



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed*

---

**2013/0224(COD)**

8.11.2013

**\*\*\*I**

## **UDKAST TIL BETÆNKNING**

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Ordfører: Theodoros Skylakakis

### ***Tegnforklaring***

- \* Høringsprocedure
- \*\*\* Godkendelsesprocedure
- \*\*\*I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- \*\*\*II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- \*\*\*III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

### ***Ændringsforslag til et udkast til retsakt***

#### **Ændringsforslag fra Parlamentet opstillet i to kolonner**

Tekst, der udgår, er markeret med ***fede typer og kursiv*** i venstre kolonne.  
Tekst, der udskiftes, er markeret med ***fede typer og kursiv*** i begge kolonner.  
Ny tekst er markeret med ***fede typer og kursiv*** i højre kolonne.

Den første og den anden linje i informationsblokken til hvert ændringsforslag angiver den relevante passage i det pågældende udkast til retsakt. Hvis et ændringsforslag angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder informationsblokken tillige en tredje og en fjerde linje, hvori det er anført, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt.

#### **Ændringsforslag fra Parlamentet i form af en konsolideret tekst**

Ny tekst er markeret med ***fede typer og kursiv***. Tekst, som er bortfaldet, markeres med symbolet ¶ eller med overstregning. Ved udskiftninger markeres den nye tekst med ***fede typer og kursiv***, og den udskiftede tekst slettes eller overstreges.

Som en undtagelse bliver rent tekniske justeringer, der er foretaget af de berørte tjenestegrene med henblik på udarbejdelsen af den endelige tekst, ikke markeret.

## INDHOLD

### Side

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE .....	40



## **FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING**

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013**

**(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))**

**(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)**

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2013)0480),
  - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 192, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C7-0201/2013),
  - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
  - der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg af ...<sup>1</sup>,
  - der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget af ...<sup>2</sup>,
  - der henviser til forretningsordenens artikel 55,
  - der henviser til betænkning fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed og udtalelser fra Udvalget om Industri, Forskning og Energi og Transport- og Turismeudvalget (A7-0000/2013),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
  2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre sit forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
  3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

### **Ændringsforslag 1**

#### **Forslag til forordning Titel 1**

---

<sup>1</sup> EUT C ... / Endnu ikke offentliggjort i EUT.

<sup>2</sup> EUT C ... / Endnu ikke offentliggjort i EUT.

*Kommissionens forslag*

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG  
RÅDETS FORORDNING

om overvågning, rapportering og  
verifikation af *CO<sub>2</sub>-emissioner* fra  
søtransport og om ændring af forordning  
(EU) nr. 525/2013

(EØS-relevant tekst)

*Ændringsforslag*

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG  
RÅDETS FORORDNING

om overvågning, rapportering og  
verifikation af *drivhusgasemissioner* fra  
søtransport og om ændring af forordning  
(EU) nr. 525/2013

(EØS-relevant tekst)

Or. en

**Ændringsforslag 2**

**Forslag til forordning  
Betragtning 1 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(1a) Søtransport har en indvirkning på  
det globale klima og luftkvaliteten som  
følge af CO<sub>2</sub>-emissioner og andre  
emissioner, herunder nitrogenoxider  
(NO<sub>x</sub>), svovloxider (SO<sub>x</sub>), metan (CH<sub>4</sub>),  
partikler og sod.*

Or. en

**Ændringsforslag 3**

**Forslag til forordning  
Betragtning 1 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(1b) I lyset af den hastige udvikling inden  
for den videnskabelige forståelse af denne  
indvirkning bør der i forbindelse med  
denne forordning regelmæssigt*

*gennemføres en ajourført vurdering af søtransportens ikke-CO2-relaterede indvirkning på det globale klima. På grundlag af denne vurdering og under hensyntagen til Europa-Parlamentets beslutning af 14. september 2011 om en samlet tilgang til ikke-CO2-udledninger bør Kommissionen analysere konsekvenserne for politikker og foranstaltninger med henblik på at reducere disse emissioner.*

Or. en

#### **Ændringsforslag 4**

**Forslag til forordning  
Betragtning 1 c (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(1c) Kommissionen bør ligeledes træffe foranstaltninger for at gribe ind over for andre aktiviteter, der medfører drivhusgasemissioner og emissioner af luftforurenende stoffer, som ikke er omfattet af denne forordning, dvs. fiskefartøjers anvendelse af kølemidler og fordampningsemissioner fra lastning/losning af brændstoffer og masse gods (f.eks. flygtige organiske forbindelser og partikler).*

Or. en

#### **Ændringsforslag 5**

**Forslag til forordning  
Betragtning 1 d (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(1d) Kommissionens hvidbog fra 2011 om en køreplan for et fælles europæisk transportområde kræver en reduktion af emissionerne fra søtransport med 40 % (50 % hvis muligt) i forhold til 2005-niveauet senest i 2050.**

Or. en

## **Ændringsforslag 6**

**Forslag til forordning  
Betragtning 1 e (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(1e) Europa-Parlamentets beslutning om en køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (2011/2096(INI)) kræver en samlet begrænsning på EU-niveau af CO<sub>2</sub>-emissioner og forurenende stoffer inden for skibsfarten med 30 %, hvortil IMO-aftalerne om designindekset for energieffektivitet og forvaltningsplanen for skibes energieffektivitet skal bidrage.**

Or. en

## **Ændringsforslag 7**

**Forslag til forordning  
Betragtning 3**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(3) Ifølge data fra IMO kan det specifikke energiforbrug og CO<sub>2</sub>-emissionerne fra

(3) Ifølge data fra IMO kan det specifikke energiforbrug og CO<sub>2</sub>-emissionerne fra



skibe reduceres med **op til 75 %** ved at anvende operationelle foranstaltninger og gennemføre eksisterende teknologier, idet en betydelig del af disse foranstaltninger kan betragtes som omkostningseffektive, eftersom de lavere brændstofomkostninger sikrer, at driftsomkostninger og investeringsomkostninger tilbagebetales.

skibe reduceres med **25-75 %** ved at anvende operationelle foranstaltninger og gennemføre eksisterende teknologier, idet en betydelig del af disse foranstaltninger kan betragtes som omkostningseffektive, **og at de derfor kan tilbyde sektoren nettofordele**, eftersom de lavere brændstofomkostninger sikrer, at driftsomkostninger og investeringsomkostninger tilbagebetales.

Or. en

## Ændringsforslag 8

### Forslag til forordning Betragtning 4

#### *Kommissionens forslag*

(4) Den bedst mulige løsning med hensyn til at reducere CO<sub>2</sub>-emissioner fra skibsfart på EU-plan er fortsat at oprette et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af **CO<sub>2</sub>-emissioner** baseret på skibes brændstofforbrug som første trin i en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse til at reducere drivhusgasser.

#### *Ændringsforslag*

(4) Den bedst mulige løsning med hensyn til at reducere CO<sub>2</sub>-emissioner fra skibsfart på EU-plan er fortsat at oprette et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af **drivhusgasemissioner** baseret på skibes brændstofforbrug **med henblik på at indsamle aggregerede data om disse emissioner** som første trin i en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse til at reducere drivhusgasser.

Or. en

## Ændringsforslag 9

### Forslag til forordning Betragtning 6

### *Kommissionens forslag*

(6) Resultaterne af høringen af interesserede parter og drøftelserne med de internationale partnere viser, at der bør anvendes en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse vedrørende reduktion af drivhusgasser med gennemførelse af et robust MRV-system for **CO<sub>2</sub>-emissioner** fra søtransport som det første trin og fastsættelse af priserne for **disse emissioner** på et senere trin. Denne tilgang gør det lettere at gøre betydelige fremskridt på internationalt plan med hensyn til at nå til enighed om målene for reduktion af drivhusgasemissioner og supplerende foranstaltninger med henblik på at opnå disse reduktioner med mindst mulige omkostninger.

### *Ændringsforslag*

(6) Resultaterne af høringen af interesserede parter og drøftelserne med de internationale partnere viser, at der bør anvendes en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse vedrørende reduktion af drivhusgasser med gennemførelse af et robust MRV-system for **drivhusgasemissioner** fra søtransport som det første trin og **indførelse af nye politikinstrumenter, dvs.** fastsættelse af priserne for **emissionerne eller en afgift** på et senere trin. Denne tilgang gør det lettere at gøre betydelige fremskridt på internationalt plan med hensyn til at nå til enighed om målene for reduktion af drivhusgasemissioner og supplerende foranstaltninger med henblik på at opnå disse reduktioner med mindst mulige omkostninger.

Or. en

### **Ændringsforslag 10**

#### **Forslag til forordning Betragtning 7**

### *Kommissionens forslag*

(7) Indførelsen af et MRV-system i Unionen ventes at medføre emissionsreduktioner **på op til 2 % sammenlignet med status quo og en reduktion i de samlede nettoomkostninger på op til EUR 1,2 mia.** inden 2030, eftersom dette kan bidrage til at fjerne markedshindringerne, navnlig vedrørende manglen på oplysninger om skibes effektivitet. Disse lavere transportomkostninger bør fremme den internationale handel. Endvidere er et

### *Ændringsforslag*

(7) Indførelsen af et MRV-system i Unionen ventes at medføre **visse** emissionsreduktioner inden 2030, eftersom dette kan bidrage til at fjerne markedshindringerne, navnlig vedrørende manglen på oplysninger om skibes effektivitet. Disse lavere transportomkostninger bør fremme den internationale handel. Endvidere er et robust MRV-system en forudsætning for enhver markedsbaseret foranstaltning eller effektivitetsstandard, uanset om det

robust MRV-system en forudsætning for enhver markedsbaseret foranstaltning eller effektivitetsstandard, uanset om det anvendes i EU eller globalt. Det giver ligeledes pålidelige oplysninger, som kan anvendes til at fastsætte præcise emissionsreduktionsmål og til at vurdere udviklingen med hensyn til søtransportens bidrag til at nå en lavemissionsøkonomi.

anvendes i EU eller globalt. Det giver ligeledes pålidelige oplysninger, som kan anvendes til at fastsætte præcise emissionsreduktionsmål og til at vurdere udviklingen med hensyn til søtransportens bidrag til at nå en lavemissionsøkonomi.

Or. en

## Ændringsforslag 11

### Forslag til forordning Betragtning 8

#### *Kommissionens forslag*

(8) Alle sejladser i Unionen, alle sejladser ind i Unionen fra den seneste havn uden for Unionen til den første anløbshavn i Unionen og alle sejladser fra Unionen fra en havn i Unionen til den næste anløbshavn uden for Unionen bør anses for relevante med hensyn til overvågning. **CO<sub>2</sub>-emissioner** i EU-havne, herunder når skibe ligger ved kaj eller bevæger sig i en havn, bør også være omfattet, navnlig eftersom der findes specifikke foranstaltninger til at reducere eller undgå dem. Disse regler bør anvendes uden forskelsbehandling for alle skibe, uanset deres flag.

#### *Ændringsforslag*

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

Or. en

## Ændringsforslag 12

### Forslag til forordning Betragtning 11

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

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

Or. en

**Ændringsforslag 13**

**Forslag til forordning  
Betragtning 12**

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

(12) For at **sikre sammenhæng med den eksisterende internationale lovgivning, især bilag VI til Marpol, bør MRV-systemet gælde for skibe på 400 BT og derover.**

*relevante emissionskilder er omfattet. En lavere grænse vil medføre en større administrativ byrde, mens en højere grænse vil begrænse de omfattede emissioner og dermed systemets miljøeffektivitet.*

Or. en

#### **Ændringsforslag 14**

##### **Forslag til forordning Betragtning 13**

*Kommissionens forslag*

*(13) For at reducere det administrative arbejde for skibsejere og operatører yderligere bør overvågningsreglerne udelukkende fokusere på CO<sub>2</sub>, eftersom dette er langt den mest relevante drivhusgas, der udledes af søtransport, idet den udgør op til 98 % af sektorens drivhusgasemissioner.*

*Ændringsforslag*

**udgår**

Or. en

#### **Ændringsforslag 15**

##### **Forslag til forordning Betragtning 16**

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

*(16) MRV-systemet er en mulighed for at sikre sammenhængende regulering af skibsfartssektoren i forhold til andre sektorer, og følgelig er det nødvendigt, at overvågningen af NO<sub>x</sub>, der også er omfattet af bilag VI til Marpol, medtages i MRV, samtidig med at krav om at installere måleudstyr, som ikke er*

*MRV-system.*

tilstrækkeligt pålideligt eller kommercielt tilgængeligt, *undgå*.

Or. en

## Ændringsforslag 16

Forslag til forordning  
Betragtning 16 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***(16a) Marpolkonventionen omfatter en forpligtelse til at anvende designindekset for energieffektivitet i forbindelse med nye skibe og til at anvende forvaltningsplanen for skibes energieffektivitet for hele verdens flåde.***

Or. en

## Ændringsforslag 17

Forslag til forordning  
Betragtning 17

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

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

med Kommissionens afgørelse  
2012/504/EU af 17. september 2012 om  
Eurostat.

Or. en

## **Ændringsforslag 18**

### **Forslag til forordning Betragtning 25**

#### *Kommissionens forslag*

(25) For at gøre brug af bedste praksis og videnskabelige beviser bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage retsakter i overensstemmelse med traktatens artikel 290 med henblik på at revurdere visse tekniske aspekter af overvågningen og rapporteringen af **CO<sub>2</sub>-emissioner** fra skibe og yderligere præcisere reglerne for verifikation af emissionsrapporter og akkreditering af verifikatorer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under det forberedende arbejde, bl.a. på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig indsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

#### *Ændringsforslag*

(25) For at gøre brug af bedste praksis og videnskabelige beviser bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage retsakter i overensstemmelse med traktatens artikel 290 med henblik på at revurdere visse tekniske aspekter af overvågningen og rapporteringen af **drivhusgasemissioner** fra skibe og yderligere præcisere reglerne for verifikation af emissionsrapporter og akkreditering af verifikatorer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under det forberedende arbejde, bl.a. på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig indsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

Or. en

## **Ændringsforslag 19**

### **Forslag til forordning Betragtning 27**

### *Kommissionens forslag*

(27) Målet med den foreslåede foranstaltning, nemlig at overvåge, rapportere og verificere **CO<sub>2</sub>-emissioner** fra skibe som første trin i en trinvis tilgang til at reducere disse emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig på grund af søfartens internationale karakter og kan således bedre opfyldes på EU-plan på grund af foranstaltningens omfang og virkninger. Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

### *Ændringsforslag*

(27) Målet med den foreslåede foranstaltning, nemlig at overvåge, rapportere og verificere **drivhusgasemissioner** fra skibe som første trin i en trinvis tilgang til at reducere disse emissioner **og opfylde målene i Kommissionens hvidbog "En køreplan for et fælles europæisk transportområde"**, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig på grund af søfartens internationale karakter og kan således bedre opfyldes på EU-plan på grund af foranstaltningens omfang og virkninger. Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Or. en

## **Ændringsforslag 20**

### **Forslag til forordning Artikel 1**

#### *Kommissionens forslag*

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af **emissioner af kuldioxid (CO<sub>2</sub>)** og andre klimarelevante oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af **CO<sub>2</sub>-emissioner** fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

#### *Ændringsforslag*

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

Or. en



## Ændringsforslag 21

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

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

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

Or. en

## Ændringsforslag 22

### Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 2

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

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

Or. en

## Ændringsforslag 23

### Forslag til forordning Artikel 3 – litra a

*Kommissionens forslag*

a) "emissioner": udledning af CO<sub>2</sub> i atmosfæren fra skibe, jf. artikel 2

*Ændringsforslag*

a) "emissioner": udledning af CO<sub>2</sub> **og NO<sub>x</sub>** i atmosfæren fra skibe, jf. artikel 2

Or. en

**Ændringsforslag 24**

**Forslag til forordning  
Artikel 3 – litra b**

*Kommissionens forslag*

b) "anløbshavn": en havn, hvor et skib standser for at laste eller losse fragt samt ud- eller indskibe passagerer, dog ikke en havn, hvor det standser udelukkende for at påfylde brændstof eller proviantere og/eller skifte besætning

*Ændringsforslag*

b) "anløbshavn": en havn, hvor et skib standser for at laste eller losse fragt samt ud- eller indskibe passagerer, dog ikke en havn, hvor det standser udelukkende for at påfylde brændstof eller proviantere og/eller skifte besætning, ***sejler i tørdok, foretager skibsreparationer og stopper i havnen i nødsituationer, ulykkesituationer eller udelukkende for at søge ly i forbindelse med ugunstige vejrforhold***

Or. en

**Ændringsforslag 25**

**Forslag til forordning  
Artikel 3 – litra g**

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

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

## Ændringsforslag 26

### Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – litra j

#### *Kommissionens forslag*

j) "konservativ": definition af en række forudsætninger for at sikre, at de årlige emissioner ikke undervurderes, og afstande *eller fragtmængder* ikke overvurderes

#### *Ændringsforslag*

j) "konservativ": definition af en række forudsætninger for at sikre, at de årlige emissioner ikke undervurderes, og afstande ikke overvurderes

## Ændringsforslag 27

### Forslag til forordning Artikel 3 – litra k

#### *Kommissionens forslag*

k) "*ton CO2*": CO2 mål i metriske tons

#### *Ændringsforslag*

*udgår*

## Ændringsforslag 28

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

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

la) "*skibe ved kaj*": skibe, som er sikkert fortøjet eller ankret op i en fællesskabshavn i forbindelse med lastning, losning og ophold (hotelling), inklusive det tidsrum, hvor de ikke

## **Ændringsforslag 29**

### **Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1**

#### *Kommissionens forslag*

1. Selskaberne skal for hvert skib overvåge og rapportere den mængde og type brændstof, der forbruges i løbet af **et kalenderår** i **hver havn** under en medlemsstats jurisdiktion og for **hver sejlads** med ankomst til eller afgang fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion i overensstemmelse med stk. 2-6.

#### *Ændringsforslag*

1. Selskaberne skal for hvert skib overvåge og rapportere den mængde og type brændstof, der forbruges i løbet af **en rapporteringsperiode** i **alle havne** under en medlemsstats jurisdiktion og for **alle sejladser** med ankomst til eller afgang fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion i overensstemmelse med stk. 2-6.

## **Ændringsforslag 30**

### **Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 1**

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

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

## Ændringsforslag 31

### Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

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

#### *Ændringsforslag*

1. Inden den 31. august 2017 skal selskaberne indsende en overvågningsplan til verifikatorerne, der viser den valgte metode til overvågning og rapportering af emissioner og andre klimarelevante oplysninger for hvert af deres skibe over **400** BT.

Or. en

## Ændringsforslag 32

### Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 3 – litra c

#### *Kommissionens forslag*

c) en beskrivelse af emissionskilder **om bord på skibet som f.eks. hovedmotorer, hjælpemotorer, kedler og inertgasgeneratorer og de anvendte brændstoftyper**

#### *Ændringsforslag*

c) en beskrivelse af **følgende** emissionskilder **og deres forbundne brændstoftyper om bord på skibet:**

**i) hovedmotor(er)**

**ii) hjælpemotor(er)**

**iii) kedel (kedler)**

**iv) inertgasgenerator(er)**

Or. en

## Ændringsforslag 33

### Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 3 – litra d

*Kommissionens forslag*

d) en beskrivelse af de procedurer, systemer og ansvarsområder, der anvendes til at ajourføre listen over emissionskilder i løbet af *emissionsåret*, så den er fuldstændig, for at sikre, at overvågningen og rapporteringen af skibets emissioner er fuldstændig

*Ændringsforslag*

d) en beskrivelse af de procedurer, systemer og ansvarsområder, der anvendes til at ajourføre listen over emissionskilder i løbet af *overvågningsperioden*, så den er fuldstændig, for at sikre, at overvågningen og rapporteringen af skibets emissioner er fuldstændig

Or. en

**Ændringsforslag 34**

**Forslag til forordning**

**Artikel 6 – stk. 3 – litra h – nr. ii**

*Kommissionens forslag*

*ii) procedurer, ansvarsområder, formler og datakilder til bestemmelse og registrering af fragt og antal passagerer, alt efter hvad der er relevant*

*Ændringsforslag*

*udgår*

Or. en

**Ændringsforslag 35**

**Forslag til forordning**

**Artikel 6 – stk. 3 – litra j**

*Kommissionens forslag*

*j) datoen for seneste ændring af overvågningsplanen.*

*Ændringsforslag*

*udgår*

Or. en

### Ændringsforslag 36

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

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***ja) en revisionsjournal for at registrere alle detaljer om revisionshistorikken.***

Or. en

### Ændringsforslag 37

#### Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 2 – litra a

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

a) hvis der forekommer en ændring i skibets ejerforhold

a) hvis der forekommer en ændring i skibets ejerforhold ***eller en ændring af indehaveren af opløst organisk kulstof eller af flag***

Or. en

### Ændringsforslag 38

#### Forslag til forordning Artikel 8 – stk. 1 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***Overvågningen kan suspenderes i perioder, hvor et skib er involveret i nødsituationer, herunder aktiviteter med henblik på at redde menneskeliv.***

Or. en

### Ændringsforslag 39

#### Forslag til forordning Artikel 9 – litra b

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

b) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof, som forbruges i alt

Or. en

### Ændringsforslag 40

#### Forslag til forordning Artikel 9 – litra c a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*  
**ca) udledt NOx**

Or. en

### Ændringsforslag 41

#### Forslag til forordning Artikel 9 – litra e

*Kommissionens forslag*

e) tid til søs

*Ændringsforslag*

e) tid til søs **og ved kaj**

Or. en



**Ændringsforslag 42**

**Forslag til forordning  
Artikel 9 – litra f**

*Kommissionens forslag*

*f) fragt*

*Ændringsforslag*

*udgår*

Or. en

**Ændringsforslag 43**

**Forslag til forordning  
Artikel 9 – litra g**

*Kommissionens forslag*

*g) transportarbejde.*

*Ændringsforslag*

*udgår*

Or. en

**Ændringsforslag 44**

**Forslag til forordning  
Artikel 9 – litra f a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*fa) energieffektivitet som defineret i bilag  
II*

Or. en

**Ændringsforslag 45**

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

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***ga) dato og tidspunkt for begyndelsen af og afslutningen på perioder, hvorunder overvågningen var suspenderet på grund af nødsituationer såsom aktiviteter med henblik på at redde menneskeliv, sammen med en beskrivelse heraf.***

Or. en

#### **Ændringsforslag 46**

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

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***Uanset stk. 1 er fartøjer, der udelukkende opererer inden for denne forordnings anvendelsesområde, og som foretager flere rejser om dagen, undtaget fra at overvåge emissioner pr. sejlads.***

Or. en

#### **Ændringsforslag 47**

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

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

a) mængde og emissionsfaktor for hver af de typer af brændstof, som forbruges i alt

Or. en

## Ændringsforslag 48

### Forslag til forordning Artikel 10 – litra b

*Kommissionens forslag*

b) samlet udledt CO2

*Ændringsforslag*

b) samlet udledt CO2 **og NOx**

Or. en

## Ændringsforslag 49

### Forslag til forordning Artikel 10 – litra c

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

c) samlede CO2-emissioner **og NOx-emissioner** fra alle sejladsere mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion

Or. en

## Ændringsforslag 50

### Forslag til forordning Artikel 10 – litra d

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

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

Or. en

## Ændringsforslag 51

### Forslag til forordning Artikel 10 – litra e

#### *Kommissionens forslag*

e) samlede CO<sub>2</sub>-emissioner fra alle sejladser til havne under en medlemsstats jurisdiktion

#### *Ændringsforslag*

e) samlede CO<sub>2</sub>-emissioner **og NO<sub>x</sub>-emissioner** fra alle sejladser til havne under en medlemsstats jurisdiktion

Or. en

## Ændringsforslag 52

### Forslag til forordning Artikel 10 – litra f

#### *Kommissionens forslag*

f) CO<sub>2</sub>-emissioner udledt i havne under en medlemsstats jurisdiktion, mens skibet lå ved kaj

#### *Ændringsforslag*

f) CO<sub>2</sub>-emissioner **og NO<sub>x</sub>-emissioner** udledt i havne under en medlemsstats jurisdiktion, mens skibet lå ved kaj

Or. en

## Ændringsforslag 53

### Forslag til forordning Artikel 10 – litra h

#### *Kommissionens forslag*

h) samlet tid til søs

#### *Ændringsforslag*

h) samlet tid til søs **og ved kaj**

Or. en

## Ændringsforslag 54

### Forslag til forordning Artikel 10 – litra i

*Kommissionens forslag*

i) *samlet transportarbejde*

*Ændringsforslag*

i) *energieffektivitet som defineret i bilag II*

Or. en

## Ændringsforslag 55

### Forslag til forordning Artikel 10 – litra j

*Kommissionens forslag*

j) *gennemsnitlig energieffektivitet.*

*Ændringsforslag*

*udgår*

Or. en

## Ændringsforslag 56

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

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

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

Or. en

## Ændringsforslag 57

### Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 3 – litra c a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*ca) detaljer om suspendede  
overvågningsperioder som følge af  
nødsituationer og aktiviteter med henblik  
på at redde menneskeliv*

Or. en

## Ændringsforslag 58

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

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

h) de beregninger, der ligger til grund for  
bestemmelsen af energieffektiviteten *som  
defineret i bilag II.*

Or. en

## Ændringsforslag 59

### Forslag til forordning Artikel 21 – stk. 1

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

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

1. Inden den 30. juni hvert år skal  
Kommissionen offentliggøre emissionerne  
i overensstemmelse med artikel 11 *og  
samtidig overholde den fortrolige karakter  
af kommercielle oplysninger for at  
beskytte en legitim økonomisk interesse i  
henhold til artikel 3 og artikel 4 i Europa-  
Parlamentets og Rådets direktiv*

2003/4/EF.

---

*Europa-Parlamentets og Rådets direktiv  
2003/4/EF af 28. januar 2003 om  
offentlig adgang til miljøoplysninger  
(EUT L 41 af 14.2.2003, s. 26).*

Or. en

### **Ændringsforslag 60**

**Forslag til forordning  
Artikel 21 – stk. 2 – litra a**

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

**udgår**

Or. en

### **Ændringsforslag 61**

**Forslag til forordning  
Artikel 21 – stk. 2 – litra b**

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

**udgår**

Or. en

### **Ændringsforslag 62**

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

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

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

Or. en

**Ændringsforslag 63**

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

*Kommissionens forslag*

d) årlige CO2-emissioner

*Ændringsforslag*

d) årlige CO2-emissioner *og NOx-emissioner*

Or. en

**Ændringsforslag 64**

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

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

f) *årlig gennemsnitlig energieffektivitet som defineret i bilag II*

Or. en

**Ændringsforslag 65**

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



*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

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

Or. en

**Ændringsforslag 66**

**Forslag til forordning  
Artikel 22 – stk. 3**

*Kommissionens forslag*

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

*Ændringsforslag*

3. Såfremt der indgås en international aftale om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport, revurderer Kommissionen denne forordning **med henblik på at harmonisere EU-reglerne med internationale regler.**

Or. en

**Ændringsforslag 67**

**Forslag til forordning  
Artikel 23**

*Kommissionens forslag*

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med hensyn til at supplere og ændre bestemmelserne i bilag I og II for at tage hensyn til tilgængelige og ajourførte videnskabelige beviser, samt **de relevante data, der findes om bord på skibe, og** de relevante

*Ændringsforslag*

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med hensyn til at supplere og ændre bestemmelserne i bilag I og II for at tage hensyn til tilgængelige og ajourførte videnskabelige beviser, samt de relevante internationale regler og internationalt anerkendte

internationale regler og internationalt anerkendte standarder, for at identificere de mest præcise og effektive metoder til overvågning af emissioner og for at præcisere de krævede oplysninger vedrørende overvågning og rapportering af emissioner, på de betingelser, som er fastlagt i artikel 24, i det omfang de vedrører ikke-væsentlige elementer af denne forordning.

standarder, for at identificere de mest præcise og effektive metoder til overvågning af emissioner og for at præcisere de krævede oplysninger vedrørende overvågning og rapportering af emissioner, på de betingelser, som er fastlagt i artikel 24, *udelukkende* i det omfang de vedrører ikke-væsentlige elementer af denne forordning.

Or. en

## Ændringsforslag 68

### Forslag til forordning

#### Artikel 26 – stk. 2

Forordning (EU) nr. 525/2013

Artikel 21 a – stk. 2

#### *Gældende ordlyd*

(2) Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med [artikel 25 i denne forordning] for at præcisere kravene til overvågning og rapportering af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX og under hensyntagen til, hvor det er relevant, relevante afgørelser truffet af organerne under UNFCCC og Kyotoprotokollen eller aftaler indgået som følge deraf eller efterfølgende eller afgørelser vedtaget i forbindelse med Den Internationale Søfartsorganisation.

#### *Ændringsforslag*

(2) Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med [artikel 25 i denne forordning] for at præcisere kravene til overvågning og rapportering af CO<sub>2</sub>-emissioner *og NO<sub>x</sub>-emissioner* fra søtransport i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX og under hensyntagen til, hvor det er relevant, relevante afgørelser truffet af organerne under UNFCCC og Kyotoprotokollen eller aftaler indgået som følge deraf eller efterfølgende eller afgørelser vedtaget i forbindelse med Den Internationale Søfartsorganisation.

Or. en

## Ændringsforslag 69

### Forslag til forordning

#### Artikel 26 – stk. 2

Forordning (EU) nr. 525/2013

Artikel 21 a – stk. 3 a (nyt)

*Gældende ordlyd*

*Ændringsforslag*

***(3a) Kommissionen vurderer hvert andet år søtransportsektorens samlede indvirkning på det globale klima, herunder i form af ikke-CO<sub>2</sub>-relaterede emissioner eller virkninger baseret på emissionsdata fra medlemsstaterne i henhold til artikel 7 og/eller fastsat i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX, og forbedrer denne vurdering med henvisning til henholdsvis de videnskabelige fremskridt og data for søtrafikken.***

Or. en

## Ændringsforslag 70

### Forslag til forordning

Bilag I – afsnit B – stk. 3 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***Enhver kombination af ovenstående metoder, der er godkendt af verifikatoren, kan anvendes, hvis den forbedrer målingens overordnede præcision.***

Or. en

## Ændringsforslag 71

### Forslag til forordning

Bilag I – afsnit B – stk. 3 – underafsnit 1 – punkt 4 a (nyt)

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

Or. en

## Ændringsforslag 72

### Forslag til forordning

#### Bilag I – afsnit B – stk. 3 – underafsnit 4 – punkt 1

Målinger af direkte emissioner kan anvendes til sejlads inden for denne forordnings anvendelsesområde og til emissioner i havne under en medlemsstats jurisdiktion. CO<sub>2</sub>-emissioner skal omfatte CO<sub>2</sub> udledt af hovedmotorer, hjælpemotorer, kedler og inertgasgeneratorer. ***For skibe, hvor rapporteringen er baseret på denne metode, skal brændstofforbruget beregnes ved hjælp af de målte CO<sub>2</sub>-emissioner og den korrekte emissionsfaktor for de relevante brændstoffer.***

Målinger af direkte emissioner kan anvendes til sejlads inden for denne forordnings anvendelsesområde og til emissioner i havne under en medlemsstats jurisdiktion. CO<sub>2</sub>-emissioner ***og NO<sub>x</sub>-emissioner*** skal omfatte CO<sub>2</sub> ***og NO<sub>x</sub>*** udledt af hovedmotorer, hjælpemotorer, kedler og inertgasgeneratorer.

Or. en

## Ændringsforslag 73

### Forslag til forordning

#### Bilag I – afsnit B – stk. 3 – underafsnit 4 – punkt 2

*Kommissionens forslag*

Denne metode er baseret på bestemmelse af CO<sub>2</sub>-emissionsstrømme i røggasskorstene ved at multiplicere CO<sub>2</sub>-koncentrationen i røggassen med røggasstrømmen.

*Ændringsforslag*

Denne metode er baseret på bestemmelse af CO<sub>2</sub>-emissionsstrømme ***NO<sub>x</sub>-emissionsstrømme*** i røggasskorstene ved at multiplicere CO<sub>2</sub>-koncentrationen ***og NO<sub>x</sub>-koncentrationen*** i røggassen med røggasstrømmen.

Or. en

**Ændringsforslag 74**

**Forslag til forordning  
Bilag II – afsnit A – stk. 4**

*Kommissionens forslag*

***For passagerskibe skal antallet af passagerer angives som fragt. For alle andre kategorier af skibe skal fragtmængden angives i metriske tons og kubikmeter fragt.***

*Ændringsforslag*

***udgår***

Or. en

**Ændringsforslag 75**

**Forslag til forordning  
Bilag II – afsnit A – stk. 5**

*Kommissionens forslag*

***Transportarbejde skal bestemmes ved at multiplicere den tilbagelagte distance med fragtmængden.***

*Ændringsforslag*

***udgår***

Or. en

## Ændringsforslag 76

### Forslag til forordning Bilag II – afsnit B – stk. 3 – punkt 1

#### *Kommissionens forslag*

Den gennemsnitlige energieffektivitet skal overvåges ved hjælp af **mindst fire** indikatorer, nemlig brændstofforbrug pr. distance, **brændstofforbrug pr. transportarbejde**, CO<sub>2</sub>-emissioner pr. distance **og CO<sub>2</sub>-emissioner pr. transportarbejde**, som beregnes som følger:

#### *Ændringsforslag*

Den gennemsnitlige energieffektivitet skal overvåges ved hjælp af **to** indikatorer, nemlig brændstofforbrug pr. distance **og CO<sub>2</sub>-emissioner og NO<sub>x</sub>-emissioner** pr. distance, som beregnes som følger:

Or. en

## Ændringsforslag 77

### Forslag til forordning Bilag II – afsnit B – stk. 3 – punkt 3

#### *Kommissionens forslag*

**Brændstofforbrug pr. transportarbejde = samlet årligt brændstofforbrug/samlet transportarbejde**

#### *Ændringsforslag*

**udgår**

Or. en

## Ændringsforslag 78

### Forslag til forordning Bilag II – afsnit B – stk. 3 – punkt 4

#### *Kommissionens forslag*

CO<sub>2</sub>-emissioner pr. distance = samlede årlige CO<sub>2</sub>-emissioner/samlet tilbagelagt distance

#### *Ændringsforslag*

CO<sub>2</sub>-emissioner **og NO<sub>x</sub>-emissioner** pr. distance = samlede årlige CO<sub>2</sub>-emissioner **og NO<sub>x</sub>-emissioner**/samlet tilbagelagt

distance

Or. en

**Ændringsforslag 79**

**Forslag til forordning  
Bilag II – afsnit B – stk. 3 – punkt 5**

*Kommissionens forslag*

*CO<sub>2</sub>-emissioner pr. transportarbejde =  
samlede årlige CO<sub>2</sub>-emissioner/samlet  
transportarbejde*

*udgår*

*Ændringsforslag*

Or. en

## BEGRUNDELSE

### Indledning

Søtransportsektoren spiller en central rolle i den europæiske økonomi. Den tegner sig for en stor del af den internationale godstransport mellem de 27 EU-lande og resten af verden, samtidig med at den yder et betydeligt bidrag til godstransporten inden for EU. Ifølge "EU transport in figures, 2012" stod skibsfartssektoren i 2010 for godstransport for omkring 1400 mia. ton-kilometer (ton-km) i de 27 EU-lande og var nr. 2 i forhold til vejtransport (1800 mia. ton-km). Skibsfart er af mindre betydning for transport af passagerer i de 27 EU-lande, når det gælder antallet af transporterede passagerer, men skibsfart forbliver dog en væsentlig transportform på områder, hvor der er begrænset adgang til andre transportformer på grund af den geografiske beliggenhed (f.eks. øer).

På grund af søtransportsektorens afhængighed af forbrænding af fossile brændsler og eftersom denne er én af de mindst regulerede menneskeskabte emissionskilder, bidrager emissioner fra søtransportsektoren både til luftforurening og klimaændringer. Sektorens miljømæssige konsekvenser som følge af emissioner såsom kuldioxid (CO<sub>2</sub>), nitrogenoxider (NO<sub>x</sub>), svovloxider (SO<sub>x</sub>), metan (CH<sub>4</sub>), partikler og sod fra skibsfart i europæisk farvand kan bidrage med op til 10-20 % til de samlede globale skibsfartsemissioner. Når man vurderer al skibsfart fra nationale og internationale skibe, der ankommer til eller afsejler fra de 27 EU-landes havne, kan bidraget være op til 30 % for CO<sub>2</sub>. En nylig teknisk rapport fra EEA (nr. 4/2013) behandler sektorens indvirkning på luftkvalitet og klimaændringer i Europa. NO<sub>x</sub>-emissioner fra international søtransport i europæisk farvand forventes at stige og kan blive lige så store som landbaserede kilder inden 2020 og fremefter. På globalt plan vidner skibsemissioner af både luftforurenende stoffer og drivhusgasser, der bidrager til direkte og indirekte klimaændringer, om en nettokøleeffekt trods den betydelige stigning af CO<sub>2</sub>-emissioner. Den planlagte mindskelse af SO<sub>2</sub>- og partikelemissioner fra international skibsfart vil medføre en begrænsning af den direkte køleeffekt som følge af aerosoler i Europa. EEA's rapport viser, hvor vigtigt det er at tage højde for den dobbelte virkning, som emissioner fra international skibsfart har på luftkvaliteten og klimaændringer. Følgelig vil et integreret system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV), der omfatter emissioner af luftforurenende stoffer og drivhusgasser, bidrage til at stille bedre oplysninger til rådighed om sidegevinster og kompromiser om dertil forbundne politikker i Europa.

### Lovgivningsmæssig baggrund og teknologiske udfordringer

Inden for international og europæisk politikudformning om luftkvalitet og klima er der identificeret et behov for international regulering af skibsemissioner. I 1997 blev der tilføjet et nyt bilag til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (Marpol). Bilag VI til Marpol har til formål at minimere luftbårne emissioner fra skibe (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, ozonnedbrydende stoffer og flygtige organiske forbindelser) og deres bidrag til lokal luftforurening og globale miljøproblemer. Bilag VI trådte i kraft den 19. maj 2005, og et revideret bilag VI med betydeligt begrænsede emissionsgrænser trådte i kraft den 1. juli 2010. I 2007 blev international skibsfart vurderet til at have bidraget med omkring 2,7 % til de globale CO<sub>2</sub>-emissioner. IMO har ligeledes vedtaget obligatoriske tekniske og operationelle



energieffektivitetsforanstaltninger, der har til formål at mindske mængden af CO<sub>2</sub>-emissioner fra international skibsfart.

På EU-plan fastlægges det i direktiv 2009/29/EF, at der bør forelægges "et forslag om medtagelse af emissionerne fra international søfart ... i Fællesskabets reduktionsforpligtelse med henblik på den foreslåede retsakts ikrafttræden senest i 2013." Kommissionens hvidbog fra 2011 om transport opfordrede til, at "CO<sub>2</sub>-emissionerne fra søtransport reduceres med 40 % (om muligt 50 %) inden 2050 i forhold til niveauet for 2005". Sidste år meddelte Kommissionen, at den ikke ville overholde denne frist, og at den heller ikke ville forelægge et forslag til begrænsning af emissioner. I juni 2013 forelagde Kommissionen dette forslag om et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af CO<sub>2</sub>-emissioner fra international skibsfart. Parallelt hermed offentliggjorde Kommissionen en meddelelse med åbne diskussionspunkter om, hvordan søtransportemissioner i fremtiden kan integreres i EU's politikker til begrænsning af drivhusgasser.

Der ventes en stor vækst inden for verdenshandelen på grund af den forventede stigning i verdens befolkning med 2 milliarder personer i løbet af de næste årtier, og derudover vil yderligere 2 milliarder personer deltage aktivt i den globale økonomi. Denne vækst udgør en udfordring for søfartssektoren, idet den skal opfylde en emissionsmålsætning, der er nødvendig for at opnå en stabilisering af de globale temperaturer. Følgelig er der også behov for sideløbende at udvikle og anvende innovative teknologier og praksisser i fremtiden for så vidt angår brændstofkvalitet/brændselsomlægning, emissionsreduktionsteknologier og skibsoperationsforanstaltninger.

### **Ordførerens bemærkninger**

Denne forordning giver mulighed for en fælleseuropæisk tilgang til MRV for både drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra søfartssektoren. En sådan tilgang vil give Europa mulighed for i nær fremtid at udarbejde emissionsbegrænsningspolitikker for søfartssektoren, der er i overensstemmelse med de overordnede klima- og luftforureningspolitikker samt politikker til beskyttelse af menneskers sundhed. Der er derfor behov for at udvide anvendelsesområdet ved at medtage NO<sub>x</sub>-emissioner i MRV foruden CO<sub>2</sub>-emissioner. Både mængden af CO<sub>2</sub>- og NO<sub>x</sub>-emissioner stiger i betydelig grad, hvilket forårsager væsentlige klimaændringer. I lighed med forordning (EU) nr. 525/2013 om en mekanisme til overvågning og rapportering i luftfartssektoren foreslås en vurdering af søtransportens miljømæssige konsekvenser for det globale klima ved at ændre forordningen om en mekanisme til overvågning og rapportering. Kommissionen bør på grundlag af denne vurdering gribe ind over for den miljømæssige indvirkning af søfartsemissioner såsom partikler, sod og CH<sub>4</sub> og andre aktiviteter, der medfører emissioner af luftforurenende stoffer og drivhusgasser, dvs. fiskefartøjers anvendelse af kølemidler og fordampningsemissioner fra lastning/losning af brændstoffer og masse gods (f.eks. flygtige organiske forbindelser og partikler).

Kommissionen har foreslået at begrænse forordningens anvendelsesområde til at omfatte skibe over 5 000 BT. Anvendelsesområdet bør med henblik på at forbedre de omfattede emissioner og skabe sammenhæng med andre internationale regler såsom de regler, der er fastlagt i bilag VI til Marpol, udvides til også at omfatte alle skibe over 400 BT. Eftersom denne grænse også er foreslået under drøftelser i IMO, vil den tilpasse EU-reglerne til en

sandsynlig fremtidig international ramme.

Medens det er væsentligt at sikre, at denne forordning omfatter søfartsemissioner så sammenhængende som muligt, er det også af afgørende betydning at fokusere på det væsentlige og begrænse gennemførelsesomkostningerne og den administrative byrde. Virksomheder bør ligeledes ikke forpligtes til at offentliggøre oplysninger, som er følsomme forretningsoplysninger, og som potentielt er vildledende. Følgelig foreslår ordføreren, at transportarbejde udelukkes fra de andre klimarelevante oplysninger, eftersom det ikke berører målinger af emissioner. Søfartsmarkedet har allerede – på grund af de høje udgifter til brændstoffer – betydelige incitament til at øge dets energieffektivitet, og transportarbejdes energieffektivitet er i virkeligheden et langt mere avanceret spørgsmål, som ikke kan fastlægges uden kendskab til de særlige markedsomstændigheder, der dikterer skibsejeres og skibsoperatørers beslutninger. Uden kendskab til de disponible laster, deres masse sammenlignet med deres vægt, vejrforholdene, de relevante priser, geografiske og andre begrænsninger, tidsrammen for levering osv. kan en rejses reelle energieffektivitet og dens indvirkning på den sociale trivsel ikke fastlægges. Tværtimod kan den delvise eponyme offentliggørelse af sådanne oplysninger misinformere offentligheden om den reelle energieffektivitet og skabe unødvendige tvister.