



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet*

---

**2013/0224(COD)**

5.12.2013

# ÄNDRINGSFÖRSLAG 80 - 278

**Förslag till betänkande**  
**Theodoros Skylakakis**  
(PE522.893v01-00)

om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av förordning (EU) nr 525/2013

Förslag till förordning  
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

AM\1012185SV.doc

PE524.761v01-00

**SV**

*Förenade i mångfalden*

**SV**



## Ändringsförslag 80

Satu Hassi

### Förslag till förordning

Skäl 4

#### *Kommissionens förslag*

(4) För att minska koldioxidutsläppen från fartyg på unionsnivå är det bästa alternativet att **inrätta** ett system för övervakning, rapportering och verifiering av **koldioxidutsläpp** baserat på fartygens bränsleförbrukning som ett första steg i en stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläppen.

#### *Ändringsförslag*

(4) För att minska koldioxidutsläppen från fartyg på unionsnivå är det bästa alternativet att **genomföra en marknadsbaserad åtgärd, vilket kräver att man inrättar** ett system för övervakning, rapportering och verifiering av **växthusgasutsläpp** baserat på fartygens bränsleförbrukning som ett första steg i en stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläppen. **Offentlig tillgång till utsläppsdata kommer att bidra till avlägsnandet av många av de marknadsmässiga hinder som förhindrar ibruktagningen av många kostnadsnegativa åtgärder som skulle minska utsläppen från sektorn.**

Or. en

## Ändringsförslag 81

Corinne Lepage

### Förslag till förordning

Skäl 4

#### *Kommissionens förslag*

(4) För att minska koldioxidutsläppen från fartyg på unionsnivå är det bästa alternativet att inrätta ett system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp baserat på fartygens bränsleförbrukning som ett första steg i en

#### *Ändringsförslag*

(4) För att minska koldioxidutsläppen från fartyg på unionsnivå är det bästa alternativet **att inrätta marknadsbaserade åtgärder. Det första nödvändiga steget när det gäller upprättandet av ett system för handel med utsläppsrätter för**

stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläppen.

***sjötransporter är*** att inrätta ett system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp baserat på fartygens bränsleförbrukning som ett första steg i en stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläppen.

Or. fr

## Ändringsförslag 82 Georgios Koumoutsakos

### Förslag till förordning Skäl 4

#### *Kommissionens förslag*

(4) För att minska koldioxidutsläppen från fartyg på unionsnivå är det bästa alternativet att inrätta ett system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp baserat på fartygens bränsleförbrukning som ett första steg i en stegvis strategi ***för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om*** att minska ***växthusgasutsläppen.***

#### *Ändringsförslag*

(4) För att minska koldioxidutsläppen från fartyg på unionsnivå är det bästa alternativet att inrätta ett system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp baserat på fartygens bränsleförbrukning ***för insamling av aggregerade data om koldioxidutsläpp*** som ett första steg i en stegvis strategi ***som kan motiveras genom nödvändigheten*** att minska ***sådana utsläpp.***

Or. en

## Ändringsförslag 83 Christofer Fjellner

### Förslag till förordning Skäl 7

#### *Kommissionens förslag*

(7) Införandet av ett system för övervakning, rapportering och verifiering på unionsnivå förväntas leda till utsläppsminskningar ***på upp till 2 % jämfört med nuläget och sammanlagda***

#### *Ändringsförslag*

(7) Införandet av ett system för övervakning, rapportering och verifiering på unionsnivå förväntas leda till utsläppsminskningar eftersom ***det*** kan bidra till avlägsnandet av marknadshinder.

***minskningar av nettokostnaderna med upp till 1,2 miljarder euro fram till 2030*** eftersom ***systemet*** kan bidra till avlägsnandet av marknadshinder, ***i synnerhet de som är kopplade till bristen på information om fartygens effektivitet.*** De sänkta transportkostnaderna bör främja den internationella handeln. Dessutom är ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering en nödvändig förutsättning för marknadsbaserade åtgärder eller ***effektivitetsstandarder***, oberoende av om de tillämpas på unionsnivå eller globalt. Ett sådant system ger också tillförlitliga uppgifter så att exakta utsläppsminskningssmål kan ställas upp och sjötransporternas bidrag till uppnåendet av en koldioxidsnål ekonomi kan bedömas.

De sänkta transportkostnaderna bör främja den internationella handeln. Dessutom är ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering en nödvändig förutsättning för marknadsbaserade åtgärder eller ***andra åtgärder som syftar till att ge en bättre grund för principen att förorenaren betalar***, oberoende av om de tillämpas på unionsnivå eller globalt. Ett sådant system ger också tillförlitliga uppgifter så att exakta utsläppsminskningssmål kan ställas upp och sjötransporternas bidrag till uppnåendet av en koldioxidsnål ekonomi kan bedömas.

Or. en

#### **Ändringsförslag 84**

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

#### **Förslag till förordning**

**Skäl 7a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(7a) Pålitlig information om fartygens koldioxidutsläpp och bränsleeffektivitet krävs för att man ska kunna genomföra ett prissättningssystem för dessa utsläpp vid ett senare skede. Om inget internationellt avtal som omfattar internationella utsläpp till havs i dess utsläppsminskningssmål genom Internationella sjöfartsorganisationen har godkänts av medlemsstaterna eller inget sådant avtal genom UNFCCC har godkänts av unionen tre år efter det första offentliggörandet av informationen som anges i artikel 21, bör kommissionen därför lägga fram ett förslag om genomförande av ett prissättningssystem***

**Ändringsförslag 85**  
**Françoise Grossetête**

**Förslag till förordning**  
**Skäl 8**

*Kommissionens förslag*

(8) Alla resor inom EU, alla resor från den sista hamnen utanför unionen till den första anlöpshamnen inom unionen och alla utgående resor från en unionshamn till nästa hamn som inte är inom unionen bör betraktas som relevanta att övervaka. Koldioxidutsläpp i unionshamnar, inbegripet från fartyg som ligger i hamn eller förflyttar sig inom en hamn, bör också omfattas, i synnerhet eftersom det finns särskilda åtgärder för att minska eller undvika dem. Dessa bestämmelser bör tillämpas på alla fartyg, oavsett flagg, på ett icke-diskriminerande sätt.

*Ändringsförslag*

(8) Alla resor inom EU, alla resor från den sista hamnen utanför unionen till den första anlöpshamnen inom unionen och alla utgående resor från en unionshamn till nästa hamn som inte är inom unionen bör betraktas som relevanta att övervaka. Koldioxidutsläpp i unionshamnar, inbegripet från fartyg som ligger i hamn eller förflyttar sig inom en hamn, bör också omfattas, i synnerhet eftersom det finns särskilda åtgärder **och alternativa tekniker, såsom infrastrukturer för anslutning till elnätet för fartyg som ligger i hamn**, för att minska eller undvika dem. Dessa bestämmelser bör tillämpas på alla fartyg, oavsett flagg, på ett icke-diskriminerande sätt.

*Motivering*

*Utsläpp från fartyg utgör en stor del av föroreningarna i hamnstäder. Om fartyg som ligger i hamn kan ansluta sig till elnätet kan de stänga av motorerna, vilket till viss del minskar problemen. Denna teknik är redan mogen och medför flera miljöfördelar och den innebär dessutom möjligheter för industrin.*

**Ändringsförslag 86**  
**Satu Hassi**

**Förslag till förordning**  
**Skäl 10**

*Kommissionens förslag*

(10) Ett stabilt fartygsspecifikt system för övervakning, rapportering och verifiering på unionsnivå bör baseras på en beräkning av utsläpp från förbrukat bränsle vid resor från och till unionshamnar eftersom uppgifter om bränsleförsäljning inte ger tillräckligt noggranna uppskattningar av bränsleförbrukningen inom denna specifika räckvidd på grund av fartygens stora tankkapacitet.

*Ändringsförslag*

(10) Ett stabilt fartygsspecifikt system för övervakning, rapportering och verifiering på unionsnivå bör baseras på en beräkning av utsläpp från förbrukat bränsle **eller på en korrekt rapportering av faktiska utsläpp** vid resor från och till unionshamnar eftersom uppgifter om bränsleförsäljning inte ger tillräckligt noggranna uppskattningar av bränsleförbrukningen inom denna specifika räckvidd på grund av fartygens stora tankkapacitet.

Or. en

*Motivering*

*Fartyg med kontinuerlig övervakning får korrekt information om sina utsläpp och bör inte vara tvungna att omräkna den informationen till att ange bränsleförbrukningen.*

**Ändringsförslag 87**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Skäl 11**

*Kommissionens förslag*

***(11) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör även omfatta annan klimatrelevant information som gör det möjligt att fastställa fartygens effektivitet eller ytterligare analysera vilka faktorer som ligger bakom utsläppsutvecklingen. Detta innebär att unionens system för övervakning, rapportering och verifiering även anpassas till internationella initiativ om att införa effektivitetskrav för befintliga fartyg och att systemet dessutom omfattar driftsåtgärder samt bidrar till avlägsnandet av marknadshinder kopplade till bristen på information.***

*Ändringsförslag*

***utgår***

*Motivering*

*Systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör, i detta inledande stadium, endast omfatta koldioxidutsläpp. Systemet kan utökas med annan klimatrelevant information vid ett senare stadium. Det finns en risk att EU:s krav på rapporteringseffektivitet på detta stadium kan hindra utvecklingen i IMO.*

**Ändringsförslag 88**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Skäl 11**

*Kommissionens förslag*

(11) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör **även omfatta annan klimatrelevant information som gör** det möjligt att fastställa fartygens effektivitet eller ytterligare analysera vilka faktorer som ligger bakom utsläppsutvecklingen. Detta innebär att unionens system för övervakning, rapportering och verifiering även anpassas till internationella initiativ om att införa effektivitetskrav för befintliga fartyg och att systemet dessutom omfattar driftsåtgärder samt bidrar till avlägsnandet av marknadshinder kopplade till bristen på information.

*Ändringsförslag*

(11) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör **göra** det möjligt att fastställa fartygens effektivitet eller ytterligare analysera vilka faktorer som ligger bakom utsläppsutvecklingen. Detta innebär att unionens system för övervakning, rapportering och verifiering även anpassas till internationella initiativ om att införa effektivitetskrav för befintliga fartyg och att systemet dessutom omfattar driftsåtgärder samt bidrar till avlägsnandet av marknadshinder kopplade till bristen på information.

**Ändringsförslag 89**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**  
**Skäl 11**

*Kommissionens förslag*

(11) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör även

*Ändringsförslag*

(11) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör även



omfatta annan **klimatelevant** information som gör det möjligt att fastställa fartygens effektivitet eller ytterligare analysera vilka faktorer som ligger bakom utsläppsutvecklingen. Detta innebär att unionens system för övervakning, rapportering och verifiering även anpassas till internationella initiativ om att införa effektivitetskrav för befintliga fartyg och att systemet dessutom omfattar driftsåtgärder samt bidrar till avlägsnandet av marknadshinder kopplade till bristen på information.

omfatta annan **relevant** information som gör det möjligt att fastställa fartygens effektivitet eller ytterligare analysera vilka faktorer som ligger bakom utsläppsutvecklingen. Detta innebär att unionens system för övervakning, rapportering och verifiering även anpassas till internationella initiativ om att införa effektivitetskrav för befintliga fartyg och att systemet dessutom omfattar driftsåtgärder samt bidrar till avlägsnandet av marknadshinder kopplade till bristen på information.

Or. en

## Ändringsförslag 90 Christofer Fjellner

### Förslag till förordning Skäl 12

#### *Kommissionens förslag*

(12) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och fartygsoperatörer, framför allt små och medelstora företag, **och optimera kostnads-nyttoförhållandet i systemet för övervakning, rapportering och verifiering**, utan att äventyra målet att en övervägande mängd **växthusgasutsläpp** från sjötransporter ska omfattas, bör **bestämmelserna** för övervakning, rapportering och verifiering **endast** gälla **stora utsläppare. Ett tröskelvärde på en bruttodräktighet över 5000 har valts efter en detaljerad objektiv analys av storleken på och utsläppen från fartyg som ankommer till och avgår från unionshamnar.** Fartyg med en bruttodräktighet över 5000 **står för omkring 55 % av antalet fartyg som anlöper unionshamnar och omkring 90 % av de därmed förknippade utsläppen. Detta icke-diskriminerande tröskelvärde**

#### *Ändringsförslag*

(12) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och fartygsoperatörer, framför allt små och medelstora företag, utan att äventyra målet att en övervägande mängd **koldioxidutsläpp** från sjötransporter ska omfattas, bör **systemet** för övervakning, rapportering och verifiering gälla fartyg med en bruttodräktighet över **3 000**.

*skulle säkerställa att de som släpper ut mest omfattas av systemet. Ett lägre tröskelvärde skulle leda till en större administrativ börda och ett högre skulle innebära en begränsning av de utsläpp som omfattas och därmed också begränsa systemets miljöeffektivitet.*

Or. en

## **Ändringsförslag 91** **Spyros Danellis**

### **Förslag till förordning** **Skäl 12**

#### *Kommissionens förslag*

(12) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och fartygsoperatörer, framför allt små och medelstora företag, och optimera kostnadsnyttoförhållandet i systemet för övervakning, rapportering och verifiering, utan att äventyra målet att en övervägande mängd växthusgasutsläpp från sjötransporter ska omfattas, bör bestämmelserna för övervakning, rapportering och verifiering endast gälla stora utsläppare. Ett tröskelvärde på en bruttodräktighet över 5000 har valts efter en detaljerad objektiv analys av storleken på och utsläppen från fartyg som ankommer till och avgår från unionshamnar. Fartyg med en bruttodräktighet över 5000 står för omkring 55 % av antalet fartyg som anlöper unionshamnar och omkring 90 % av de därmed förknippade utsläppen. Detta icke-diskriminerande tröskelvärde skulle säkerställa att de som släpper ut mest omfattas av systemet. Ett lägre tröskelvärde skulle leda till en större administrativ börda och ett högre skulle innebära en begränsning av de utsläpp som omfattas och därmed också begränsa

#### *Ändringsförslag*

(12) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och fartygsoperatörer, framför allt små och medelstora företag, och optimera kostnadsnyttoförhållandet i systemet för övervakning, rapportering och verifiering, utan att äventyra målet att en övervägande mängd växthusgasutsläpp från sjötransporter ska omfattas, bör bestämmelserna för övervakning, rapportering och verifiering endast gälla stora utsläppare. Ett tröskelvärde på en bruttodräktighet över 5000 har valts efter en detaljerad objektiv analys av storleken på och utsläppen från fartyg som ankommer till och avgår från unionshamnar. Fartyg med en bruttodräktighet över 5000 står för omkring 55 % av antalet fartyg som anlöper unionshamnar och omkring 90 % av de därmed förknippade utsläppen. Detta icke-diskriminerande tröskelvärde skulle säkerställa att de som släpper ut mest omfattas av systemet. Ett lägre tröskelvärde skulle leda till en större administrativ börda och ett högre skulle innebära en begränsning av de utsläpp som omfattas och därmed också begränsa

systemets miljöeffektivitet.

systemets miljöeffektivitet. **Detta kommer att utföras genom ett tillfälligt undantag, i avvaktan på ett globalt avtal eller en senare revidering.**

Or. en

### Motivering

*Fartyg med en bruttodräktighet mellan 400 och 5 000 omfattas egentligen av förordningens räckvidd, men bör undantas tills ett globalt avtal har ingåtts eller tills man har fastställt mer kostnadseffektiva sätt att utvidga övervakning, rapportering och verifiering till att gälla dessa fartyg.*

## Ändringsförslag 92

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

### Förslag till förordning

#### Skäl 12

#### *Kommissionens förslag*

(12) För att **minimera den administrativa bördan för fartygsägare och fartygsoperatörer, framför allt små och medelstora företag, och optimera kostnads-nyttoförhållandet i systemet** för övervakning, rapportering och verifiering, **utan att äventyra målet att en övervägande mängd växthusgasutsläpp från sjötransporter ska omfattas**, bör bestämmelserna för övervakning, rapportering och verifiering **endast gälla stora utsläppare**. Ett tröskelvärde på en bruttodräktighet över **5000** har valts efter en detaljerad objektiv analys av storleken på och utsläppen från fartyg **som ankommer till och avgår från unionshamnar**. **Fartyg med en bruttodräktighet över 5000 står för omkring 55 % av antalet fartyg som anlöper unionshamnar och omkring 90 % av de därmed förknippade utsläppen**. Detta icke-diskriminerande tröskelvärde skulle säkerställa **att de som släpper ut mest omfattas av systemet**. **Ett lägre**

#### *Ändringsförslag*

(12) För att **garantera samstämmighet mellan unionens system** för övervakning, rapportering och verifiering **och bilaga VI till Marpol**, bör bestämmelserna för övervakning, rapportering och verifiering gälla **fartyg med en bruttodräktighet över 400**. Ett tröskelvärde på en bruttodräktighet över **400** har valts **på internationell nivå** efter en detaljerad objektiv analys av storleken på och utsläppen från fartyg. Detta icke-diskriminerande tröskelvärde skulle säkerställa **lika villkor på internationell nivå**.

*tröskelvärde skulle leda till en större administrativ börda och ett högre skulle innebära en begränsning av de utsläpp som omfattas och därmed också begränsa systemets miljöeffektivitet.*

Or. en

## **Ändringsförslag 93** **Christofer Fjellner**

### **Förslag till förordning** **Skäl 13**

#### *Kommissionens förslag*

(13) För att ytterligare minska fartygsägares och fartygsoperatörers administrativa börda bör övervakningsreglerna vara fokuserade på koldioxid som är den mest relevanta växthusgas som släpps ut från sjötransporter och bidrar till upp till 98 % av de sammanlagda växthusgasutsläppen inom denna sektor.

#### *Ändringsförslag*

*(Berör inte den svenska versionen.)*

Or. en

## **Ändringsförslag 94** **Satu Hassi**

### **Förslag till förordning** **Skäl 14**

#### *Kommissionens förslag*

(14) Befintliga krav och uppgifter som redan finns tillgängliga ombord på fartygen bör beaktas. Därför bör **fartygsägarna** ges möjlighet att välja någon av följande fyra övervakningsmetoder: Leveranssedlar för bunkerbränsle, övervakning av tank för bunkerbränsle, flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser eller direkta

#### *Ändringsförslag*

(14) Befintliga krav och uppgifter som redan finns tillgängliga ombord på fartygen bör beaktas. Därför bör **ägarna till fartyg med en bruttodräktighet under 5 000** ges möjlighet att välja någon av följande fyra övervakningsmetoder: Leveranssedlar för bunkerbränsle, övervakning av tank för bunkerbränsle, flödesmätare för tillämpliga

utsläppsmätningar. En fartygsspecifik övervakningsplan bör ange det val som görs och ge ytterligare information om tillämpningen av vald metod.

förbränningsprocesser eller direkta utsläppsmätningar. En fartygsspecifik övervakningsplan bör ange det val som görs och ge ytterligare information om tillämpningen av vald metod.

Or. en

## Ändringsförslag 95 Spyros Danellis

### Förslag till förordning Skäl 14

#### *Kommissionens förslag*

(14) Befintliga krav och uppgifter som redan finns tillgängliga ombord på fartygen bör beaktas. Därför bör fartygsägarna ges möjlighet att välja någon av följande fyra övervakningsmetoder: **Leveranssedlar för bunkerbränsle**, övervakning av tank för bunkerbränsle, flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser eller direkta utsläppsmätningar. En fartygsspecifik övervakningsplan bör ange det val som görs och ge ytterligare information om tillämpningen av vald metod.

#### *Ändringsförslag*

(14) Befintliga krav och uppgifter som redan finns tillgängliga ombord på fartygen bör beaktas. Därför bör fartygsägarna ges möjlighet att välja någon av följande fyra övervakningsmetoder: övervakning av tank för bunkerbränsle, flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser eller direkta utsläppsmätningar. **Leveranssedlar för bunkerbränsle får även användas av fartyg som inte har installerat den nödvändiga utrustningen för automatiserad övervakning under en övergångsperiod på två år.** En fartygsspecifik övervakningsplan bör ange det val som görs och ge ytterligare information om tillämpningen av vald metod.

Or. en

#### *Motivering*

*Övervakning genom leveranssedlar för bunkerbränsle är mindre noggrann än andra sätt och den enda som inte kan automatiseras. Som ett resultat av detta ger det mer utrymme för mänskliga misstag och bedrägeri, och är kostsamt och tidskrävande för myndigheterna att verifiera. För att tjäna som en mall för ett effektivt globalt system måste EU:s övervakning, rapportering och verifiering vara pålitlig och korrekt, och bör därför använda endast automatiserade system. Vissa äldre fartyg kan emellertid behöva lite extra tid för att installera automatiserade system.*

## Ändringsförslag 96

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

### Förslag till förordning

#### Skäl 14

##### *Kommissionens förslag*

(14) Befintliga krav och uppgifter som redan finns tillgängliga ombord på fartygen bör beaktas. Därför bör fartygsägarna ges möjlighet att välja någon av följande fyra övervakningsmetoder: Leveranssedlar för bunkerbränsle, övervakning av tank för bunkerbränsle, flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser eller direkta utsläppsmätningar. En fartygsspecifik övervakningsplan bör ange det val som görs och ge ytterligare information om tillämpningen av vald metod.

##### *Ändringsförslag*

(14) Befintliga krav och uppgifter som redan finns tillgängliga ombord på fartygen bör beaktas. Därför, ***under en övergångsperiod på fem år efter denna förordnings ikraftträdande***, bör fartygsägarna ges möjlighet att välja någon av följande fyra övervakningsmetoder ***som inte är lika noggranna***: Leveranssedlar för bunkerbränsle, övervakning av tank för bunkerbränsle, flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser eller direkta utsläppsmätningar. ***Efter denna övergångsperiod bör fartygsägarna ges möjlighet att välja någon av följande två övervakningsmetoder: Flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser eller direkta utsläppsmätningar.*** En fartygsspecifik övervakningsplan bör ange det val som görs och ge ytterligare information om tillämpningen av vald metod.

Or. en

## Ändringsförslag 97

Sabine Wils

för GUE/NGL-gruppen

### Förslag till förordning

#### Skäl 16

##### *Kommissionens förslag*

***(16) Andra växthusgaser, faktorer som påverkar klimatet eller luftföroreningar bör inte omfattas av unionens system för***

##### *Ändringsförslag*

***utgår***

**övervakning, rapportering och verifiering i detta skede för att undvika att mätningstrustning som inte är tillräckligt tillförlitlig och kommersiellt tillgänglig installeras eftersom detta skulle kunna hindra genomförandet av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering.**

Or. en

#### *Motivering*

*Vi bör ta hänsyn till andra utsläpp – på detta stadium och i allmänhet.*

#### **Ändringsförslag 98 Vilja Savisaar-Toomast**

#### **Förslag till förordning Skäl 16**

##### *Kommissionens förslag*

**(16) Andra växthusgaser, faktorer som påverkar klimatet eller luftföroreningar bör inte omfattas av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i detta skede för att undvika att mätningstrustning som inte är tillräckligt tillförlitlig och kommersiellt tillgänglig installeras eftersom detta skulle kunna hindra genomförandet av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering.**

##### *Ändringsförslag*

(16) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering **är ett sätt att garantera ett enhetligt regelverk för sjöfartssektorn med hänsyn till alla luftföroreningar. Systemet för övervakning, rapportering och verifiering kräver därför övervakning av koldioxid, svaveloxider och kväveoxider som tas upp i bilaga VI till Marpol. Detta är en nödvändig åtgärd för att se till att lagstiftningen som har antagits för att minska de ökande negativa hälsoeffekterna från sjöfartsföroreningar följs, samtidigt som man undviker att mätningstrustning som inte är tillräckligt tillförlitlig och kommersiellt tillgänglig installeras.**

Or. en

**Ändringsförslag 99**  
**Satu Hassi**

**Förslag till förordning**  
**Skäl 16**

*Kommissionens förslag*

(16) *Andra växthusgaser, faktorer som påverkar klimatet eller luftföroreningar bör inte omfattas av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i detta skede för att undvika att mätningssystem som inte är tillräckligt tillförlitliga och kommersiellt tillgängliga installeras eftersom detta skulle kunna hindra genomförandet av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering.*

*Ändringsförslag*

(16) *Systemet för övervakning, rapportering och verifiering är en möjlighet att säkerställa enhetlig lagstiftning på sjöfartsområdet med hänsyn till andra områden, och det är sålunda nödvändigt att den övervakning av kväveoxider som också anges i bilaga VI till Marpol inkluderas i övervakningen, rapporteringen och verifieringen, samtidigt som man begränsar kravet på direkta utsläppsmätningar till fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 från 2020 och ser till att mätningssystemen blir tillräckligt tillförlitliga och kommersiellt tillgängliga. Den ofullständiga förbränningen av metan (CH<sub>4</sub>) i cylindrarna i motorerna på gasdrivna fartyg och de resulterande metanutsläppen i avgaserna bör också inkluderas i övervakningen, rapporteringen och verifieringen av växthusgasutsläpp från sjöfart.*

Or. en

**Ändringsförslag 100**  
**Satu Hassi**

**Förslag till förordning**  
**Skäl 16a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(16a) *Kommissionen bör lägga fram förslag senast 2015 för att kräva övervakning, rapportering och verifiering av andra luftföroreningar som omfattas*



**Ändringsförslag 101**  
**Sabine Wils**

**Förslag till förordning**  
**Skäl 17**

*Kommissionens förslag*

(17) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och operatörer bör rapportering och offentliggörande av rapporterad information ske årligen. Genom att offentliggörande av information om utsläpp, bränsleförbrukning och effektivitetsrelaterade uppgifter begränsas till årliga genomsnitt och sammanslagna siffror förebyggs sekretessproblem. De uppgifter som rapporteras till kommissionen bör införlivas i statistiken i den mån dessa uppgifter är relevanta för utveckling, framställning och spridning av unionsstatistik i enlighet med kommissionens beslut 2012/504/EU av den 17 september 2012 om Eurostat<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> EUT L 251, 18.9.2012, s. 49.

*Ändringsförslag*

(17) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och operatörer bör rapportering och offentliggörande av rapporterad information ske årligen. Genom att offentliggörande av information om utsläpp, bränsleförbrukning och effektivitetsrelaterade uppgifter begränsas till årliga genomsnitt *per rutt* och sammanslagna siffror förebyggs sekretessproblem. De uppgifter som rapporteras till kommissionen bör införlivas i statistiken i den mån dessa uppgifter är relevanta för utveckling, framställning och spridning av unionsstatistik i enlighet med kommissionens beslut 2012/504/EU av den 17 september 2012 om Eurostat<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> EUT L 251, 18.9.2012, s. 49.

*Motivering*

*Det är lämpligt att begära utsläppssiffror för ett fartyg per rutt för att framtvunga att de miljövänligaste fartygen sätts in på de olika rutterna.*

**Ändringsförslag 102**  
**Corinne Lepage**

## Förslag till förordning Skäl 17

### *Kommissionens förslag*

(17) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och operatörer bör rapportering och offentliggörande av rapporterad information ske årligen. Genom att offentliggörande av information om utsläpp, bränsleförbrukning och effektivitetsrelaterade uppgifter begränsas till årliga genomsnitt och sammanslagna siffror förebyggs sekretessproblem. De uppgifter som rapporteras till kommissionen bör införlivas i statistiken i den mån dessa uppgifter är relevanta för utveckling, framställning och spridning av unionsstatistik i enlighet med kommissionens beslut 2012/504/EU av den 17 september 2012 om Eurostat<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> EUT L 251, 18.9.2012, s. 49.

### *Ändringsförslag*

(17) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och operatörer bör rapportering och offentliggörande av rapporterad information ske årligen. Genom att offentliggörande av information om utsläpp, bränsleförbrukning och effektivitetsrelaterade uppgifter begränsas till årliga genomsnitt och sammanslagna siffror förebyggs sekretessproblem. ***Å andra sidan är det viktigt att den som hyr fartyget och andra industriaktörer får tillgång till specifika uppgifter om varje rutt för att undanröja marknadshinder. Denna förordning strävar efter att uppnå en riktig balans i detta avseende.*** De uppgifter som rapporteras till kommissionen bör införlivas i statistiken i den mån dessa uppgifter är relevanta för utveckling, framställning och spridning av unionsstatistik i enlighet med kommissionens beslut 2012/504/EU av den 17 september 2012 om Eurostat<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> EUT L 251, 18.9.2012, s. 49.

Or. fr

## **Ändringsförslag 103** **Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage**

## Förslag till förordning Skäl 18

### *Kommissionens förslag*

(18) Genom att verifiering utförs av ackrediterade kontrollörer bör det säkerställas att övervakningsplaner och utsläppsrapporter är korrekta och uppfyller kraven i denna förordning. Som ett viktigt

inslag när det gäller att förenkla verifieringen bör kontrollörerna kontrollera uppgifternas trovärdighet genom att jämföra rapporterade uppgifter med uppskattningar baserade på fartygets spårningsuppgifter och egenskaper. Sådana uppskattningar kan kommissionen tillhandahålla. Kontrollörerna bör vara oberoende och kompetenta personer eller rättsliga enheter och bör ackrediteras av nationella ackrediteringsorgan som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/9319.

---

<sup>19</sup> EUT L 218, 13.8.2008, s. 30.

***Behörighetskrav är därför nödvändiga för att en kontrollant ska kunna utföra verifieringsverksamheten enligt förordningen.*** Som ett viktigt inslag när det gäller att förenkla verifieringen bör kontrollörerna kontrollera uppgifternas trovärdighet genom att jämföra rapporterade uppgifter med uppskattningar baserade på fartygets spårningsuppgifter och egenskaper. Sådana uppskattningar kan kommissionen tillhandahålla. Kontrollörerna bör vara oberoende och kompetenta personer eller rättsliga enheter och bör ackrediteras av nationella ackrediteringsorgan som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/9319.

---

<sup>19</sup> EUT L 218, 13.8.2008, s. 30.

Or. en

## **Ändringsförslag 104** **Sabine Wils**

### **Förslag till förordning** **Skäl 20**

#### *Kommissionens förslag*

(20) Baserat på erfarenheter från liknande uppgifter kopplade till sjöfartssäkerhet bör Europeiska sjösäkerhetsbyrån bistå kommissionen genom att utföra vissa uppgifter.

#### *Ändringsförslag*

(20) Baserat på erfarenheter från liknande uppgifter kopplade till sjöfartssäkerhet bör Europeiska sjösäkerhetsbyrån bistå kommissionen genom att utföra vissa uppgifter, ***dvs. utföra en övergripande analys i förhållande till lagstiftningens genomförande och rapportera om besökens resultat och inspektionscykler som företas genom den.***

Or. en

## Motivering

*Det är bra att ge en föreställning om vad Europeiska sjösäkerhetsbyrån bör göra.*

### Ändringsförslag 105 Georgios Koumoutsakos

#### Förslag till förordning Skäl 24

##### *Kommissionens förslag*

(24) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör fungera som en föregångare när det gäller genomförandet av ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering. ***Ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering är att föredra eftersom det kan betraktas som mer effektivt på grund av dess omfattande räckvidd. Med anledning av detta bör kommissionen regelbundet dela relevant information om genomförandet av denna förordning med IMO och andra relevanta internationella organ, och relevanta inlagor bör lämnas till IMO.*** Om en överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering nås ***bör*** kommissionen se över unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i syfte att anpassa det till det globala systemet.

##### *Ändringsförslag*

(24) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör fungera som en föregångare när det gäller genomförandet av ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering. Om en överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering nås ***måste*** kommissionen se över unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i syfte att anpassa det till det globala systemet.

Or. en

### Ändringsförslag 106 Satu Hassi

#### Förslag till förordning Skäl 24a (nytt)

**(24a) Alla sektorer i ekonomin bör bidra till att man når unionens klimatmål och mål för utsläppsminskningar. Om inget internationellt avtal som inkluderar internationella utsläpp från sjöfarten i sina minskningsmål genom Internationella sjöfartsorganisationen tillämpas före 2019, bör ett prissättningssystem gälla för utsläpp från sjöfart som anlöper EU, varvid ansvaret för den andra hälften överläts till andra länder.**

Or. en

## Ändringsförslag 107 Vilja Savisaar-Toomast

### Förslag till förordning Skäl 25

(25) För att kunna utnyttja bästa tillgängliga praxis och vetenskapliga bevis bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget delegeras till kommissionen när det gäller att se över vissa tekniska aspekter av övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp från fartyg och anta närmare bestämmelser om verifiering av utsläppsrapporter och ackreditering av kontrollörer. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

(25) För att kunna utnyttja bästa tillgängliga praxis och vetenskapliga bevis bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget delegeras till kommissionen när det gäller att se över vissa tekniska aspekter av övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp **samt utsläpp av svaveloxider och kväveoxider** från fartyg och anta närmare bestämmelser om verifiering av utsläppsrapporter och ackreditering av kontrollörer. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

**Ändringsförslag 108**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Skäl 26**

*Kommissionens förslag*

(26) För att säkerställa enhetliga villkor för användningen av automatiserade system och elektroniska standardmallar för enhetlig rapportering av utsläpp **och annan klimatrelevant information** till kommissionen och berörda stater bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> EUT L 251, 18.9.2012, s. 49.

*Ändringsförslag*

(26) För att säkerställa enhetliga villkor för användningen av automatiserade system och elektroniska standardmallar för enhetlig rapportering av utsläpp till kommissionen och berörda stater bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> EUT L 251, 18.9.2012, s. 49.

**Ändringsförslag 109**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**  
**Skäl 26**

*Kommissionens förslag*

(26) För att säkerställa enhetliga villkor för användningen av automatiserade system och elektroniska standardmallar för enhetlig rapportering av utsläpp och annan

*Ändringsförslag*

(26) För att säkerställa enhetliga villkor för användningen av automatiserade system och elektroniska standardmallar för enhetlig rapportering av utsläpp och annan

**klimatrelevant** information till kommissionen och berörda stater bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> EUT L 251, 18.9.2012, s. 49.

**relevant** information till kommissionen och berörda stater bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> EUT L 251, 18.9.2012, s. 49.

Or. en

## Ändringsförslag 110 Vilja Savisaar-Toomast

### Förslag till förordning Skäl 27

#### *Kommissionens förslag*

(27) Målet med den föreslagna åtgärden, dvs. att övervaka, rapportera och verifiera koldioxidutsläpp från fartyg som det första steget i en stegvis strategi att minska dessa utsläpp kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna var för sig, med hänsyn till sjötransporters internationella karaktär, och de kan därför på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre uppnås på unionsnivå. Unionen kan därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

#### *Ändringsförslag*

(27) Målet med den föreslagna åtgärden, dvs. att övervaka, rapportera och verifiera koldioxidutsläpp **samt utsläpp av svaveloxider och kväveoxider** från fartyg som det första steget i en stegvis strategi att minska dessa utsläpp kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna var för sig, med hänsyn till sjötransporters internationella karaktär, och de kan därför på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre uppnås på unionsnivå. Unionen kan därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

Or. en

**Ändringsförslag 111**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Förslag till förordning**  
**Skäl 29**

*Kommissionens förslag*

(29) Denna förordning bör träda i kraft den 1 juli **2015** för att säkerställa att medlemsstaterna och berörda parter får tillräckligt med tid för att vidta de åtgärder som krävs för en effektiv tillämpning av denna förordning innan den första rapporteringsperioden inleds den 1 januari **2018**.

*Ändringsförslag*

(29) Denna förordning bör träda i kraft den 1 juli **2014** för att säkerställa att medlemsstaterna och berörda parter får tillräckligt med tid för att vidta de åtgärder som krävs för en effektiv tillämpning av denna förordning innan den första rapporteringsperioden inleds den 1 januari **2016**.

Or. en

**Ändringsförslag 112**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp **och annan klimatrelevant information** från fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av koldioxidutsläpp från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.

*Ändringsförslag*

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av koldioxidutsläpp från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.

Or. en

*Motivering*

*Systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör, i detta inledande stadium, endast omfatta koldioxidutsläpp. Systemet kan utökas med annan klimatrelevant information vid ett senare stadium. Det finns en risk att EU:s krav på rapporteringseffektivitet på detta stadium*



kan hindra utvecklingen i IMO.

### Ändringsförslag 113 Vilja Savisaar-Toomast

#### Förslag till förordning Artikel 1 – stycke 1

##### *Kommissionens förslag*

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp och annan klimatrelevant information från fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av **koldioxidutsläpp** från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.

##### *Ändringsförslag*

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp **samt utsläpp av svaveloxider och kväveoxider** och annan klimatrelevant information från fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av **utsläpp** från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.

Or. en

### Ändringsförslag 114 Nils Torvalds

#### Förslag till förordning Artikel 1 – stycke 1

##### *Kommissionens förslag*

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp **och annan klimatrelevant information** från fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av koldioxidutsläpp från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.

##### *Ändringsförslag*

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av koldioxidutsläpp från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.

Or. en

**Ändringsförslag 115**  
**Satu Hassi**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av **koldioxidutsläpp** och annan klimatrelevant information från fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av **koldioxidutsläpp** från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.

*Ändringsförslag*

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av **växthusgasutsläpp och överlämnandet av motsvarande utsläppsrätter** och annan klimatrelevant information från fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av **växthusgasutsläpp** från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.

Or. en

**Ändringsförslag 116**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp och annan **klimatrelevant** information från fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av koldioxidutsläpp från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.

*Ändringsförslag*

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp och annan **relevant** information från fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av koldioxidutsläpp från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.

Or. en

**Ändringsförslag 117**  
**Sabine Wils**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 1 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp och annan klimatrelevant information från fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av koldioxidutsläpp från sjötransporter *på ett kostnadseffektivt sätt*.

*Ändringsförslag*

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp och annan klimatrelevant information från fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av koldioxidutsläpp från sjötransporter.

Or. en

*Motivering*

*Det är inte rekommenderat att uttrycka att man vill att de nödvändiga utsläppsminskningarna måste göras i samband med en motsvarande kostnadseffektivitet.*

**Ändringsförslag 118**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 2 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet över **5000** när det gäller utsläpp under deras resor från senaste anlöpshamn till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn samt mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

*Ändringsförslag*

1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet över **3 000** när det gäller utsläpp under deras resor från senaste anlöpshamn till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn samt mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

**Ändringsförslag 119**  
**Spyros Danellis**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 2 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet över **5000** när det gäller utsläpp under deras resor från senaste anlöpshamn till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn samt mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

*Ändringsförslag*

1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet över **400** när det gäller utsläpp under deras resor från senaste anlöpshamn till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn samt mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

*Motivering*

*Fartyg med en bruttodräktighet mellan 400 och 5 000 står endast för 10 procent av koldioxidutsläppen, men kan behöva göra oproportionerliga insatser för att följa lagstiftningen jämfört med större fartyg. De bör med rätta omfattas av förordningen, men för närvarande undantas genom en särskild bestämmelse.*

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

**Förslag till förordning**  
**Artikel 2 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet över **5000** när det gäller utsläpp under deras resor från senaste anlöpshamn till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn samt mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

*Ändringsförslag*

1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet över **400** när det gäller utsläpp under deras resor från senaste anlöpshamn till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn samt mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

**Ändringsförslag 121**  
**Satu Hassi**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 2 – punkt 2**

*Kommissionens förslag*

2. Denna förordning ska inte tillämpas på **örlogsfartyg, räddningsfartyg, fiskefartyg, fiskberedningsfartyg**, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning och fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt.

*Ändringsförslag*

2. Denna förordning ska inte tillämpas på primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning och fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt. **Rapporteringen för örlogsfartyg och hjälpfartyg begränsas till artikel 10 a–f.**

Or. en

**Ändringsförslag 122**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 3 – led a**

*Kommissionens förslag*

(a) utsläpp: utsläpp i atmosfären av koldioxid från fartyg som avses i artikel 2.

*Ändringsförslag*

(a) utsläpp: utsläpp i atmosfären av koldioxid, **svaveloxider och kväveoxider** från fartyg som avses i artikel 2.

Or. en

**Ändringsförslag 123**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 3 – led e**

*Kommissionens förslag*

(e) kontrollör: en rättslig enhet som utför verifieringsverksamhet och som är ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008<sup>26</sup> och denna

*Ändringsförslag*

(e) kontrollör: en rättslig enhet som utför verifieringsverksamhet och som är ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008<sup>26</sup> och denna

förordning.

förordning *eller ett organ med ansvar för ett modelleringsystem för utsläpp från fartyg.*

---

<sup>26</sup> EUT L 218, 13.8.2008, s. 30.

---

<sup>26</sup> EUT L 218, 13.8.2008, s. 30.

Or. en

### *Motivering*

*Genom att ett sådant organ tas med som kontrollör kan fartygsägare enligt förordningen använda modellering för utsläppsövervakning.*

### **Ändringsförslag 124 Christofer Fjellner**

#### **Förslag till förordning Artikel 3 – led g**

##### *Kommissionens förslag*

*(g) annan klimatrelevant information: information som rör fartygs bränsleförbrukning, transportarbete och energieffektivitet och som gör det möjligt att analysera utsläppstrender och bedöma fartygens resultat.*

##### *Ändringsförslag*

*utgår*

Or. en

### **Ändringsförslag 125 Nils Torvalds**

#### **Förslag till förordning Artikel 3 – led g**

##### *Kommissionens förslag*

*(g) annan klimatrelevant information: information som rör fartygs bränsleförbrukning, **transportarbete** och energieffektivitet och som gör det möjligt att analysera utsläppstrender och **bedöma***

##### *Ändringsförslag*

*(g) annan klimatrelevant information: information som rör **koldioxidutsläpp från** fartygs bränsleförbrukning, **tillryggalagd sträcka** och energieffektivitet och som gör det möjligt att analysera utsläppstrender*

*fartygens* resultat.

och *ange sjöfartens* resultat.

Or. en

### *Motivering*

*Transportarbete i den föreslagna formen anses vara företagskänsliga uppgifter och skulle därför inte lämnas in. Användningen av tillryggalagd sträcka föreslås som ersättning.*

## **Ändringsförslag 126** **Georgios Koumoutsakos**

### **Förslag till förordning** **Artikel 3 – led g**

#### *Kommissionens förslag*

(g) annan *klimatelevant* information: information som rör fartygs bränsleförbrukning, *transportarbete* och energieffektivitet och som gör det möjligt att analysera utsläppstrender och *bedöma* fartygens resultat.

#### *Ändringsförslag*

(g) annan *relevant* information: information som rör *koldioxidutsläpp från* fartygs bränsleförbrukning, *tillryggalagd sträcka* och energieffektivitet och som gör det möjligt att analysera utsläppstrender och *ange* fartygens resultat.

Or. en

## **Ändringsförslag 127** **Françoise Grossetête**

### **Förslag till förordning** **Artikel 3 – led g**

#### *Kommissionens förslag*

(g) annan klimatrelevant information: information som rör fartygs bränsleförbrukning, transportarbete och energieffektivitet och som gör det möjligt att analysera utsläppstrender och bedöma fartygens resultat.

#### *Ändringsförslag*

(g) annan klimatrelevant information: information som rör fartygs bränsleförbrukning, transportarbete, *möjligheter till anslutning till elnätet när de ligger i hamn* och energieffektivitet och som gör det möjligt att analysera utsläppstrender och bedöma fartygens resultat.

Or. fr

### Motivering

Utsläpp från fartyg utgör en stor del av föroreningarna i hamnstäder. Om fartyg som ligger i hamn kan ansluta sig till elnätet kan de stänga av motorerna, vilket till viss del minskar problemen. Denna teknik är redan mogen och medför flera miljöfördelar och den innebär dessutom möjligheter för industrin.

#### Ändringsförslag 128 Christofer Fjellner

#### Förslag till förordning Artikel 3 – led h

##### *Kommissionens förslag*

(h) emissionsfaktor: **det genomsnittliga växthusgasutsläppet i förhållande till aktivitetsdata för bränsle-/materialflöde om en fullständig oxidation vid förbränning och en fullständig omvandling vid alla andra kemiska reaktioner antas.**

##### *Ändringsförslag*

(h) emissionsfaktor: **viktförhållandet mellan mängden utsläpp och den bränslemängd som förbrukas under motorns förbränningsprocess.**

Or. en

### Motivering

Den nuvarande definitionen är otydlig och eftersom denna förordning bör vara ett steg för att bidra till en internationell överenskommelse i IMO bör emissionsfaktor definieras på samma sätt som i beräkningen av energieffektivitetsindexet.

#### Ändringsförslag 129 Vilja Savisaar-Toomast

#### Förslag till förordning Artikel 3 – led k

##### *Kommissionens förslag*

**(k) ton koldioxid: metriskt ton koldioxid.**

##### *Ändringsförslag*

**utgår**

Or. en

#### Ändringsförslag 130 Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast



**Förslag till förordning**  
**Artikel 3 – led la (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(la) isklass: den beteckning som fartyget fått av förvaltningen eller av en organisation som erkänts av förvaltningen som visar att fartyget har utformats för navigering vid havsis.*

Or. en

**Ändringsförslag 131**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 4 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

1. Företagen ska för varje fartyg övervaka och rapportera **mängd och typ av bränsle som förbrukas** under ett kalenderår inom varje hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och för **varje ankomst** till och **avgång** från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion i enlighet med punkterna 2–6.

1. Företagen ska för varje fartyg övervaka och rapportera **relevanta utsläppparametrar** under ett kalenderår inom varje hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och för **ankomster** till och **avgångar** från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion i enlighet med punkterna 2–6.

Or. en

**Ändringsförslag 132**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 4 – punkt 2**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

2. Övervakningen och rapporteringen ska vara komplett och omfatta **alla utsläpp** från förbränning av bränsle. Företagen ska

2. Övervakningen och rapporteringen ska vara komplett och omfatta **koldioxidutsläpp** från förbränning av

tillämpa lämpliga åtgärder för att förhindra eventuella luckor i uppgifterna inom rapporteringsperioden.

bränsle, ***när fartyget är till sjöss såväl som i hamn***. Företagen ska tillämpa lämpliga åtgärder för att förhindra eventuella luckor i uppgifterna inom rapporteringsperioden.

Or. en

### Ändringsförslag 133 Georgios Koumoutsakos

#### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2

##### *Kommissionens förslag*

2. Övervakningen och rapporteringen ska vara komplett och omfatta ***alla*** utsläpp från förbränning av bränsle. Företagen ska tillämpa lämpliga åtgärder för att förhindra eventuella luckor i uppgifterna inom rapporteringsperioden.

##### *Ändringsförslag*

2. Övervakningen och rapporteringen ska vara komplett och omfatta utsläpp från förbränning av bränsle. Företagen ska tillämpa lämpliga åtgärder för att förhindra eventuella luckor i uppgifterna inom rapporteringsperioden.

Or. en

### Ändringsförslag 134 Sabine Wils

#### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 4

##### *Kommissionens förslag*

4. Företagen ska inhämta, registrera, sammanställa, analysera och dokumentera övervakningsdata, inbegripet antaganden, referenser, emissionsfaktorer och verksamhetsuppgifter, på ett öppet sätt så att kontrollören och den behöriga myndigheten kan återge hur utsläppen fastställts.

##### *Ändringsförslag*

4. Företagen ska inhämta, registrera, sammanställa, analysera och dokumentera övervakningsdata, inbegripet antaganden, referenser, emissionsfaktorer och verksamhetsuppgifter, på ett öppet, ***jämförbart och uttömmande*** sätt så att kontrollören och den behöriga myndigheten kan återge hur utsläppen fastställts.

Or. en

*Motivering*

*Klargörande för hur uppgifterna bör samlas in.*

**Ändringsförslag 135**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 4 – punkt 6a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**6a. Företag ska beakta de rekommendationer som finns i de verifieringsrapporter som utfärdats i enlighet med artikel 13 i sin därpå följande övervakning och rapportering.**

Or. en

**Ändringsförslag 136**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 5 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

Vid tillämpningen av artikel 4.1, 4.2 och 4.3 ska företagen fastställa utsläpp **och annan klimatrelevant information** för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över **5000**, i enlighet med någon av de metoder som anges i bilaga I.

Vid tillämpningen av artikel 4.1, 4.2 och 4.3 ska företagen fastställa utsläpp för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över **3 000**, i enlighet med någon av de metoder som anges i bilaga I.

Or. en

**Ändringsförslag 137**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 5 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

Vid tillämpningen av artikel 4.1, 4.2 och 4.3 ska företagen fastställa utsläpp **och annan klimatrelevant information** för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över 5000, i enlighet med någon av de metoder som anges i bilaga I.

*Ändringsförslag*

Vid tillämpningen av artikel 4.1, 4.2 och 4.3 ska företagen fastställa utsläpp för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över 5000, i enlighet med någon av de metoder som anges i bilaga I.

Or. en

**Ändringsförslag 138**  
**Satu Hassi**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 5 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

Vid tillämpningen av artikel 4.1, 4.2 och 4.3 ska företagen fastställa utsläpp och annan klimatrelevant information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över **5000**, i enlighet med **någon av** de metoder som anges i bilaga I.

*Ändringsförslag*

Vid tillämpningen av artikel 4.1, 4.2 och 4.3 ska företagen fastställa utsläpp och annan klimatrelevant information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över **400**, i enlighet med de metoder som anges i bilaga I.

Or. en

**Ändringsförslag 139**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 5 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

Vid tillämpningen av artikel 4.1, 4.2 och 4.3 ska företagen fastställa utsläpp och annan **klimatrelevant** information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över 5000, i enlighet med någon av de metoder som anges i bilaga I.

*Ändringsförslag*

Vid tillämpningen av artikel 4.1, 4.2 och 4.3 ska företagen fastställa utsläpp och annan **relevant** information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över 5000, i enlighet med någon av de metoder som anges i bilaga I.

## Ändringsförslag 140

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

### Förslag till förordning

#### Artikel 5 – stycke 1

##### *Kommissionens förslag*

Vid tillämpningen av artikel 4.1, 4.2 och 4.3 ska företagen fastställa utsläpp och annan klimatrelevant information för vart och ett av *deras* fartyg med en bruttodräktighet över **5000**, i enlighet med någon av de metoder som anges i bilaga I.

##### *Ändringsförslag*

Vid tillämpningen av artikel 4.1, 4.2 och 4.3 ska företagen fastställa utsläpp och annan klimatrelevant information för vart och ett av *sina* fartyg med en bruttodräktighet över **400**, i **enlighet med en av följande metoder som anges i bilaga I:**

**(a) Flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser.**

**(b) Direkta utsläppsmätningar.**

**Under en övergångsperiod på fem år efter denna förordnings ikraftträdande ska företagen fastställa utsläpp och annan klimatrelevant information, i enlighet med någon av de metoder som anges i bilaga I.**

## Ändringsförslag 141

Christofer Fjellner

### Förslag till förordning

#### Artikel 6 – punkt 1

##### *Kommissionens förslag*

1. Företagen ska senast den 31 augusti 2017 lämna in en övervakningsplan till kontrollörerna med angivelse av den metod som valts för att övervaka och rapportera **utsläpp och annan klimatrelevant information** för vart och ett av deras fartyg med en

##### *Ändringsförslag*

1. Företagen ska senast den 31 augusti 2017 lämna in en övervakningsplan till kontrollörerna med angivelse av den metod som valts för att övervaka och rapportera **koldioxidutsläpp** för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över **3 000**.

bruttodräktighet över **5000**.

Or. en

**Ändringsförslag 142**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Företagen ska senast den 31 augusti 2017 lämna in en övervakningsplan till kontrollörerna med angivelse av den metod som valts för att övervaka och rapportera utsläpp **och annan klimatrelevant information** för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över 5000.

*Ändringsförslag*

1. Företagen ska senast den 31 augusti 2017 lämna in en övervakningsplan till kontrollörerna med angivelse av den metod som valts för att övervaka och rapportera utsläpp för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över 5000.

Or. en

**Ändringsförslag 143**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Företagen ska senast den 31 augusti 2017 lämna in en övervakningsplan till kontrollörerna med angivelse av den metod som valts för att övervaka och rapportera utsläpp och annan **klimatrelevant** information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över 5000.

*Ändringsförslag*

1. Företagen ska senast den 31 augusti 2017 lämna in en övervakningsplan till kontrollörerna med angivelse av den metod som valts för att övervaka och rapportera utsläpp och annan **relevant** information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över 5000.

Or. en

**Ändringsförslag 144**  
**Satu Hassi**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Företagen ska senast den 31 augusti **2017** lämna in en övervakningsplan till kontrollörerna med angivelse av den metod som valts för att övervaka och rapportera utsläpp och annan klimatrelevant information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över **5000**.

*Ändringsförslag*

1. Företagen ska senast den 31 augusti **2015** lämna in en övervakningsplan till kontrollörerna med angivelse av den metod som valts för att övervaka och rapportera utsläpp och annan klimatrelevant information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över **400**.

Or. en

**Ändringsförslag 145**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Företagen ska senast den 31 augusti **2017** lämna in en övervakningsplan till kontrollörerna med angivelse av den metod som valts för att övervaka och rapportera utsläpp och annan klimatrelevant information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över **5000**.

*Ändringsförslag*

1. Företagen ska senast den 31 augusti **2015** lämna in en övervakningsplan till kontrollörerna med angivelse av den metod som valts för att övervaka och rapportera utsläpp och annan klimatrelevant information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över **400**.

Or. en

**Ändringsförslag 146**  
**Satu Hassi**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 2**

*Kommissionens förslag*

2. Genom undantag från punkt 1 ska företagen för fartyg som omfattas av denna förordning för första gången efter den 1 januari **2018** utan onödigt dröjsmål och senast två månader efter fartygens första anlop till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion lämna in en övervakningsplan till kontrollören.

*Ändringsförslag*

2. Genom undantag från punkt 1 ska företagen för fartyg som omfattas av denna förordning för första gången efter den 1 januari **2016** utan onödigt dröjsmål och senast två månader efter fartygens första anlop till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion lämna in en övervakningsplan till kontrollören.

Or. en

**Ändringsförslag 147**  
**Sabine Wils**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 2**

*Kommissionens förslag*

2. Genom undantag från punkt 1 ska företagen för fartyg som omfattas av denna förordning ***för första gången efter*** den 1 januari **2018** utan onödigt dröjsmål och senast två månader efter fartygens första anlop till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion lämna in en övervakningsplan till kontrollören.

*Ändringsförslag*

2. Genom undantag från punkt 1 ska företagen för fartyg som omfattas av denna förordning ***från och med*** den 1 januari **2016** utan onödigt dröjsmål och senast två månader efter fartygens första anlop till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion lämna in en övervakningsplan till kontrollören.

Or. en

*Motivering*

*Det verkar rimligt med en mer ambitiös tidsram.*

**Ändringsförslag 148**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 2**



*Kommissionens förslag*

2. Genom undantag från punkt 1 ska företagen för fartyg som omfattas av denna förordning för första gången efter den 1 januari **2018** utan onödigt dröjsmål och senast två månader efter fartygens första anlop till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion lämna in en övervakningsplan till kontrollören.

*Ändringsförslag*

2. Genom undantag från punkt 1 ska företagen för fartyg som omfattas av denna förordning för första gången efter den 1 januari **2016** utan onödigt dröjsmål och senast två månader efter fartygens första anlop till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion lämna in en övervakningsplan till kontrollören.

Or. en

**Ändringsförslag 149**  
**Sabine Wils**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 3 – inledningen**

*Kommissionens förslag*

3. Den övervakningsplan som avses i punkt 1 ska bestå av en fullständig **och** öppen dokumentation av övervakningsmetoden för ett visst fartyg och omfatta minst följande uppgifter:

*Ändringsförslag*

3. Den övervakningsplan som avses i punkt 1 ska bestå av en fullständig, öppen **och mellan medlemsstaterna jämförbar** dokumentation av övervakningsmetoden för ett visst fartyg och omfatta minst följande uppgifter:

Or. en

*Motivering*

*Mätningarna bör vara jämförbara.*

**Ändringsförslag 150**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 3 – led a**

*Kommissionens förslag*

(a) Identifiering och typ av fartyg,

*Ändringsförslag*

(a) Identifiering och typ av fartyg,

inbegripet fartygets namn,  
IMO-registreringsnummer,  
registreringshamn eller hemmahamn och  
fartygsägarens namn.

inbegripet fartygets namn,  
IMO-registreringsnummer,  
registreringshamn eller hemmahamn,  
**fartygets isklass** och fartygsägarens namn.

Or. en

**Ändringsförslag 151**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 3 – led h – led i**

*Kommissionens förslag*

***(i) de förfaranden, ansvarsområden och  
datakällor som används för fastställande  
och registrering av sträcka per resa,***

*Ändringsförslag*

***utgår***

Or. en

**Ändringsförslag 152**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 3 – led h – led ii**

*Kommissionens förslag*

***(ii) de förfaranden, ansvarsområden,  
formler och datakällor som används för  
att registrera den last som transporteras  
och antalet passagerare, enligt vad som är  
tillämpligt,***

*Ändringsförslag*

***utgår***

Or. en

**Ändringsförslag 153**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 3 – led h – led iii**

*Kommissionens förslag*

**(iii) de förfaranden, ansvarsområden, formler och datakällor som används för att fastställa och registrera tidsåtgång till sjöss mellan avresehamnen och ankomsthamnen.**

*Ändringsförslag*

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 154**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 6 – punkt 3 – led ha (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(ha) De förfaranden, ansvarsområden, formler och datakällor som används för att fastställa och registrera tillryggalagd sträcka och tidsåtgång då fartyget går i is,**

Or. en

**Ändringsförslag 155**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 7 – stycke 2 – inledningen**

*Kommissionens förslag*

**Ett företag ska ändra övervakningsplanen om något av följande föreligger:**

*Ändringsförslag*

**Ett företag ska ändra övervakningsplanen i de situationer som anges i punkterna a–e. Övervakningsplanen ska ändras endast med avseende på de specifika ändringar som har uppstått till följd av dessa situationer.**

Or. en

**Ändringsförslag 156**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 8 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

Från och med den 1 januari 2018 ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg per resa och på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

*Ändringsförslag*

Från och med den 1 januari 2018 ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg per resa **för resor mellan en hamn i en medlemsstat och en hamn i ett tredjeland,** och på årlig basis **för resor mellan hamnar i medlemsstaterna,** genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

Or. en

**Ändringsförslag 157**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 8 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

Från och med den 1 januari 2018 ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg **per resa och** på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

*Ändringsförslag*

Från och med den 1 januari 2018 ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

Or. en

*Motivering*

*Uppgifter per resa kommer att leda till tunga administrativa bördor för närsjöfarten. Rapportering av aggregerade data är därför att föredra.*

**Ändringsförslag 158**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 8 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

Från och med den 1 januari 2018 ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg per resa och på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

*Ändringsförslag*

Från och med den 1 januari 2018 ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg per resa, ***på månatlig basis eller per etapp för fartyg som gör många resor på kort tid*** och ***rapportera*** på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

Or. en

**Ändringsförslag 159**  
**Esther de Lange**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 8 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

Från och med den 1 januari 2018 ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg per resa och på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

*Ändringsförslag*

Från och med den 1 januari 2018 ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg per resa, ***på månatlig basis eller per etapp för fartyg som gör många resor på kort tid*** och på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

Or. en

**Ändringsförslag 160**  
**Satu Hassi**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 8 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

Från och med den 1 januari **2018** ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg per resa och på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

*Ändringsförslag*

Från och med den 1 januari **2016** ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg per resa och på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

Or. en

**Ändringsförslag 161**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 8 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

Från och med den 1 januari **2018** ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg per resa och på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

*Ändringsförslag*

Från och med den 1 januari **2016** ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg per resa och på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

Or. en

**Ändringsförslag 162**  
**Martin Callanan**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – rubriken**

*Kommissionens förslag*

Övervakning per resa

*Ändringsförslag*

Övervakning per resa *eller på daglig basis*

Or. en

**Ändringsförslag 163**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – inledningen**

*Kommissionens förslag*

På grundval av den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1 ska företagen för varje fartyg och resa ***som ankommer till och avreser från*** en hamn ***inom en medlemsstats jurisdiktion*** övervaka följande uppgifter i enlighet med del A i bilagorna I och II:

*Ändringsförslag*

På grundval av den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1 ska företagen för varje fartyg och resa ***mellan en hamn i en medlemsstat och en hamn i ett tredjeland*** övervaka följande uppgifter i enlighet med del A i bilagorna I och II:

Or. en

**Ändringsförslag 164**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led b**

*Kommissionens förslag*

(b) Mängd bränsle och emissionsfaktor för varje typ av bränsle som förbrukas totalt ***och uppdelat mellan bränsle som används inom och utanför övervakningsområden för utsläpp.***

*Ändringsförslag*

(b) Mängd bränsle och emissionsfaktor för varje typ av bränsle som förbrukas totalt.

Or. en

*Motivering*

*Detta krav skulle i onödan öka företagens administrativa börda.*

**Ändringsförslag 165**  
**Martin Callanan**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led b**

*Kommissionens förslag*

(b) Mängd bränsle och emissionsfaktor för varje typ av bränsle ***som förbrukas totalt och uppdelat mellan bränsle som används inom och utanför övervakningsområden för utsläpp.***

*Ändringsförslag*

(b) Mängd bränsle och emissionsfaktor för varje typ av bränsle.

Or. en

**Ändringsförslag 166**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led c**

*Kommissionens förslag*

(c) Koldioxid som släpps ut.

*Ändringsförslag*

(c) Koldioxid, ***svaveloxider och kväveoxider*** som släpps ut.

Or. en

**Ändringsförslag 167**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led d**

*Kommissionens förslag*

***(d) Tillryggalagd sträcka.***

*Ändringsförslag*

***utgår***

Or. en



### Motivering

*Systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör i inledningsskedet endast omfatta koldioxidutsläpp. Systemet kan utökas med annan klimatrelevant information i ett senare skede. Det finns risk för att EU:s krav på rapportering av effektiviteten i detta skede kan hämma utvecklingen i IMO.*

#### **Ändringsförslag 168** **Christofer Fjellner**

#### **Förslag till förordning** **Artikel 9 – led e**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(e) Tidsåtgång till sjöss.**

**utgår**

Or. en

### Motivering

*Systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör i inledningsskedet endast omfatta koldioxidutsläpp. Systemet kan utökas med annan klimatrelevant information i ett senare skede. Det finns risk för att EU:s krav på rapportering av effektiviteten i detta skede kan hämma utvecklingen i IMO.*

#### **Ändringsförslag 169** **Nils Torvalds**

#### **Förslag till förordning** **Artikel 9 – led e**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(e) Tidsåtgång till sjöss.**

**utgår**

Or. en

### Motivering

*För att uppskatta koldioxidutsläppen behöver man inte lämna uppgifter om transportarbete. Den tillryggalagda sträckan ger relevant och tillräcklig information. Dessutom anses uppgifter om vilken last som transporteras och transportarbete vara företagskänsliga uppgifter och bör därför inte lämnas ut.*

**Ändringsförslag 170**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led e**

*Kommissionens förslag*

*(e) Tidsåtgång till sjöss.*

*Ändringsförslag*

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 171**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led ea (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(ea) Datum och klockslag för början och slut för de perioder då övervakningen tillfälligt har upphört vid nödsituationer, såsom vid livräddning.***

Or. en

**Ändringsförslag 172**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led f**

*Kommissionens förslag*

***(f) Last som transporteras.***

*Ändringsförslag*

**utgår**

Or. en

*Motivering*

*Systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör i inledningskedet endast omfatta*

*koldioxidutsläpp. Systemet kan utökas med annan klimatrelevant information i ett senare skede. Det finns risk för att EU:s krav på rapportering av effektiviteten i detta skede kan hämma utvecklingen i IMO.*

**Ändringsförslag 173**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led f**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(f) Last som transporteras.**

**utgår**

Or. en

*Motivering*

*För att uppskatta koldioxidutsläppen behöver man inte lämna uppgifter om transportarbete. Den tillryggalagda sträckan ger relevant och tillräcklig information. Dessutom anses uppgifter om vilken last som transporteras och transportarbete vara företagskänsliga uppgifter och bör därför inte lämnas ut.*

**Ändringsförslag 174**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led f**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(f) Last som transporteras.**

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 175**  
**Esther de Lange**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led f**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(f) Last som transporteras.**

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 176**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led f**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(f) Last som transporteras.

(f) **Mängd** last som transporteras.

Or. en

**Ändringsförslag 177**  
**Spyros Danellis**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led f**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(f) Last som transporteras.

(f) **Typ av last och mängd** last som transporteras.

Or. en

*Motivering*

*Det är relevant med både typ av last och mängd last som transporteras.*

**Ändringsförslag 178**  
**Spyros Danellis**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led fa (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(fa) Väderleksförhållanden.**

Or. en

*Motivering*

*Väderleksförhållanden är ett nödvändigt mått för att beräkna energieffektiviteten.*

**Ändringsförslag 179**

**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**

**Artikel 9 – led g**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(g) Transportarbete.**

**utgår**

Or. en

*Motivering*

*Systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör i inledningsskedet endast omfatta koldioxidutsläpp. Systemet kan utökas med annan klimatrelevant information i ett senare skede. Det finns risk för att EU:s krav på rapportering av effektiviteten i detta skede kan hämma utvecklingen i IMO.*

**Ändringsförslag 180**

**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**

**Artikel 9 – led g**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(g) Transportarbete.**

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 181**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led g**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(g) Transportarbete.**

**utgår**

Or. en

*Motivering*

*För att uppskatta koldioxidutsläppen behöver man inte lämna uppgifter om transportarbete. Den tillryggalagda sträckan ger relevant och tillräcklig information. Dessutom anses uppgifter om vilken last som transporteras och transportarbete vara företagskänsliga uppgifter och bör därför inte lämnas ut.*

**Ändringsförslag 182**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led g**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(g) Transportarbete.**

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 183**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led ga (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(ga) För oceangående sjöfart som har ett antal anlöpshamnar i EU bör Europaetappen anses vara en resa.**

Or. en

**Ändringsförslag 184**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led ga (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(ga) Datum och klockslag för början och slut för perioder då övervakningen tillfälligt upphörde på grund av nödsituationer, såsom vid livräddning.***

Or. en

*Motivering*

*Utsläpp från ett fartyg som tar del i sökning och räddning eller andra nödsituationer bör inte omfattas av förordningen.*

**Ändringsförslag 185**  
**Esther de Lange**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – led ga (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(ga) Om övervakningen tillfälligt har upphört under en period till följd av en nödsituation, t.ex. vid livräddning, ska företagen övervaka datum och klockslag för dessa perioders början och slut.***

Or. en

**Ändringsförslag 186**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – stycke 1a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***Trots vad som anges i första stycket är fartyg vars verksamhet helt och hållet omfattas av förordningen undantagna från att övervaka utsläpp per resa.***

Or. en

**Ändringsförslag 187**  
**Martin Callanan**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 9 – stycke 1b (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***Övervakning på daglig basis är endast möjlig när fartyget kör samma rutt åtskilliga gånger. Rapporten bör då innehålla antalet resor med totaler för den rapporterade dagen.***

Or. en

*Motivering*

*Man bör införa ett undantag från rapportering ”per resa” för regelbunden trafik på samma farled, när den tillhandahålls flera gånger om dagen. Endast det totala antalet anges för den rapporterade dagen. Liknande undantag finns i direktiven 2000/59/EG och 2002/59/EG.*

**Ändringsförslag 188**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led a**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(a) Mängd bränsle och emissionsfaktor för varje typ av bränsle som förbrukas totalt och uppdelat mellan bränsle som används inom och utanför övervakningsområden**

**(a) Mängd bränsle och emissionsfaktor för varje typ av bränsle som förbrukas totalt.**



*för utsläpp.*

Or. en

*Motivering*

*Detta krav skulle i onödan öka företagens administrativa börda.*

**Ändringsförslag 189**  
**Martin Callanan**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led a**

*Kommissionens förslag*

(a) Mängd bränsle och emissionsfaktor för varje typ av bränsle som förbrukas **totalt och uppdelat mellan bränsle som används inom och utanför övervakningsområden för utsläpp.**

*Ändringsförslag*

(a) Mängd bränsle och emissionsfaktor för varje typ av bränsle som förbrukas.

Or. en

**Ändringsförslag 190**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led b**

*Kommissionens förslag*

(b) Total mängd koldioxid som släpps ut.

*Ändringsförslag*

(b) Total mängd koldioxid, **svaveloxider och kväveoxider** som släpps ut.

Or. en

**Ändringsförslag 191**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led c**

*Kommissionens förslag*

(c) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

*Ändringsförslag*

(c) Samlade koldioxidutsläpp **samt utsläpp av svaveloxider och kväveoxider** från alla resor mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

**Ändringsförslag 192**  
**Sabine Wils**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led c**

*Kommissionens förslag*

(c) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

*Ändringsförslag*

(c) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion **för varje resa på varje rutt.**

Or. de

*Motivering*

*För att få in information om utsläppen per rutt behövs här en komplettering av rutterna.*

**Ändringsförslag 193**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led d**

*Kommissionens förslag*

(d) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

*Ändringsförslag*

(d) Samlade koldioxidutsläpp **samt utsläpp av svaveloxider och kväveoxider** från alla resor från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

**Ändringsförslag 194**  
**Sabine Wils**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led d**

*Kommissionens förslag*

(d) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor **från** hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

*Ändringsförslag*

(d) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor **mellan** hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion **för varje resa på varje rutt**.

Or. de

*Motivering*

*För att få in information om utsläppen per rutt behövs här en komplettering av rutterna.*

**Ändringsförslag 195**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led e**

*Kommissionens förslag*

(e) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor till hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

*Ändringsförslag*

(e) Samlade koldioxidutsläpp **samt utsläpp av svaveloxider och kväveoxider** från alla resor till hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

**Ändringsförslag 196**  
**Sabine Wils**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led e**

*Kommissionens förslag*

(e) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor **till** hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

*Ändringsförslag*

(e) Samlade koldioxidutsläpp från alla resor **mellan** hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion **för varje resa på varje rutt**.

*Motivering*

*För att få in information om utsläppen per rutt behövs här en komplettering av rutterna.*

**Ändringsförslag 197**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led f**

*Kommissionens förslag*

(f) Koldioxidutsläpp som uppstår inom hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion då fartygen är i hamn.

*Ändringsförslag*

(f) Koldioxidutsläpp **samt utsläpp av svaveloxider och kväveoxider** som uppstår inom hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion då fartygen är i hamn.

**Ändringsförslag 198**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led g**

*Kommissionens förslag*

**(g) Totalt tillryggalagd sträcka.**

*Ändringsförslag*

**utgår**

*Motivering*

*Systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör i inledningsskedet endast omfatta koldioxidutsläpp. Systemet kan utökas med annan klimatrelevant information i ett senare skede. Det finns risk för att EU:s krav på rapportering av effektiviteten i detta skede kan hämma utvecklingen i IMO.*

**Ändringsförslag 199**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led h**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(h) Total tidsåtgång till sjöss.**

**utgår**

Or. en

*Motivering*

*Systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör i inledningskedet endast omfatta koldioxidutsläpp. Systemet kan utökas med annan klimatrelevant information i ett senare skede. Det finns risk för att EU:s krav på rapportering av effektiviteten i detta skede kan hämma utvecklingen i IMO.*

## **Ändringsförslag 200**

**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**

**Artikel 10 – led h**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(h) Total tidsåtgång till sjöss.**

**utgår**

Or. en

*Motivering*

*För att uppskatta koldioxidutsläppen behöver man inte lämna uppgifter om transportarbete. Den tillryggalagda sträckan ger relevant och tillräcklig information. Dessutom anses uppgifter om vilken last som transporteras och transportarbete vara företagskänsliga uppgifter och bör därför inte lämnas ut.*

## **Ändringsförslag 201**

**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**

**Artikel 10 – led h**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(h) Total tidsåtgång till sjöss.**

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 202**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led i**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(i) Totalt transportarbete.**

**utgår**

Or. en

*Motivering*

*Systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör i inledningsskedet endast omfatta koldioxidutsläpp. Systemet kan utökas med annan klimatrelevant information i ett senare skede. Det finns risk för att EU:s krav på rapportering av effektiviteten i detta skede kan hämma utvecklingen i IMO.*

**Ändringsförslag 203**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led i**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(i) Totalt transportarbete.**

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 204**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 10 – led i**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(i) Totalt transportarbete.**

**utgår**

Or. en

### Motivering

*För att uppskatta koldioxidutsläppen behöver man inte lämna uppgifter om transportarbete. Den tillryggalagda sträckan ger relevant och tillräcklig information. Dessutom anses uppgifter om vilken last som transporteras och transportarbete vara företagskänsliga uppgifter och bör därför inte lämnas ut.*

#### **Ändringsförslag 205 Georgios Koumoutsakos**

##### **Förslag till förordning Artikel 10 – led i**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(i) Totalt transportarbete.**

**utgår**

Or. en

#### **Ändringsförslag 206 Christofer Fjellner**

##### **Förslag till förordning Artikel 10 – led j**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(j) Genomsnittlig energieffektivitet.**

**utgår**

Or. en

### Motivering

*Systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör i inledningsskedet endast omfatta koldioxidutsläpp. Systemet kan utökas med annan klimatrelevant information i ett senare skede. Det finns risk för att EU:s krav på rapportering av effektiviteten i detta skede kan hämma utvecklingen i IMO.*

#### **Ändringsförslag 207 Christofer Fjellner**

##### **Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 1**

### *Kommissionens förslag*

1. Från och med 2019 ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport om **utsläpp och annan klimatrelevant information** under hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar som har verifierats av en kontrollör och befunnits uppfylla kraven i artikel 14.

### *Ändringsförslag*

1. Från och med 2019 ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport om **koldioxidutsläpp** under hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar som har verifierats av en kontrollör och befunnits uppfylla kraven i artikel 14.

Or. en

### *Motivering*

*Systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör i inledningsskedet endast omfatta koldioxidutsläpp. Systemet kan utökas med annan klimatrelevant information i ett senare skede. Det finns risk för att EU:s krav på rapportering av effektiviteten i detta skede kan hämma utvecklingen i IMO.*

## **Ändringsförslag 208** **Nils Torvalds**

### **Förslag till förordning** **Artikel 11 – punkt 1**

#### *Kommissionens förslag*

1. Från och med 2019 ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport om utsläpp **och annan klimatrelevant information** under hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar som har verifierats av en kontrollör och befunnits uppfylla kraven i artikel 14.

#### *Ändringsförslag*

1. Från och med 2019 ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport om utsläpp under hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar som har verifierats av en kontrollör och befunnits uppfylla kraven i artikel 14.

Or. en

## **Ändringsförslag 209** **Satu Hassi**



**Förslag till förordning**  
**Artikel 11 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Från och med **2019** ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport om utsläpp och annan klimatrelevant information under hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar som har verifierats av en kontrollör och befunnits uppfylla kraven i artikel 14.

*Ändringsförslag*

1. Från och med **2017** ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport om utsläpp och annan klimatrelevant information under hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar som har verifierats av en kontrollör och befunnits uppfylla kraven i artikel 14.

Or. en

**Ändringsförslag 210**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 11 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Från och med **2019** ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport om utsläpp och annan klimatrelevant information under hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar som har verifierats av en kontrollör och befunnits uppfylla kraven i artikel 14.

*Ändringsförslag*

1. Från och med **2017** ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport om utsläpp och annan klimatrelevant information under hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar som har verifierats av en kontrollör och befunnits uppfylla kraven i artikel 14.

Or. en

**Ändringsförslag 211**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 11 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Från och med 2019 ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport om utsläpp och annan **klimatelevant** information under hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar som har verifierats av en kontrollör och befunnits uppfylla kraven i artikel 14.

*Ändringsförslag*

1. Från och med 2019 ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport om utsläpp och annan **relevant** information under hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar som har verifierats av en kontrollör och befunnits uppfylla kraven i artikel 14.

Or. en

**Ändringsförslag 212**  
**Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 11 – punkt 3 – led a – led iiiia (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(iiiia) fartygets isklass,**

Or. en

**Ändringsförslag 213**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 11 – punkt 3 – led a – led iv**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(iv) fartygets tekniska effektivitet (energieffektivitetsindex (EEDI) **eller Estimated Index Value (EIV)** i enlighet med IMO:s resolution MEPC.215 (63), i tillämpliga fall),

(iv) fartygets tekniska effektivitet (energieffektivitetsindex (EEDI) i enlighet med IMO:s resolution MEPC.215 (63), i tillämpliga fall),

Or. en

**Ändringsförslag 214**  
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

**Förslag till förordning**  
**Artikel 11 – punkt 3 – led a – led iva (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(iva) fartygets certifierade tekniska effektivitet uttryckt genom energieffektivitetsindexet (EEDI) där så är tillämpligt för den aktuella fartygstypen,*

Or. en

**Ändringsförslag 215**  
Martin Callanan

**Förslag till förordning**  
**Artikel 11 – punkt 3 – led a – led ix**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(ix) adress, telefonnummer, *fax* och e-postadress till en kontaktperson.

(ix) adress, telefonnummer och e-postadress till en kontaktperson.

Or. en

**Ändringsförslag 216**  
Christofer Fjellner

**Förslag till förordning**  
**Artikel 13 – punkt 5**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

5. Kontrollören ska särskilt säkerställa att *utsläppen och annan klimatrelevant information* i utsläppsrapporten har fastställts i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 och den övervakningsplan som avses i artikel 6. Kontrollören ska även säkerställa att *utsläppen och annan*

5. Kontrollören ska särskilt säkerställa att *koldioxidutsläppen* i utsläppsrapporten har fastställts i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 och den övervakningsplan som avses i artikel 6. Kontrollören ska även säkerställa att *koldioxidutsläppen* i rapporterna överensstämmer med data som

**klimatelevant information** i rapporterna överensstämmer med data som beräknats från andra källor i enlighet med bilagorna I och II.

beräknats från andra källor i enlighet med bilagorna I och II.

Or. en

### Ändringsförslag 217 Nils Torvalds

#### Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 5

##### *Kommissionens förslag*

5. Kontrollören ska särskilt säkerställa att utsläppen **och annan klimatelevant information** i utsläppsrapporten har fastställts i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 och den övervakningsplan som avses i artikel 6. Kontrollören ska även säkerställa att utsläppen **och annan klimatelevant information** i rapporterna överensstämmer med data som beräknats från andra källor i enlighet med bilagorna I och II.

##### *Ändringsförslag*

5. Kontrollören ska särskilt säkerställa att utsläppen i utsläppsrapporten har fastställts i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 och den övervakningsplan som avses i artikel 6. Kontrollören ska även säkerställa att utsläppen i rapporterna överensstämmer med data som beräknats från andra källor i enlighet med bilagorna I och II.

Or. en

### Ändringsförslag 218 Georgios Koumoutsakos

#### Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 5

##### *Kommissionens förslag*

5. Kontrollören ska särskilt säkerställa att utsläppen och annan **klimatelevant information** i utsläppsrapporten har fastställts i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 och den övervakningsplan som avses i artikel 6. Kontrollören ska även säkerställa att utsläppen och annan

##### *Ändringsförslag*

5. Kontrollören ska särskilt säkerställa att utsläppen och annan **relevant information** i utsläppsrapporten har fastställts i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 och den övervakningsplan som avses i artikel 6. Kontrollören ska även säkerställa att utsläppen och annan **relevant information** i

**klimatelevant** information i rapporterna överensstämmer med data som beräknats från andra källor i enlighet med bilagorna I och II.

rapporterna överensstämmer med data som beräknats från andra källor i enlighet med bilagorna I och II.

Or. en

**Ändringsförslag 219**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 13 – punkt 7a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***7a. I de fall kontrollören har identifierat områden för förbättring i företagets utförande av övervakning och rapportering av utsläpp, även om det gäller att få större noggrannhet och att öka effektiviteten för övervakningen och rapporteringen, ska denne ta upp rekommenderade förbättringar i verifieringsrapporten.***

Or. en

**Ändringsförslag 220**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 14 – punkt 2 – led h**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(h) De beräkningar som ligger till grund för fastställandet av energieffektiviteten.***

***utgår***

Or. en

**Ändringsförslag 221**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning  
Artikel 15 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

**1. Kontrollören ska identifiera potentiella risker kopplade till övervaknings- och rapporteringsprocessen genom att jämföra rapporterade utsläpp med uppskattade uppgifter baserade på fartygets spårningsuppgifter och egenskaper, såsom fartygets maskinstyrka. Om betydande avvikelser konstateras ska kontrollören genomföra ytterligare analyser.**

**utgår**

*Ändringsförslag*

Or. en

*Motivering*

*Det beskrivna förfarandet för verifiering bör ge företaget möjlighet att övervaka fartygets utsläpp och föreslås därför utgå.*

**Ändringsförslag 222**

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

**Förslag till förordning  
Artikel 15 – punkt 2a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**2a. Kontrollören ska utföra sin verksamhet professionellt, på ett sunt och objektivt sätt, och förstå**

**(a) bestämmelserna i denna förordning samt relevanta normer och riktlinjer som antagits av kommissionen i enlighet med artikel 15.5,**

**(b) lagstiftning och förvaltningsbestämmelser som berör den verksamhet som ska kontrolleras, och**

**(c) framtagandet av alla uppgifter om insamling, mätning, beräkning och rapportering av utsläppsdata ombord på**

*fartyg.*

Or. en

**Ändringsförslag 223**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 16 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. En kontrollör som bedömer övervakningsplaner och utsläppsrapporter samt utfärdar verifieringsdokument och dokument om överensstämmelse som avses i artiklarna 13 och 17 ska vara ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 för de verksamheter som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning.

*Ändringsförslag*

1. En kontrollör som ***inte är en inomstatlig myndighet och som*** bedömer övervakningsplaner och utsläppsrapporter samt utfärdar verifieringsdokument och dokument om överensstämmelse som avses i artiklarna 13 och 17 ska vara ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 för de verksamheter som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning.

Or. en

*Motivering*

*Artikeln bör inte omfatta kontrollörer som är föremål för statlig jurisdiktion.*

**Ändringsförslag 224**  
**Satu Hassi**

**Förslag till förordning**  
**Kapitel 3a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***KAPITEL IIIa***

***ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA  
SJÖFARTENS KLIMATPÅVERKAN***

***Artikel 16a***

***Ansvar för utsläpp***

**1. Från och med 2019 ska företagen, såvida inte en global mekanism för att minska sjöfartens klimatpåverkan har införts vid det laget, överlämna utsläppsrätter som utfärdats enligt direktiv 2003/87/EG till medlemsstaternas behöriga myndigheter för annullering, motsvarande deras utsläpp under inkommande resor till EU:s hamnar under föregående kalenderår, som senast den 30 april varje år verifierats i enlighet med artikel 15.**

**2. Trots vad som föreskrivs i punkt 1 kan företag i stället göra ett motsvarande bidrag för sina resor till EU:s hamnar till den gröna klimatfonden, som inrättats enligt UNFCCC, baserat på ett pris på 25 euro/ton koldioxidekvivalenter som ökar linjärt med 3 euro varje år.**

**3. Kommissionen ska i enlighet med artikel 24 ha befogenhet att anta delegerade akter för att närmare fastställa skyldigheterna i punkt 1 och villkoren för att tillämpa undantaget i punkt 2.**

Or. en

## **Ändringsförslag 225** **Satu Hassi**

### **Förslag till förordning** **Artikel 18**

#### *Kommissionens förslag*

Från och med den 30 juni **2019** ska fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion ha ett giltigt dokument som intygar att fartyget efterlever rapporterings- och övervakningskraven för den berörda rapporteringsperioden och som utfärdats i enlighet med artikel 17.

#### *Ändringsförslag*

Från och med den 30 juni **2017** ska fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion ha ett giltigt dokument som intygar att fartyget efterlever rapporterings- och övervakningskraven för den berörda rapporteringsperioden och som utfärdats i enlighet med artikel 17.

Or. en



**Ändringsförslag 226**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 18**

*Kommissionens förslag*

Från och med den 30 juni **2019** ska fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion ha ett giltigt dokument som intygar att fartyget efterlever rapporterings- och övervakningskraven för den berörda rapporteringsperioden och som utfärdats i enlighet med artikel 17.

*Ändringsförslag*

Från och med den 30 juni **2017** ska fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion ha ett giltigt dokument som intygar att fartyget efterlever rapporterings- och övervakningskraven för den berörda rapporteringsperioden och som utfärdats i enlighet med artikel 17.

Or. en

**Ändringsförslag 227**  
**Sabine Wils**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 18**

*Kommissionens förslag*

Från och med den 30 juni **2019** ska fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion ha ett giltigt dokument som intygar att fartyget efterlever rapporterings- och övervakningskraven för den berörda rapporteringsperioden och som utfärdats i enlighet med artikel 17.

*Ändringsförslag*

Från och med den 30 juni **2017** ska fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion ha ett giltigt dokument som intygar att fartyget efterlever rapporterings- och övervakningskraven för den berörda rapporteringsperioden och som utfärdats i enlighet med artikel 17.

Or. en

*Motivering*

*Det verkar rimligt med en mer ambitiös tidsram.*

**Ändringsförslag 228**  
**Spyros Danellis**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 19 – punkt 3a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**3a. Under besök och inspektioner som genomförs av Europeiska sjösäkerhetsbyrån för att övervaka genomförandet av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll, ska byrån också övervaka hur medlemsstaternas behöriga myndigheter tillämpar punkterna 1, 2 och 3 och rapportera till kommissionen.**

Or. en

*Motivering*

*Europeiska sjösäkerhetsbyrån besöker redan medlemsstaterna 4–6 gånger per år för att utvärdera genomförandet av systemet för hamnstatskontroll.*

**Ändringsförslag 229**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 20 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

1. Medlemsstaterna ska fastställa ett system för påföljder vid underlåtelse att uppfylla de övervaknings- och rapporteringskrav som fastställs i artiklarna 8–12 och ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att påföljderna tillämpas. Påföljderna **får inte vara mindre stränga än de påföljder som föreskrivs i nationell lagstiftning om växthusgasutsläpp i fall där operatörer underlåter att efterleva rapporteringskrav och de** ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska

1. Medlemsstaterna ska fastställa ett system för påföljder vid underlåtelse att uppfylla de övervaknings- och rapporteringskrav som fastställs i artiklarna 8–12 och ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att påföljderna tillämpas. Påföljderna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om dessa bestämmelser före den 1 juli 2017 och utan dröjsmål meddela kommissionen om eventuella ändringar som påverkar dessa bestämmelser.

underrätta kommissionen om dessa bestämmelser före den 1 juli 2017 och utan dröjsmål meddela kommissionen om eventuella ändringar som påverkar dessa bestämmelser.

Or. en

**Ändringsförslag 230**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 20 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Medlemsstaterna ska fastställa ett system för påföljder vid underlåtelse att uppfylla de övervaknings- och rapporteringskrav som fastställs i artiklarna 8–12 och ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att påföljderna tillämpas. Påföljderna får inte vara mindre stränga än de påföljder som föreskrivs i nationell lagstiftning om växthusgasutsläpp i fall där operatörer underlåter att efterleva rapporteringskrav och de ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om dessa bestämmelser före den 1 juli **2017** och utan dröjsmål meddela kommissionen om eventuella ändringar som påverkar dessa bestämmelser.

*Ändringsförslag*

1. Medlemsstaterna ska fastställa ett system för påföljder vid underlåtelse att uppfylla de övervaknings- och rapporteringskrav som fastställs i artiklarna 8–12 och ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att påföljderna tillämpas. Påföljderna får inte vara mindre stränga än de påföljder som föreskrivs i nationell lagstiftning om växthusgasutsläpp i fall där operatörer underlåter att efterleva rapporteringskrav och de ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om dessa bestämmelser före den 1 juli **2015** och utan dröjsmål meddela kommissionen om eventuella ändringar som påverkar dessa bestämmelser.

Or. en

**Ändringsförslag 231**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 21**

**Artikel 21**

**utgår**

**Offentliggörande av information**

**1. Senast den 30 juni varje år ska kommissionen offentliggöra de utsläpp som rapporterats i enlighet med artikel 11 och information om företagets efterlevnad av de övervaknings- och rapporteringskrav som fastställs i artiklarna 11 och 17.**

**2. Det offentliggörande som avses i punkt 1 ska innehålla följande information:**

**(a) Fartygets identitet (namn, IMO-registreringsnummer och registreringshamn eller hemmahamn).**

**(b) Fartygsägarens identitet (namn och adress till ägaren samt dennes huvudsakliga verksamhetsort).**

**(c) Fartygets tekniska effektivitet (EEI eller EIV där så är tillämpligt).**

**(d) Årliga koldioxidutsläpp.**

**(e) Total bränsleförbrukning per år för resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.**

**(f) Genomsnittlig bränsleförbrukning per år och växthusgasutsläpp per tillryggalagd sträcka för resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.**

**(g) Genomsnittlig bränsleförbrukning per år och växthusgasutsläpp per tillryggalagd sträcka och last som transporteras på resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.**

**(h) Sammanlagd tid till sjöss per år för resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.**

**(i) Tillämpad metod för övervakning.**

**(j) Utfärdandedatum och utgångsdatum**

*för dokumentet som styrker efterlevnad av kraven.*

*(k) Identiteten på den kontrollör som godkänt utsläppsrapporten.*

*3. Kommissionen ska offentliggöra en årlig rapport om utsläpp och annan klimatrelevant information från sjötransporter.*

*4. Europeiska sjösäkerhetsbyrån ska bistå kommissionen i dess arbete för att uppfylla villkoren i artiklarna 11, 12, 17 och 21 i denna förordning, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002<sup>27</sup>.*

---

<sup>27</sup> EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

Or. en

#### *Motivering*

*Enligt artikeln ska känsliga uppgifter om rederier offentliggöras och den föreslås därför utgå.*

### **Ändringsförslag 232 Georgios Koumoutsakos**

#### **Förslag till förordning Artikel 21**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*Artikel 21*

*utgår*

#### **Offentliggörande av information**

*1. Senast den 30 juni varje år ska kommissionen offentliggöra de utsläpp som rapporterats i enlighet med artikel 11 och information om företagets efterlevnad av de övervaknings- och rapporteringskrav som fastställs i artiklarna 11 och 17.*

*2. Det offentliggörande som avses i punkt 1 ska innehålla följande*

*information:*

*(a) Fartygets identitet (namn, IMO-registreringsnummer och registreringshamn eller hemmahamn).*

*(b) Fartygsägarens identitet (namn och adress till ägaren samt dennes huvudsakliga verksamhetsort).*

*(c) Fartygets tekniska effektivitet (EEI eller EIV där så är tillämpligt).*

*(d) Årliga koldioxidutsläpp.*

*(e) Total bränsleförbrukning per år för resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.*

*(f) Genomsnittlig bränsleförbrukning per år och växthusgasutsläpp per tillryggalagd sträcka för resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.*

*(g) Genomsnittlig bränsleförbrukning per år och växthusgasutsläpp per tillryggalagd sträcka och last som transporteras på resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.*

*(h) Sammanlagd tid till sjöss per år för resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.*

*(i) Tillämpad metod för övervakning.*

*(j) Utfärdandedatum och utgångsdatum för dokumentet som styrker efterlevnad av kraven.*

*(k) Identiteten på den kontrollör som godkänt utsläppsrapporten.*

*3. Kommissionen ska offentliggöra en årlig rapport om utsläpp och annan klimatrelevant information från sjötransporter.*

*4. Europeiska sjösäkerhetsbyrån ska bistå kommissionen i dess arbete för att uppfylla villkoren i artiklarna 11, 12, 17 och 21 i denna förordning, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002<sup>27</sup>.*

---

<sup>27</sup> EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

Or. en

**Ändringsförslag 233**  
**Martin Callanan**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 21 – punkt 2 – led c**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(c) Fartygets tekniska effektivitet (EEI eller EIV där så är tillämpligt).*

*utgår*

Or. en

**Ändringsförslag 234**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 21 – punkt 2 – led ca (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(ca) Fartygets tekniska effektivitet (EEDI där så är tillämpligt för den aktuella fartygstypen).*

Or. en

**Ändringsförslag 235**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 21 – punkt 2 – led d**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(d) Årliga koldioxidutsläpp.*

*(d) Årliga koldioxidutsläpp samt utsläpp*

*av svaveloxider och kväveoxider.*

Or. en

**Ändringsförslag 236**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 21 – punkt 2 – led f**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(f) Genomsnittlig bränsleförbrukning per år och växthusgasutsläpp per tillryggalagd sträcka för resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.**      **utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 237**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 21 – punkt 2 – led g**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(g) Genomsnittlig bränsleförbrukning per år och växthusgasutsläpp per tillryggalagd sträcka och last som transporteras på resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.**      **utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 238**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 21 – punkt 2 – led g**



*Kommissionens förslag*

(g) Genomsnittlig bränsleförbrukning per år och växthusgasutsläpp per tillryggalagd sträcka och last som transporteras på resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.

*Ändringsförslag*

(g) Genomsnittlig bränsleförbrukning per år och växthusgasutsläpp per tillryggalagd sträcka och **mängd** last som transporteras på resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.

Or. en

**Ändringsförslag 239**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 21 – punkt 2 – led h**

*Kommissionens förslag*

**(h) Sammanlagd tid till sjöss per år för resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.**

*Ändringsförslag*

**utgår**

Or. en

**Ändringsförslag 240**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 21 – punkt 3**

*Kommissionens förslag*

3. Kommissionen ska offentliggöra en årlig rapport om **utsläpp och annan klimatrelevant information** från sjötransporter.

*Ändringsförslag*

3. Kommissionen ska offentliggöra en årlig rapport om **koldioxidutsläpp** från sjötransporter.

Or. en

**Ändringsförslag 241**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 22 – punkt 3**

*Kommissionens förslag*

3. Om en internationell överenskommelse om globala åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter ingås ska kommissionen se över denna förordning och *kan, om så är lämpligt, föreslå ändringar av denna.*

*Ändringsförslag*

3. Om en internationell överenskommelse om globala åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter ingås ska kommissionen se över denna förordning och *anpassa den till relevanta internationella regler som fastställts av IMO.*

Or. en

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

**Förslag till förordning**  
**Artikel 22 – punkt 3a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*3a. Om ingen internationell överenskommelse om globala åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter har nåtts inom tre år från det första offentliggörandet av information enligt artikel 21 ska kommissionen föreslå att man inför ett system för att prissätta utsläpp från den internationella sjöfarten.*

Or. en

**Ändringsförslag 243**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 23 – stycke 1**

### *Kommissionens förslag*

Befogenheten att anta delegerade akter i syfte att komplettera och ändra bestämmelserna i bilagorna I och II för att beakta aktuella vetenskapliga bevis som finns tillgängliga samt relevanta uppgifter som finns tillgängliga ombord på fartygen och relevanta internationella regler och internationellt vedertagna normer, för att fastställa så noggranna och effektiva metoder för övervakning av **utsläpp** som möjligt och för att förbättra noggrannheten i den begärda informationen om övervakning och rapportering av **utsläpp** ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artikel 24 i den mån den avser icke väsentliga delar av denna förordning.

### *Ändringsförslag*

Befogenheten att anta delegerade akter i syfte att komplettera och ändra bestämmelserna i bilagorna I och II för att beakta aktuella vetenskapliga bevis som finns tillgängliga samt relevanta uppgifter som finns tillgängliga ombord på fartygen och relevanta internationella regler och internationellt vedertagna normer, för att fastställa så noggranna och effektiva metoder för övervakning av **koldioxidutsläpp** som möjligt och för att förbättra noggrannheten i den begärda informationen om övervakning och rapportering av **koldioxidutsläpp** ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artikel 24 i den mån den avser icke väsentliga delar av denna förordning.

Or. en

## **Ändringsförslag 244** **Georgios Koumoutsakos**

### **Förslag till förordning** **Artikel 23 – stycke 1**

#### *Kommissionens förslag*

Befogenheten att anta delegerade akter i syfte att komplettera och ändra bestämmelserna i bilagorna I och II för att **beakta aktuella vetenskapliga bevis som finns tillgängliga samt relevanta uppgifter som finns tillgängliga ombord på fartygen och relevanta internationella regler och internationellt vedertagna normer, för** att fastställa så noggranna och effektiva metoder för övervakning av utsläpp som möjligt och för att förbättra noggrannheten i den begärda informationen om övervakning och rapportering av utsläpp ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artikel 24 i den mån

#### *Ändringsförslag*

Befogenheten att anta delegerade akter i syfte att komplettera och ändra bestämmelserna i bilagorna I och II **ska beviljas** för att **anpassa bilagorna till relevanta internationella regler som fastställts av IMO, i syfte att säkerställa överensstämmelse med internationella regler i ett försök** att fastställa så noggranna och effektiva metoder för övervakning av utsläpp som möjligt och för att förbättra noggrannheten i den begärda informationen om övervakning och rapportering av utsläpp. **Denna befogenhet** ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i

den avser icke väsentliga delar av denna förordning.

artikel 24 i den mån den avser icke väsentliga delar av denna förordning.

Or. en

**Ändringsförslag 245**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 24 – punkt 1**

*Kommissionens förslag*

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 15, 16 och 23 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 1 juli **2015**.

*Ändringsförslag*

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 15, 16 och 23 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 1 juli **2014**.

Or. en

**Ändringsförslag 246**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 26 – led 2**

Förordning (EU) nr 525/2013  
Artikel 21a – punkt 1

*Kommissionens förslag*

1. Medlemsstaterna ska rapportera till kommissionen senast den 15 januari varje år ("år X") för året X-2, koldioxidutsläppen från sjötransporter i enlighet med artiklarna 9 och 10 i förordning (EU) nr XXXX/XXXX.

*Ändringsförslag*

1. Medlemsstaterna ska rapportera till kommissionen senast den 15 januari varje år ("år X") för året X-2, koldioxidutsläppen **samt utsläppen av svaveloxider och kväveoxider** från sjötransporter i enlighet med artiklarna 9 och 10 i förordning (EU) nr XXXX/XXXX.

Or. en

**Ändringsförslag 247**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

## Förslag till förordning

### Artikel 26 – led 2

Förordning (EU) nr 525/2013

Artikel 21a – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med [artikel 25 i denna förordning] för att fastställa kraven för övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp från sjötransporter i enlighet med artiklarna 9 och 10 i förordning (EU) nr XXXX/XXXX och i tillämpliga fall beakta relevanta beslut som antagits av UNFCCC:s och Kyotoprotokollets organ eller i överenskommelser som är en följd av dessa eller som har ersatt dessa eller beslut som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen.

#### *Ändringsförslag*

2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med [artikel 25 i denna förordning] för att fastställa kraven för övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp **samt utsläpp av svaveloxider och kväveoxider** från sjötransporter i enlighet med artiklarna 9 och 10 i förordning (EU) nr XXXX/XXXX och i tillämpliga fall beakta relevanta beslut som antagits av UNFCCC:s och Kyotoprotokollets organ eller i överenskommelser som är en följd av dessa eller som har ersatt dessa eller beslut som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen.

Or. en

## Ändringsförslag 248

Vilja Savisaar-Toomast

## Förslag till förordning

### Artikel 26 – led 2

Förordning (EU) nr 525/2013

Artikel 21a – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa struktur, format och process för medlemsstaternas rapportering av koldioxidutsläpp från sjötransporter i enlighet med artiklarna 9 och 10 i förordning (EU) nr XXXX/XXXX. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i [artikel 26.2].

#### *Ändringsförslag*

3. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa struktur, format och process för medlemsstaternas rapportering av koldioxidutsläpp **samt utsläpp av svaveloxider och kväveoxider** från sjötransporter i enlighet med artiklarna 9 och 10 i förordning (EU) nr XXXX/XXXX. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet

med det granskningsförfarande som avses i [artikel 26.2].

Or. en

**Ändringsförslag 249**  
**Spyros Danellis**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 26a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**Artikel 26a**

**Undantag**

***Bestämmelserna i denna förordning ska inte gälla fartyg med en bruttodräktighet mellan 400 och 5 000.***

Or. en

*Motivering*

*Fartyg med en bruttodräktighet mellan 400 och 5 000 står endast för 10 procent av koldioxidutsläppen, men kan behöva göra oproportionerliga insatser för att följa lagstiftningen jämfört med större fartyg. De bör med rätta omfattas av förordningen, men de bör för närvarande undantas i linje med kommissionens förslag.*

**Ändringsförslag 250**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Förslag till förordning**  
**Artikel 27 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

Denna förordning träder i kraft den 1 juli **2015**.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli **2014**.

Or. en

**Ändringsförslag 251**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – rubriken**

*Kommissionens förslag*

Metoder för övervakning och rapportering av *växthusgasutsläpp och annan klimatrelevant information*

*Ändringsförslag*

Metoder för övervakning och rapportering av *koldioxidutsläpp*

Or. en

**Ändringsförslag 252**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – rubriken**

*Kommissionens förslag*

Metoder för övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp *och annan klimatrelevant information*

*Ändringsförslag*

Metoder för övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp

Or. en

**Ändringsförslag 253**  
**Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – del A – stycke 7**

*Kommissionens förslag*

Lämpliga emissionsfaktorer för *biobränslen* och alternativa icke-fossila bränslen *ska tillämpas*.

*Ändringsförslag*

Lämpliga emissionsfaktorer *från bilaga V till direktiv 2009/28/EG och bilaga IV till direktiv 98/70/EG ska användas* för *biodrivmedel* och alternativa icke-fossila bränslen. *I den mån det inte finns några lämpliga emissionsfaktorer för biodrivmedel och alternativa icke-fossila bränslen i den relevanta*

***unionslagstiftningen ska standardvärden  
för emissionsfaktorer för bränslen  
användas.***

Or. en

**Ändringsförslag 254  
Nils Torvalds**

**Förslag till förordning  
Bilaga I – del B – stycke 3 – led a**

*Kommissionens förslag*

(a) Leveranssedel för bunkerbränsle och periodiska avläsningar av bränsletankar.

*Ändringsförslag*

(a) Leveranssedel för bunkerbränsle och periodiska avläsningar av bränsletankar ***och övervakning av tank för bunkerbränsle ombord.***

Or. en

*Motivering*

*Metoderna a) och b) anses på det stora hela vara desamma och därför föreslås en sammanslagning.*

**Ändringsförslag 255  
Spyros Danellis**

**Förslag till förordning  
Bilaga I – del B – stycke 3 – led a**

*Kommissionens förslag*

(a) Leveranssedel för bunkerbränsle och periodiska avläsningar av bränsletankar.

*Ändringsförslag*

(a) Leveranssedel för bunkerbränsle och periodiska avläsningar av bränsletankar ***till och med den 1 juli 2017.***

Or. en

*Motivering*

*Övervakning genom leveranssedel för bunkerbränsle är inte lika noggrann som andra metoder och är den enda som inte kan automatiseras. Till följd av detta ger den större*



*utrymme för fel som orsakas av den mänskliga faktorn och bedrägerier, och den är dyr och tidsödande för myndigheterna att verifiera. För att EU:s system för övervakning, rapportering och verifiering ska kunna tjäna som mall för ett effektivt globalt system måste det vara tillförlitligt och korrekt, och därför bör endast automatiserade system användas. Vissa äldre fartyg kan dock behöva få lite extra tid för att installera automatiserade system.*

**Ändringsförslag 256**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – del B – stycke 3 – led b**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(b) Övervakning av tank för  
bunkerbränsle ombord.***

***utgår***

Or. en

*Motivering*

*Metoderna a) och b) anses på det stora hela vara desamma och därför föreslås en sammanslagning.*

**Ändringsförslag 257**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – del B – stycke 3 – led da (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(da) Modellering med information om  
fartygsrörelser (AIS) och fartygsspecifika  
uppgifter.***

Or. en

**Ändringsförslag 258**  
**Satu Hassi**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – del B – stycke 3a (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***För fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 kan metoderna c) och d) användas till och med den 31 december 2019 och direkta utsläppsmätningar krävs från och med den 1 januari 2020.***

Or. en

**Ändringsförslag 259**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – del B – punkt 1 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

Denna metod baseras på kvantitet och typ av bränsle i enlighet med leveranssedel för bunkerbränsle kombinerat med periodiska avläsningar av bränsletankar baserat på avläsningar av tankar. Periodens samlade bränsleförbrukning utgörs av bränslet vid periodens början, plus leveranser och minus bränslet vid periodens slut och avlägsnat bränsle mellan periodens början och periodens slut.

*Ändringsförslag*

Denna metod baseras på kvantitet och typ av bränsle i enlighet med leveranssedel för bunkerbränsle (***där sådan finns tillgänglig***) kombinerat med periodiska avläsningar av bränsletankar baserat på avläsningar av tankar. Periodens samlade bränsleförbrukning utgörs av bränslet vid periodens början, plus leveranser och minus bränslet vid periodens slut och avlägsnat bränsle mellan periodens början och periodens slut.

Or. en

**Ändringsförslag 260**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – del B – punkt 1 – stycke 2**

*Kommissionens förslag*

Perioden omfattar tidsåtgången mellan två anlöp eller tidsåtgången inom en hamn. För det bränsle som används under en

*Ändringsförslag*

***Rapporteringsperiodens samlade bränsleförbrukning utgörs av bränslet vid rapporteringsperiodens början, plus***

period måste bränsletyp *och svavelhalt* anges.

*leveranser och minus bränslet vid rapporteringsperiodens slut och avlägsnat bränsle mellan rapporteringsperiodens början och rapporteringsperiodens slut. Avläsningar av tankar för bunkerbränsle ska dessutom utföras för alla tankar ombord vid varje resas början och slut för att fastställa bränsleförbrukningen per resa.*

Perioden omfattar tidsåtgången mellan två anlöp eller tidsåtgången inom en hamn. För det bränsle som används under en period måste bränsletyp anges.

Or. en

### Ändringsförslag 261 Nils Torvalds

#### Förslag till förordning Bilaga I – del B – punkt 1 – stycke 3

##### *Kommissionens förslag*

*Denna metod ska inte användas om leveranssedeln för bunkerbränsle inte finns tillgänglig ombord, framför allt när last används som bränsle, exempelvis förångningsförluster av flytande naturgas.*

##### *Ändringsförslag*

*Om det inte finns leveranssedlar för bunkerbränsle tillgängliga ombord, framför allt när last används som bränsle, exempelvis förångningsförluster av flytande naturgas, ska endast avstämningar av bränsletankar och avläsningar av tankar för bunkerbränsle användas.*

Or. en

### Ändringsförslag 262 Spyros Danellis

#### Förslag till förordning Bilaga I – del B – punkt 1 – stycke 5 – led aa (nytt)



*gång bränsle fylls på eller avlägsnas.*

*De totala variationerna av bränsletanknivån mellan två avläsningar utgör bränslet som förbrukas under perioden.*

*Perioden innebär tidsåtgången mellan två anlop eller tidsåtgången inom en hamn. För det bränsle som används under en period måste bränsletyp och svavelhalt anges.*

*Avläsningar av bränsletank ska utföras med lämpliga metoder såsom automatiserade system, pejling och mätstickor. Metoden för tankpejling och osäkerhet ska anges i den övervakningsplan som avses i artikel 6.*

*Om tankad bränslemängd eller återstående bränsle i tankarna fastställs i volymenheter, uttryckt i liter, ska företaget omvandla denna mängd från volym till massa genom att använda faktiska densitetsvärden. Företaget ska fastställa faktisk densitet med hjälp av någon av följande metoder:*

*(a) Mätningssystem ombord.*

*(b) Den densitet som uppmäts av bränsleleverantören vid tankning av bränsle och anges på bränslefakturan eller leveranssedeln.*

*Den faktiska densiteten ska uttryckas i kg/liter och fastställs för tillämplig temperatur för en specifik mätning. Om faktiska densitetsvärden inte finns tillgängliga ska en standarddensitetsfaktor för den aktuella bränsletypen tillämpas efter godkännande av kontrollören.*

Or. en

#### *Motivering*

*Metoderna A och B anses på det stora hela vara desamma och därför föreslås en sammanslagning.*

**Ändringsförslag 265**  
**Spyros Danellis**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – del B – punkt 2 – stycke 5 – led ba (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(ba) Den densitet som uppmäts i en provanalys som utförs av ett ackrediterat bränsletestlaboratorium, där detta finns tillgängligt.***

Or. en

*Motivering*

*Den faktiska bränsledensiteten som fastställts i ett bränsletestlaboratorium, i de fall företaget har tillgång till detta, är noggrannare än standarddensiteten för den bränsletyp som används, och bör därför finnas med som ett alternativ.*

**Ändringsförslag 266**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – del B – punkt 3 – stycke 2**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***Perioden innebär tidsåtgången mellan två anlop eller tidsåtgången inom en hamn. För det bränsle som används under en period måste bränsletyp och svavelhalt övervakas.***

***Mätningar av bränsleflödet ska utföras vid en rapporteringsperiods början och slut samt vid varje resas början och slut för att fastställa bränsleförbrukningen per resa.***

Or. en

**Ändringsförslag 267**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – del B – punkt 3 – stycke 4 – led ba (nytt)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**(ba) Användning av  
standarddensitetsvärden från tabellerna i  
bilaga III.**

Or. en

**Ändringsförslag 268  
Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning  
Bilaga I – del B – punkt 4 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

De direkta utsläppsmätningarna kan användas för resor som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde och för utsläpp som uppkommer i hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion. Koldioxidutsläpp ska omfatta koldioxid som släpps ut av huvudmotorer, hjälpmotorer, pannor och inertgasgeneratorer. ***För fartyg vars rapportering baseras på denna metod ska bränsleförbrukningen beräknas med hjälp av de uppmätta koldioxidutsläppen och den tillämpliga emissionsfaktorn för de berörda bränslena.***

*Ändringsförslag*

De direkta utsläppsmätningarna kan användas för resor som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde och för utsläpp som uppkommer i hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion. Koldioxidutsläpp ***samt utsläpp av svaveloxider och kväveoxider*** ska omfatta koldioxid, ***svaveloxider och kväveoxider*** som släpps ut av huvudmotorer, hjälpmotorer, pannor och inertgasgeneratorer.

Or. en

**Ändringsförslag 269  
Nils Torvalds**

**Förslag till förordning  
Bilaga I – del B – punkt 4 – stycke 1**

*Kommissionens förslag*

De direkta utsläppsmätningarna kan användas för resor som omfattas av denna

*Ändringsförslag*

De direkta utsläppsmätningarna kan användas för resor som omfattas av denna

förordnings tillämpningsområde och för utsläpp som uppkommer i hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Koldioxidutsläpp ska omfatta koldioxid som släpps ut av huvudmotorer, hjälpmotorer, pannor och inertgasgeneratorer. ***För fartyg vars rapportering baseras på denna metod ska bränsleförbrukningen beräknas med hjälp av de uppmätta koldioxidutsläppen och den tillämpliga emissionsfaktorn för de berörda bränslena.***

förordnings tillämpningsområde och för utsläpp som uppkommer i hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Koldioxidutsläpp ska omfatta koldioxid som släpps ut av huvudmotorer, hjälpmotorer, pannor och inertgasgeneratorer.

Or. en

## **Ändringsförslag 270** **Satu Hassi**

### **Förslag till förordning** **Bilaga I – del B – punkt 4 – stycke 1**

#### *Kommissionens förslag*

De direkta utsläppsmätningarna kan användas för resor som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde och för utsläpp som uppkommer i hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Koldioxidutsläpp ska omfatta koldioxid som släpps ut av huvudmotorer, hjälpmotorer, pannor och inertgasgeneratorer. ***För fartyg vars rapportering baseras på denna metod ska bränsleförbrukningen beräknas med hjälp av de uppmätta koldioxidutsläppen och den tillämpliga emissionsfaktorn för de berörda bränslena.***

#### *Ändringsförslag*

De direkta utsläppsmätningarna kan användas för resor som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde och för utsläpp som uppkommer i hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Koldioxidutsläpp ska omfatta koldioxid som släpps ut av huvudmotorer, hjälpmotorer, pannor och inertgasgeneratorer.

Or. en

#### *Motivering*

*Fartyg med kontinuerlig övervakning får korrekt information om sina utsläpp och bör inte vara tvungna att omräkna den informationen till att ange bränsleförbrukningen.*



**Ändringsförslag 271**  
**Vilja Savisaar-Toomast**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – del B – punkt 4 – stycke 2**

*Kommissionens förslag*

Denna metod baseras på fastställande av koldioxidutsläpp i avgastrattar genom att koldioxidhalten från avgas multipliceras med avgasflödet.

*Ändringsförslag*

Denna metod baseras på fastställande av koldioxidutsläpp **samt utsläpp av svaveloxider och kväveoxider** i avgastrattar genom att koldioxidhalten från avgas multipliceras med avgasflödet.

Or. en

**Ändringsförslag 272**  
**Nils Torvalds**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga I – del B – punkt 4a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**4a. Metod Da: Modellering med information om fartygsrörelser (AIS) och fartygsspecifika uppgifter.**

**Det organ som har ansvar för modelleringssystemet ingår ett skriftligt avtal med fartygsägaren i fråga. I slutet av övervakningsperioden jämförs de beräknade koldioxidutsläppen med fartygets oljedagbok och leveranssedlar för bunkerbränsle för att hitta och korrigera eventuella avvikelser.**

Or. en

**Ändringsförslag 273**  
**Christofer Fjellner**

**Förslag till förordning**  
**Bilaga II**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

[...]

*utgår*

Or. en

*Motivering*

*Systemet för övervakning, rapportering och verifiering bör i inledningsskedet endast omfatta koldioxidutsläpp. Systemet kan utökas med annan klimatrelevant information i ett senare skede. Det finns risk för att EU:s krav på rapportering av effektiviteten i detta skede kan hämma utvecklingen i IMO.*

### **Ändringsförslag 274**

**Nils Torvalds**

#### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga II**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

[...]

*utgår*

Or. en

### **Ändringsförslag 275**

**Vilja Savisaar-Toomast**

#### **Förslag till förordning**

#### **Bilaga II – del B – stycke 3**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

Genomsnittlig energieffektivitet ska övervakas med användning av minst **fyra** indikatorer; bränsleförbrukning per sträcka, **bränsleförbrukning per transportarbete**, koldioxidutsläpp per sträcka **och koldioxidutsläpp per transportarbete**, vilka ska beräknas på följande sätt:

Genomsnittlig energieffektivitet ska övervakas med användning av minst **två** indikatorer; bränsleförbrukning per sträcka **och** koldioxidutsläpp **samt utsläpp av svaveloxider och kväveoxider** per sträcka, vilka ska beräknas på följande sätt:

Or. en



