



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

2013/0224(COD)

8.11.2013

*****I**

FÖRSLAG TILL BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av förordning (EU) nr 525/2013
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

Föredragande: Theodoros Skylakakis

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarande
- *** Godkännandeförfarande
- ***I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- ***II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- ***III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

Ändringsförslag till ett förslag till akt

När parlamentets ändringsförslag utformas i två spalter gäller följande:

Text som utgår markeras med *fetkursiv stil* i vänsterspalten. Text som ersätts markeras med *fetkursiv stil* i båda spalterna. Ny text markeras med *fetkursiv stil* i högerspalten.

De två första raderna i hänvisningen ovanför varje ändringsförslag anger vilket textavsnitt som avses i det förslag till akt som behandlas. Om ett ändringsförslag avser en befintlig akt som förslaget till akt är avsett att ändra innehåller hänvisningen även en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna akt som ändringsförslaget avser.

När parlamentets ändringsförslag utformas som en konsoliderad text gäller följande:

Nya textdelar markeras med *fetkursiv stil*. Textdelar som utgår markeras med symbolen ■ eller med genomstrykning. Textdelar som ersätts anges genom att ny text markeras med *fetkursiv stil* och text som utgår stryks eller markeras med genomstrykning.

Sådana ändringar som endast är tekniska och som gjorts av de berörda avdelningarna vid färdigställandet av den slutliga texten markeras däremot inte.

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	4
MOTIVERING	37

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av förordning (EU) nr 525/2013
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2013)0480),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0201/2013),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den ...¹,
 - med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den ...²,
 - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet och yttrandena från utskottet för industrifrågor, forskning och energi och utskottet för transport och turism (A7-0000/2013).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

¹ EUT C ... / ännu ej offentliggjort i EUT.

² EUT C ... / ännu ej offentliggjort i EUT.

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Titel 1

Kommissionens förslag

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS FÖRORDNING
om övervakning, rapportering och
verifiering av **koldioxidutsläpp** från
sjötransporter och om ändring av
förordning (EU) nr 525/2013
(Text av betydelse för EES)

Ändringsförslag

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS FÖRORDNING
om övervakning, rapportering och
verifiering av **växthusgasutsläpp** från
sjötransporter och om ändring av
förordning (EU) nr 525/2013
(Text av betydelse för EES)

Or. en

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) Sjötransporter påverkar det globala klimatet och luftkvaliteten som en följd av koldioxidutsläpp och andra utsläpp, däribland av kväveoxid, svaveloxid, metan, partiklar och sot.

Or. en

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 1b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1b) Mot bakgrund av att den vetenskapliga förståelsen av denna inverkan snabbt ökar bör en uppdaterad utvärdering av sjötransporternas icke

koldioxidrelaterade inverkan på det globala klimatet regelbundet genomförs inom ramen för denna förordning. För att minska dessa utsläpp bör kommissionen på grundval av sin utvärdering och med hänsyn till Europaparlamentets förordning av den 14 september 2011 om en helhetssyn på frågan om utsläpp av annat slag än koldioxid undersöka konsekvenserna för politiska strategier och åtgärder.

Or. en

Ändringsförslag 4

**Förslag till förordning
Skäl 1c (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1c) Kommissionen bör även vidta åtgärder för att hantera annan verksamhet som leder till utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar som inte omfattas av denna förordning, dvs. användningen av kylmedel ombord på fiskebåtar och avdunstningsutsläpp från lastning och lossning av bränslen och bulk gods (t.ex. flyktiga organiska föreningar och partiklar).

Or. en

Ändringsförslag 5

**Förslag till förordning
Skäl 1d (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1d) Kommissionens vitbok från 2011, ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde”, uppmanar till en minskning av utsläppen från

sjötransporter med 40 procent (50 procent om möjligt) till 2050 jämfört med 2005 års nivåer.

Or. en

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 1e (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1e) Europaparlamentet efterfrågar i sin resolution om "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem" (2011/2096(INI)) en EU-övergripande enhetlig minskning av sjöfartens utsläpp av koldioxid och föroreningar med 30 procent, till vilken det energieffektivitetsindex och den energieffektivitetsplan för fartyg som har avtalats inom IMO ska bidra.

Or. en

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3) Enligt uppgifter från IMO skulle den specifika energiförbrukningen och fartygens koldioxidutsläpp kunna minska med **upp till 75 %** genom tillämpning av driftsåtgärder och utnyttjande av befintlig teknik. En stor del av dessa åtgärder kan betraktas som kostnadseffektiva eftersom de minskade bränslekostnaderna innebär att eventuella drifts- eller investeringskostnader kommer att löna sig.

(3) Enligt uppgifter från IMO skulle den specifika energiförbrukningen och fartygens koldioxidutsläpp kunna minska med **25–75 procent** genom tillämpning av driftsåtgärder och utnyttjande av befintlig teknik. En stor del av dessa åtgärder kan betraktas som kostnadseffektiva **och merbjuda sektorn nettofördelar** eftersom de minskade bränslekostnaderna innebär att eventuella drifts- eller

investeringskostnader kommer att löna sig.

Or. en

Ändringsförslag 8

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 **växthusgasutsläpp** baserat på fartygens bränsleförbrukning **för att samla in aggregerade uppgifter om sådana utsläpp** som ett första steg i en stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläppen.

Or. en

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) Slutsatserna av samråden med berörda parter och diskussionerna med internationella samarbetspartner tyder på att en stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläpp bör tillämpas genom införandet av ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering av **koldioxidutsläpp** från sjötransporter som ett första steg och **prissättningen av dessa utsläpp** i ett senare skede. Genom en sådan

Ändringsförslag

(6) Slutsatserna av samråden med berörda parter och diskussionerna med internationella samarbetspartner tyder på att en stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläpp bör tillämpas genom införandet av ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering av **växthusgasutsläpp** från sjötransporter som ett första steg och **införandet av nya politiska instrument, dvs. prissättning** av

strategi blir det lättare att göra betydande framsteg på internationell nivå när det gäller att nå en överenskommelse om minskningsmål för växthusgasutsläpp och genomföra ytterligare åtgärder för att uppnå dessa minskningar till en så låg kostnad som möjligt.

utsläppen eller en avgift, i ett senare skede. Genom en sådan strategi blir det lättare att göra betydande framsteg på internationell nivå när det gäller att nå en överenskommelse om minskningsmål för växthusgasutsläpp och genomföra ytterligare åtgärder för att uppnå dessa minskningar till en så låg kostnad som möjligt.

Or. en

Ändringsförslag 10

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 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 utsläppsminskningmål kan ställas upp och sjötransporternas bidrag till uppnåendet av en koldioxidnsål ekonomi kan bedömas.

Ändringsförslag

(7) Införandet av ett system för övervakning, rapportering och verifiering på unionsnivå förväntas leda till **vissa** utsläppsminskningar 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 utsläppsminskningmål kan ställas upp och sjötransporternas bidrag till uppnåendet av en koldioxidnsål ekonomi kan bedömas.

Or. en

Ändringsförslag 11

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.

Växthusgasutsläpp 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.

Or. en

Ändringsförslag 12

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

Ändringsförslag

(11) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör även omfatta annan klimatrelevant information **för att** 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.

av marknadshinder kopplade till bristen på information.

Or. en

Ändringsförslag 13

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. 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. 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.**

Ändringsförslag

(12) För att **garantera överensstämmelse med befintlig internationell rätt, framför allt Marpol bilaga VI, bör** systemet för övervakning, rapportering och verifiering gälla **fartyg med en bruttodräktighet på 400 eller mer.**

Or. en

Ändringsförslag 14

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

utgår

Or. en

Ändringsförslag 15

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) Systemet för övervakning, rapportering och verifiering utgör en möjlighet att säkerställa en enhetlig reglering av sjöfartssektorn i förhållande till andra sektorer, varför det är nödvändigt att den övervakning av kväveoxider som även ingår i Marpol bilaga VI omfattas av systemet för övervakning, rapportering och verifiering, samtidigt som man förhindrar att mätningstrustning som inte är tillräckligt tillförlitlig och kommersiellt tillgänglig installeras.

Or. en

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning Skäl 16a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(16a) Marpolkonventionen inbegriper obligatorisk tillämpning av energieffektivitetsindexet (EEDI) för nya fartyg och användning av energieffektiviseringsplaner för fartyg (SEEMP) i hela den globala flottan.

Or. en

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Skäl 17

Kommissionens förslag

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.** 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.

(17) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och operatörer bör rapportering och offentliggörande av rapporterad information ske årligen. 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.

Or. en

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning Skäl 25

Kommissionens förslag

(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.

Ändringsförslag

(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 **växthusgasutsläpp** 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.

Or. en

Ändringsförslag 19

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

Ändringsförslag

(27) Målet med den föreslagna åtgärden, dvs. att övervaka, rapportera och verifiera **växthusgasutsläpp** från fartyg som det första steget i en stegvis strategi att minska dessa utsläpp **och nå de mål som fastställs i kommissionens vitbok "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde"**, 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

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.

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 20

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 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 21

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

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.

medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

Ändringsförslag 22

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 örlogsfartyg, räddningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning och fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt.

Or. en

Ändringsförslag 23

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 **och kväveoxid** från fartyg som avses i artikel 2.

Or. en

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning Artikel 3 – led b

Kommissionens förslag

(b) anlöpshamn: den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller

Ändringsförslag

(b) anlöpshamn: den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller

där passagerare kan gå iland eller tas ombord, med undantag för om fartyget enbart lägger till för att tanka, fylla på färskvaror och/eller avlösa personal.

där passagerare kan gå iland eller tas ombord, med undantag för om fartyget enbart lägger till för att tanka, fylla på färskvaror och/eller avlösa personal, **läggas i torrdocka eller göra fartygsreparationer samt om det lägger till i ett nödläge eller för att det befinner sig i sjönöd eller enbart för att söka skydd mot ogynnsamma väderförhållanden.**

Or. en

Ändringsförslag 25

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 och energieffektivitet och som gör det möjligt att analysera utsläppstrender och bedöma fartygens resultat.

Or. en

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning Artikel 3 – led j

Kommissionens förslag

(j) konservativ: en uppsättning antaganden som fastställs för att garantera att de årliga utsläppen inte underskattas eller sträckan **eller mängden last ombord** överskattas.

Ändringsförslag

(j) konservativ: en uppsättning antaganden som fastställs för att garantera att de årliga utsläppen inte underskattas eller sträckan överskattas.

Or. en

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning Artikel 3 – led k

Kommissionens förslag

(k) ton koldioxid: metriskt ton koldioxid.

Ändringsförslag

utgår

Or. en

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning Artikel 3 – led la (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(la) fartyg i hamn: fartyg som är säkert förtöjt eller ligger för ankar i en gemenskapshamn medan det lastar eller lossar eller endast ligger i hamn, inklusive den tid då det inte hanterar last.

Or. en

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 1

Kommissionens förslag

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.

Ändringsförslag

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

Or. en

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Artikel 5 – punkt 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 någon av de metoder som anges i bilaga I.

Or. en

Ändringsförslag 31

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 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 **400**.

Or. en

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 3 – led c

Kommissionens förslag

(c) En beskrivning av **utsläppskällorna** ombord på fartyget **såsom huvudmotor**,

Ändringsförslag

(c) En beskrivning av **följande utsläppskällor** ombord på fartyget **och**

hjälpmotor, panna och inertgasgenerator samt de bränsletyper som används.

motsvarande bränsletyper:

(i) huvudmotor(er).

(ii) hjälpmotor(er).

(iii) panna/pannor.

(iv) inertgasgenerator(er).

Or. en

Ändringsförslag 33

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 3 – led d

Kommissionens förslag

(d) En beskrivning av förfaranden, system och ansvarsområden som används för att uppdatera förteckningen över utsläppskällor under **övervakningsåret** i syfte att se till att övervakningen och rapporteringen av fartygets utsläpp är fullständig.

Ändringsförslag

(d) En beskrivning av förfaranden, system och ansvarsområden som används för att uppdatera förteckningen över utsläppskällor under **övervakningsperioden** i syfte att se till att övervakningen och rapporteringen av fartygets utsläpp är fullständig.

Or. en

Ändringsförslag 34

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 35

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 3 – led j

Kommissionens förslag

(j) Det datum då den senaste ändringen av övervakningsplanen utfördes.

Ändringsförslag

utgår

Or. en

Ändringsförslag 36

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

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ja) En granskningsblankett på vilken alla uppgifter i granskningshistoriken ska registreras.

Or. en

Ändringsförslag 37

Förslag till förordning Artikel 7 – stycke 2 – led a

Kommissionens förslag

(a) Fartyget har bytt ägare.

Ändringsförslag

(a) Fartyget har bytt ägare, **flagg eller innehavare av dokumentet om godkänd säkerhetsorganisation.**

Or. en

Ändringsförslag 38

Förslag till förordning Artikel 8 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Övervakningen kan tillfälligt uppskjutas under perioder då fartyget är upptaget i nödsituationer, inklusive livräddningsverksamhet.

Or. en

Ändringsförslag 39

Förslag till förordning Artikel 9 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(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.***

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

Or. en

Ändringsförslag 40

Förslag till förordning Artikel 9 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) Kväveoxid som släpps ut.

Or. en

Ändringsförslag 41

Förslag till förordning Artikel 9 – led e

Kommissionens förslag

(e) Tidsåtgång till sjöss.

Ändringsförslag

(e) Tidsåtgång till sjöss **och i hamn.**

Or. en

Ändringsförslag 42

Förslag till förordning Artikel 9 – led f

Kommissionens förslag

(f) Last som transporteras.

Ändringsförslag

utgår

Or. en

Ändringsförslag 43

Förslag till förordning Artikel 9 – led g

Kommissionens förslag

(g) Transportarbete.

Ändringsförslag

utgår

Or. en

Ändringsförslag 44

Förslag till förordning Artikel 9 – led fa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(fa) Energieffektivitet enligt definitionen i bilaga II.

Ändringsförslag 45

Förslag till förordning Artikel 9 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ga) Start- och slutdatum samt start- och sluttid för perioder under vilka övervakningen tillfälligt avbrutits på grund av nödsituationer såsom livräddning, samt en beskrivning av dessa.

Or. en

Ändringsförslag 46

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

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Genom undantag från första stycket ska fartyg vars verksamhet uteslutande faller inom denna förordnings tillämpningsområde och som företar flera resor per dag undantas från övervakningen av utsläpp per resa.

Or. en

Ändringsförslag 47

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

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

*inom och utanför övervakningsområden
för utsläpp.*

Or. en

Ändringsförslag 48

Förslag till förordning Artikel 10 – led b

Kommissionens förslag

(b) Total mängd koldioxid som släpps ut.

Ändringsförslag

(b) Total mängd koldioxid **och kväveoxid**
som släpps ut.

Or. en

Ändringsförslag 49

Förslag till förordning Artikel 10 – led c

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(c) Samlade **koldioxid- och
kväveoxidutsläpp** från alla resor mellan
hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

Ändringsförslag 50

Förslag till förordning Artikel 10 – led d

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(d) Samlade **koldioxid- och
kväveoxidutsläpp** från alla resor från
hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

Ändringsförslag 51

Förslag till förordning Artikel 10 – led e

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(e) Samlade **koldioxid- och kväveoxidutsläpp** från alla resor till hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Or. en

Ändringsförslag 52

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) **Koldioxid- och kväveoxidutsläpp** som uppstår inom hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion då fartygen är i hamn.

Or. en

Ändringsförslag 53

Förslag till förordning Artikel 10 – led h

Kommissionens förslag

(h) Total tidsåtgång till sjöss.

Ändringsförslag

(h) Total tidsåtgång till sjöss **och i hamn**.

Or. en

Ändringsförslag 54

Förslag till förordning Artikel 10 – led i

Kommissionens förslag

(i) **Totalt transportarbete.**

Ändringsförslag

(i) **Energieffektivitet enligt definitionen i bilaga II.**

Or. en

Ändringsförslag 55

Förslag till förordning Artikel 10 – led j

Kommissionens förslag

(j) **Genomsnittlig energieffektivitet.**

Ändringsförslag

utgår

Or. en

Ändringsförslag 56

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

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Or. en

Ändringsförslag 57

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 3 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) Detaljerad information om perioder då övervakningen tillfälligt avbrutits grund av nödsituationer och livräddning.

Or. en

Ändringsförslag 58

Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 2 – led h

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

(h) De beräkningar som ligger till grund för fastställandet av energieffektiviteten **enligt definitionen i bilaga II.**

Or. en

Ändringsförslag 59

Förslag till förordning Artikel 21 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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.**

1. Senast den 30 juni varje år ska kommissionen offentliggöra de utsläpp som rapporterats i enlighet med artikel 11, **samtidigt som man respekterar sekretesskyddet av kommersiell information för att skydda legitima ekonomiska intressen i enlighet med artiklarna 3 och 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/4/EG.**

*Europaparlamentets och rådets
direktiv 2003/4/EG av den
28 januari 2003 om allmänhetens tillgång
till miljöinformation (EUT L 41,
14.2.2003, s. 26).*

Or. en

Ändringsförslag 60

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

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

utgår

Or. en

Ändringsförslag 61

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

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

utgår

Or. en

Ändringsförslag 62

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

Kommissionens förslag

*(c) Fartygets tekniska effektivitet (**EEI**)*

Ändringsförslag

*(c) Fartygets tekniska effektivitet (**EEDI**)*

eller *EIV* där så är tillämpligt).

där så är tillämpligt).

Or. en

Ändringsförslag 63

Förslag till förordning Artikel 21 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag

(d) Årliga *koldioxidutsläpp*.

Ändringsförslag

(d) Årliga *koldioxid- och kväveoxidutsläpp*.

Or. en

Ändringsförslag 64

Förslag till förordning Artikel 21 – punkt 2 – led f

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(f) Genomsnittlig *energieffektivitet* per år *enligt definitionen i bilaga II*.

Or. en

Ändringsförslag 65

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 *för* resor som faller inom denna förordnings tillämpningsområde.

Ändringsförslag 66

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 *för att harmonisera unionens regler med internationella regler.*

Ändringsförslag 67

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

Ändringsförslag 68

Förslag till förordning

Artikel 26 – punkt 2

Förordning (EG) nr 525/2013

Artikel 21a – punkt 2

Present text

(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 **koldioxid- och kväveoxidutsläpp** 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 69

Förslag till förordning

Artikel 26 – punkt 2

Förordning (EG) nr 525/2013

Artikel 21a – punkt 3a (ny)

Present text

Ändringsförslag

(3a) Kommissionen ska vartannat år bedöma sjöfartssektorns totala inverkan på det globala klimatet, inbegripet genom icke koldioxidrelaterade utsläpp eller effekter, baserat på de utsläppsdata som medlemsstaterna tillhandahåller i enlighet med artikel 7 och/eller förordning (EU) nr XXXX/XXXX, samt förbättra denna

*bedömning genom att hänvisa till
vetenskapliga framsteg och uppgifter om
sjöfart.*

Or. en

Ändringsförslag 70

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

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

*Alla kombinationer av ovanstående
metoder som godkänns av kontrollören
kan användas om den ökar mätningens
exakthet i stort.*

Or. en

Ändringsförslag 71

Förslag till förordning Bilaga I – led B – stycke 3 – punkt 1 – stycke 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

Or. en

Ändringsförslag 72

Förslag till förordning

Bilaga I – led B – stycke 3 – 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. **Koldioxid- och kväveoxidutsläpp** ska omfatta koldioxid och kväveoxid som släpps ut av huvudmotorer, hjälpmotorer, pannor och inertgasgeneratorer.

Or. en

Ändringsförslag 73

Förslag till förordning

Bilaga I – led B – stycke 3 – 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 **koldioxid- och kväveoxidutsläpp** i avgastrattar genom att **koldioxid- och kväveoxidhalten** från avgas multipliceras med avgasflödet.

Or. en

Ändringsförslag 74

Förslag till förordning Bilaga II – led A – stycke 4

Kommissionens förslag

För passagerarfartyg ska antalet passagerare användas för att uttrycka last ombord. För alla andra kategorier av fartyg ska mängden last ombord uttryckas som ton och kubikmeter last.

utgår

Ändringsförslag

Or. en

Ändringsförslag 75

Förslag till förordning Bilaga II – led A – stycke 5

Kommissionens förslag

Transportarbete ska fastställas genom att multiplicera tillryggalagd sträcka med mängden last ombord.

utgår

Ändringsförslag

Or. en

Ändringsförslag 76

Förslag till förordning Bilaga II – led B – stycke 3 – stycke 1

Kommissionens förslag

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:

Ändringsförslag

Genomsnittlig energieffektivitet ska övervakas med användning av **två** indikatorer; bränsleförbrukning per sträcka **och koldioxid- och kväveoxidutsläpp** per sträcka, vilka ska beräknas på följande sätt:

Or. en

Ändringsförslag 77

Förslag till förordning Bilaga II – led B – stycke 3 – stycke 3

Kommissionens förslag

***Bränsleförbrukning per transportarbete =
total årlig bränsleförbrukning/totalt
transportarbete.***

utgår

Ändringsförslag

Or. en

Ändringsförslag 78

Förslag till förordning Bilaga II – led B – stycke 3 – stycke 4

Kommissionens förslag

***Koldioxidutsläpp per sträcka = totala årliga
koldioxidutsläpp/total tillryggalagd sträcka***

***Koldioxid- och kväveoxidutsläpp per
sträcka = totala årliga koldioxid- och
kväveoxidutsläpp/total tillryggalagd
sträcka***

Or. en

Ändringsförslag 79

Förslag till förordning Bilaga II – led B – stycke 3 – stycke 5

Kommissionens förslag

***Koldioxidutsläpp per transportarbete =
totala årliga koldioxidutsläpp/totalt
transportarbete***

utgår

Ändringsförslag

Or. en

MOTIVERING

Inledning

Sjöfartssektorn spelar en nyckelroll i Europas ekonomi. Den ansvarar för en stor del av de internationella godstransporterna mellan EU:s 27 medlemsstater och resten av världen, samtidigt som den bidrar på ett betydande sätt till godstransporterna inom EU. Enligt ”EU Transport in figures, 2012” svarade sjöfartssektorn för godstransporter motsvarande ungefär 1,4 biljoner tonkilometer (tkm) inom de 27 EU-länderna, vilket är det näst största efter vägtransportsektorn (1,8 biljoner tkm). Sjöfarten är mindre viktig för passagerartransporter inom EU-länderna när det gäller antalet transporterade passagerare. Den är dock fortfarande ett viktigt transportsätt i områden där andra transportsätt begränsas av geografiska faktorer (t.ex. öar).

Eftersom sjöfartssektorn är beroende av förbränning av fossila bränslen och utgör en av de minst reglerade utsläppskällorna från mänsklig verksamhet bidrar den till både luftföroreningarna och klimatförändringarna. Sektorns inverkan på miljön är sådan att utsläpp såsom koldioxid, kväveoxid, svaveloxid, metan, partiklar och sot från sjöfart i europeiska vatten bidrar med upp till 10–20 procent av de totala globala utsläppen från sjöfart. När man beaktar all internationell och nationell sjöfart som ankommer till eller avgår från hamnar inom EU kan bidraget uppgå till 30 procent för koldioxid. En ny teknisk rapport av Europeiska miljöbyrån (nr 4/2013) tar upp sektorns inverkan på luftkvaliteten och klimatpåverkan i Europa. Kväveoxidutsläpp från internationella sjötransporter i europeiska vatten beräknas öka och kan komma att vara lika stora som utsläppen från landbaserade källor från och med 2020. På global nivå tyder fartygsutsläppen av både luftföroreningar och växthusgaser, som bidrar till direkt och indirekt klimatpåverkan, på en egentlig nedkylningseffekt, trots betydande ökning av koldioxidutsläppen. Den förväntade minskningen av utsläpp av svaveloxid och partiklar från den internationella sjöfarten kommer att leda till en minskning av den direkta nedkylningseffekten från aerosoler över Europa. Europeiska miljöbyråns rapport visar hur viktigt det är att ta hänsyn till den dubbla effekt som utsläppen från internationell sjöfart har på luftkvaliteten och på klimatpåverkan. Av denna anledning kommer ett integrerat system för övervakning, rapportering och verifiering, som täcker utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser, att bidra till att tillhandahålla bättre information om de samverkande fördelar och nackdelar som närbesläktade politiska åtgärder innebär i Europa.

Rättslig bakgrund och tekniska utmaningar

Inom det internationella och europeiska beslutsfattandet i fråga om luftkvalitet och klimat har man fastställt att det finns ett behov av internationell reglering av fartygsutsläpp. År 1997 bifogades en ny bilaga till den Internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol). I bilaga VI till Marpolkonventionen försöker man minimera de luftburna utsläppen från fartyg (svaveloxid, kväveoxid, ozonnedbrytande ämnen, flyktiga organiska föreningar) och deras bidrag till lokala luftföroreningar och till de globala miljöproblemen. Bilaga VI trädde i kraft den 19 maj 2005 och en reviderad bilaga VI, med betydligt striktare utsläppsgränser, trädde i kraft den 1 juli 2010. År 2007 uppskattades den internationella

sjöfarten ha svarat för ungefär 2,7 procent av de globala koldioxidutsläppen. IMO har infört obligatoriska tekniska och driftsmässiga energieffektivitetsåtgärder i syfte att minska koldioxidutsläppen från den internationella sjöfarten.

På EU-nivå förespråkar direktiv 2009/29/EG ”ett förslag om att inkludera utsläpp från den internationella sjöfarten ... i gemenskapens åtagande om utsläppsminskningar med målsättningen att den föreslagna rättsakten ska träda i kraft senast 2013”. I kommissionens vitbok om transport från 2011 finns ett krav på att ”EU:s utsläpp från sjötransporter fram till 2050 [bör] minska med 40 procent (om möjligt 50 procent) jämfört med nivåerna 2005”. Förra året tillkännagav kommissionen att den inte vare sig skulle hålla denna tidsfrist eller för tillfället lägga fram ett förslag om att begränsa utsläppen. I juni 2013 lade kommissionen fram detta förslag om ett system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från internationell sjöfart. Parallellt med detta lade kommissionen fram ett meddelande med öppna diskussionspunkter om hur man i framtiden ska integrera utsläppen från sjöfarten i EU:s politik för minskning av växthusgaser.

Världshandeln förväntas öka betydligt i framtiden på grund av den beräknade ökningen av världens befolkning med två miljarder människor under de kommande årtiondena och på grund av ett aktivt deltagande av ytterligare två miljarder människor i världsekonomin. Denna ökning utgör en utmaning för sjöfartssektorn när det gäller uppnåendet av det utsläppsmål som krävs för att uppnå en stabilisering av de globala temperaturerna. Parallellt med detta måste man i framtiden därför utveckla och tillämpa innovativ teknik och praxis rörande bränslekvalitet/byte av bränsle, teknik för utsläpps begränsning och åtgärder för framförande av fartyg.

Föredragandens iakttagelser

Denna förordning utgör ett tillfälle att fastställa ett EU-övergripande tillvägagångssätt för övervakning, rapportering och verifiering av sjöfartssektorns utsläpp av både växthusgaser och luftföroeningar. Ett sådant tillvägagångssätt kommer att göra det möjligt för EU att inom den närmaste framtiden utarbeta politik för utsläppsreducering inom sjöfartssektorn. Det finns därför ett behov av att utvidga omfattningen genom att inkludera övervakning, rapportering och verifiering inte bara av koldioxidutsläpp utan även av kväveoxidutsläpp. Både koldioxid- och kväveoxidutsläpp från fartyg ökar kraftigt och föranleder en betydande klimatpåverkan. På ett liknande sätt som förordning (EU) nr 525/2013 om en mekanism för att övervaka och rapportera utsläpp av växthusgaser gjorde rörande luftfartssektorn föreslås här en utvärdering av sjötransporternas miljöpåverkan på det globala klimatet genom en ändring av förordningen om en mekanism för övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp. Grundat på denna utvärdering bör kommissionen gripa sig an fartygsutsläppens miljöpåverkan, t.ex. av partiklar, sot och metan, såväl som andra verksamheter som leder till utsläpp av luftföroeningar och växthusgaser, dvs. användningen av kylmedel på fiskebåtar och avdunstningsutsläpp från lastning och lossning av bränslen eller bulk gods (t.ex. flyktiga organiska föreningar eller partiklar).

Kommissionen har föreslagit att man ska begränsa denna förordning till att endast omfatta fartyg med en bruttodräktighet över 5 000. För att förbättra täckningen av utsläpp och skapa överensstämmelse med andra internationella bestämmelser, såsom de som avses i bilaga VI till Marpolkonventionen, bör förordningen utökas till att omfatta alla fartyg med en

bruttodräktighet över 400. Då denna gräns även har föreslagits i diskussioner inom IMO skulle detta anpassa EU:s bestämmelser till ett sannolikt framtida internationellt regelverk.

Samtidigt som det är viktigt att se till att denna förordning omfattar utsläpp från fartyg på ett så enhetligt sätt som möjligt är det även av avgörande betydelse att man riktar in sig på det som är viktigast och begränsar tillämpningskostnaderna och den administrativa bördan. Vidare bör företagen inte vara skyldiga att offentliggöra känslig kommersiell information och information som kan vara vilseledande. Föredraganden föreslår därför att transportarbete ska undantas från annan klimatrelevant information, eftersom det inte är relevant för utsläppsmätningen. På grund av sjöfartsmarknadens höga bränslekostnader finns det redan mycket goda incitament för denna marknad att öka sin energieffektivitet, och transportarbetets energieffektivitet är i praktiken ett mycket mer mångfacetterat problem som inte kan lösas utan kunskap om de särskilda marknadsförhållanden som styr fartygsägarnas och fartygsoperatörernas beslut. Utan kunskap om tillgängliga laster, deras massa jämfört med deras vikt, väderförhållandena, de relevanta priserna, geografiska och andra begränsningar, leveransens tidsramar osv. kan inte en resas verkliga energieffektivitet och inverkan på den sociala välfärden fastställas. Ett ofullständigt offentliggörande av sådan information i denna förordning kan tvärt emot vilseleda allmänheten i fråga om den verkliga energieffektiviteten och skapa onödiga kontroverser.