



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

2013/0224(COD)

5.12.2013

ÆNDRINGSFORSLAG 80 - 278

Udkast til betænkning
Theodoros Skylakakis
(PE522.893v01-00)

om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport
og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013

Forslag til forordning
(COM(2013)480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

AM\1012185DA.doc

PE524.761v01-00

DA

Forenet i mangfoldighed

DA

AM_Com_LegReport

DA

Ændringsforslag 80
Satu Hassi

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Den bedst mulige løsning med hensyn til at reducere CO₂-emissioner fra skibsfart på EU-plan er fortsat at **oprette** et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af **CO₂-emissioner** baseret på skibes brændstofforbrug som første trin i en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse til at reducere drivhusgasser.

Ændringsforslag

(4) Den bedst mulige løsning med hensyn til at reducere CO₂-emissioner fra skibsfart på EU-plan er fortsat at **gennemføre en markedsbaseret foranstaltning, der kræver, at der oprettes** et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af **drivhusgasemissioner** baseret på skibes brændstofforbrug som første trin i en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse til at reducere drivhusgasser. **Offentlig adgang til emissionsdata vil bidrage til at fjerne mange af de markedshindringer, der forhindrer gennemførelsen af mange omkostningsnegative foranstaltninger, som ville nedbringe sektorens emissioner.**

Or. en

Ændringsforslag 81
Corinne Lepage

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Den bedst mulige løsning med hensyn til at reducere CO₂-emissioner fra skibsfart på EU-plan er fortsat at oprette et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af CO₂-emissioner baseret på skibes brændstofforbrug som første trin i en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse til at reducere drivhusgasser.

Ændringsforslag

(4) Den bedst mulige løsning med hensyn til at reducere CO₂-emissioner fra skibsfart på EU-plan er fortsat at oprette **markedsbaserede foranstaltninger. Den første uundværlige etape i indførelsen af en ordning for handel med emissionskvoter (ETS-ordning) for søfarten er oprettelse af** et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af CO₂-emissioner baseret på

skibes brændstofforbrug som første trin i en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse til at reducere drivhusgasser.

Or. fr

Ændringsforslag 82
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag

(4) Den bedst mulige løsning med hensyn til at reducere CO₂-emissioner fra skibsfart på EU-plan er fortsat at oprette et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af CO₂-emissioner baseret på skibes brændstofforbrug som første trin i en trinvis tilgang **til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse til at reducere drivhusgasser.**

Ændringsforslag

(4) Den bedst mulige løsning med hensyn til at reducere CO₂-emissioner fra skibsfart på EU-plan er fortsat at oprette et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af CO₂-emissioner baseret på skibes brændstofforbrug **til indsamling af aggregerede data om CO₂-emissioner** som første trin i en trinvis tilgang, **der kan være berettiget på grund af behovet for at nedbringe sådanne emissioner.**

Or. en

Ændringsforslag 83
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag

(7) Indførelsen af et MRV-system i Unionen ventes at medføre emissionsreduktioner **på op til 2 % sammenlignet med status quo og en reduktion i de samlede nettoomkostninger på op til EUR 1,2 mia. inden 2030**, eftersom dette kan bidrage til at fjerne

Ændringsforslag

(7) Indførelsen af et MRV-system i Unionen ventes at medføre emissionsreduktioner, eftersom dette kan bidrage til at fjerne markedshindringerne. Disse lavere transportomkostninger bør fremme den internationale handel. Endvidere er et robust MRV-system en

markedshindringerne, *navnlig vedrørende manglen på oplysninger om skibes effektivitet*. Disse lavere transportomkostninger bør fremme den internationale handel. Endvidere er et robust MRV-system en forudsætning for enhver markedsbaseret foranstaltning eller *effektivitetsstandard*, uanset om det anvendes i EU eller globalt. Det giver ligeledes pålidelige oplysninger, som kan anvendes til at fastsætte præcise emissionsreduktionsmål og til at vurdere udviklingen med hensyn til søtransportens bidrag til at nå en lavemissionsøkonomi.

forudsætning for enhver markedsbaseret foranstaltning eller *andre foranstaltninger, der skal skabe et bedre grundlag for princippet om, at forureneren betaler*, uanset om det anvendes i EU eller globalt. Det giver ligeledes pålidelige oplysninger, som kan anvendes til at fastsætte præcise emissionsreduktionsmål og til at vurdere udviklingen med hensyn til søtransportens bidrag til at nå en lavemissionsøkonomi.

Or. en

Ændringsforslag 84

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Forslag til forordning

Betragtning 7 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(7a) Der er behov for pålidelige oplysninger om skibes CO₂-emissioner og brændstoffeffektivitet for, at der kan gennemføres en prisfastsættelsesordning for disse emissioner på et senere tidspunkt. Hvis medlemsstaterne derfor ikke senest tre år efter den første offentliggørelse af de i artikel 21 omhandlede oplysninger har godkendt en international aftale indgået af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) om medtagelse af emissionerne fra international søfart i reduktionsmålene, eller hvis Unionen ikke inden samme dato har godkendt en sådan aftale inden for rammerne af UNFCCC, bør Kommissionen forelægge et forslag om et prisfastsættelsessystem for emissionerne fra international søfart.

Or. en

Ændringsforslag 85
Françoise Grossetête

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) Alle sejladser i Unionen, alle sejladser ind i Unionen fra den seneste havn uden for Unionen til den første anløbshavn i Unionen og alle sejladser fra Unionen fra en havn i Unionen til den næste anløbshavn uden for Unionen bør anses for relevante med hensyn til overvågning. CO₂-emissioner i EU-havne, herunder når skibe ligger ved kaj eller bevæger sig i en havn, bør også være omfattet, navnlig eftersom der findes specifikke foranstaltninger til at reducere eller undgå dem. Disse regler bør anvendes uden forskelsbehandling for alle skibe, uanset deres flag.

Ændringsforslag

(8) Alle sejladser i Unionen, alle sejladser ind i Unionen fra den seneste havn uden for Unionen til den første anløbshavn i Unionen og alle sejladser fra Unionen fra en havn i Unionen til den næste anløbshavn uden for Unionen bør anses for relevante med hensyn til overvågning. CO₂-emissioner i EU-havne, herunder når skibe ligger ved kaj eller bevæger sig i en havn, bør også være omfattet, navnlig eftersom der findes specifikke foranstaltninger **og alternative teknologier, som f.eks. infrastrukturer til tilkobling af skibe, der ligger ved kaj, til elnettet, til** at reducere eller undgå dem. Disse regler bør anvendes uden forskelsbehandling for alle skibe, uanset deres flag.

Or. fr

Begrundelse

I havnebyer udgør emissionerne fra skibe en vigtig kilde til forurening. Tilkobling af skibe, der ligger ved kaj, til elnettet vil gøre det muligt for disse at slukke for motorerne, hvorved en del af generne undgås. Denne teknologi findes allerede og indebærer talrige miljøfordele ud over det erhvervsmæssige potentiale, den kan indebære.

Ændringsforslag 86
Satu Hassi

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) Et robust skibsspecifikt MRV-system i

Ændringsforslag

(10) Et robust skibsspecifikt MRV-system i

Unionen bør baseres på en beregning af emissionerne fra det brændstof, der forbruges på sejlads til og fra EU's anløbshavne, eftersom oplysninger om brændstofsalg ikke kan give en tilstrækkelig præcis vurdering af brændstofforbruget inden for det specifikke område på grund af skibenes store tankkapacitet.

Unionen bør baseres på en beregning af emissionerne fra det brændstof, der forbruges på sejlads til og fra EU's anløbshavne, **eller på en nøjagtig indberetning af de faktiske emissioner**, eftersom oplysninger om brændstofsalg ikke kan give en tilstrækkelig præcis vurdering af brændstofforbruget inden for det specifikke område på grund af skibenes store tankkapacitet.

Or. en

Begrundelse

Skibe, der anvender løbende overvågning, får nøjagtige oplysninger om deres emissioner, og bør ikke være forpligtet til at konvertere disse tilbage til brændstofbrug.

Ændringsforslag 87 **Christofer Fjellner**

Forslag til forordning **Betragtning 11**

Kommissionens forslag

(11) Unionens MRV-system bør også omfatte andre klimarelevante oplysninger for at kunne bestemme skibes effektivitet eller foretage yderligere analyser af kilderne til udvikling af emissioner. Dette anvendelsesområde ensretter endvidere Unionens MRV-system med internationale initiativer om indførelse af effektivitetsstandarder for eksisterende skibe, herunder operationelle foranstaltninger, og bidrager til at fjerne markedshindringer vedrørende mangel på oplysninger.

Ændringsforslag

udgår

Or. en

Begrundelse

MRV-systemet bør i denne indledende fase kun omfatte CO₂-emissioner. Systemet kan udbygges med andre klimarelevante oplysninger på et senere tidspunkt. Der er en risiko for,

at EU's krav om rapporteringseffektivitet på dette tidspunkt vil kunne hindre udviklingen inden for IMO.

Ændringsforslag 88 Nils Torvalds

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) Unionens MRV-system bør **også omfatte andre klimarelevante oplysninger for at kunne** bestemme skibes effektivitet eller foretage yderligere analyser af kilderne til udvikling af emissioner. Dette anvendelsesområde ensretter endvidere Unionens MRV-system med internationale initiativer om indførelse af effektivitetsstandarder for eksisterende skibe, herunder operationelle foranstaltninger, og bidrager til at fjerne markedshindringer vedrørende mangel på oplysninger.

Ændringsforslag

(11) Unionens MRV-system bør **gøre det muligt at** bestemme skibes effektivitet eller foretage yderligere analyser af kilderne til udvikling af emissioner. Dette anvendelsesområde ensretter endvidere Unionens MRV-system med internationale initiativer om indførelse af effektivitetsstandarder for eksisterende skibe, herunder operationelle foranstaltninger, og bidrager til at fjerne markedshindringer vedrørende mangel på oplysninger.

Or. en

Ændringsforslag 89 Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) Unionens MRV-system bør også omfatte andre **klimarelevante** oplysninger for at kunne bestemme skibes effektivitet eller foretage yderligere analyser af kilderne til udvikling af emissioner. Dette anvendelsesområde ensretter endvidere Unionens MRV-system med internationale initiativer om indførelse af effektivitetsstandarder for eksisterende

Ændringsforslag

(11) Unionens MRV-system bør også omfatte andre **relevante** oplysninger for at kunne bestemme skibes effektivitet eller foretage yderligere analyser af kilderne til udvikling af emissioner. Dette anvendelsesområde ensretter endvidere Unionens MRV-system med internationale initiativer om indførelse af effektivitetsstandarder for eksisterende

skibe, herunder operationelle foranstaltninger, og bidrager til at fjerne markedshindringer vedrørende mangel på oplysninger.

skibe, herunder operationelle foranstaltninger, og bidrager til at fjerne markedshindringer vedrørende mangel på oplysninger.

Or. en

Ændringsforslag 90 Christofer Fjellner

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) For at mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører, navnlig små og mellemstore virksomheder, og for at optimere MRV-systemets cost/benefit-forhold uden at bringe målet om at dække en generelt dominerende del af *drivhusgasemissionerne* fra søtransport i fare, bør reglerne for *MRV* kun gælde *store udledningsskilder*. *Efter en detaljeret objektiv analyse af størrelser på og emissioner fra skibe, der anløber og forlader Unionens havne, er der valgt en grænse på 5 000 bruttotons (BT). Skibe på over 5 000 BT udgør omkring 55 % af de skibe, der anløber Unionens havne, og står for omkring 90 % af emissionerne. Denne grænse anvendes uden forskelsbehandling og sikrer, at de fleste relevante emissionskilder er omfattet. En lavere grænse vil medføre en større administrativ byrde, mens en højere grænse vil begrænse de omfattede emissioner og dermed systemets miljøeffektivitet.*

Ændringsforslag

(12) For at mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører, navnlig små og mellemstore virksomheder, og for at optimere MRV-systemets cost/benefit-forhold uden at bringe målet om at dække en generelt dominerende del af *CO₂-emissionerne* fra søtransport i fare, bør reglerne for *MRV-systemet* kun gælde skibe på *3 000 BT og derover*.

Or. en

Ændringsforslag 91 Spyros Danellis

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) For at mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører, navnlig små og mellemstore virksomheder, og for at optimere MRV-systemets cost/benefit-forhold uden at bringe målet om at dække en generelt dominerende del af drivhusgasemissionerne fra søtransport i fare, bør reglerne for MRV kun gælde store udledningsskilder. Efter en detaljeret objektiv analyse af størrelser på og emissioner fra skibe, der anløber og forlader Unionens havne, er der valgt en grænse på 5 000 bruttotons (BT). Skibe på over 5 000 BT udgør omkring 55 % af de skibe, der anløber Unionens havne, og står for omkring 90 % af emissionerne. Denne grænse anvendes uden forskelsbehandling og sikrer, at de fleste relevante emissionskilder er omfattet. En lavere grænse vil medføre en større administrativ byrde, mens en højere grænse vil begrænse de omfattede emissioner og dermed systemets miljøeffektivitet.

Ændringsforslag

(12) For at mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører, navnlig små og mellemstore virksomheder, og for at optimere MRV-systemets cost/benefit-forhold uden at bringe målet om at dække en generelt dominerende del af drivhusgasemissionerne fra søtransport i fare, bør reglerne for MRV kun gælde store udledningsskilder. Efter en detaljeret objektiv analyse af størrelser på og emissioner fra skibe, der anløber og forlader Unionens havne, er der valgt en grænse på 5 000 bruttotons (BT). Skibe på over 5 000 BT udgør omkring 55 % af de skibe, der anløber Unionens havne, og står for omkring 90 % af emissionerne. Denne grænse anvendes uden forskelsbehandling og sikrer, at de fleste relevante emissionskilder er omfattet. En lavere grænse vil medføre en større administrativ byrde, mens en højere grænse vil begrænse de omfattede emissioner og dermed systemets miljøeffektivitet. ***Dette vil blive gennemført via en undtagelse, der skal være midlertidig, indtil der indgås en global aftale eller foretages en revision på et senere tidspunkt.***

Or. en

Begrundelse

Skibe mellem 400 og 5 000 bruttotons henhører med rette under forordningens anvendelsesområde, men bør undtages, indtil der er indgået en global aftale, eller indtil man har fundet frem til en mere omkostningseffektiv måde, hvorpå MRV-systemet kan udvides til at omfatte dem.

Ændringsforslag 92
Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

**Forslag til forordning
Betragtning 12**

Kommissionens forslag

(12) For at **mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører, navnlig små og mellemstore virksomheder, og for at optimere MRV-systemets cost/benefit-forhold uden at bringe målet om at dække en generelt dominerende del af drivhusgasemissionerne fra søtransport i fare,** bør reglerne for MRV **kun** gælde **store udledningskilder.** Efter en detaljeret objektiv analyse af størrelser på og emissioner fra skibe, **der anløber og forlader Unionens havne,** er der valgt en grænse på **5 000 bruttotons (BT). Skibe på over 5 000 BT udgør omkring 55 % af de skibe, der anløber Unionens havne, og står for omkring 90 % af emissionerne.** Denne grænse anvendes uden forskelsbehandling og sikrer, **at de fleste relevante emissionskilder er omfattet. En lavere grænse vil medføre en større administrativ byrde, mens en højere grænse vil begrænse de omfattede emissioner og dermed systemets miljøeffektivitet.**

Ændringsforslag

(12) For at **sikre sammenhængen mellem Unionens MRV-system og bilag VI til MARPOL,** bør reglerne for MRV gælde **skibe på over 400 BT.** Efter en detaljeret objektiv analyse af størrelser på og emissioner fra skibe er der valgt en grænse på **400 BT på internationalt plan.** Denne grænse anvendes uden forskelsbehandling og sikrer **lige konkurrencevilkår på internationalt plan.**

Or. en

**Ændringsforslag 93
Christofer Fjellner**

**Forslag til forordning
Betragtning 13**

Kommissionens forslag

(13) For at reducere **det** administrative **arbejde** for skibsejere og operatører yderligere bør overvågningsreglerne udelukkende fokusere på CO₂, eftersom dette er langt den mest relevante

Ændringsforslag

(13) For at reducere **den** administrative **byrde** for skibsejere og operatører yderligere bør overvågningsreglerne udelukkende fokusere på CO₂, eftersom dette er langt den mest relevante

drivhusgas, der udledes af søtransport, idet den udgør op til 98 % af sektorens drivhusgasemissioner.

drivhusgas, der udledes af søtransport, idet den udgør op til 98 % af sektorens drivhusgasemissioner.

Or. en

Ændringsforslag 94 **Satu Hassi**

Forslag til forordning **Betragtning 14**

Kommissionens forslag

(14) Der bør i reglerne tages hensyn til eksisterende krav og data, som allerede findes om bord på skibe. **Skibsejere** bør derfor have mulighed for at vælge en af følgende fire overvågningsmetoder: brug af bunkerleveringsattester, overvågning af bunkertanke, flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser eller målinger af direkte emissioner. En skibsspecifik overvågningsplan bør dokumentere de valg, der er træffes, og give yderligere oplysninger om anvendelsen af den valgte metode.

Ændringsforslag

(14) Der bør i reglerne tages hensyn til eksisterende krav og data, som allerede findes om bord på skibe. **Ejere af skibe på under 5 000 BT** bør derfor have mulighed for at vælge en af følgende fire overvågningsmetoder: brug af bunkerleveringsattester, overvågning af bunkertanke, flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser eller målinger af direkte emissioner. En skibsspecifik overvågningsplan bør dokumentere de valg, der er træffes, og give yderligere oplysninger om anvendelsen af den valgte metode.

Or. en

Ændringsforslag 95 **Spyros Danellis**

Forslag til forordning **Betragtning 14**

Kommissionens forslag

(14) Der bør i reglerne tages hensyn til eksisterende krav og data, som allerede findes om bord på skibe. Skibsejere bør derfor have mulighed for at vælge en af følgende fire overvågningsmetoder: brug af

Ændringsforslag

(14) Der bør i reglerne tages hensyn til eksisterende krav og data, som allerede findes om bord på skibe. Skibsejere bør derfor have mulighed for at vælge en af følgende fire overvågningsmetoder: brug af

bunkerleveringsattester, overvågning af bunkertanke, flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser eller målinger af direkte emissioner. En skibsspecifik overvågningsplan bør dokumentere de valg, der er træffes, og give yderligere oplysninger om anvendelsen af den valgte metode.

overvågning af bunkertanke, flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser eller målinger af direkte emissioner.

Bunkerleveringsattester kan også anvendes af fartøjer, der ikke har det nødvendige udstyr til automatisk overvågning, i en overgangsperiode på to år. En skibsspecifik overvågningsplan bør dokumentere de valg, der er træffes, og give yderligere oplysninger om anvendelsen af den valgte metode.

Or. en

Begrundelse

Overvågning via bunkerleveringsattester er mere unøjagtig end andre metoder og er den eneste metode, der ikke kan automatiseres. Som følge heraf medfører den større mulighed for menneskelige fejl og svindel, og den er omkostningsfuld og tidskrævende for myndighederne at kontrollere. Hvis EU's MRV-system skal fungere som en skabelon for et effektivt globalt system, skal det være pålideligt og nøjagtigt, og det bør derfor kun benytte automatiserede systemer. Nogle ældre skibe har dog måske behov for ekstra tid til at installere automatiserede systemer.

Ændringsforslag 96

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Forslag til forordning

Betragtning 14

Kommissionens forslag

(14) Der bør i reglerne tages hensyn til eksisterende krav og data, som allerede findes om bord på skibe. Skibsejere bør derfor have mulighed for at vælge en af følgende fire overvågningsmetoder: brug af bunkerleveringsattester, overvågning af bunkertanke, flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser eller målinger af direkte emissioner. En skibsspecifik overvågningsplan bør dokumentere de valg, der er træffes, og give yderligere oplysninger om anvendelsen af den valgte metode.

Ændringsforslag

(14) Der bør i reglerne tages hensyn til eksisterende krav og data, som allerede findes om bord på skibe. Skibsejere bør derfor **i en overgangsperiode på fem år efter denne forordnings ikrafttræden** have mulighed for at vælge en af følgende fire overvågningsmetoder, **som ikke er lige nøjagtige**: brug af bunkerleveringsattester, overvågning af bunkertanke, flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser eller målinger af direkte emissioner. **Efter denne overgangsperiode bør skibsejere have mulighed for at vælge en af følgende to overvågningsmetoder: flowmålere for**

de relevante forbrændingsprocesser eller målinger af direkte emissioner. En skibsspecifik overvågningsplan bør dokumentere de valg, der er træffes, og give yderligere oplysninger om anvendelsen af den valgte metode.

Or. en

Ændringsforslag 97
Sabine Wils
for GUE/NGL-Gruppen

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16) Andre drivhusgasser og klimapåvirkende eller luftforurenende stoffer bør ikke omfattes af Unionens MRV-system på dette trin for at undgå krav om at installere måleudstyr, som ikke er tilstrækkeligt pålideligt eller kommercielt tilgængeligt, hvilket kan hæmme gennemførelsen af Unionens MRV-system.

udgår

Or. en

Begrundelse

Vi bør tage hensyn til andre emissioner – på nuværende tidspunkt og generelt.

Ændringsforslag 98
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16) Andre drivhusgasser og klimapåvirkende eller luftforurenende

(16) Unionens MRV-system er en mulighed for at sikre sammenhængende

stoffer bør ikke omfattes af Unionens MRV-system på dette trin for at undgå krav om at installere måleudstyr, som ikke er tilstrækkeligt pålideligt eller kommercielt tilgængeligt, hvilket kan hæmme gennemførelsen af Unionens MRV-system.

regulering af skibsfartssektoren med hensyn til alle væsentlige emissioner til luften. MRV vil således kræve overvågning af CO₂, SO_x og NO_x i bilag VI til MARPOL. Dette er en nødvendig foranstaltning for at sikre, at den lovgivning, der iværksættes for at nedbringe de voksende negative sundhedsvirkninger, som skibsfartens luftforurening har, overholdes, samtidig med at krav om at installere måleudstyr, som ikke er tilstrækkeligt pålideligt eller kommercielt tilgængeligt, undgås.

Or. en

Ændringsforslag 99 Satu Hassi

Forslag til forordning Betragtning 16

Kommissionens forslag

(16) Andre drivhusgasser og klimapåvirkende eller luftforurenende stoffer bør ikke omfattes af Unionens MRV-system på dette trin for at undgå krav om at installere måleudstyr, som ikke er tilstrækkeligt pålideligt eller kommercielt tilgængeligt, hvilket kan hæmme gennemførelsen af Unionens MRV-system.

Ændringsforslag

(16) MRV-systemet er en mulighed for at sikre sammenhængende regulering af skibsfartssektoren i forhold til andre sektorer, og følgelig er det nødvendigt, at overvågningen af NO_x, der også er omfattet af bilag VI til Marpol, medtages i MRV, samtidig med at kravet om målinger af direkte emissioner begrænses til skibe over 5 000 BT fra 2020, hvilket sikrer, at måleudstyret vil være tilstrækkeligt pålideligt eller kommercielt tilgængeligt. Den ufuldstændige forbrænding af metan (CH₄) i cylindrerne i gasdrevne skibes motorer og de deraf følgende udledninger af metan i udstødningen bør også medtages i MRV af skibsfartens drivhusgasemissioner.

Or. en

Ændringsforslag 100
Satu Hassi

Forslag til forordning
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(16a) Kommissionen bør senest i 2015 fremsætte forslag med krav om overvågning, rapportering og verifikation af andre luftforurenende stoffer omfattet af bilag VI til MARPOL fra den 1. januar 2020.

Or. en

Ændringsforslag 101
Sabine Wils

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(17) For at mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører bør rapporteringen og offentliggørelsen af de rapporterede oplysninger tilrettelægges årligt. Fortrolighedsproblemer bør løses ved at begrænse offentliggørelsen af emissioner, brændstofforbrug og effektivitetsrelaterede oplysninger til årlige gennemsnit og samlede tal. De data, der rapporteres til Kommissionen, bør integreres med statistikker, i det omfang disse data er relevante for udviklingen, udarbejdelsen og formidlingen af europæiske statistikker i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse 2012/504/EU af 17. september 2012 om Eurostat¹⁸.

(17) For at mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører bør rapporteringen og offentliggørelsen af de rapporterede oplysninger tilrettelægges årligt. Fortrolighedsproblemer bør løses ved at begrænse offentliggørelsen af emissioner, brændstofforbrug og effektivitetsrelaterede oplysninger til årlige gennemsnit **for hver rute** og samlede tal. De data, der rapporteres til Kommissionen, bør integreres med statistikker, i det omfang disse data er relevante for udviklingen, udarbejdelsen og formidlingen af europæiske statistikker i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse 2012/504/EU af 17. september 2012 om Eurostat¹⁸.

¹⁸ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49.

¹⁸ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49.

Begrundelse

Det tilrådes at kræve oplysninger om et skibs emissioner for hver rute for på den måde at fremme brugen af de mest miljøvenlige skibe på de pågældende ruter.

Ændringsforslag 102
Corinne Lepage

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag

(17) For at mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører bør rapporteringen og offentliggørelsen af de rapporterede oplysninger tilrettelægges årligt. Fortrolighedsproblemer bør løses ved at begrænse offentliggørelsen af emissioner, brændstofforbrug og effektivitetsrelaterede oplysninger til årlige gennemsnit og samlede tal. De data, der rapporteres til Kommissionen, bør integreres med statistikker, i det omfang disse data er relevante for udviklingen, udarbejdelsen og formidlingen af europæiske statistikker i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse 2012/504/EU af 17. september 2012 om Eurostat¹⁸.

¹⁸ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49.

Ændringsforslag

(17) For at mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører bør rapporteringen og offentliggørelsen af de rapporterede oplysninger tilrettelægges årligt. Fortrolighedsproblemer bør løses ved at begrænse offentliggørelsen af emissioner, brændstofforbrug og effektivitetsrelaterede oplysninger til årlige gennemsnit og samlede tal. ***Derudover er det vigtigt at forsyne befragtere og andre aktører inden for erhvervet med specifikke oplysninger om hver enkelt sejlads for at fjerne markedshindringerne. Denne forordning forsøger at finde den rette balance i denne henseende.*** De data, der rapporteres til Kommissionen, bør integreres med statistikker, i det omfang disse data er relevante for udviklingen, udarbejdelsen og formidlingen af europæiske statistikker i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse 2012/504/EU af 17. september 2012 om Eurostat¹⁸.

¹⁸ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49.

Ændringsforslag 103

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Forslag til forordning

Betragtning 18

Kommissionens forslag

(18) Verifikation af akkrediterede verifikatorer bør sikre, at overvågningsplaner og emissionsrapporter er korrekte og overholder kravene i denne forordning. Som et vigtigt element med hensyn til at forenkle verifikationen bør verifikatorer kontrollere dataenes troværdighed ved at sammenligne de rapporterede data med skøn baseret på skibets sporingsdata og karakteristika. Disse skøn kan stilles til rådighed af Kommissionen. Verifikatorer bør være uafhængige og kompetente personer eller juridiske enheder og bør akkrediteres af nationale akkrediteringsorganer, der er etableret i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 339/93¹⁹.

¹⁹ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

Ændringsforslag

(18) Verifikation af akkrediterede verifikatorer bør sikre, at overvågningsplaner og emissionsrapporter er korrekte og overholder kravene i denne forordning. ***For at en verifikator skal være i stand til at udføre verifikationsaktiviteterne i henhold til denne forordning, er kompetencekrav derfor vigtige.*** Som et vigtigt element med hensyn til at forenkle verifikationen bør verifikatorer kontrollere dataenes troværdighed ved at sammenligne de rapporterede data med skøn baseret på skibets sporingsdata og karakteristika. Disse skøn kan stilles til rådighed af Kommissionen. Verifikatorer bør være uafhængige og kompetente personer eller juridiske enheder og bør akkrediteres af nationale akkrediteringsorganer, der er etableret i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 339/93¹⁹.

¹⁹ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

Or. en

Ændringsforslag 104

Sabine Wils

Forslag til forordning

Betragtning 20

Kommissionens forslag

(20) Baseret på erfaring fra lignende opgaver vedrørende søfartssikkerhed bør Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA) støtte Kommissionen ved at gennemføre visse opgaver.

Ændringsforslag

(20) Baseret på erfaring fra lignende opgaver vedrørende søfartssikkerhed bør Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA) støtte Kommissionen ved at gennemføre visse opgaver, *dvs. gennemføre horisontale analyser i tilknytning til gennemførelsen af lovgivningen og rapportering om udfaldet af de besøg og inspektionscykler, som det udfører.*

Or. en

Begrundelse

Det er godt at give en idé om, hvad EMSA skal lave.

Ændringsforslag 105
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Betragtning 24

Kommissionens forslag

(24) Unionens MRV-system bør tjene som model for gennemførelsen af et globalt MRV-system. *Et globalt MRV-system er at foretrække, idet det angiveligt vil være mere effektivt på grund af det større anvendelsesområde. Kommissionen bør i denne forbindelse løbende dele relevante oplysninger om gennemførelsen af denne forordning med IMO og andre relevante internationale organer, og relevante oplysninger bør indsendes til IMO.* Såfremt der indgås en aftale om et globalt MRV-system, **bør** Kommissionen revurdere Unionens MRV-system for at ensrette det med det globale system.

Ændringsforslag

(24) Unionens MRV-system bør tjene som model for gennemførelsen af et globalt MRV-system. Såfremt der indgås en aftale om et globalt MRV-system, **skal** Kommissionen revurdere Unionens MRV-system for at ensrette det med det globale system.

Or. en

Ændringsforslag 106
Satu Hassi

Forslag til forordning
Betragtning 24 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(24a) Alle økonomiens sektorer bør bidrage til realiseringen af Unionens klimamålsætninger og emissionsreduktioner. Såfremt en international aftale vedtaget inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation, som medtager emissionerne fra international søfart i sine reduktionsmål, ikke er trådt i kraft inden 2019, bør et prisfastsættelsessystem gælde for emissioner fra skibsfarten for så vidt angår ankomster til Unionen, idet ansvaret for den anden halvdel overlades til andre lande.

Or. en

Ændringsforslag 107
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Betragtning 25

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(25) For at gøre brug af bedste praksis og videnskabelige beviser bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage retsakter i overensstemmelse med traktatens artikel 290 med henblik på at revurdere visse tekniske aspekter af overvågningen og rapporteringen af **CO₂-emissioner** fra skibe og yderligere præcisere reglerne for verifikation af emissionsrapporter og akkreditering af verifikatorer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen

(25) For at gøre brug af bedste praksis og videnskabelige beviser bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage retsakter i overensstemmelse med traktatens artikel 290 med henblik på at revurdere visse tekniske aspekter af overvågningen og rapporteringen af **CO₂-, SO_x- og NO_x-emissioner** fra skibe og yderligere præcisere reglerne for verifikation af emissionsrapporter og akkreditering af verifikatorer. Det er navnlig vigtigt, at

gennemfører relevante høringer under det forberedende arbejde, bl.a. på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig indsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

Kommissionen gennemfører relevante høringer under det forberedende arbejde, bl.a. på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig indsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

Or. en

Ændringsforslag 108 **Nils Torvalds**

Forslag til forordning **Betragtning 26**

Kommissionens forslag

(26) For at sikre ensartede betingelser for brug af automatiserede systemer og elektroniske standardskabeloner til sammenhængende rapportering af emissioner **og andre klimarelevante oplysninger** til Kommissionen og de involverede stater, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Gennemførelsesbeføjelserne bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser²³.

²³ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49.

Ændringsforslag

(26) For at sikre ensartede betingelser for brug af automatiserede systemer og elektroniske standardskabeloner til sammenhængende rapportering af emissioner til Kommissionen og de involverede stater, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Gennemførelsesbeføjelserne bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser²³.

²³ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49.

Or. en

Ændringsforslag 109 **Georgios Koumoutsakos**

Forslag til forordning Betragtning 26

Kommissionens forslag

(26) For at sikre ensartede betingelser for brug af automatiserede systemer og elektroniske standardskabeloner til sammenhængende rapportering af emissioner og andre **klimatelevante** oplysninger til Kommissionen og de involverede stater, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Gennemførelsesbeføjelserne bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser²³.

²³ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49.

Ændringsforslag

(26) For at sikre ensartede betingelser for brug af automatiserede systemer og elektroniske standardskabeloner til sammenhængende rapportering af emissioner og andre **relevante** oplysninger til Kommissionen og de involverede stater, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Gennemførelsesbeføjelserne bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser²³.

²³ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49.

Or. en

Ændringsforslag 110 Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning Betragtning 27

Kommissionens forslag

(27) Målet med den foreslåede foranstaltning, nemlig at overvåge, rapportere og verificere **CO₂-emissioner** fra skibe som første trin i en trinvis tilgang til at reducere disse emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig på grund af søfartens internationale karakter og kan således bedre opfyldes på EU-plan på grund af foranstaltningens omfang og virkninger. Unionen kan derfor træffe

foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Or. en

Ændringsforslag 111
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Betragtning 29

Kommissionens forslag

(29) Denne forordning bør træde i kraft den 1. juli **2015** for at sikre, at medlemsstaterne og de relevante interesserede parter har tilstrækkelig tid til at træffe de nødvendige foranstaltninger for anvendelsen af denne forordning, inden den første rapporteringsperiode starter den 1. januar **2018** —

Ændringsforslag

(29) Denne forordning bør træde i kraft den 1. juli **2014** for at sikre, at medlemsstaterne og de relevante interesserede parter har tilstrækkelig tid til at træffe de nødvendige foranstaltninger for anvendelsen af denne forordning, inden den første rapporteringsperiode starter den 1. januar **2016** —

Or. en

Ændringsforslag 112
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 1

Kommissionens forslag

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af kuldioxid (CO₂) **og andre klimarelevante oplysninger** fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på

Ændringsforslag

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af kuldioxid (CO₂) fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af CO₂-emissioner

at fremme reduktionen af CO₂-emissioner fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

Or. en

Begrundelse

MRV-systemet bør i denne indledende fase kun omfatte CO₂-emissioner. Systemet kan udbygges med andre klimarelevante oplysninger på et senere tidspunkt. Der er en risiko for, at EU's krav om rapporteringseffektivitet på dette tidspunkt vil kunne hindre udviklingen inden for IMO.

Ændringsforslag 113 Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning Artikel 1

Kommissionens forslag

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af **kuldioxid (CO₂)** og andre klimarelevante oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af CO₂-emissioner fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

Ændringsforslag

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af **CO₂, SO_x og NO_x** og andre klimarelevante oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af CO₂-emissioner fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

Or. en

Ændringsforslag 114 Nils Torvalds

Forslag til forordning Artikel 1

Kommissionens forslag

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af kuldioxid (CO₂) **og andre klimarelevante**

Ændringsforslag

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af kuldioxid (CO₂) fra skibe, som ankommer til,

oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af CO₂-emissioner fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af CO₂-emissioner fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

Or. en

Ændringsforslag 115 Satu Hassi

Forslag til forordning Artikel 1

Kommissionens forslag

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af **emissioner af kuldioxid (CO₂)** og andre klimarelevante oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af **CO₂-emissioner** fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

Ændringsforslag

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af **drivhusgasemissioner** og **overdragelse af de tilsvarende emissionskvoter** og andre klimarelevante oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af **drivhusgasemissioner** fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

Or. en

Ændringsforslag 116 Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning Artikel 1

Kommissionens forslag

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af kuldioxid (CO₂) og andre **klimarelevante** oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats

Ændringsforslag

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af kuldioxid (CO₂) og andre **relevante** oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats

jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af CO₂-emissioner fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af CO₂-emissioner fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

Or. en

Ændringsforslag 117
Sabine Wils

Forslag til forordning
Artikel 1

Kommissionens forslag

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af kuldioxid (CO₂) og andre klimarelevante oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af CO₂-emissioner fra søtransport *på omkostningseffektiv vis*.

Ændringsforslag

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af kuldioxid (CO₂) og andre klimarelevante oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af CO₂-emissioner fra søtransport.

Or. en

Begrundelse

Det kan ikke anbefales, at hensigten med den nødvendige reduktion af emissionerne formuleres med henvisning til en begrænsning af omkostningseffektiviteten.

Ændringsforslag 118
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Denne forordning gælder for skibe på over **5 000** bruttotons med hensyn til de emissioner, der udledes, når de sejler fra den seneste anløbshavn til en havn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en havn

Ændringsforslag

1. Denne forordning gælder for skibe på over **3 000** bruttotons med hensyn til de emissioner, der udledes, når de sejler fra den seneste anløbshavn til en havn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en havn

under en medlemsstats jurisdiktion til den næste anløbshavn samt i havne under en medlemsstats jurisdiktion.

under en medlemsstats jurisdiktion til den næste anløbshavn samt i havne under en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

Ændringsforslag 119 **Spyros Danellis**

Forslag til forordning **Artikel 2 – stk. 1**

Kommissionens forslag

1. Denne forordning gælder for skibe på over **5 000** bruttotons med hensyn til de emissioner, der udledes, når de sejler fra den seneste anløbshavn til en havn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion til den næste anløbshavn samt i havne under en medlemsstats jurisdiktion.

Ændringsforslag

1. Denne forordning gælder for skibe på over **400** bruttotons med hensyn til de emissioner, der udledes, når de sejler fra den seneste anløbshavn til en havn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion til den næste anløbshavn samt i havne under en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

Begrundelse

Skibe mellem 400 og 5 000 bruttotons frembringer kun 10 % af kuldioxidemissionerne, men skal måske gøre en uforholdsmæssig stor indsats for at overholde reglerne i forhold til større skibe. De henhører med rette under forordningens anvendelsesområde, men bør for nuværende fritages via en særlig bestemmelse.

Ændringsforslag 120 **Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

Forslag til forordning **Artikel 2 – stk. 1**

Kommissionens forslag

1. Denne forordning gælder for skibe på over **5 000** bruttotons med hensyn til de emissioner, der udledes, når de sejler fra den seneste anløbshavn til en havn under

Ændringsforslag

1. Denne forordning gælder for skibe på over **400** bruttotons med hensyn til de emissioner, der udledes, når de sejler fra den seneste anløbshavn til en havn under

en medlemsstats jurisdiktion og fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion til den næste anløbshavn samt i havne under en medlemsstats jurisdiktion.

en medlemsstats jurisdiktion og fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion til den næste anløbshavn samt i havne under en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

Ændringsforslag 121
Satu Hassi

Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Denne forordning gælder ikke **krigsskibe, marinehjelpefartøjer, fiskerfartøjer og skibe til forarbejdning af fisk**, træskibe af primitiv konstruktion, skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, og statsskibe, der anvendes til ikke-erhvervsmæssige formål.

Ændringsforslag

2. Denne forordning gælder ikke træskibe af primitiv konstruktion, skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, og statsskibe, der anvendes til ikke-erhvervsmæssige formål. **Med hensyn til krigsskibe og marinehjelpefartøjer er rapportering begrænset til artikel 10, litra a)-f).**

Or. en

Ændringsforslag 122
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 3 – litra a

Kommissionens forslag

a) "emissioner": udledning af CO₂ i atmosfæren fra skibe, jf. artikel 2

Ændringsforslag

a) "emissioner": udledning af CO₂, **SO_x og NO_x** i atmosfæren fra skibe, jf. artikel 2

Or. en

Ændringsforslag 123
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 3 – litra e

Kommissionens forslag

e) "verifikator": juridisk enhed, som gennemfører verifikationsaktiviteter, som akkrediteres af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008²⁶ og denne forordning

²⁶ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

Ændringsforslag

e) "verifikator": juridisk enhed, som gennemfører verifikationsaktiviteter, som akkrediteres af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008²⁶ og denne forordning **eller et agentur med ansvar for et modelleringsystem for skibsemissioner**

²⁶ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

Or. en

Begrundelse

Ved at medtage et agentur som verifikator giver forordningen skibsejerne mulighed for at anvende modellering som et middel til overvågning af emissioner.

Ændringsforslag 124
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 3 – litra g

Kommissionens forslag

g) "andre klimarelevante oplysninger": oplysninger vedrørende skibes brændstofforbrug, transportarbejde og energieffektivitet, som gør det muligt at analysere emissionstendenser og vurdere skibenes præstationer

Ændringsforslag

udgår

Or. en

Ændringsforslag 125
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 3 – litra g

Kommissionens forslag

g) "andre klimarelevante oplysninger": oplysninger vedrørende skibes brændstofforbrug, *transportarbejde* og energieffektivitet, som gør det muligt at analysere emissionstendenser og *vurdere skibenes* præstationer

Ændringsforslag

g) "andre klimarelevante oplysninger": oplysninger vedrørende skibes *CO₂-emissioner som følge af* brændstofforbrug, *sejldistance* og energieffektivitet, som gør det muligt at analysere emissionstendenser og *angive skibsfartens* præstationer

Or. en

Begrundelse

Transportarbejde i den foreslåede form anses for at være virksomhedsfølsomme data og ville derfor ikke blive fremlagt. Anvendelsen af sejldistance foreslås som erstatning.

Ændringsforslag 126
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 3 – litra g

Kommissionens forslag

g) "andre *klimarelevante* oplysninger": oplysninger vedrørende skibes brændstofforbrug, *transportarbejde* og energieffektivitet, som gør det muligt at analysere emissionstendenser og *vurdere* skibenes præstationer

Ændringsforslag

g) "andre *relevante* oplysninger": oplysninger vedrørende skibes *CO₂-emissioner som følge af* brændstofforbrug, *sejldistance* og energieffektivitet, som gør det muligt at analysere emissionstendenser og *angive* skibenes præstationer

Or. en

Ændringsforslag 127
Françoise Grossetête

Forslag til forordning
Artikel 3 – litra g

Kommissionens forslag

g) "andre klimarelevante oplysninger": oplysninger vedrørende skibes brændstofforbrug, transportarbejde og energieffektivitet, som gør det muligt at analysere emissionstendenser og vurdere skibenes præstationer

Ændringsforslag

g) "andre klimarelevante oplysninger": oplysninger vedrørende skibes brændstofforbrug, transportarbejde, ***mulighederne for tilkobling til elnettet, når skibene ligger ved kaj***, og energieffektivitet, som gør det muligt at analysere emissionstendenser og vurdere skibenes præstationer

Or. fr

Begrundelse

I havnebyer udgør emissionerne fra skibe en vigtig kilde til forurening. Tilkobling af skibe, der ligger ved kaj, til elnettet vil gøre det muligt for disse at slukke for motorerne, hvorved en del af generne undgås. Denne teknologi findes allerede og indebærer talrige miljøfordele ud over det erhvervsmæssige potentiale, den kan indebære.

Ændringsforslag 128
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 3 – litra h

Kommissionens forslag

h) "emissionsfaktor": den ***gennemsnitlige emission af en drivhusgas i forhold til aktivitetsdata for en kildestrøm, hvor der antages en fuldstændig oxidation i forbindelse med forbrændingen og en komplet omdannelse i forbindelse med alle andre kemiske reaktioner***

Ændringsforslag

h) "emissionsfaktor": ***vægtforholdet mellem den mængde emissioner, der er udledt, og vægten af det brændstof, der er brugt i en motors forbrændingsproces***

Or. en

Begrundelse

Den nuværende definition er uklar, og da denne forordning bør fungere som en tilskyndelse til en international aftale i IMO, bør den definition af emissionsfaktoren, der anvendes ved beregningen af designindekset for energieffektivitet (EEDI), anvendes.

Ændringsforslag 129
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 3 – litra k

Kommissionens forslag

k) "ton CO₂": CO₂ mål i metriske tons

Ændringsforslag

udgår

Or. en

Ændringsforslag 130
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 3 – litra l a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

la) "isklasse": den vurdering, skibet har fået af Administrationen eller af en organisation, som er anerkendt af Administrationen, og som viser, at skibet er blevet udformet til sejlads ved havisforekomster.

Or. en

Ændringsforslag 131
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Selskaberne skal for hvert skib overvåge og rapportere **den mængde og type brændstof, der forbruges** i løbet af et kalenderår i hver havn under en medlemsstats jurisdiktion og for **hver sejlads** med ankomst til eller afgang fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion i

Ændringsforslag

1. Selskaberne skal for hvert skib overvåge og rapportere **de relevante emissionsparametre** i løbet af et kalenderår i hver havn under en medlemsstats jurisdiktion og for **sejladser** med ankomst til eller afgang fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion i

overensstemmelse med stk. 2-6.

overensstemmelse med stk. 2-6.

Or. en

Ændringsforslag 132
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Overvågningen og rapporteringen skal være fuldstændig og omfatte alle **emissioner** fra forbrænding af brændstof. Selskaberne skal træffe passende foranstaltninger for at forebygge datamangler i rapporteringsperioden.

Ændringsforslag

2. Overvågningen og rapporteringen skal være fuldstændig og omfatte alle **CO₂-emissioner** fra forbrænding af brændstof, **når skibet befinder sig til søs og ved kaj**. Selskaberne skal træffe passende foranstaltninger for at forebygge datamangler i rapporteringsperioden.

Or. en

Ændringsforslag 133
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Overvågningen og rapporteringen skal være fuldstændig og omfatte **alle** emissioner fra forbrænding af brændstof. Selskaberne skal træffe passende foranstaltninger for at forebygge datamangler i rapporteringsperioden.

Ændringsforslag

2. Overvågningen og rapporteringen skal være fuldstændig og omfatte emissioner fra forbrænding af brændstof. Selskaberne skal træffe passende foranstaltninger for at forebygge datamangler i rapporteringsperioden.

Or. en

Ændringsforslag 134
Sabine Wils

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Selskaberne skal indhente, registrere, samle, analysere og dokumentere overvågningsdata, herunder forudsætninger, referencer, emissionsfaktorer og aktivitetsdata, på gennemsigtig vis for at sætte verifikatoren i stand til at gengive bestemmelsen af emissionerne.

Ændringsforslag

4. Selskaberne skal indhente, registrere, samle, analysere og dokumentere overvågningsdata, herunder forudsætninger, referencer, emissionsfaktorer og aktivitetsdata, på gennemsigtig, **sammenlignelig og udtømmende** vis for at sætte verifikatoren i stand til at gengive bestemmelsen af emissionerne.

Or. en

Begrundelse

Præcisering af, hvordan data bør indsamles.

Ændringsforslag 135
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

6a. Selskaberne skal tage hensyn til anbefalingerne i de verifikationsrapporter, der udarbejdes i henhold til artikel 13, i deres overvågning og rapportering.

Or. en

Ændringsforslag 136
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 5

Kommissionens forslag

I henhold til artikel 4, stk. 1, 2 og 3, skal selskaberne bestemme deres emissioner **og andre klimarelevante oplysninger** for hvert af deres skibe over **5 000** BT i overensstemmelse med en af metoderne i bilag 1.

Ændringsforslag

I henhold til artikel 4, stk. 1, 2 og 3, skal selskaberne bestemme deres emissioner for hvert af deres skibe over **3 000** BT i overensstemmelse med en af metoderne i bilag 1.

Or. en

Ændringsforslag 137
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 5

Kommissionens forslag

I henhold til artikel 4, stk. 1, 2 og 3, skal selskaberne bestemme deres emissioner **og andre klimarelevante oplysninger** for hvert af deres skibe over **5 000** BT i overensstemmelse med en af metoderne i bilag 1.

Ændringsforslag

I henhold til artikel 4, stk. 1, 2 og 3, skal selskaberne bestemme deres emissioner for hvert af deres skibe over **5 000** BT i overensstemmelse med en af metoderne i bilag 1.

Or. en

Ændringsforslag 138
Satu Hassi

Forslag til forordning
Artikel 5

Kommissionens forslag

I henhold til artikel 4, stk. 1, 2 og 3, skal selskaberne bestemme deres emissioner og andre klimarelevante oplysninger for hvert af deres skibe over **5 000** BT i overensstemmelse med **en af** metoderne i bilag 1.

Ændringsforslag

I henhold til artikel 4, stk. 1, 2 og 3, skal selskaberne bestemme deres emissioner og andre klimarelevante oplysninger for hvert af deres skibe over **400** BT i overensstemmelse med metoderne i bilag 1.

Ændringsforslag 139
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 5

Kommissionens forslag

I henhold til artikel 4, stk. 1, 2 og 3, skal selskaberne bestemme deres emissioner og andre **klimarelevante** oplysninger for hvert af deres skibe over 5 000 BT i overensstemmelse med en af metoderne i bilag 1.

Ændringsforslag

I henhold til artikel 4, stk. 1, 2 og 3, skal selskaberne bestemme deres emissioner og andre **relevante** oplysninger for hvert af deres skibe over 5 000 BT i overensstemmelse med en af metoderne i bilag 1.

Ændringsforslag 140
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Artikel 5

Kommissionens forslag

I henhold til artikel 4, stk. 1, 2 og 3, skal selskaberne bestemme deres emissioner og andre klimarelevante oplysninger for hvert af deres skibe over **5 000** BT i overensstemmelse med en af **metoderne** i bilag 1.

Ændringsforslag

I henhold til artikel 4, stk. 1, 2 og 3, skal selskaberne bestemme deres emissioner og andre klimarelevante oplysninger for hvert af deres skibe over **400** BT i overensstemmelse med en af **følgende metoder** i bilag 1.

a) flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser

b) målinger af direkte emissioner.

I en overgangsperiode på fem år efter denne forordnings ikrafttræden bestemmer selskaberne deres emissioner og andre klimarelevante oplysninger i overensstemmelse med en af metoderne i bilag 1.

Ændringsforslag 141
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Inden den 31. august 2017 skal selskaberne indsende en overvågningsplan til verifikatorerne, der viser den valgte metode til overvågning og rapportering af **emissioner og andre klimarelevante oplysninger** for hvert af deres skibe over 5 000 BT.

Ændringsforslag

1. Inden den 31. august 2017 skal selskaberne indsende en overvågningsplan til verifikatorerne, der viser den valgte metode til overvågning og rapportering af **CO₂-emissioner** for hvert af deres skibe over 3 000 BT.

Ændringsforslag 142
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Inden den 31. august 2017 skal selskaberne indsende en overvågningsplan til verifikatorerne, der viser den valgte metode til overvågning og rapportering af emissioner **og andre klimarelevante oplysninger** for hvert af deres skibe over 5 000 BT.

Ændringsforslag

1. Inden den 31. august 2017 skal selskaberne indsende en overvågningsplan til verifikatorerne, der viser den valgte metode til overvågning og rapportering af emissioner for hvert af deres skibe over 5 000 BT.

Ændringsforslag 143
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Inden den 31. august 2017 skal selskaberne indsende en overvågningsplan til verifikatorerne, der viser den valgte metode til overvågning og rapportering af emissioner og andre *klimarelevante* oplysninger for hvert af deres skibe over 5 000 BT.

Ændringsforslag

1. Inden den 31. august 2017 skal selskaberne indsende en overvågningsplan til verifikatorerne, der viser den valgte metode til overvågning og rapportering af emissioner og andre *relevante* oplysninger for hvert af deres skibe over 5 000 BT.

Or. en

Ændringsforslag 144
Satu Hassi

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Inden den 31. august **2017** skal selskaberne indsende en overvågningsplan til verifikatorerne, der viser den valgte metode til overvågning og rapportering af emissioner og andre klimarelevante oplysninger for hvert af deres skibe over **5 000** BT.

Ændringsforslag

1. Inden den 31. august **2015** skal selskaberne indsende en overvågningsplan til verifikatorerne, der viser den valgte metode til overvågning og rapportering af emissioner og andre klimarelevante oplysninger for hvert af deres skibe over **400** BT.

Or. en

Ændringsforslag 145
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Inden den 31. august **2017** skal selskaberne indsende en overvågningsplan til verifikatorerne, der viser den valgte

Ændringsforslag

1. Inden den 31. august **2015** skal selskaberne indsende en overvågningsplan til verifikatorerne, der viser den valgte

metode til overvågning og rapportering af emissioner og andre klimarelevante oplysninger for hvert af deres skibe over **5 000 BT**.

metode til overvågning og rapportering af emissioner og andre klimarelevante oplysninger for hvert af deres skibe over **400 BT**.

Or. en

Ændringsforslag 146 **Satu Hassi**

Forslag til forordning **Artikel 6 – stk. 2**

Kommissionens forslag

2. Uanset stk. 1 skal selskaberne for de skibe, der første gang falder ind under denne forordnings anvendelsesområde efter den 1. januar **2018**, indsende en overvågningsplan til verifikatoren uden unødigt ophold og senest to måneder, efter de første gang anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

Ændringsforslag

2. Uanset stk. 1 skal selskaberne for de skibe, der første gang falder ind under denne forordnings anvendelsesområde efter den 1. januar **2016**, indsende en overvågningsplan til verifikatoren uden unødigt ophold og senest to måneder, efter de første gang anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

Ændringsforslag 147 **Sabine Wils**

Forslag til forordning **Artikel 6 – stk. 2**

Kommissionens forslag

2. Uanset stk. 1 skal selskaberne for de skibe, der **første gang** falder ind under denne forordnings anvendelsesområde **efter** den 1. januar **2018**, indsende en overvågningsplan til verifikatoren uden unødigt ophold og senest to måneder, efter de første gang anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

Ændringsforslag

2. Uanset stk. 1 skal selskaberne for de skibe, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde **begyndende** den 1. januar **2016**, indsende en overvågningsplan til verifikatoren uden unødigt ophold og senest to måneder, efter de første gang anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

Begrundelse

En mere ambitiøs tidsplan forekommer rimelig.

Ændringsforslag 148

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Uanset stk. 1 skal selskaberne for de skibe, der første gang falder ind under denne forordnings anvendelsesområde efter den 1. januar **2018**, indsende en overvågningsplan til verifikatoren uden unødigt ophold og senest to måneder, efter de første gang anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

Ændringsforslag

2. Uanset stk. 1 skal selskaberne for de skibe, der første gang falder ind under denne forordnings anvendelsesområde efter den 1. januar **2016**, indsende en overvågningsplan til verifikatoren uden unødigt ophold og senest to måneder, efter de første gang anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

Ændringsforslag 149

Sabine Wils

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 3 – indledning

Kommissionens forslag

3. Overvågningsplanen i stk. 1 skal bestå af fuldstændig og gennemsigtig dokumentation for overvågningsmetoden for et bestemt skib og skal mindst indeholde følgende elementer:

Ændringsforslag

3. Overvågningsplanen i stk. 1 skal bestå af fuldstændig og gennemsigtig dokumentation, **der er sammenlignelig medlemsstaterne imellem**, for overvågningsmetoden for et bestemt skib og skal mindst indeholde følgende elementer:

Or. en

Begrundelse

Målingerne bør være sammenlignelige.

Ændringsforslag 150
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – litra a

Kommissionens forslag

a) identifikation af skibet og skibets type, herunder skibets navn, dets registreringsnummer i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), dets registreringshavn eller hjemsted og navnet på skibets ejer

Ændringsforslag

a) identifikation af skibet og skibets type, herunder skibets navn, dets registreringsnummer i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), dets registreringshavn, **dets isklasse** eller hjemsted og navnet på skibets ejer

Or. en

Ændringsforslag 151
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – litra h – nr. i

Kommissionens forslag

i) procedurer, ansvarsområder og datakilder til bestemmelse og registrering af afstanden pr. sejlads

Ændringsforslag

udgår

Or. en

Ændringsforslag 152
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – litra h – nr. ii

Kommissionens forslag

ii) procedurer, ansvarsområder, formler og datakilder til bestemmelse og registrering af fragt og antal passagerer,

Ændringsforslag

udgår

alt efter hvad der er relevant

Or. en

Ændringsforslag 153
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – litra h – nr. iii

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

iii) procedurer, ansvarsområder, formler og datakilder til bestemmelse og registrering af den tid, der er tilbragt til søs mellem afgangshavnen og ankomsthavnen

udgår

Or. en

Ændringsforslag 154
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ha) procedurer, ansvar, formler og datakilder med henblik på fastsættelse og registrering af den tilbagelagte distance og den brugte tid ved sejlads gennem is

Or. en

Ændringsforslag 155
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag

Et selskab skal ændre overvågningsplanen, såfremt en af *følgende* situationer forekommer:

Ændringsforslag

Et selskab skal ændre overvågningsplanen, såfremt en af *de i litra a)-e) nævnte* situationer forekommer.

Overvågningsplanen ændres kun for de specifikke ændringer, der forekommer som følge af disse situationer.

Or. en

Ændringsforslag 156
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 8

Kommissionens forslag

Fra den 1. januar 2018 skal selskaberne med udgangspunkt i den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, overvåge emissionerne for hvert skib pr. sejlads og pr. år ved hjælp af den relevante metode af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

Ændringsforslag

Fra den 1. januar 2018 skal selskaberne med udgangspunkt i den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, overvåge emissionerne for hvert skib pr. sejlads ***for rejser mellem en havn i en medlemsstat og en havn i et tredjeland og pr. år for rejser mellem havne i medlemsstaterne*** ved hjælp af den relevante metode af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

Or. en

Ændringsforslag 157
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 8

Kommissionens forslag

Fra den 1. januar 2018 skal selskaberne

Ændringsforslag

Fra den 1. januar 2018 skal selskaberne

med udgangspunkt i den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, overvåge emissionerne for hvert skib pr. **sejlads og pr.** år ved hjælp af den relevante metode af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

med udgangspunkt i den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, overvåge emissionerne for hvert skib pr. år ved hjælp af den relevante metode af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

Or. en

Begrundelse

Oplysninger pr. sejlads vil betyde alvorlige administrative byrder for nærskibsfarten og rapportering af aggregerede data foretrakkes.

Ændringsforslag 158 **Georgios Koumoutsakos**

Forslag til forordning **Artikel 8**

Kommissionens forslag

Fra den 1. januar 2018 skal selskaberne med udgangspunkt i den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, overvåge emissionerne for hvert skib pr. sejlads og pr. år ved hjælp af den relevante metode af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

Ændringsforslag

Fra den 1. januar 2018 skal selskaberne med udgangspunkt i den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, overvåge emissionerne for hvert skib pr. sejlads **eller pr. måned eller etape i tilfælde, hvor fartøjer foretager adskillige sejladsere inden for korte perioder**, og **rapportere** pr. år ved hjælp af den relevante metode af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

Or. en

Ændringsforslag 159 **Esther de Lange**

Forslag til forordning **Artikel 8**

Kommissionens forslag

Fra den 1. januar 2018 skal selskaberne med udgangspunkt i den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, overvåge emissionerne for hvert skib pr. sejlads og pr. år ved hjælp af den relevante metode af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

Ændringsforslag

Fra den 1. januar 2018 skal selskaberne med udgangspunkt i den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, overvåge emissionerne for hvert skib pr. sejlads **eller pr. måned eller etape i tilfælde, hvor fartøjer foretager mange sejlads** inden for en kort periode, og pr. år ved hjælp af den relevante metode af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

Or. en

Ændringsforslag 160
Satu Hassi

Forslag til forordning
Artikel 8

Kommissionens forslag

Fra den 1. januar **2018** skal selskaberne med udgangspunkt i den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, overvåge emissionerne for hvert skib pr. sejlads og pr. år ved hjælp af den relevante metode af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

Ændringsforslag

Fra den 1. januar **2016** skal selskaberne med udgangspunkt i den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, overvåge emissionerne for hvert skib pr. sejlads og pr. år ved hjælp af den relevante metode af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

Or. en

Ændringsforslag 161
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Artikel 8

Kommissionens forslag

Fra den 1. januar **2018** skal selskaberne med udgangspunkt i den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, overvåge emissionerne for hvert skib pr. sejlads og pr. år ved hjælp af den relevante metode af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

Ændringsforslag

Fra den 1. januar **2016** skal selskaberne med udgangspunkt i den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, overvåge emissionerne for hvert skib pr. sejlads og pr. år ved hjælp af den relevante metode af de metoder, der er anført i del B i bilag I, og ved at beregne emissionerne i overensstemmelse med del A i bilag I.

Or. en

Ændringsforslag 162
Martin Callanan

Forslag til forordning
Artikel 9 – overskrift

Kommissionens forslag

Overvågning pr. sejlads

Ændringsforslag

Overvågning pr. sejlads **eller pr. dag**

Or. en

Ændringsforslag 163
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 9 – indledning

Kommissionens forslag

På grundlag af den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, skal selskaberne for hvert skib og for hver sejlads **til og fra** en havn **under en medlemsstats jurisdiktion** overvåge følgende oplysninger i overensstemmelse med del A i bilag I og bilag II:

Ændringsforslag

På grundlag af den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, skal selskaberne for hvert skib og for hver sejlads **mellem** en havn **i en medlemsstat og en havn i et tredjeland** overvåge følgende oplysninger i overensstemmelse med del A i bilag I og bilag II:

Or. en

Ændringsforslag 164
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra b

Kommissionens forslag

b) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof, ***som forbruges i alt og fordelt på brændstof, der forbruges inden for og uden for emissionskontrolområderne***

Ændringsforslag

b) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof

Or. en

Begrundelse

Dette krav ville øge selskabernes administrative byrde unødvendigt.

Ændringsforslag 165
Martin Callanan

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra b

Kommissionens forslag

b) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof, ***som forbruges i alt og fordelt på brændstof, der forbruges inden for og uden for emissionskontrolområderne***

Ændringsforslag

b) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof

Or. en

Ændringsforslag 166
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

c) udledt CO₂

c) udledt CO₂, **SO_x** og **NO_x**

Or. en

Ændringsforslag 167
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra d

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

d) tilbagelagt distance

udgår

Or. en

Begrundelse

MRV-systemet bør i denne indledende fase kun omfatte CO₂-emissioner. Systemet kan udbygges med andre klimarelevante oplysninger på et senere tidspunkt. Der er en risiko for, at EU's krav om rapporteringseffektivitet på dette tidspunkt vil kunne hindre udviklingen inden for IMO.

Ændringsforslag 168
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra e

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

e) tid til søs

udgår

Or. en

Begrundelse

MRV-systemet bør i denne indledende fase kun omfatte CO₂-emissioner. Systemet kan udbygges med andre klimarelevante oplysninger på et senere tidspunkt. Der er en risiko for, at EU's krav om rapporteringseffektivitet på dette tidspunkt vil kunne hindre udviklingen inden for IMO.

Ændringsforslag 169
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra e

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

e) tid til søs

udgår

Or. en

Begrundelse

For at vurdere det udledte CO₂ er der ingen grund til at give oplysninger om transportarbejde. Sejldistancen er en relevant og tilstrækkelig oplysning. Desuden anses oplysninger om fragt og transportarbejde for at være virksomhedsfølsomme oplysninger og bør derfor ikke oplyses.

Ændringsforslag 170
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra e

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

e) tid til søs

udgår

Or. en

Ændringsforslag 171
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ea) dato og tidspunkt for begyndelsen af og afslutningen på perioder, hvorunder overvågningen har været suspenderet på grund af nødsituationer såsom aktiviteter

med henblik på at redde menneskeliv

Or. en

Ændringsforslag 172
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra f

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

f) fragt

udgår

Or. en

Begrundelse

MRV-systemet bør i denne indledende fase kun omfatte CO₂-emissioner. Systemet kan udbygges med andre klimarelevante oplysninger på et senere tidspunkt. Der er en risiko for, at EU's krav om rapporteringseffektivitet på dette tidspunkt vil kunne hindre udviklingen inden for IMO.

Ændringsforslag 173
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra f

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

f) fragt

udgår

Or. en

Begrundelse

For at vurdere det udledte CO₂ er der ingen grund til at give oplysninger om transportarbejde. Sejldistancen er en relevant og tilstrækkelig oplysning. Desuden anses oplysninger om fragt og transportarbejde for at være virksomhedsfølsomme oplysninger og bør derfor ikke oplyses.

Ændringsforslag 174
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra f

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

f) fragt

udgår

Or. en

Ændringsforslag 175
Esther de Lange

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra f

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

f) fragt

udgår

Or. en

Ændringsforslag 176
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra f

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

f) fragt

f) fragtmængde

Or. en

Ændringsforslag 177
Spyros Danellis

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra f

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

f) fragt

f) **type og mængde** fragt

Or. en

Begrundelse

Både typen og mængden af fragt er relevant.

Ændringsforslag 178

Spyros Danellis

Forslag til forordning

Artikel 9 – litra f a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

fa) vejrforhold

Or. en

Begrundelse

Vejrforholdene er en nødvendig parameter ved beregningen af energieffektivitet.

Ændringsforslag 179

Christofer Fjellner

Forslag til forordning

Artikel 9 – litra g

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

g) transportarbejde.

udgår

Or. en

Begrundelse

MRV-systemet bør i denne indledende fase kun omfatte CO₂-emissioner. Systemet kan udbygges med andre klimarelevante oplysninger på et senere tidspunkt. Der er en risiko for, at EU's krav om rapporteringseffektivitet på dette tidspunkt vil kunne hindre udviklingen inden for IMO.

Ændringsforslag 180
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra g

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

g) transportarbejde.

udgår

Or. en

Ændringsforslag 181
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra g

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

g) transportarbejde.

udgår

Or. en

Begrundelse

For at vurdere det udledte CO₂ er der ingen grund til at give oplysninger om transportarbejde. Sejldistancen er en relevant og tilstrækkelig oplysning. Desuden anses oplysninger om fragt og transportarbejde for at være virksomhedsfølsomme oplysninger og bør derfor ikke oplyses.

Ændringsforslag 182
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra g

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

g) transportarbejde.

udgår

Or. en

Ændringsforslag 183
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ga) i forbindelse med oceangående søtransport, hvor der lægges til i en række EU-havne, betragtes den etape, der tilbagelægges i Europa, som en sejlads.

Or. en

Ændringsforslag 184
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ga) dato og tidspunkt for begyndelsen af og afslutningen på perioder, hvor overvågningen var suspenderet på grund af nødsituationer såsom aktiviteter med henblik på at redde menneskeliv.

Or. en

Begrundelse

Emissionerne fra et skib, der deltager i eftersøgnings- og redningsaktioner eller i andre nødsituationer, bør ikke henhøre under forordningens anvendelsesområde.

Ændringsforslag 185
Esther de Lange

Forslag til forordning
Artikel 9 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ga) når overvågningen har været suspenderet i en periode som følge af nødsituationer, såsom aktiviteter med henblik på at redde menneskeliv, skal selskaberne overvåge dato og tidspunkt for begyndelsen af og afslutningen på disse perioder.

Or. en

Ændringsforslag 186
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 9 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Uanset stk. 1 er fartøjer, der udelukkende opererer inden for denne forordnings anvendelsesområde, undtaget fra at overvåge emissioner pr. sejlads.

Or. en

Ændringsforslag 187
Martin Callanan

Forslag til forordning
Artikel 9 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Overvågning pr. dag er kun mulig, når skibet følger den samme rute gentagne gange. Rapporten bør i dette tilfælde indeholde det samlede antal sejlads for den dag, der rapporteres om.

Or. en

Begrundelse

I forbindelse med rutefart på den samme rute, når den udføres adskillige gange på en dag, bør der indføres en undtagelse fra kravet om rapportering pr. sejlads. Der skal blot opgives det samlede antal for den dag, der rapporteres om. En tilsvarende undtagelse findes i direktiv 2000/59/EF og 2002/59/EF.

Ændringsforslag 188 **Christofer Fjellner**

Forslag til forordning **Artikel 10 – litra a**

Kommissionens forslag

a) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof, ***som forbruges i alt og fordelt på brændstof, der forbruges inden for og uden for emissionskontrolområderne***

Ændringsforslag

a) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof

Or. en

Begrundelse

Dette krav ville øge selskabernes administrative byrde unødvendigt.

Ændringsforslag 189 **Martin Callanan**

Forslag til forordning **Artikel 10 – litra a**

Kommissionens forslag

a) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof, ***som forbruges i alt og fordelt på brændstof, der forbruges inden for og uden for emissionskontrolområderne***

Ændringsforslag

a) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof

Or. en

Ændringsforslag 190
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra b

Kommissionens forslag

b) samlet udledt CO₂

Ændringsforslag

b) samlet udledt CO₂, **SO_x og NO_x**

Or. en

Ændringsforslag 191
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra c

Kommissionens forslag

c) samlede **CO₂-emissioner** fra alle sejlads mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion

Ændringsforslag

c) samlede **CO₂-, SO_x- og NO_x-emissioner** fra alle sejlads mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion

Or. en

Ændringsforslag 192
Sabine Wils

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra c

Kommissionens forslag

c) samlede CO₂-emissioner fra alle sejlads mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion

Ændringsforslag

c) samlede CO₂-emissioner fra alle sejlads mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion **for hver sejlads på hver rute**

Or. de

Begrundelse

Det er nødvendigt at tilføje ruterne her for at få oplysninger om emissionerne for hver rute.

Ændringsforslag 193
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra d

Kommissionens forslag

d) samlede **CO₂-emissioner** fra alle sejladsler med afgang fra havne under en medlemsstats jurisdiktion

Ændringsforslag

d) samlede **CO₂-, SO_x- og NO_x-emissioner** fra alle sejladsler med afgang fra havne under en medlemsstats jurisdiktion

Or. en

Ændringsforslag 194
Sabine Wils

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra d

Kommissionens forslag

d) samlede CO₂-emissioner fra alle sejladsler med afgang fra havne under en medlemsstats jurisdiktion

Ændringsforslag

d) samlede CO₂-emissioner fra alle sejladsler med afgang fra havne under en medlemsstats jurisdiktion **for hver sejlads på hver rute**

Or. de

Begrundelse

Det er nødvendigt at tilføje ruterne her for at få oplysninger om emissionerne for hver rute.

Ændringsforslag 195
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra e

Kommissionens forslag

e) samlede **CO₂-emissioner** fra alle sejladsler til havne under en medlemsstats

Ændringsforslag

e) samlede **CO₂-, SO_x- og NO_x-emissioner** fra alle sejladsler til havne under en

jurisdiktion

medlemsstats jurisdiktion

Or. en

Ændringsforslag 196
Sabine Wils

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra e

Kommissionens forslag

e) samlede CO₂-emissioner fra alle sejladsere til havne under en medlemsstats jurisdiktion

Ændringsforslag

e) samlede CO₂-emissioner fra alle sejladsere til havne under en medlemsstats jurisdiktion *for hver sejlads på hver rute*

Or. de

Begrundelse

Det er nødvendigt at tilføje ruterne her for at få oplysninger om emissionerne for hver rute.

Ændringsforslag 197
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra f

Kommissionens forslag

f) *CO₂-emissioner* udledt i havne under en medlemsstats jurisdiktion, mens skibet lå ved kaj

Ændringsforslag

f) *CO₂-, SO_x- og NO_x-emissioner* udledt i havne under en medlemsstats jurisdiktion, mens skibet lå ved kaj

Or. en

Ændringsforslag 198
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra g

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

g) samlet tilbagelagt distance

udgår

Or. en

Begrundelse

MRV-systemet bør i denne indledende fase kun omfatte CO₂-emissioner. Systemet kan udbygges med andre klimarelevante oplysninger på et senere tidspunkt. Der er en risiko for, at EU's krav om rapporteringseffektivitet på dette tidspunkt vil kunne hindre udviklingen inden for IMO.

Ændringsforslag 199
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra h

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

h) samlet tid til søs

udgår

Or. en

Begrundelse

MRV-systemet bør i denne indledende fase kun omfatte CO₂-emissioner. Systemet kan udbygges med andre klimarelevante oplysninger på et senere tidspunkt. Der er en risiko for, at EU's krav om rapporteringseffektivitet på dette tidspunkt vil kunne hindre udviklingen inden for IMO.

Ændringsforslag 200
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra h

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

h) samlet tid til søs

udgår

Or. en

Begrundelse

For at vurdere det udledte CO₂ er der ingen grund til at give oplysninger om transportarbejde. Sejldistancen er en relevant og tilstrækkelig oplysning. Desuden anses oplysninger om fragt og transportarbejde for at være virksomhedsfølsomme oplysninger og bør derfor ikke oplyses.

Ændringsforslag 201 **Georgios Koumoutsakos**

Forslag til forordning **Artikel 10 – litra h**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

h) samlet tid til søs

udgår

Or. en

Ændringsforslag 202 **Christofer Fjellner**

Forslag til forordning **Artikel 10 – litra i**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

i) samlet transportarbejde

udgår

Or. en

Begrundelse

MRV-systemet bør i denne indledende fase kun omfatte CO₂-emissioner. Systemet kan udbygges med andre klimarelevante oplysninger på et senere tidspunkt. Der er en risiko for, at EU's krav om rapporteringseffektivitet på dette tidspunkt vil kunne hindre udviklingen inden for IMO.

Ændringsforslag 203 **Vilja Savisaar-Toomast**

Forslag til forordning **Artikel 10 – litra i**

AM\1012185DA.doc

61/99

PE524.761v01-00

DA

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

i) samlet transportarbejde

udgår

Or. en

Ændringsforslag 204
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra i

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

i) samlet transportarbejde

udgår

Or. en

Begrundelse

For at vurdere det udledte CO₂ er der ingen grund til at give oplysninger om transportarbejde. Sejldistancen er en relevant og tilstrækkelig oplysning. Desuden anses oplysninger om fragt og transportarbejde for at være virksomhedsfølsomme oplysninger og bør derfor ikke oplyses.

Ændringsforslag 205
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra i

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

i) samlet transportarbejde

udgår

Or. en

Ændringsforslag 206
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 10 – litra j

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

j) gennemsnitlig energieffektivitet.

udgår

Or. en

Begrundelse

MRV-systemet bør i denne indledende fase kun omfatte CO₂-emissioner. Systemet kan udbygges med andre klimarelevante oplysninger på et senere tidspunkt. Der er en risiko for, at EU's krav om rapporteringseffektivitet på dette tidspunkt vil kunne hindre udviklingen inden for IMO.

Ændringsforslag 207
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Fra 2019 skal selskaberne hvert år inden den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende **emissioner og andre klimarelevante oplysninger** i hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med kravene i artikel 14.

1. Fra 2019 skal selskaberne hvert år inden den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende **CO₂-emissioner** i hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med kravene i artikel 14.

Or. en

Begrundelse

MRV-systemet bør i denne indledende fase kun omfatte CO₂-emissioner. Systemet kan udbygges med andre klimarelevante oplysninger på et senere tidspunkt. Der er en risiko for, at EU's krav om rapporteringseffektivitet på dette tidspunkt vil kunne hindre udviklingen inden for IMO.

Ændringsforslag 208
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Fra 2019 skal selskaberne hvert år inden den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende emissioner **og andre klimarelevante oplysninger** i hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med kravene i artikel 14.

Ændringsforslag

1. Fra 2019 skal selskaberne hvert år inden den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende emissioner i hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med kravene i artikel 14.

Or. en

Ændringsforslag 209
Satu Hassi

Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Fra **2019** skal selskaberne hvert år inden den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende emissioner og andre klimarelevante oplysninger i hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med kravene i artikel 14.

Ændringsforslag

1. Fra **2017** skal selskaberne hvert år inden den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende emissioner og andre klimarelevante oplysninger i hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med kravene i artikel 14.

Or. en

Ændringsforslag 210
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Fra **2019** skal selskaberne hvert år inden den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende emissioner og andre klimarelevante oplysninger i hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med kravene i artikel 14.

Ændringsforslag

1. Fra **2017** skal selskaberne hvert år inden den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende emissioner og andre klimarelevante oplysninger i hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med kravene i artikel 14.

Or. en

Ændringsforslag 211
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Fra 2019 skal selskaberne hvert år inden den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende emissioner og andre **klimarelevante** oplysninger i hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med kravene i artikel 14.

Ændringsforslag

1. Fra 2019 skal selskaberne hvert år inden den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende emissioner og andre **relevante** oplysninger i hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med kravene i artikel 14.

Or. en

Ændringsforslag 212
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 3 – litra a – nr. iii a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

iii a) skibets isklasse

Or. en

Ændringsforslag 213
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 3 – litra a – nr. iv

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

iv) skibets tekniske effektivitet
(designindekset for energieffektivitet
(EEDI) **eller den anslåede indeksværdi
(EIV)** i overensstemmelse med IMO's
beslutning MEPC.215 (63), hvor dette er
relevant)

iv) skibets tekniske effektivitet
(designindekset for energieffektivitet
(EEDI) i overensstemmelse med IMO's
beslutning MEPC.215 (63), hvor dette er
relevant)

Or. en

Ændringsforslag 214
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 3 – litra a – nr. iv a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**iva) skibets tekniske effektivitet udtrykt
ved designindekset for energieffektivitet
(EEDI), hvor dette er relevant for den
pågældende skibstype**

Or. en

Ændringsforslag 215
Martin Callanan

Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 3 – litra a – nr. ix

Kommissionens forslag

ix) adresse, telefonnummer, *faxnummer*
og e-mail-adresse på en kontaktperson

Ændringsforslag

ix) adresse, telefonnummer og e-mail-
adresse på en kontaktperson

Or. en

Ændringsforslag 216
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 13 – stk. 3

Kommissionens forslag

5. Verifikatoren skal navnlig sikre, at *emissionerne og andre klimarelevante oplysninger* i emissionsrapporten er bestemt i overensstemmelse med artikel 8, 9 og 10 og overvågningsplanen, jf. artikel 6. Verifikatoren skal ligeledes sikre, at *emissionerne og andre klimarelevante oplysninger*, der fremgår af rapporterne, stemmer overens med de data, der er beregnet ud fra andre kilder i overensstemmelse med bilag I og II.

Ændringsforslag

5. Verifikatoren skal navnlig sikre, at *CO₂-emissionerne* i emissionsrapporten er bestemt i overensstemmelse med artikel 8, 9 og 10 og overvågningsplanen, jf. artikel 6. Verifikatoren skal ligeledes sikre, at *CO₂-emissioner*, der fremgår af rapporterne, stemmer overens med de data, der er beregnet ud fra andre kilder i overensstemmelse med bilag I og II.

Or. en

Ændringsforslag 217
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 13 – stk. 3

Kommissionens forslag

5. Verifikatoren skal navnlig sikre, at

Ændringsforslag

5. Verifikatoren skal navnlig sikre, at

emissionerne **og andre klimarelevante oplysninger** i emissionsrapporten er bestemt i overensstemmelse med artikel 8, 9 og 10 og overvågningsplanen, jf. artikel 6. Verifikatoren skal ligeledes sikre, at emissionerne **og andre klimarelevante oplysninger**, der fremgår af rapporterne, stemmer overens med de data, der er beregnet ud fra andre kilder i overensstemmelse med bilag I og II.

emissionerne i emissionsrapporten er bestemt i overensstemmelse med artikel 8, 9 og 10 og overvågningsplanen, jf. artikel 6. Verifikatoren skal ligeledes sikre, at emissionerne, der fremgår af rapporterne, stemmer overens med de data, der er beregnet ud fra andre kilder i overensstemmelse med bilag I og II.

Or. en

Ændringsforslag 218 **Georgios Koumoutsakos**

Forslag til forordning **Artikel 13 – stk. 3**

Kommissionens forslag

5. Verifikatoren skal navnlig sikre, at emissionerne og andre **klimarelevante** oplysninger i emissionsrapporten er bestemt i overensstemmelse med artikel 8, 9 og 10 og overvågningsplanen, jf. artikel 6. Verifikatoren skal ligeledes sikre, at emissionerne og andre **klimarelevante** oplysninger, der fremgår af rapporterne, stemmer overens med de data, der er beregnet ud fra andre kilder i overensstemmelse med bilag I og II.

Ændringsforslag

5. Verifikatoren skal navnlig sikre, at emissionerne og andre **relevante** oplysninger i emissionsrapporten er bestemt i overensstemmelse med artikel 8, 9 og 10 og overvågningsplanen, jf. artikel 6. Verifikatoren skal ligeledes sikre, at emissionerne og andre **relevante** oplysninger, der fremgår af rapporterne, stemmer overens med de data, der er beregnet ud fra andre kilder i overensstemmelse med bilag I og II.

Or. en

Ændringsforslag 219 **Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage**

Forslag til forordning **Artikel 13 – stk. 7 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

7a. Når verifikatoren har påvist de

områder, hvor det er muligt at forbedre selskabets resultater i tilknytning til overvågning og rapportering af emissioner, herunder i tilknytning til opnåelse af større nøjagtighed og forbedring af effektiviteten af overvågningen og rapporteringen, skal denne i verifikationsrapporten medtage anbefalinger til forbedringer.

Or. en

Ændringsforslag 220
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 14 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(h) de beregninger, der ligger til grund for bestemmelsen af energieffektiviteten.

udgår

Or. en

Ændringsforslag 221
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Verifikatoren skal identificere potentielle risici i forbindelse med overvågningen og rapporteringen ved at sammenligne rapporterede emissioner med anslåede data baseret på skibets sporingsdata og karakteristika som maskineffekten. Såfremt der findes betydelige afvigelser, skal verifikatoren udføre supplerende analyser.

udgår

Or. en

Begrundelse

Den beskrevne verifikationsprocedure bør være en mulighed for virksomheden til at overvåge skibsemissioner, og det foreslås derfor at den fjernes.

Ændringsforslag 222

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Forslag til forordning

Artikel 15 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Verifikatoren udfører sin opgave på en objektiv og professionel måde og er bekendt med:

a) bestemmelserne i denne forordning såvel som relevante standarder og retningslinjer, som Kommissionen har vedtaget i henhold til artikel 15, stk. 5

b) de lovfæstede, regulatoriske og administrative krav, der gælder for de aktiviteter, der verificeres

c) tilblivelsen af alle oplysningerne vedrørende indsamling, måling, beregning og rapportering af emissionsdata om bord på skibe.

Or. en

Ændringsforslag 223

Nils Torvalds

Forslag til forordning

Artikel 16 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. En verifikator, der vurderer overvågningsplaner og emissionsrapporter og udsteder verifikations- og overensstemmelsesdokumenter, jf. artikel 13 og 17, skal akkrediteres for aktiviteter

1. En verifikator, der **ikke er et mellemstatsligt agentur, og som** vurderer overvågningsplaner og emissionsrapporter og udsteder verifikations- og overensstemmelsesdokumenter, jf. artikel

inden for denne forordnings anvendelsesområde af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.

13 og 17, skal akkrediteres for aktiviteter inden for denne forordnings anvendelsesområde af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.

Or. en

Begrundelse

Begrundelsen for denne artikels anvendelsesområde bør ikke omfatte verifikatorer, som henhører under statens jurisdiktion.

Ændringsforslag 224 Satu Hassi

Forslag til forordning Kapitel 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

KAPITEL IIIa

FORANSTALTNINGER TIL AT NEDBRINGE SØTRANSPORTENS INDVIRKNINGER PÅ KLIMAET

Artikel 16a

Ansvar for emissioner

1. Fra 2019 og frem skal selskaberne, medmindre en global mekanisme til nedbringelse af søfartens indvirkninger på miljøet er trådt i kraft inden da, overdrage kvoter tildelt i henhold til direktiv 2003/87/EF til medlemsstaternes kompetente myndigheder svarende til deres emissioner ved sejladser til EU-havne i det foregående kalenderår, som verificeret efter artikel 15, senest den 30. april hvert år, hvorefter disse kvoter annulleres.

2. Uanset stk. 1 kan selskaberne i stedet yde et tilsvarende bidrag i tilknytning til deres sejladser til EU-havne til Den Grønne Klimafond under UNFCCC på grundlag af en pris på 25 EUR/ton CO₂-

ækvivalent, der stiger lineært med 3 EUR om året.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 for yderligere at præcisere indholdet af forpligtelserne i henhold til stk. 1 og retningslinjerne for anvendelse af undtagelsen i stk. 2.

Or. en

Ændringsforslag 225
Satu Hassi

Forslag til forordning
Artikel 18

Kommissionens forslag

Fra den 30. juni **2019** skal skibe, der ankommer til, opholder sig i eller forlader en havn under en medlemsstats jurisdiktion opbevare et gyldigt dokument, der bekræfter, at skibet opfylder rapporterings- og overvågningskravene for den relevante rapporteringsperiode, og som er udstedt i overensstemmelse med artikel 17, om bord.

Ændringsforslag

Fra den 30. juni **2017** skal skibe, der ankommer til, opholder sig i eller forlader en havn under en medlemsstats jurisdiktion opbevare et gyldigt dokument, der bekræfter, at skibet opfylder rapporterings- og overvågningskravene for den relevante rapporteringsperiode, og som er udstedt i overensstemmelse med artikel 17, om bord.

Or. en

Ændringsforslag 226
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Artikel 18

Kommissionens forslag

Fra den 30. juni **2019** skal skibe, der ankommer til, opholder sig i eller forlader en havn under en medlemsstats jurisdiktion opbevare et gyldigt dokument, der bekræfter, at skibet opfylder rapporterings-

Ændringsforslag

Fra den 30. juni **2017** skal skibe, der ankommer til, opholder sig i eller forlader en havn under en medlemsstats jurisdiktion opbevare et gyldigt dokument, der bekræfter, at skibet opfylder rapporterings-

og overvågningskravene for den relevante rapporteringsperiode, og som er udstedt i overensstemmelse med artikel 17, om bord.

og overvågningskravene for den relevante rapporteringsperiode, og som er udstedt i overensstemmelse med artikel 17, om bord.

Or. en

Ændringsforslag 227
Sabine Wils

Forslag til forordning
Artikel 18

Kommissionens forslag

Fra den 30. juni **2019** skal skibe, der ankommer til, opholder sig i eller forlader en havn under en medlemsstats jurisdiktion opbevare et gyldigt dokument, der bekræfter, at skibet opfylder rapporterings- og overvågningskravene for den relevante rapporteringsperiode, og som er udstedt i overensstemmelse med artikel 17, om bord.

Ændringsforslag

Fra den 30. juni **2017** skal skibe, der ankommer til, opholder sig i eller forlader en havn under en medlemsstats jurisdiktion opbevare et gyldigt dokument, der bekræfter, at skibet opfylder rapporterings- og overvågningskravene for den relevante rapporteringsperiode, og som er udstedt i overensstemmelse med artikel 17, om bord.

Or. en

Begrundelse

En mere ambitiøs tidsplan forekommer rimelig.

Ændringsforslag 228
Spyros Danellis

Forslag til forordning
Artikel 19 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. Under de besøg og inspektioner, som Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA) foretager for at overvåge gennemførelsen af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol, vil agenturet også overvåge medlemsstaternes kompetente myndigheders anvendelse af stk. 1, 2 og 3

Begrundelse

EMSA gennemfører allerede 4-6 besøg i medlemsstaterne om året for at vurdere gennemførelsen af havnestatskontrolordningen.

Ændringsforslag 229
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne fastsætter et sanktionssystem for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene i artikel 8 til 12 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne anvendes. Sanktionerne ***må ikke være mindre strenge end sanktionerne i henhold til den nationale lovgivning om drivhusgasemissioner i tilfælde af operatørernes misligholdelse af rapporteringsforpligtelserne*** og skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om disse bestemmelser inden den 1. juli 2017 og skal uden ophold underrette Kommissionen om eventuelle efterfølgende ændringer, der påvirker disse bestemmelser.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne fastsætter et sanktionssystem for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene i artikel 8 til 12 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om disse bestemmelser inden den 1. juli 2017 og skal uden ophold underrette Kommissionen om eventuelle efterfølgende ændringer, der påvirker disse bestemmelser.

Ændringsforslag 230
Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne fastsætter et sanktionssystem for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene i artikel 8 til 12 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne anvendes. Sanktionerne må ikke være mindre strenge end sanktionerne i henhold til den nationale lovgivning om drivhusgasemissioner i tilfælde af operatøernes misligholdelse af rapporteringsforpligtelserne og skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om disse bestemmelser inden den 1. juli **2017** og skal uden ophold underrette Kommissionen om eventuelle efterfølgende ændringer, der påvirker disse bestemmelser.

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne fastsætter et sanktionssystem for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene i artikel 8 til 12 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne anvendes. Sanktionerne må ikke være mindre strenge end sanktionerne i henhold til den nationale lovgivning om drivhusgasemissioner i tilfælde af operatøernes misligholdelse af rapporteringsforpligtelserne og skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om disse bestemmelser inden den 1. juli **2015** og skal uden ophold underrette Kommissionen om eventuelle efterfølgende ændringer, der påvirker disse bestemmelser.

Or. en

Ændringsforslag 231
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Artikel 21

Kommissionens forslag

Artikel 21

Offentliggørelse af oplysninger

1. Inden den 30. juni hvert år skal Kommissionen offentliggøre emissionerne i overensstemmelse med artikel 11 og oplysningerne om selskabets opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene, jf. artikel 11 og 17.

2. Den offentliggørelse, der er nævnt i stk. 1, omfatter følgende oplysninger:

(1) skibets identitet (navn, IMO-

Ændringsforslag

udgår

*registreringsnummer og
registreringshavn eller hjemsted)*

*(m) skibsejerens identitet (ejerens navn og
adresse og hjemsted)*

*(n) skibets tekniske effektivitet (EEDI
eller EIV, alt efter hvad der er relevant)*

(o) årlige CO₂-emissioner

*(p) årligt samlet brændstofforbrug for
sejladser, der falder ind under denne
forordnings anvendelsesområde*

*(q) årligt gennemsnitligt
brændstofforbrug og
drivhusgasemissioner pr. tilbagelagt
distance for sejladser, der falder ind
under denne forordnings
anvendelsesområde*

*(r) årligt gennemsnitligt brændstofforbrug
og drivhusgasemissioner pr. tilbagelagt
distance og fragt for sejladser, der falder
ind under denne forordnings
anvendelsesområde*

*(s) årlig samlet tid til søs for sejladser, der
falder ind under denne forordnings
anvendelsesområde*

(t) anvendt overvågningsmetode

*(u) overensstemmelsesdokumentets
udstedelsesdato og udløbsdato*

*(v) identiteten af den verifikator, som har
godkendt emissionsrapporten.*

**3. Kommissionen offentliggør en årlig
rapport om emissioner og andre
klimarelevante oplysninger fra
søtransport.**

**4. EMSA skal bistå Kommissionen i
dennes arbejde med at overholde artikel
11, 12, 17 og 21 i denne forordning i
overensstemmelse med Europa-
Parlamentets og Rådets forordning (EF)
nr. 1406/2002²⁷.**

²⁷ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

Begrundelse

Artiklen foreslår, at rederiers følsomme oplysninger offentliggøres, og foreslås derfor fjernet.

Ændringsforslag 232
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 21

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 21

udgår

Offentliggørelse af oplysninger

1. Inden den 30. juni hvert år skal Kommissionen offentliggøre emissionerne i overensstemmelse med artikel 11 og oplysningerne om selskabets opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene, jf. artikel 11 og 17.

2. Den offentliggørelse, der er nævnt i stk. 1, omfatter følgende oplysninger:

(l) skibets identitet (navn, IMO-registreringsnummer og registreringshavn eller hjemsted)

(m) skibsejerens identitet (ejerens navn og adresse og hjemsted)

(n) skibets tekniske effektivitet (EEDI eller EIV, alt efter hvad der er relevant)

(o) årlige CO₂-emissioner

(p) årligt samlet brændstofforbrug for sejlads, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde

(q) årligt gennemsnitligt brændstofforbrug og drivhusgasemissioner pr. tilbagelagt distance for sejlads, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde

(r) årligt gennemsnitligt brændstofforbrug

og drivhusgasemissioner pr. tilbagelagt distance og fragt for sejlads, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde

(s) årlig samlet tid til søs for sejlads, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde

(t) anvendt overvågningsmetode

(u) overensstemmelsesdokumentets udstedelsesdato og udløbsdato

(v) identiteten af den verifikator, som har godkendt emissionsrapporten.

3. Kommissionen offentliggør en årlig rapport om emissioner og andre klimarelevante oplysninger fra søtransport.

4. EMSA skal bistå Kommissionen i dennes arbejde med at overholde artikel 11, 12, 17 og 21 i denne forordning i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002²⁷.

²⁷ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

Or. en

Ændringsforslag 233
Martin Callanan

Forslag til forordning
Artikel 21 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(n) skibets tekniske effektivitet (EEDI eller EIV, alt efter hvad der er relevant)

udgår

Or. en

Ændringsforslag 234
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Artikel 21 – stk. 2 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) skibets tekniske effektivitet (EEDI, alt efter hvad der er relevant)

Or. en

Ændringsforslag 235
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 21 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(o) årlige CO₂-emissioner

(o) årlige CO₂-, SO_x- og NO_x-emissioner

Or. en

Ændringsforslag 236
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 21 – stk. 2 – litra f

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

*(q) årligt gennemsnitligt
brændstofforbrug og
drivhusgasemissioner pr. tilbagelagt
distance for sejlads, der falder ind
under denne forordnings
anvendelsesområde*

udgår

Or. en

Ændringsforslag 237
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 21 – stk. 2 – litra g

Kommissionens forslag

(r) årligt gennemsnitligt brændstofforbrug og drivhusgasemissioner pr. tilbagelagt distance og fragt for sejlads, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde

udgår

Ændringsforslag

Or. en

Ændringsforslag 238
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Artikel 21 – stk. 2 – litra g

Kommissionens forslag

(r) årligt gennemsnitligt brændstofforbrug og drivhusgasemissioner pr. tilbagelagt distance og fragt for sejlads, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde

Ændringsforslag

(r) årligt gennemsnitligt brændstofforbrug og drivhusgasemissioner pr. tilbagelagt distance og *mængde* fragt for sejlads, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde

Or. en

Ændringsforslag 239
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 21 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag

(s) årlig samlet tid til søs for sejlads, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde

udgår

Ændringsforslag

Ændringsforslag 240
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 21 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Kommissionen offentliggør en årlig rapport om *emissioner og andre klimarelevante oplysninger* fra søtransport.

Ændringsforslag

3. Kommissionen offentliggør en årlig rapport om *CO₂-emissioner* fra søtransport.

Ændringsforslag 241
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 22 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Såfremt der indgås en international aftale om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport, revurderer Kommissionen denne forordning og *kan, hvor det er relevant, foreslå ændringer til denne forordning.*

Ændringsforslag

3. Såfremt der indgås en international aftale om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport, revurderer Kommissionen denne forordning og *sikrer tilpasning til de relevante internationale regler fastsat af IMO.*

Ændringsforslag 242
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Artikel 22 – stk. 3 a (nyt)

3a. Når der ikke er indgået en international aftale om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissionerne fra søfart inden for tre år fra den første offentliggørelse af oplysningerne i artikel 21, foreslår Kommissionen, at der gennemføres et prisfastsættelsessystem for emissionerne fra international søfart.

Or. en

Ændringsforslag 243
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Artikel 23

Kommissionens forslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med hensyn til at supplere og ændre bestemmelserne i bilag I og II for at tage hensyn til tilgængelige og ajourførte videnskabelige beviser, samt de relevante data, der findes om bord på skibe, og de relevante internationale regler og internationalt anerkendte standarder, for at identificere de mest præcise og effektive metoder til overvågning af **emissioner** og for at præcisere de krævede oplysninger vedrørende overvågning og rapportering af **emissioner**, på de betingelser, som er fastlagt i artikel 24, i det omfang de vedrører ikke-væsentlige elementer af denne forordning.

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med hensyn til at supplere og ændre bestemmelserne i bilag I og II for at tage hensyn til tilgængelige og ajourførte videnskabelige beviser, samt de relevante data, der findes om bord på skibe, og de relevante internationale regler og internationalt anerkendte standarder, for at identificere de mest præcise og effektive metoder til overvågning af **CO₂-emissioner** og for at præcisere de krævede oplysninger vedrørende overvågning og rapportering af **CO₂-emissioner**, på de betingelser, som er fastlagt i artikel 24, i det omfang de vedrører ikke-væsentlige elementer af denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 244
Georgios Koumoutsakos

Forslag til forordning
Artikel 23

Kommissionens forslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med hensyn til at supplere og ændre bestemmelserne i bilag I og II for at **tage hensyn til tilgængelige og ajourførte videnskabelige beviser, samt de relevante data, der findes om bord på skibe, og de relevante internationale regler og internationalt anerkendte standarder**, for at identificere de mest præcise og effektive metoder til overvågning af emissioner og **for at** præcisere de krævede oplysninger vedrørende overvågning og rapportering af emissioner, på de betingelser, som er fastlagt i artikel 24, i det omfang de vedrører ikke-væsentlige elementer af denne forordning.

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med hensyn til at supplere og ændre bestemmelserne i bilag I og II for at **tilpasse bilagene til** de relevante internationale regler **vedtaget af IMO med det formål at sikre overensstemmelse med internationale regler**, for at identificere de mest præcise og effektive metoder til overvågning af emissioner og præcisere de krævede oplysninger vedrørende overvågning og rapportering af emissioner. **Disse beføjelser tillægges Kommissionen** på de betingelser, som er fastlagt i artikel 24, i det omfang de vedrører ikke-væsentlige elementer af denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 245
Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Artikel 24 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 15, 16 og 23, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 1. juli **2015**.

Ændringsforslag

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 15, 16 og 23, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 1. juli **2014**.

Or. en

Ændringsforslag 246
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning

Artikel 26 – nr. 2

Forordning (EU) nr. 525/2013

Artikel 21 a – stk. 1

Kommissionens forslag

(2) Medlemsstaterne indsender hvert år ("år X") inden den 15. januar for år X-2 en rapport om **CO₂-emissionerne** fra søtransport til Kommissionen i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX.

Ændringsforslag

(2) Medlemsstaterne indsender hvert år ("år X") inden den 15. januar for år X-2 en rapport om **CO₂-, SO_x- og NO_x-emissionerne** fra søtransport til Kommissionen i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX.

Or. en

Ændringsforslag 247
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning

Artikel 26 – nr. 2

Forordning (EU) nr. 525/2013

Artikel 21 a – stk. 2

Kommissionens forslag

(3) Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med [artikel 25 i denne forordning] for at præcisere kravene til overvågning og rapportering af **CO₂-emissioner** fra søtransport i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX og under hensyntagen til, hvor det er relevant, relevante afgørelser truffet af organerne under UNFCCC og Kyotoprotokollen eller aftaler indgået som følge deraf eller efterfølgende eller afgørelser vedtaget i forbindelse med Den Internationale Søfartsorganisation.

Ændringsforslag

(3) Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med [artikel 25 i denne forordning] for at præcisere kravene til overvågning og rapportering af **CO₂-, SO_x- og NO_x-emissioner** fra søtransport i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX og under hensyntagen til, hvor det er relevant, relevante afgørelser truffet af organerne under UNFCCC og Kyotoprotokollen eller aftaler indgået som følge deraf eller efterfølgende eller afgørelser vedtaget i forbindelse med Den Internationale Søfartsorganisation.

Or. en

Ændringsforslag 248
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning

Artikel 26 – nr. 2

Forordning (EU) nr. 525/2013

Artikel 21 a – stk. 3

Kommissionens forslag

(4) Kommissionen skal vedtage gennemførelsesretsakter om strukturen og formatet af samt fremgangsmåden for medlemsstaternes indsendelse af **CO₂-emissioner** fra søtransport i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i [artikel 26, stk. 2]."

Ændringsforslag

(4) Kommissionen skal vedtage gennemførelsesretsakter om strukturen og formatet af samt fremgangsmåden for medlemsstaternes indsendelse af **CO₂-, SO_x- og NO_x-emissioner** fra søtransport i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i [artikel 26, stk. 2]."

Or. en

Ændringsforslag 249
Spyros Danellis

Forslag til forordning

Artikel 26 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 26a

Fritagelse

Bestemmelserne i denne forordning finder ikke anvendelse på skibe mellem 400 og 5 000 BT.

Or. en

Begrundelse

Skibe mellem 400 og 5 000 bruttotons frembringer kun 10 % af kuldioxidemissionerne, men skal måske gøre en uforholdsmæssig stor indsats for at overholde reglerne i forhold til større

skibe. De henhører med rette under forordningens anvendelsesområde, men i overensstemmelse med Kommissionens forslag bør de for nuværende fritages.

Ændringsforslag 250
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Artikel 27

Kommissionens forslag

Denne forordning træder i kraft den 1. juli
2015.

Ændringsforslag

Denne forordning træder i kraft den 1. juli
2014.

Or. en

Ændringsforslag 251
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Bilag I – overskrift

Kommissionens forslag

Metoder til overvågning og rapportering af
drivhusgasemissioner og andre
klimatelevante oplysninger

Ændringsforslag

Metoder til overvågning og rapportering af
CO₂-emissioner

Or. en

Ændringsforslag 252
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Bilag I – overskrift

Kommissionens forslag

Metoder til overvågning og rapportering af
drivhusgasemissioner **og andre**
klimatelevante oplysninger

Ændringsforslag

Metoder til overvågning og rapportering af
drivhusgasemissioner

Ændringsforslag 253
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Forslag til forordning
Bilag I – del A – stk. 7

Kommissionens forslag

Der skal anvendes relevante emissionsfaktorer med hensyn til biobrændstoffer og alternative ikke-fossile brændstoffer.

Ændringsforslag

Relevante emissionsfaktorer fra bilag V til direktiv 2009/28/EF og bilag IV til direktiv 98/70/EF skal anvendes med hensyn til biobrændstoffer og alternative ikke-fossile brændstoffer. I det omfang relevante emissionsfaktorer med hensyn til biobrændstoffer og alternative ikke-fossile brændstoffer *ikke findes i den relevante EU-lovgivning, skal der anvendes standardværdier for brændstofs emissionsfaktorer.*

Ændringsforslag 254
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Bilag I – del B – stk. 3 – litra a

Kommissionens forslag

(a) Bunkerleveringsattest og periodiske opgørelser af brændstoftanke

Ændringsforslag

(a) Bunkerleveringsattest og periodiske opgørelser af brændstoftanke **og overvågning af bunkertanke om bord**

Begrundelse

Metoderne (a) og (b) anses for i det store og hele at være ens, og det foreslås derfor at slå dem sammen.

Ændringsforslag 255
Spyros Danellis

Forslag til forordning
Bilag I – del B – stk. 3 – litra a

Kommissionens forslag

(a) Bunkerleveringsattest og periodiske opgørelser af brændstoftanke

Ændringsforslag

(a) Bunkerleveringsattest og periodiske opgørelser af brændstoftanke **indtil den 1. juli 2017**

Or. en

Begrundelse

Overvågning via bunkerleveringsattester er mere unøjagtig end andre metoder og er den eneste metode, der ikke kan automatiseres. Som følge heraf medfører den større mulighed for menneskelige fejl og svindel, og den er omkostningsfuld og tidskrævende for myndighederne at kontrollere. Hvis EU's MRV-system skal fungere som en skabelon for et effektivt globalt system, skal det være pålideligt og nøjagtigt, og det bør derfor kun benytte automatiserede systemer. Nogle ældre skibe har dog måske behov for ekstra tid til at installere automatiserede systemer.

Ændringsforslag 256
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Bilag I – del B – stk. 3 – litra b

Kommissionens forslag

(b) Overvågning af bunkertanke om bord

Ændringsforslag

udgår

Or. en

Begrundelse

Metoderne (a) og (b) anses for i det store og hele at være ens, og det foreslås derfor at slå dem sammen.

Ændringsforslag 257
Nils Torvalds

**Forslag til forordning
Bilag I – del B – stk. 3 – litra d a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**da) Modellering med oplysninger om
skibsbevægelser (AIS) og skibsspecifikke
data**

Or. en

**Ændringsforslag 258
Satu Hassi**

**Forslag til forordning
Bilag I – del B – stk. 3 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

**For skibe over 5 000 BT finder metode (c)
og (d) anvendelse frem til den 31.
december 2019, og der kræves direkte
målinger af emissioner fra den 1. januar
2020.**

Or. en

**Ændringsforslag 259
Nils Torvalds**

**Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 1 – stk. 1**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Denne metode er baseret på mængden og typen af brændstof, som defineres i bunkerleveringsattesten, kombineret med periodiske opgørelser af brændstoftanke ud fra aflæsninger af tankene. Brændstoffet ved starten af perioden plus leveringer minus tilgængeligt brændstof ved periodens udgang og udtømt brændstof ("de-bunkered") mellem starten af perioden

Denne metode er baseret på mængden og typen af brændstof, som defineres i bunkerleveringsattesten (**hvor en sådan foreligger**), kombineret med periodiske opgørelser af brændstoftanke ud fra aflæsninger af tankene. Brændstoffet ved starten af perioden plus leveringer minus tilgængeligt brændstof ved periodens udgang og udtømt brændstof ("de-

og slutningen af perioden udgør brændstofforbruget i en periode.

bunkered") mellem starten af perioden og slutningen af perioden udgør brændstofforbruget i en periode.

Or. en

Ændringsforslag 260
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 1 – stk. 2

Kommissionens forslag

Perioden omfatter tiden mellem to havneanløb eller tiden i en havn. For det brændstof, som er forbrugt i en periode, skal brændstofftypen *og svovlindholdet* præciseres.

Ændringsforslag

Brændstoffet ved starten af rapporteringsperioden plus leveringer minus tilgængeligt brændstof ved slutningen af rapporteringsperioden og udtømt brændstof ("de-bunkered") mellem starten af rapporteringsperioden og slutningen af rapporteringsperioden udgør brændstofforbruget i rapporteringsperioden. Desuden skal aflæsning af bunkerbrændstofstanke for alle tanke ombord finde sted ved starten og slutningen af hver sejlads for at fastsætte mængden af brændstof, der bruges pr. sejlads.

Perioden omfatter tiden mellem to havneanløb eller tiden i en havn. For det brændstof, som er forbrugt i en periode, skal brændstofftypen præciseres.

Or. en

Ændringsforslag 261
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 1 – stk. 3

Kommissionens forslag

Denne tilgang anvendes ikke, såfremt der ikke opbevares bunkerleveringsattester om bord på skibet, navnlig hvis **lasten** anvendes som brændstof, f.eks. fordampet flydende naturgas (LNG).

Ændringsforslag

Såfremt der ikke opbevares bunkerleveringsattester om bord på skibet, navnlig hvis **fragten** anvendes som brændstof, f.eks. fordampet flydende naturgas (LNG), **må udelukkende opgørelserne af brændstofstanke og aflæsning af bunkerbrændstofstanke anvendes.**

Or. en

Ændringsforslag 262
Spyros Danellis

Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 1 – stk. 5 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(aa) densiteten målt i en testanalyse foretaget på et godkendt brændstoftestlaboratorium, hvor et sådant findes;

Or. en

Begrundelse

Brændstoffets faktiske densitet bestemt i et brændstoftestlaboratorium i tilfælde, hvor selskaber har et sådant, er mere nøjagtig end standardværdien for den anvendte brændstofftypes densitet og bør derfor medtages som en mulighed.

Ændringsforslag 263
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 1 – stk. 5 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(aa) Anvendelse af standardværdier for

Ændringsforslag 264
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2. Metode B: Overvågning af bunkertanke om bord **udgår**

Denne metode er baseret på aflæsninger af brændstoftanke for alle brændstoftanke om bord. Tankene skal aflæses dagligt, når skibet er til søs, og hver gang der påfyldes ("bunkering") og udtømmes ("de-bunkering") brændstof.

De akkumulerede forskelle i brændstoftankniveauet mellem to aflæsninger svarer til brændstofforbruget i en periode.

Perioden omfatter tiden mellem to havneanløb eller tiden i en havn. For det brændstof, som er forbrugt i en periode, skal brændstoffypen og svovlindholdet præciseres.

Brændstoftanke skal aflæses ved hjælp af relevante metoder som automatiske systemer, pejlinger og streg-endemål. Pejlemetoden for tanken og usikkerheden i forbindelse dermed skal præciseres i overvågningsplanen, jf. artikel 6.

Hvis brændstoffpåfyldningsmængden eller brændstofmængden i brændstoftankene er angivet i volumenenheder (liter), omregner selskabet denne kvantitet fra volumen til masse ved at benytte de reelle densitetsværdier. Selskabet skal bestemme den faktiske densitet ved hjælp af en af følgende metoder:

(c) målesystemer om bord

(d) den af brændstofleverandøren målte densitet ved brændstofpåfyldning og registreret på fakturaen eller følgesedlen for brændstoffet.

Den reelle densitet udtrykkes i kg/liter og bestemmes ved den reelle temperatur for en specifik måling. I tilfælde, hvor de faktiske værdier ikke er tilgængelige, anvendes en standardfaktor for densitet efter godkendelse fra verifikatoren.

Or. en

Begrundelse

Metoderne A og B anses for i det store og hele at være ens, og det foreslås derfor at slå dem sammen.

Ændringsforslag 265
Spyros Danellis

Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 2 – stk. 5 – litra b a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(ba) densiteten målt i en testanalyse foretaget på et godkendt brændstoffestlaboratorium, hvor et sådant findes;

Or. en

Begrundelse

Brændstoffets faktiske densitet bestemt i et brændstoffestlaboratorium i tilfælde, hvor selskaber har et sådant, er mere nøjagtig end standardværdien for den anvendte brændstofftypes densitet og bør derfor medtages som en mulighed.

Ændringsforslag 266
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 3 – stk. 2

Kommissionens forslag

Perioden omfatter tiden mellem to havneanløb eller tiden i en havn. For det brændstof, som er forbrugt i en periode, skal brændstoffypen og svovlindholdet overvåges.

Ændringsforslag

Målinger af brændstofforbruget skal finde sted ved starten og slutningen af en rapporteringsperiode og ved starten og slutningen af hver sejlads for at fastsætte mængden af brændstof, der bruges pr. sejlads.

Or. en

Ændringsforslag 267
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 3 – stk. 4 – litra b a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(ba) Anvendelse af standardværdier for densitet fra tabellerne i bilag III

Or. en

Ændringsforslag 268
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 4 – stk. 1

Kommissionens forslag

Målinger af direkte emissioner kan anvendes til sejlads inden for denne forordnings anvendelsesområde og til emissioner i havne under en medlemsstats jurisdiktion. **CO₂-emissioner** skal omfatte CO₂ udledt af hovedmotorer, hjælpemotorer, kedler og inertgasgeneratorer. **For skibe, hvor rapporteringen er baseret på denne**

Ændringsforslag

Målinger af direkte emissioner kan anvendes til sejlads inden for denne forordnings anvendelsesområde og til emissioner i havne under en medlemsstats jurisdiktion. **CO₂-, SO_x- og NO_x-emissioner** skal omfatte CO₂, **SO_x og NO_x** udledt af hovedmotorer, hjælpemotorer, kedler og inertgasgeneratorer.

metode, skal brændstofforbruget beregnes ved hjælp af de målte CO₂-emissioner og den korrekte emissionsfaktor for de relevante brændstoffer.

Or. en

Ændringsforslag 269
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 4 – stk. 1

Kommissionens forslag

Målinger af direkte emissioner kan anvendes til sejlads inden for denne forordnings anvendelsesområde og til emissioner i havne under en medlemsstats jurisdiktion. CO₂-emissioner skal omfatte CO₂ udledt af hovedmotorer, hjælpemotorer, kedler og inertgasgeneratorer. *For skibe, hvor rapporteringen er baseret på denne metode, skal brændstofforbruget beregnes ved hjælp af de målte CO₂-emissioner og den korrekte emissionsfaktor for de relevante brændstoffer.*

Ændringsforslag

Målinger af direkte emissioner kan anvendes til sejlads inden for denne forordnings anvendelsesområde og til emissioner i havne under en medlemsstats jurisdiktion. CO₂-emissioner skal omfatte CO₂ udledt af hovedmotorer, hjælpemotorer, kedler og inertgasgeneratorer.

Or. en

Ændringsforslag 270
Satu Hassi

Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 4 – stk. 1

Kommissionens forslag

Målinger af direkte emissioner kan anvendes til sejlads inden for denne forordnings anvendelsesområde og til emissioner i havne under en medlemsstats jurisdiktion. CO₂-emissioner skal omfatte

Ændringsforslag

Målinger af direkte emissioner kan anvendes til sejlads inden for denne forordnings anvendelsesområde og til emissioner i havne under en medlemsstats jurisdiktion. CO₂-emissioner skal omfatte

CO₂ udledt af hovedmotorer, hjælpemotorer, kedler og inertgasgeneratorer. *For skibe, hvor rapporteringen er baseret på denne metode, skal brændstofforbruget beregnes ved hjælp af de målte CO₂-emissioner og den korrekte emissionsfaktor for de relevante brændstoffer.*

CO₂ udledt af hovedmotorer, hjælpemotorer, kedler og inertgasgeneratorer.

Or. en

Begrundelse

Skibe, der anvender løbende overvågning, får nøjagtige oplysninger om deres emissioner, og de bør ikke være forpligtet til at konvertere disse tilbage til brændstofbrug.

Ændringsforslag 271 Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning Bilag I – del B – punkt 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

Denne metode er baseret på bestemmelse af **CO₂-emissionsstrømme** i røggasskorstene ved at multiplicere CO₂-koncentrationen i røggassen med røggasstrømmen.

Ændringsforslag

Denne metode er baseret på bestemmelse af **CO₂-, SO_x- og NO_x-emissionsstrømme** i røggasskorstene ved at multiplicere CO₂-koncentrationen i røggassen med røggasstrømmen.

Or. en

Ændringsforslag 272 Nils Torvalds

Forslag til forordning Bilag I – del B –punkt 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

4a. Metode Da: Modellering med oplysninger om skibsbevægelser (AIS) og skibsspecifikke data.

Det agentur, som står for modelleringssystemet, indgår en skriftlig aftale med ejeren af det pågældende skib. Ved udgangen af overvågningsperioden sammenlignes de beregnede CO₂-udledninger med skibsoliejournalerne og bunkerleveringsattesterne for at finde og rette eventuelle afvigelser.

Or. en

Ændringsforslag 273
Christofer Fjellner

Forslag til forordning
Bilag II

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

[...]

udgår

Or. en

Begrundelse

MRV-systemet bør i denne indledende fase kun omfatte CO₂-emissioner. Systemet kan udbygges med andre klimarelevante oplysninger på et senere tidspunkt. Der er en risiko for, at EU's krav om rapporteringseffektivitet på dette tidspunkt vil kunne hindre udviklingen inden for IMO.

Ændringsforslag 274
Nils Torvalds

Forslag til forordning
Bilag II

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

[...]

udgår

Or. en

Ændringsforslag 275
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Bilag II – del B – stk. 3

Kommissionens forslag

Den gennemsnitlige energieffektivitet skal overvåges ved hjælp af mindst **fire** indikatorer, nemlig brændstofforbrug pr. distance, **brændstofforbrug** pr. **transportarbejde**, **CO₂-emissioner** pr. distance og **CO₂-emissioner** pr. **transportarbejde**, som beregnes som følger:

Ændringsforslag

Den gennemsnitlige energieffektivitet skal overvåges ved hjælp af mindst **to** indikatorer, nemlig brændstofforbrug pr. distance, **CO₂-**, **SO_x- og NO_x-emissioner** pr. distance, som beregnes som følger:

Or. en

Ændringsforslag 276
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Bilag II – del B – stk. 5

Kommissionens forslag

Brændstofforbrug pr. transportarbejde = samlet årligt brændstofforbrug/samlet transportarbejde

udgår

Ændringsforslag

Or. en

Ændringsforslag 277
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Bilag II – del B – stk. 6

Kommissionens forslag

CO₂-emissioner pr. distance = samlede årlige **CO₂-emissioner/samlet** tilbagelagt distance

Ændringsforslag

CO₂-, **SO_x- og NO_x-emissioner** pr. distance = samlede årlige **CO₂-**, **SO_x- og NO_x-emissioner/samlet** tilbagelagt distance

Ændringsforslag 278
Vilja Savisaar-Toomast

Forslag til forordning
Bilag II – del B – stk. 7

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

*CO₂-emissioner pr. transportarbejde =
samlede årlige CO₂-emissioner/samlet
transportarbejde*

udgår