Workshop
EU MRV
&
IMO DCS

Leer, den 23. August 2018

Juristische Fragen und Besonderheiten bei EU MRV

Dr. Mathias Mailänder

Luther Kurzprofil

350 Rechtsanwälte und Steuerberater

10 Büros an zentralen deutschen Wirtschaftsstandorten

6 Büros an internationalen Finanzplätzen und Investitionsstandorten

Langjährige, enge Verbindung zu renommierten Wirtschaftskanzleien weltweit

Regelmäßige Listung als führende und empfohlene Berater in den Fachmedien

REMONDIS®
IM AUFTRAG DER ZUKUNFT

WORLÉE®
seit 1851

VDR
Verband
Deutscher
Reeder

VATTENFALL

ExxonMobil

Wienerberger

bp

Imperial
Tobacco
REEMTSMA

SAINT-GOBAIN

ArcelorMittal

uniper

Holcim

Handelsblatt im Jahr 2013 …

SCHAFT & POLITIK

Handelsblatt
DIENSTAG, 17. SEPTEMBER 2013, NR. 179

Klimaschutz auf hoher See

Reeder sollen die Emissionen an Treibhausgasen dokumentieren.

- Verband warnt vor den Plänen der EU-Kommission.
- Einbeziehung in den Emissionshandel nächster Schritt.

Die geplanten Sanktionen seien „äußerst bemerkenswert“, sagt Gernot-Rüdiger Engel, Anwalt der Wirtschaftskanzlei Luther. „Geht es nach der Kommission, soll den Schiffen im letzten Schritt verboten werden, in europäische Häfen einzulaufen. Hinzu kommen möglicherweise hohe Strafzahlungen, die im Einzelfall schnell in die Millionen gehen können“, sagt Engel.

… neulich in der Presse

Wie breiten sich die Schadstoffe des Schiffsverkehrs im Ärmelkanal aus? Das auf Wetterdaten und Schiffsbewegungen vom Spätsommer 2008 basierende wissenschaftliche Modell berechnete Verdriftungen bis nach Schleswig-Holstein, die durch Messwerte bestätigt wurden.

Zweifel an der guten Seeluft

Wissenschaftler haben berechnet, wie sich Schiffs-Schadstoffe verteilen – die Feinstaub-Belastung ist bis weit ins Landesinnere messbar

Berichtspflichten

Zwingende Angaben

Art. 10 MRV-VO „Überwachung auf Jahresbasis“

- **Menge** und Emissionsfaktor für jede Art **verbrauchten Kraftstoffs** insgesamt
- insgesamt im Anwendungsbereich dieser Verordnung emittiertes aggregiertes CO_2
- aggregierte CO_2-Emissionen aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats
- aggregierte CO_2-Emissionen aus allen Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats
- aggregierte CO_2-Emissionen aus allen Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats
- CO_2-Emissionen, die am Liegeplatz in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt wurden
- **zurückgelegte Gesamtfahrstrecke**
- **insgesamt auf See verbrachte Zeit**
- Transportleistung insgesamt
- durchschnittliche Energieeffizienz

Art. 11 MRV-VO „Inhalt des Emissionsberichts“

- Name des Schiffs
- **IMO-Identifikationsnummer**
- Register- oder Heimathafen
- …
- **Ergebnisse** der jährlichen Überwachung der Parameter **gemäß Artikel 10**

Art. 10 MRV-VO i. V. m. Durchführungs-VO

- **Kraftstoffverbrauch** und **CO_2-Emissionen**
  - dem **Fahrgasttransport** zugewiesener Kraftstoffgesamtverbrauch und aggregierte CO_2-Gesamtemissionen (bei **Ro-Pax-Schiffen**) in Tonnen Kraftstoff und Tonnen CO_2
  - dem **Frachttransport** zugewiesener Kraftstoffgesamtverbrauch und aggregierte CO_2-Gesamtemissionen (bei **Ro-Pax-Schiffen**) in Tonnen Kraftstoff und Tonnen CO_2
- **Beförderungsleistung** in
  - Passagier-Seemeilen (bei **Fahrgastschiffen**),
  - Tonnen-Seemeilen (bei **Ro-Ro-Schiffen**, **Containerschiffen**, **Öltankschiffen**, **Chemikalientankschiffen**, **Gastankschiffen**, **Massengut-schiffen**, **Kühlschiffen**, **Fahrzeugtransportschiffen**, **Tank-Massen-gutschiffen**),
  - Kubikmeter-Seemeilen (bei **LNG-Tankschiffen**, **Container-/Ro-Ro-Schiff-fen**)

Art. 10 MRV-VO i. V. m. Durchführungs-VO

- Zuladungstonnen-Seemeilen (bei **Stückgutschiffen**)
- Passagier-Seemeilen UND Tonnen-Seemeilen (bei **Ro-Pax-Schiffen**)
- Tonnen-Seemeilen ODER Zuladungstonnen-Seemeilen (für **sonstige Schiffstypen**)

- **durchschnittliche Energieeffizienz**
  - **Kraftstoffverbrauch** pro **Fahrstrecke** in Kilogramm/Seemeile
  - **Kraftstoffverbrauch** pro **Beförderungsleistung** in Gramm/Passagier-Seemeile, Gramm/Tonnen-Seemeile, Gramm/Kubikmeter-Seemeile, Gramm/ Zuladungstonnen-Seemeile oder Gramm/Passagier-Seemeile UND Gramm/Tonnen- Seemeile, je nach Schiffskategorie
  - **CO_2-Emissionen** pro **Fahrstrecke** in Kilogramm CO_2/Seemeile
  - **CO_2-Emissionen** pro **Beförderungsleistung** in Gramm CO_2/Passagier-Seemeile, Gramm CO_2/Tonnen-Seemeile, Gramm CO_2/Kubikmeter-Seemeile, Gramm CO_2/Zuladungstonnen-Seemeile oder Gramm CO_2/Passagier-Seemeile UND Gramm CO_2/Tonnen-Seemeile, je nach Schiffskategorie

Freiwillige Angaben

Art. 10 MRV-VO i. V. m. Durchführungs-VO

- **Kraftstoffgesamtverbrauch** und **aggregierte CO_2-Gesamtemissionen aus Fahrten unter Ladung** in Tonnen Kraftstoff und Tonnen CO_2
- **Kraftstoffgesamtverbrauch** für die **Heizung** der **Ladung** (bei **Chemikalientankschiffen**) in Tonnen Kraftstoff
- **Kraftstoffgesamtverbrauch** für die **dynamische Positionierung** (bei **Öltankschiffen** und **sonstigen Schiffstypen**) in Tonnen Kraftstoff
- insgesamt **zurückgelegte Fahrstrecke** und **auf See verbrachte Zeit** bei **Fahrten durch Eis** in Seemeilen
- **Beförderungsgesamtleistung** in
  - Tonnen-Seemeilen (bei **Stückgutschiffen**)
  - Zuladungstonnen-Seemeilen (bei **Fahrzeugtransportschiffen**)
- mittlere Dichte der im Berichtszeitraum beförderten Ladungen (bei **Chemikalienfrachtschiffen**, **Massengutschiffen** und **Tank-/ Massengutschiffen**) in Tonnen/Kubikmeter

Art. 10 MRV-VO i. V. m. Durchführungs-VO

- **durchschnittliche Energieeffizienz** pro **Beförderungsleistung** in
  - Gramm/Tonnen-Seemeile und Gramm CO_2 pro Tonnen-Seemeile (bei **Stückgutschiffen**) Gramm/Zuladungstonnen-Seemeile
  - Gramm CO_2/Zuladungstonnen-Seemeile (bei **Fahrzeugtransportschiffen**)
- **differenzierte durchschnittliche Energieeffizienz** (Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen) von **Fahrten unter Ladung** in
  - Kilogramm/Seemeile
  - Gramm/Tonnen-Seemeile, Gramm/Kubikmeter-Seemeile, Gramm/Zuladungstonnen-Seemeile oder Gramm/Passagier-Seemeile, je nach Schiffskategorie
  - Kilogramm CO_2/Seemeile
  - Gramm CO_2/Tonnen-Seemeile, Gramm CO_2/Kubikmeter-Seemeile, Gramm CO_2/Zuladungstonnen-Seemeile oder Gramm CO_2/Passagier-Seemeile, je nach Schiffskategorie
- **zusätzliche Angaben**, die **Verständnis** der mitgeteilten **durchschnittlichen Energie-Effizienz-Betriebs-Indikatoren** des Schiffs erleichtern

Was wird veröffentlicht?

Art. 21 MRV-VO „Veröffentlichung von Informationen und Kommissionsbericht“

- Identifikation des Schiffs (**Name**, **IMO-Identifikationsnummer** und Register- oder Heimathafen)
- technische Effizienz des Schiffs (EEDI oder EIV, soweit anwendbar)
- die CO_2-Emissionen pro Jahr
- **Kraftstoffverbrauch** insgesamt pro Jahr **für Fahrten**
- **durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch** pro Jahr und CO_2-Emissionen **je zurückgelegte Strecke für Fahrten**
- **durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch** pro Jahr und CO_2-Emissionen **je zurückgelegte Strecke und beförderte Ladung für Fahrten**
- insgesamt pro Jahr **auf See verbrachte Zeit für Fahrten**
- für die Überwachung angewandte Methode
- Ausstellungs- und Ablaufdatum der Konformitätsbescheinigung
- Identität der Prüfstelle, die den Emissionsbericht bewertet hat
- andere Informationen, die auf freiwilliger Grundlage gemäß Artikel 10 überwacht und mitgeteilt wurden

© Luther, 23.8.2018

Rückschlüsse

Grundlagen

- **IMO-Identifikationsnummer** (Art. 21 Abs. 2 Buchst. a) MRV-VO)

  Beispiel: Name – Containerschiff MS X

  Transportkapazität – 4.400 TEU
- **Kraftstoffverbrauch** (Art. 21 Abs. 2 Buchst. d) MRV-VO)

  Beispiel: 12.700 t/a
- **durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch je zurückgelegte Strecke für Fahrten** (Art. 21 Abs. 2 Buchst. e) MRV-VO)

  Beispiel: 0,119 t Bunker/km
- **durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch je zurückgelegte Strecke und beförderte Ladung für Fahrten** (Art. 21 Abs. 2 Buchst. f) MRV-VO)

  Beispiel: 4,9 g Bunker/ton-km
- **auf See verbrachte Zeit für Fahrten** (Art. 21 Abs. 2 Buchst. g) MRV-VO)

  Beispiel: 3313 h/a

Grundlagen

- **IMO-Identifikationsnummer**
  - Fahrtgebiet
  - Größe
  - Transportkapazität
  - Motorisierung

Gesamte zurückgelegte Seestrecke

- aus
  - **Kraftstoffverbrauch**

    und
  - **durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch je zurückgelegte Strecke für Fahrten**

- durch einfache **Formelumstellung**

Beispiel:

$$0{,}119\ \text{t}\ \frac{\textit{Bunker}}{\textit{km}} = 12.700\ \text{t}\ \frac{\textit{Bunker}}{\textit{X km}}$$

umstellen nach X (mal X; geteilt durch 0,119*)*

X = 106.722 km **gesamte zurückgelegte Seestrecke**

- **KEINE** nach Art. 21 MRV-VO **öffentlich zugängliche Information**

Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit

- aus
  - **gesamte zurückgelegte Seestrecke** (zuvor abgeleitet)
    und
  - **auf See verbrachte Zeit für Fahrten**

- durch einfache **Berechnung**

Beispiel:

106.722 km = 57.625 sm (sm/h = knots)

$$\frac{57.625\ sm}{3.313\ h} = 17{,}4\ \text{kn}$$

- **KEINE** nach Art. 21 MRV-VO **öffentlich zugängliche Information**

Ladungsmenge

- aus
  - **durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch je zurückgelegte Strecke und beförderte Ladung für Fahrten**

    und
  - **Kraftstoffverbrauch**

- durch einfache **Formelumstellung**

Beispiel:

$$\frac{4{,}9\ g\ Bunker}{ton\text{-}km} = \frac{12.700\ t\ Bunker}{X\ ton\text{-}km}$$

umstellen nach X (mal X; geteilt durch 4,9*)*

X = 2.591 Mrd. ton-km **Ladungsmenge**

- **KEINE** nach Art. 21 MRV-VO **öffentlich zugängliche Information**

Durchschnittliche Auslastung

- aus
  - **Ladungsmenge** (zuvor abgeleitet), **Transportkapazität** und
  - **gesamte zurückgelegte Seestrecke** (zuvor abgeleitet)

- durch einfache **Berechnung**

Beispiel:

2,591 Mrd. ton-km = 259 Mio. TEU-km

$$\frac{259\ Mio.\ TEU\text{-}km}{106.722\ km} = 2.462\ TEU$$

bezogen auf Transportkapazität von 4.400 TEU: **55 % Auslastung**

- **KEINE** nach Art. 21 MRV-VO **öffentlich zugängliche Information**

Folgen

- Anzahl der Rundreisen aus Fahrplänen ableitbar
- Aufteilung der Jahresdaten auf Einzelreisen möglich
- freie Preiskalkulation gerade bei Massengutfahrt eingeschränkt
- Ertragskraft des Einzelschiffs nach Abzug des Anteils der Brennstoffkosten näherungsweise abschätzbar
- drohender Preisunterbietungswettbewerb
- einseitige Ausnutzung von Marktmacht

Schutz von Betriebs- und Geschäfts-geheimnissen

Wo sind die Daten?

- **BG Verkehr**
  - **Zugangsanspruch** nach UIG/ IFG
- **DEHSt**
  - **Zugangsanspruch** nach UIG / IFG
- **Europäische Kommission**
  - **Zugangsanspruch** aus Art. 3 VO (EG) 1367/2006 i. V. m. Art. 2 VO (EG) 1049/2001

Deutschland

Was macht die BG Verkehr?

- Hafenstaatkontrolle
  - Überprüfung von Schiffen auf Einhaltung der internationalen Regelwerke zur Schiffssicherheit, zur Verhütung der Umweltverschmutzung und zu den Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten, Art. 1 RL (EG) 2009/16
  - Überprüfung, ob eine Konformitätsbescheinigung nach der MRV-VO mitgeführt wird, § 19 Abs. 1 Nr. 1a, Abs. 4 TEHG und
  - Meldung an DEHSt, wenn keine gültige Konformitätsbescheinigung an Bord, § 19 Abs. 4 Satz 2 TEHG

- **ABER**: keine Emissionsberichte bei BG Verkehr

Was macht die DEHSt?

- Flaggenstaatkontrolle
  - Prüfung der **fristgerechten** Abgabe der verifizierten Emissionsberichte von Schiffen unter deutscher Flagge, § 32 Abs. 3a a.E. THEG
  - Bußgeldverfahren bei Verstößen, § 32 Abs. 3a TEHG
- Hafenstaatkontrolle
  - Prüfung der fristgerechten Abgabe der verifizierten Emissionsberichte von Schiffen unter fremder Flagge im Falle der Meldung der BG Verkehr, § 19 Abs. 4 TEHG
  - Einleitung von Bußgeldverfahren bei nichtrechtzeitiger Abgabe von Emissionsberichten, § 19 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 32 Abs. 3a TEHG
- **Berichtspflichten** gegenüber der DEHSt
  - Vorlage des Emissionsberichts zum **30. April** (erstmals 2019), Art. 11 MRV-VO
  - **KEINE** inhaltliche Überprüfung des Emissionsberichts laut DEHSt
  - **ABER**: DEHSt „verfügt“ über Emissionsberichte – Anwendungsbereich des Umweltinformationsgesetzes eröffnet

Was ist auf nationaler Ebene geschützt? (1)

- **§ 9 Abs. 1 Nr. 3 UIG**

„Soweit durch das Bekanntgeben **Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse** zugänglich gemacht würden ... ist der Antrag abzulehnen, es sei denn, die Betroffenen haben zugestimmt oder das öffentliche Interesse an der Bekanntgabe überwiegt.“

- **§ 6 Satz 2 IFG**

„Zugang zu **Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen** darf nur gewährt werden, soweit der Betroffene einwilligt.“

- **BVerwG, Urteil vom 28. Mai 2009, Az. 7 C 18/08, Rn. 12:**

„Als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse werden allgemein alle **auf ein Unternehmen** bezogenen **Tatsachen, Umstände und Vorgänge** verstanden, die **nicht offenkundig**, sondern nur einem begrenzten Personenkreis zugänglich sind und an deren Nichtverbreitung der Rechtsträger **ein berechtigtes Interesse** hat. **Betriebsgeheimnisse** umfassen im Wesentlichen **technisches Wissen**; **Geschäftsgeheimnisse** betreffen vornehmlich **kaufmännisches Wissen.“**

Was ist auf nationaler Ebene geschützt? (2)

- **§ 1 Abs. 1 Geheimnisschutzgesetz-RegE**

„Dieses Gesetz dient dem **Schutz von Geschäftsgeheimnissen vor unerlaubter** Erlangung, Nutzung und **Offenlegung**."

- **§ 3 Abs. 2 Geheimnisschutzgesetz-RegE**

„Ein **Geschäftsgeheimnis darf** erlangt, genutzt oder **offengelegt werden**, wenn dies **durch Gesetz**, auf Grund eines Gesetzes oder durch Rechtsgeschäft **gestattet ist**."

aber ...

- Schutz von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen ausgeschlossen, wenn
- **§ 9 Abs. 1 Satz 2 UIG eingreift:**

„Der Zugang zu Umweltinformationen **über Emissionen** kann nicht unter Berufung auf die in den Nummern 1 und **3 genannten Gründe** abgelehnt werden.“

- **§ 9 Abs. 1 Nr. 3 UIG:**

„durch das Bekanntgeben **Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse** zugänglich gemacht würden ...“

- kein Berufen auf Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse bei Umweltinformationen über Emissionen
- **ABER**: Emissionen liegen erst vor ...

Vorliegen von Emissionen

- **BVerwG, Urteil vom 24. September 2009, Az. 7 C 2/09, Rn. 40:**

„Soweit hier von Interesse, ist unter einer Umweltinformation über Emissionen ausschließlich die Information darüber zu verstehen, welche Stoffe, hier Kohlendioxid, in welcher Menge **eine Anlage verlassen** und in **diesem Sinne in die Umwelt, hier die Luft, freigesetzt werden**. Hingegen fallen unter den Begriff der Umweltinformation über Emission **noch nicht Informationen** über **Vorgänge innerhalb der Anlagen**, durch die später in die Umwelt abgegebenen Stoffe entstehen oder deren Zusammensetzung und Menge beeinflusst werden.“

Europa

Was will die Europäische Kommission?

- Datengrundlage für **EmissionsHANDEL**
- Art. 1 MRV-VO: „… Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO_2-Emissionen und **anderen relevanten Informationen** …“
- **andere relevante Informationen** (Art. 3 Buchst. i) MRV-VO): „… Informationen im Zusammenhang mit CO_2-Emissionen …, die es ermöglichen, **Emissionstrends zu analysieren** und die **Effizienz von Schiffen zu bewerten**“
- **Beseitigung** von **Marktbarrieren**

Was ist auf europäischer Ebene geschützt? (1)

- **Art. 21 Abs. 3 MRV-VO**

„Falls aufgrund bestimmter Umstände die Bekanntgabe einer Kategorie aggregierter Daten gemäß Absatz 2**, die keinen Bezug zu CO_2-Emissionen haben**, ausnahmsweise den Schutz **geschäftlicher Interessen**, die als berechtigte und dem öffentlichen Interesse an der Verbreitung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 [...] **übergeordnete wirtschaftliche Interessen schützenswert** sind, beeinträchtigen würde, wird auf Antrag des Schifffahrtsunternehmens eine andere Aggregationsebene dieser spezifischen Daten angewandt, um diese Interessen zu schützen. Wenn die Anwendung einer anderen Aggregationsebene nicht möglich ist, macht die Kommission diese Daten nicht öffentlich zugänglich.“

- **Erwägungsgrund (18) MRV-VO**

„Das MRV-System der Union sollte auch andere relevante Informationen einbeziehen, anhand derer die Energieeffizienz von Schiffen bestimmt oder die treibende Kräfte für die Emissionsentwicklung weiter untersucht werden können, wobei die **Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse** zu wahren sind.“

Was ist auf europäischer Ebene geschützt? (2)

- **Art. 4 Abs. 2 VO (EG) 1049/2001 i.V.m. Art. 6 Abs. 1 VO (EG) 1367/2006**

„Die Organe verweigern den Zugang zu einem Dokument, durch dessen Verbreitung Folgendes beeinträchtigt würde:

- der Schutz der **geschäftlichen** Interessen einer natürlichen oder juristischen Person, einschließlich des geistigen Eigentums ...“

Was ist auf europäischer Ebene geschützt? (3)

- **Art. 1 Abs. 1, 1. Unterabs. RL (EU) 2016/943**

„Diese Richtlinie legt Vorschriften für den **Schutz von Geschäftsgeheimnissen vor** rechtswidrigem Erwerb, rechtswidriger Nutzung und **rechtswidriger Offenlegung** fest.“

- **Art. 2 Buchst. b) RL (EU) 2016/943**

„Diese Richtlinie **berührt nicht**

…

b) die **Anwendung von Vorschriften** der **Union oder** der **Mitgliedstaaten**, nach denen die **Inhaber von Geschäftsgeheimnissen verpflichtet** sind, **aus Gründen** des **öffentlichen Interesses** Informationen, auch **Geschäftsgeheimnisse**, **gegenüber** der Öffentlichkeit oder den **Verwaltungsbehörden** oder den Gerichten **offenzulegen**, damit diese ihre Aufgaben wahrnehmen können.“

aber...

- **Art. 6 Abs. 1 Satz 1 VO (EG) Nr. 1376/2006**

„**Artikel 4 Abs. 2** erster ... Gedankenstrich der Verordnung (EG 1049/200), ... wird dahin ausgelegt, dass ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Verbreitung besteht, wenn die angeforderten Informationen **Emissionen in die Umwelt** betreffen.“

- überwiegendes Interesse an Verbreitung von Emissionen **in die Umwelt**
- **anders als national**: **keine** Entscheidung des EuGH über den Zeitpunkt des Vorliegens von Emissionen
- Möglichkeit des Informationszugangs auf europäischer Ebene ist gegeben

Was ist geschützt?

- Deutschland
  - alle Daten, die zur Berechnung des CO_2-Ausstoßes notwendig sind
  - alle „Vorgänge auf dem Schiff“
- Europa
  - unklar, ob Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse im gleichen Umfang geschützt
  - keine „betreiberfreundliche“ höchstrichterliche Rechtsprechung im Sinne des Bundesverwaltungsgerichts

- **Deshalb**: **Keine Daten freiwillig liefern und nicht schreiben...**

„Die Informationen in diesem Dokument sind als Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse geschützt.“

Bundeskanzleramt

Robert Vietz
Referat 131
Angelegenheiten des
Bundesministeriums der Justiz,
Justiziariat

HAUSANSCHRIFT Willy-Brandt-Straße 1, 10557 Berlin
POSTANSCHRIFT 11012 Berlin

TEL +49 30 18 400 - 2162
FAX +49 30 18 400 - 1819
MAIL robert.vietz@bk.bund.de

Bundeskanzleramt, 11012 Berlin

Herrn
Rechtsanwalt Dr. Gernot-Rüdiger Engel
Luther Rechtsanwaltsgesellschaft mbH
Gänsemarkt 45
20354 Hamburg

per Postzustellungsurkunde

Berlin, 23. März 2012

BETREFF Anfrage nach Informationsfreiheitsgesetz (IFG)

AZ 13 - 02814 - In 1 / NA 125

BEZUG Ihre Anfrage vom 22. Dezember 2011

ANLAGE - 3 Bände Aktenkopien -

Sehr geehrter Herr Rechtsanwalt,

Folgen

- Anzahl der Rundreisen aus Fahrplänen ableitbar
- Aufteilung der Jahresdaten auf Einzelreisen möglich
- freie Preiskalkulation gerade bei Massengutfahrt eingeschränkt
- Ertragskraft des Einzelschiffs nach Abzug des Anteils der Brennstoffkosten näherungsweise abschätzbar
- drohender Preisunterbietungswettbewerb
- einseitige Ausnutzung von Marktmacht
- Transparenz am Finanzmarkt

International

Öffnungsklausel der MRV-VO

- **Art. 22 Abs. 3 MRV-VO**

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

Status quo nach der 72. Sitzung des Marine Environment Protection Committee, April 2018

- keine neuen Beschlüsse hinsichtlich unter dem IMO data collection system zu erhebender Daten
- Weiterentwicklung der Datenbank läuft, Vorschau des Prototypen (Link)
- IMO data collection system erhebt weiterhin keine spezifischen Daten zu CO_2-Emissionen
- daher nicht zu erwarten, dass EU die Öffnungsklausel der MRV-VO anwendet
- selbst wenn IMO data collection system keine Rückschlüsse auf sensible Daten erlaubt – Gefahren aus MRV-VO bleiben unvermindert bestehen
- **ab 2019: parallele Datenerhebung nach dem IMO data collection system und der MRV-VO**

Vergleich MRV-VO mit IMO data collection system

Anwendungsbereich und Ausnahmen

	MRV-VO	IMO data collection system
Anwendungs-bereich	Schiffe mit mehr als 5000 BRZ, die einen Hafen im Hoheitsgebiets eines EU-Mitgliedstaates anlaufen oder sich dort aufhalten	Schiffe ab 5000 BRZ (alle Fahrten)
Ausnahmen	Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Schiffe für den Fang/Verarbeitung von Fisch, Holzschiffe einfacher Bauart, Schiffe ohne Maschinenantrieb oder staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden	

Basisangaben

	MRV-VO	IMO data collection system
Schiffsbezogene Angaben	• Name des Schiffs; • IMO-Identifikationsnummer; • Register- oder Heimathafen; • Name des Schiffseigners; • Anschrift des Schiffseigners und seines Hauptgeschäftssitzes; • soweit nicht mit Schiffseigner identisch: Name des Schifffahrtsunternehmens, Anschrift des Schifffahrtsunternehmens und seines Hauptgeschäftssitzes; • Anschrift, Telefonnummer, E-Mail-Adresse einer Kontaktperson	• IMO-Identifikationsnummer; • Zeitraum, für welchen die Daten übermittelt werden: Anfangsdatum (TT/MM/JJJJ) und Enddatum (TT/MM/JJJJ); • Schiffstyp im Sinne der Regulation 2 des Annex 3 (MEPC 70/18/Add. 1) oder einer anderen noch zu fassenden Regel; • Bruttoraumzahl (BRZ); • Nettoraumzahl (NRZ); • Deadweight tonnage (DWT)
	• Eisklasse des Schiffs (freiwillige Angabe)	• Eisklasse
	• technische Effizienz des Schiffs (EEDI oder EIV, falls zutreffend)	• Nutzleistung von Haupt- und Hilfskolbenverbrennungsmotoren über 130 kW (in kW angegeben) EEDI (gegebenenfalls)

Parameter einzelner Fahrten

	MRV-VO	IMO data collection system
Pflichtangaben	• Auslauf- und Anlaufhafen, einschließlich Datum und Uhrzeit der Abfahrt und der Ankunft; • Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt; • emittiertes CO_2; • zurückgelegte Fahrstrecke; • auf See verbrachte Zeit; • beförderte Ladung; • Transportleistung	
Freiwillige Angaben	• Fahrten durch vereiste Gewässer	
Ausnahmen	• keine Berichtspflicht, wenn – alle Fahrten eines Schiffes, die im Berichtszeitraum in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats beginnen/enden – und das Schiff laut Fahrplan im Berichtszeitraum mehr als 300 Fahrten unternimmt	

Parameter auf Jahresbasis (1)

	MRV-VO	IMO data collection system
Freiwillige Angaben	• Fahrten durch vereiste Gewässer; • verbrauchter Kraftstoff und das emittierte CO_2 aufgeschlüsselt nach anderen im Monitoringkonzept festgelegten Kriterien	• keine Angaben von und zu CO_2-Emissionen • Datenerhebungsmethoden im Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) festgelegt, der nach Regulation 22A MARPOL Annex VI für data collection system anzuwenden ist, umfasst ebenfalls nicht CO_2-Emissionen • CO_2-Emissionen ermittelbar aus verbrauchten Kraftstoffmengen bzw. EEDI (anwendbar bei Schiffsneubauten nach 1. Januar 2013 mit BRZ ≥ 400)
Kraftstoff	• Menge und Emissionsfaktor für jede Art verbrauchten Kraftstoffs insgesamt	• Kraftstoffverbrauch, erfasst nach Kraftstofftyp in metrischen Tonnen; • Methoden zur Erfassung von Kraftstoffverbrauchsdaten
Strecke und Zeit	• zurückgelegte Fahrstrecke; • auf See verbrachte Zeit	• zurückgelegte Fahrstrecke; • auf See verbrachte Zeit
Transport-leistung	• Transportleistung insgesamt	
Energieeffizienz	• durchschnittliche Energieeffizienz	

© Luther, 23.8.2018

Parameter auf Jahresbasis (2)

	MRV-VO	IMO data collection system
CO_2-Emissionen	• insgesamt im Anwendungsbereich dieser Verordnung emittiertes aggregiertes CO_2; • aggregierte CO_2-Emissionen aus allen Fahrten zwischen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats; • aggregierte CO_2-Emissionen aus allen Fahrten von Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats; • aggregierte CO_2-Emissionen aus allen Fahrten zu Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats • CO_2-Emissionen, die am Liegeplatz in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats freigesetzt wurden;	• keine Angaben von und zu CO_2-Emissionen • Datenerhebungsmethoden im Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) festgelegt, der nach Regulation 22A MARPOL Annex VI für data collection system anzuwenden ist, umfasst ebenfalls nicht direkte CO_2-Emissionen • CO_2-Emissionen ermittelbar aus verbrauchten Kraftstoffmengen bzw. EEDI (anwendbar bei Schiffsneubauten nach 1. Januar 2013 mit BRZ ≥ 400)

Überwachungsmethode und Emissionsbericht

	MRV-VO	IMO data collection system
Überwachungs methode	• Konzepte nach Anhang I, Monitoringkonzept muss für jedes Schiff der Prüfstelle vorgelegt werden	
Emissions-bericht (Inhalt)	• Basisdaten; • Parameter auf Jahresbasis; • Identität der Prüfstelle, die den Emissionsbericht bewertet hat; • Informationen zur verwendeten Überwachungsmethode und der damit verbundenen Unsicherheit	• Basisdaten; • alle gesammelten Parameter

Zertifizierung, Beginn und Veröffentlichung

	MRV-VO	IMO data collection system
Zertifikat	Konformitätsbescheinigung	Statement of compliance – fuel oil consumption reporting
Zuständigkeit	von nationaler Akkreditierungsstelle zugelassene Prüfstelle	Flaggenstaat oder autorisierte Organisation
Beginn der Datenerhebung	01.01.2018	01.01.2019
Veröffentlichung der Daten	• durch Europäische Kommission • nicht anonymisiert • nur Parameter auf Jahresbasis sowie	• durch IMO • anonymisiert

Vielen Dank

Ihre Fragen

Ihre Ansprechpartner

Dr. Gernot-Rüdiger Engel
Rechtsanwalt, Partner und
Lehrbeauftragter

Gänsemarkt 45
20354 Hamburg

Telefon +49 40 18067 16639
gernot.engel@luther-lawfirm.com

Dr. Mathias Mailänder
Rechtsanwalt

Gänsemarkt 45
20354 Hamburg

Telefon +49 40 18067 12618
mathias.mailaender@luther-lawfirm.com

© Luther, 23.8.2017

Die Angaben in dieser Präsentation sind ausschließlich für den Verband Deutscher Reeder bestimmt. Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers und die hier zusammengestellten Texte und Grafiken wurden im Rahmen der Darstellung eingesetzt und dokumentieren die Veranstaltung nicht vollständig.

Die Präsentation stellt keine Rechts- oder Steuerberatung dar. Diese muss individuell unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls auf der Grundlage unserer Mandatsvereinbarungen erfolgen. Die Verteilung, Zitierung und Vervielfältigung – auch auszugsweise – des Inhalts der zum Zwecke der Weitergabe an Dritte ist nur nach vorheriger Absprache gestattet.

Luther.

Auf den Punkt. Luther.