, eingeführt sowie Sanktionen im Hinblick auf Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen, und Sanktionen als Reaktion auf die rechtswidrige Annexion der Autonomen Republik Krim und der Stadt Sewastopol durch die Russische Föderation.
- (2) Als Unterzeichner der Minsker Vereinbarungen hatte die Russische Föderation die klare und direkte Verantwortung, auf eine friedliche Beilegung des Konflikts im Einklang mit diesen Grundsätzen hinzuwirken. Mit der Entscheidung, die nicht von der Regierung kontrollierten Regionen der Ostukraine als unabhängig anzuerkennen, hat die Russische Föderation eindeutig gegen die Minsker Vereinbarungen verstoßen, in denen die vollständige Rückkehr dieser Gebiete unter die Kontrolle der ukrainischen Regierung vorgesehen ist.
- (3) **Diese** Entscheidung und die daraus folgende Entscheidung, russische Truppen in diese Gebiete zu entsenden, haben die Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine weiter untergraben und stellen einen schweren Verstoß gegen das Völkerrecht und internationale Übereinkünfte dar, darunter die Charta der Vereinten Nationen, die Schlussakte von Helsinki, die Charta von Paris und das Budapest Memorandum.

⁽¹⁾ Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 59 Absatz 4 Unterabsatz 4 der Geschäftsordnung zu interinstitutionellen Verhandlungen an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (C9-0302/2022).

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- (3a) *Am 24. Februar 2022 verurteilte der Europäische Rat gemeinsam mit seinen internationalen Partnern die grundlose und ungerechtfertigte militärische Aggression Russlands gegen die Ukraine aufs Schärfste und brachte die uneingeschränkte Solidarität mit der Ukraine und ihrer Bevölkerung zum Ausdruck. Der Europäische Rat forderte Russland zudem auf, seine militärischen Handlungen unverzüglich einzustellen, alle Streitkräfte und Militärausrüstung bedingungslos aus dem gesamten Hoheitsgebiet der Ukraine abziehen und die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine innerhalb ihrer international anerkannten Grenzen uneingeschränkt zu achten ⁽¹⁾. Dieser Standpunkt wurde vom Europäischen Rat auf seinen Tagungen vom 25. März 2022, 31. Mai 2022 und 24. Juni 2022 bekräftigt ⁽²⁾.*
- (4) **■** Eine militärische Aggression in einem an die Europäische Union angrenzenden Land wie die in der Ukraine, die zu den restriktiven Maßnahmen geführt hat, rechtfertigt Maßnahmen zum Schutz der wesentlichen Sicherheitsinteressen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten.
- (5) Seit der rechtswidrigen Annexion der Halbinsel Krim **am 18. März 2014** stellt Russland Einwohnern der Krim russische internationale Reisepässe aus. **Am 24. April 2019 unterzeichnete der Präsident der Russischen Föderation ein Dekret zur Vereinfachung des Verfahrens für den Erwerb der russischen Staatsangehörigkeit durch Einwohner der nicht von der Regierung kontrollierten Gebiete der ukrainischen Regionen Donezk und Luhansk, einschließlich der Ausstellung russischer internationaler Reisepässe für diese Einwohner. Mit Dekret vom 11. Juli 2022 hat die Russische Föderation die Praxis der Ausstellung gewöhnlicher russischer internationaler Reisepässe auf andere nicht von der Regierung kontrollierte Gebiete der Ukraine ausgeweitet, insbesondere auf die Regionen Cherson und Saporischschja.** Im Mai 2022 führte die Russische Föderation ein vereinfachtes russisches Einbürgerungsverfahren für Waisenkinder aus der sogenannten „Volksrepublik Donezk“ und der sogenannten „Volksrepublik Luhansk“ sowie aus der Ukraine ein. Das Gesetzesdekret gilt auch für Kinder ohne elterliche Fürsorge und für geschäftsunfähige Personen, die in diesen beiden besetzten Regionen wohnhaft sind. Die systematische Ausstellung russischer Reisepässe in diesen besetzten Regionen stellt einen weiteren Verstoß gegen das Völkerrecht und die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine dar. **In Bezug auf Georgien hat der Europäische Rat am 1. September 2008 den einseitigen Beschluss Russlands, die Unabhängigkeit Abchasiens und Südossetiens anzuerkennen, entschieden verurteilt und an die übrigen Staaten appelliert, diese Unabhängigkeit nicht anzuerkennen ⁽³⁾.**
- (5a) *Die Union und ihre Mitgliedstaaten sowie Island, Norwegen, die Schweiz und Liechtenstein haben die rechtswidrige Annexion nicht anerkannt und die rechtswidrige Besetzung von Regionen und Gebieten der Ukraine durch die Russische Föderation verurteilt. Dies betrifft insbesondere die Annexion der Autonomen Republik Krim und der Stadt Sewastopol, die Besetzung der Regionen Donezk und Luhansk, aber auch weitere rechtswidrige Besetzungen in den östlichen und südlichen Regionen der Ukraine, nämlich in den Regionen Cherson und Saporischschja. In diesen Regionen ausgestellte russische Reisedokumente werden von den Mitgliedstaaten sowie von Island, Norwegen, der Schweiz und Liechtenstein nicht anerkannt, oder ihre Nichtanerkennung ist im Gange. Gleiches gilt für Reisedokumente, die in den georgischen Gebieten Abchasien und Südossetien ausgestellt werden, die derzeit nicht unter der Kontrolle der georgischen Regierung stehen („abtrünnige Gebiete“).*
- (6) **■** Zur Gewährleistung einer gemeinsamen Visumpolitik und eines gemeinsamen Ansatzes bei den Kontrollen, denen Personen beim Überschreiten der Außengrenzen unterzogen werden, sollten daher alle russischen Reisedokumente, die in den besetzten **im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten Regionen oder Gebieten in der Ukraine oder den abtrünnigen Gebieten in Georgien** oder für Personen mit Wohnsitz in diesen Regionen und Gebieten ausgestellt werden, nicht als gültige Reisedokumente für die Zwecke der Visumerteilung und des Überschreitens der Außengrenzen **akzeptiert** werden. **Die Mitgliedstaaten sollten für Personen, die zu dem Zeitpunkt, zu dem die Ausstellung der russischen Dokumente in der jeweiligen besetzten Region oder dem besetzten Gebiet oder in einem abtrünnigen Gebiet begann, bereits russische Staatsangehörige waren, sowie für die Abkömmlinge solcher Personen eine Ausnahmeregelung vorsehen können.**
- (6a) *Dieser Beschluss lässt die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Anerkennung von Reisedokumenten unberührt.*
- (6b) *Aus Gründen der Rechtssicherheit und Transparenz sollte die Kommission mit Unterstützung der Mitgliedstaaten eine nach Region oder Gebiet gegliederte Liste russischer Reisedokumente erstellen, die nicht akzeptiert werden. Die von der Kommission zu erstellende Liste sollte auch den Zeitpunkt angeben, ab dem diese russischen Reisedokumente in diesen Regionen oder Gebieten ausgestellt wurden, sowie jenen, ab dem die nach diesem Zeitpunkt ausgestellten Reisedokumente nicht mehr akzeptiert werden sollten.*

⁽¹⁾ Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 24. Februar 2022.

⁽²⁾ Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 25. März 2022, 31. Mai 2022 und 24. Juni 2022.

⁽³⁾ Schlussfolgerungen des Vorsitzes zu der außerordentlichen Tagung des Europäischen Rates vom 1. September 2008 (Dok. 12594/2/08 REV 2).

Donnerstag, 20. Oktober 2022

Diese Liste sollte im Wege eines Durchführungsrechtsakts angenommen, im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und in die Liste der Reisedokumente aufgenommen werden, die gemäß dem Beschluss Nr. 1105/2011/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ aufgestellt wird, ebenso in die dieser Liste beigefügte Übersicht über die von Drittländern und Gebietseinheiten ausgestellten Reisedokumente, die online öffentlich zugänglich ist.

- I
- (10) Dieser Beschluss berührt nicht das Recht der Unionsbürger und ihrer Familienangehörigen auf Freizügigkeit, einschließlich der Möglichkeit für diese Familienangehörigen, ohne ein gültiges Reisedokument im Sinne insbesondere der Richtlinie 2004/38/EG und der von der Union und den Mitgliedstaaten einerseits und bestimmten Drittstaaten andererseits geschlossenen Abkommen über die Freizügigkeit in das Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten einzureisen. Die Richtlinie 2004/38/EG erlaubt unter den darin festgelegten Bedingungen Beschränkungen der Freizügigkeit aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit und Gesundheit.
- (11) Dieser Beschluss steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt werden. Er sollte das Recht auf Asyl unberührt lassen.
- (12) **Wie in der Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Operative Leitlinien für das Außengrenzenmanagement zur Erleichterung des Grenzübertretts an den Grenzen zwischen der Ukraine und der EU“ dargelegt, steht es den Mitgliedstaaten frei, Drittstaatsangehörigen, die eine oder mehrere der in Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/399 (Einreisevoraussetzungen für Drittstaatsangehörige) festgelegten Voraussetzungen nicht erfüllen, aus humanitären Gründen, aus Gründen des nationalen Interesses oder aufgrund internationaler Verpflichtungen die Einreise in ihr Hoheitsgebiet zu gestatten. Diese umfassende Ausnahmeregelung sollte in der derzeitigen Krise angewandt werden, um allen Menschen, die vor dem Konflikt in der Ukraine fliehen, die Einreise zu ermöglichen.** Die Mitgliedstaaten haben weiterhin die Möglichkeit, Inhabern von unter diesen Beschluss fallenden Reisedokumenten, die von ihrem Recht, internationalen Schutz zu beantragen, nicht Gebrauch gemacht haben, in Einzelfällen nach den Artikeln 25 und 29 der Verordnung (EG) Nr. 810/2009 und Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2016/399 die Einreise in das Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten zu gestatten.
- (12a) **Um den einschlägigen rechtlichen und politischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung dieses Beschlusses durch Hinzufügung oder Streichung der im Anhang aufgeführten Regionen oder Gebiete zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ⁽⁵⁾ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.**
- (12b) **Damit die Union in einer sich rasch wandelnden Situation schnell reagieren kann, ist es angezeigt, die sofortige Anwendung des einschlägigen delegierten Rechtsakts zur Änderung des Anhangs dieses Beschlusses vorzusehen, wenn dies aus Gründen äußerster Dringlichkeit erforderlich ist. Wird das Dringlichkeitsverfahren angewendet, ist es von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, darunter auch Konsultationen auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt.**
- (13) Ziel dieses Beschlusses ist es, das Funktionieren der gemeinsamen Visumpolitik und des Schengen-Raums zu stärken. Diese Ziele können von den Mitgliedstaaten allein nicht erreicht werden. Daher muss eine Verpflichtung eingeführt werden, bestimmte Reisedokumente für die Zwecke der Visumerteilung und des Überschreitens der Außengrenzen auf Unionsebene nicht **zu akzeptieren**. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht dieser Beschluss nicht über das für die Verwirklichung der Ziele erforderliche Maß hinaus.

⁽⁴⁾ Beschluss Nr. 1105/2011/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 über die Liste der visierfähigen Reisedokumente, die den Inhaber zum Überschreiten der Außengrenzen berechtigen, und über die Schaffung eines Verfahrens zur Aufstellung dieser Liste (ABl. L 287 vom 4.11.2011, S. 9).

⁽⁵⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- (14) Nach den Artikeln 1 und 2 des dem Vertrag über die Europäische Union und dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union beigefügten Protokolls Nr. 22 über die Position Dänemarks beteiligt sich Dänemark nicht an der Annahme dieses Beschlusses und ist weder durch diesen Beschluss gebunden noch zu seiner Anwendung verpflichtet. Da dieser Beschluss den Schengen-Besitzstand ergänzt, beschließt Dänemark gemäß Artikel 4 des genannten Protokolls innerhalb von sechs Monaten, nachdem der Rat diesen Beschluss angenommen hat, ob es ihn in nationales Recht umsetzt.
- (15) Dieser Beschluss stellt eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands dar, an denen sich Irland nicht beteiligt ⁽⁶⁾; Irland beteiligt sich daher nicht an der Annahme dieses Beschlusses und ist weder durch diesen Beschluss gebunden noch zu seiner Anwendung verpflichtet.
- (16) Für Island und Norwegen stellt dieser Beschluss eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands im Sinne des Übereinkommens zwischen dem Rat der Europäischen Union sowie der Republik Island und dem Königreich Norwegen über die Assoziierung dieser beiden Staaten bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands ⁽⁷⁾ dar, die zu dem in Artikel 1 Buchstaben A und B des Beschlusses 1999/437/EG des Rates ⁽⁸⁾ genannten Bereich gehören.
- (17) Für die Schweiz stellt dieser Beschluss eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands im Sinne des Abkommens zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Assoziierung dieses Staates bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands ⁽⁹⁾ dar, die zu dem in Artikel 1 Buchstaben A und B des Beschlusses 1999/437/EG in Verbindung mit Artikel 3 des Beschlusses 2008/146/EG des Rates ⁽¹⁰⁾ genannten Bereich gehören.
- (18) Für Liechtenstein stellt dieser Beschluss eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands im Sinne des Protokolls zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein über den Beitritt des Fürstentums Liechtenstein zu dem Abkommen zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Assoziierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands ⁽¹¹⁾ dar, die zu dem in Artikel 1 Buchstaben A und B des Beschlusses 1999/437/EG in Verbindung mit Artikel 3 des Beschlusses 2011/350/EU des Rates ⁽¹²⁾ genannten Bereich gehören.
- (19) **Für Zypern, Bulgarien, Rumänien und Kroatien stellt** Artikel 1 Buchstabe a dieses Beschlusses einen auf dem Schengen-Besitzstand aufbauenden oder anderweitig damit zusammenhängenden Rechtsakt jeweils im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 der Beitrittsakte von 2003, des Artikels 4 Absatz 2 der Beitrittsakte von 2005 und des Artikels 4 Absatz 2 der Beitrittsakte von 2011 dar, während Artikel 1 Buchstabe b einen auf dem Schengen-Besitzstand aufbauenden oder anderweitig damit zusammenhängenden Rechtsakt jeweils im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 der Beitrittsakte von 2003, des Artikels 4 Absatz 1 der Beitrittsakte von 2005 und des Artikels 4 Absatz 1 der Beitrittsakte von 2011 darstellt.

⁽⁶⁾ Dieser Beschluss fällt nicht in den Anwendungsbereich der Maßnahmen gemäß dem Beschluss 2002/192/EG des Rates vom 28. Februar 2002 zum Antrag Irlands auf Anwendung einzelner Bestimmungen des Schengen-Besitzstands auf Irland (ABl. L 64 vom 7.3.2002, S. 20).

⁽⁷⁾ ABl. L 176 vom 10.7.1999, S. 36.

⁽⁸⁾ Beschluss 1999/437/EG des Rates vom 17. Mai 1999 zum Erlass bestimmter Durchführungsvorschriften zu dem Übereinkommen zwischen dem Rat der Europäischen Union und der Republik Island und dem Königreich Norwegen über die Assoziierung dieser beiden Staaten bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands (ABl. L 176 vom 10.7.1999, S. 31).

⁽⁹⁾ ABl. L 53 vom 27.2.2008, S. 52.

⁽¹⁰⁾ Beschluss 2008/146/EG des Rates vom 28. Januar 2008 über den Abschluss — im Namen der Europäischen Gemeinschaft — des Abkommens zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Assoziierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands (ABl. L 53 vom 27.2.2008, S. 1).

⁽¹¹⁾ ABl. L 160 vom 18.6.2011, S. 21.

⁽¹²⁾ Beschluss 2011/350/EU des Rates vom 7. März 2011 über den Abschluss — im Namen der Europäischen Union — des Protokolls zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein über den Beitritt des Fürstentums Liechtenstein zum Abkommen zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Assoziierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands in Bezug auf die Abschaffung der Kontrollen an den Binnengrenzen und den freien Personenverkehr (ABl. L 160 vom 18.6.2011, S. 19).

Donnerstag, 20. Oktober 2022

- (20) Aufgrund der Dringlichkeit der Lage und der anhaltenden illegalen Präsenz Russlands in ausländischen Regionen sollte dieser Beschluss am ersten Tag nach seiner Veröffentlichung in Kraft treten —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Russische Reisedokumente, die in den **im Anhang aufgeführten von Russland besetzten** ■ **Regionen oder Gebieten in der Ukraine oder den abtrünnigen Gebieten in Georgien** oder für Personen mit Wohnsitz in diesen Regionen und Gebieten ausgestellt werden, werden für die folgenden Zwecke nicht als gültige Reisedokumente **akzeptiert**:

- a) die Erteilung eines Visums nach der Verordnung (EG) Nr. 810/2009;
- b) das Überschreiten der Außengrenzen nach der Verordnung (EU) 2016/399.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 2a delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs durch Hinzufügung oder Streichung von Regionen oder Gebieten zu erlassen, wenn dies erforderlich ist, um einschlägigen rechtlichen und politischen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Wenn es im Falle einer sich rasch wandelnden Situation aus Gründen der Dringlichkeit zwingend erforderlich ist, findet das in Artikel 2b genannte Verfahren auf die gemäß diesem Artikel erlassenen delegierten Rechtsakte Anwendung.

Artikel 1a

Abweichend von Artikel 1 kann ein in Artikel 1 genanntes russisches Reisedokument akzeptiert werden,

- **wenn dessen Inhaber vor den jeweiligen Zeitpunkten, die in dem in Artikel 2 genannten Durchführungsrechtsakt genannt werden, bereits russischer Staatsangehöriger war. Dies gilt auch für Abkömmlinge eines solchen russischen Staatsangehörigen;**
- **wenn dessen Inhaber zu dem Zeitpunkt, zu dem er die russische Staatsbürgerschaft durch das vereinfachte Einbürgerungsverfahren nach russischem Recht erwarb, ein Kind oder eine geschäftsunfähige Person war.**

Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, Inhabern von unter diesen Beschluss fallenden Reisedokumenten, in Einzelfällen nach den Artikeln 25 und 29 der Verordnung (EG) Nr. 810/2009 und Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2016/399 die Einreise in das Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten zu gestatten.

Dieser Beschluss berührt nicht den Besitzstand der Union im Asylbereich, insbesondere das Recht, internationalen Schutz zu beantragen.

Artikel 2

Die Kommission erstellt **mit Unterstützung der Mitgliedstaaten** eine **nach Region, Gebiet oder abtrünnigem Gebiet gegliederte** Liste der in Artikel 1 genannten ■ Reisedokumente. **Diese Liste sollte den jeweiligen Zeitpunkt enthalten, ab dem diese Reisedokumente in den besetzten Regionen oder Gebieten, einschließlich abtrünniger Gebiete, ausgestellt wurden.**

Diese Liste wird **im Wege eines Durchführungsrechtsakts angenommen, im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und in die mit dem Beschluss Nr. 1105/2011/EU aufgestellte Liste der Reisedokumente aufgenommen.**

Artikel 2a

- 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 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von zwei Jahren übertragen.**
- 3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 1 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.**

Donnerstag, 20. Oktober 2022

4. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
5. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 1 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 2b

1. Delegierte Rechtsakte, die nach diesem Artikel erlassen werden, treten umgehend in Kraft und sind anwendbar, solange keine Einwände gemäß Absatz 2 erhoben werden. Bei der Übermittlung eines delegierten Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat werden die Gründe für die Anwendung des Dringlichkeitsverfahrens angegeben.
2. Das Europäische Parlament oder der Rat können gemäß dem Verfahren von Artikel 2a Absatz 6 Einwände gegen einen delegierten Rechtsakt erheben. In diesem Fall hebt die Kommission den Rechtsakt unverzüglich nach der Übermittlung des Beschlusses des Europäischen Parlaments oder des Rates, Einwände zu erheben, auf.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am ersten Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

Im Namen des Rates

Der Präsident/Die Präsidentin

Donnerstag, 20. Oktober 2022

ANLAGE

Ukraine

Autonome Republik Krim und Stadt Sewastopol

Region Donezk

Region Luhansk

Region Cherson

Region Saporischschja

Georgien

Abchasien

Südossetien

