



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Mødedokument

A7-0080/2014

31.1.2014

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-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.....	45
UDTALELSE FRA UDVALGET OM INDUSTRI, FORSKNING OG ENERGI	48
UDTALELSE FRA TRANSPORT- OG TURISMEUDVALGET	67
PROCEDURE	96

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-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 16. oktober 2013¹,
 - efter høring af Regionsudvalget,
 - 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 (A7-0080/2014),
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.

¹ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning

Titel

Kommissionens forslag

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af **CO₂-emissioner** fra søtransport og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013

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

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 emissioner af kuldioxid (CO₂) og andre emissioner, herunder nitrogenoxider (NO_x), svovloxider (SO_x), methan (CH₄), partikler og sod.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning

Betragtning 1 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1b) International søfart er det eneste transportmiddel, som ikke er medtaget i Unionens forpligtelse til at reducere drivhusgasemissionerne. Ifølge den konsekvensanalyse, der ledsager forslaget til denne forordning, steg EU-relaterede CO₂-emissioner fra international skibsfart med 48 % mellem 1990 og 2007.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 1 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1c) I lyset af den hastige udvikling inden for den videnskabelige forståelse af søtransportens ikke-CO₂-relaterede indvirkning på det globale klima bør der i forbindelse med denne forordning regelmæssigt gennemføres en ajourført vurdering af denne indvirkning. På grundlag af Kommissionens vurderinger og under hensyntagen til Europa-Parlamentets beslutning af 14. september 2011 om en overordnet strategi vedrørende de ikke-CO₂-klimarelevante menneskeskabte emissioner bør Kommissionen analysere konsekvenserne for politikker og foranstaltninger med henblik på at reducere disse emissioner.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 1 d (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1d) 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).

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 1 e (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1e) 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, nemlig gennem anvendelse af "brugeren betaler"- og "forureneren betaler"-princippet.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 1 f (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1f) 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 CO₂-emissioner og forurenende stoffer inden for skibsfarten med 30 %, hvortil IMO-aftalerne om designindekset for energieffektivitet og forvaltningsplanen for skibes energieffektivitet skal bidrage.

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Betragtning 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(3) Ifølge data fra IMO kan det specifikke energiforbrug og CO₂-emissionerne fra skibe reduceres med **op til 75 %** ved at anvende operationelle foranstaltninger og

(3) Ifølge data fra IMO kan det specifikke energiforbrug og CO₂-emissionerne fra 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, eftersom de lavere brændstofomkostninger sikrer, at driftsomkostninger og investeringsomkostninger tilbagebetales.

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.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Betragtning 4

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

(4) Den bedst mulige løsning med hensyn til at reducere CO₂-emissioner fra skibsfart på EU-plan er fortsat at **gennemføre en markedsbaseret foranstaltning, dvs. fastsættelse af priserne for emissionerne eller en afgift, som kræver oprettelse af** et system til overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af **drivhusgasemissioner** baseret på skibes brændstofforbrug. **Indsamling af data om sådanne emissioner er** første trin i en trinvis tilgang, **der er begrundet i behovet for at reducere sådanne emissioner**, til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse til at reducere drivhusgasser. **Offentlig adgang til emissionsdata vil bidrage til at fjerne markedshindringer, der hindrer gennemførelsen af mange omkostningsnegative foranstaltninger, som ville nedbringe sektorens emissioner.**

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Betragtning 6

Kommissionens forslag

(6) Resultaterne af høringen af

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 **CO₂-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.

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.

Ændringsforslag 11

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 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

Ændringsforslag

(7) Indførelsen af et MRV-system i Unionen ventes at medføre emissionsreduktioner, eftersom dette kan bidrage til at fjerne markedshindringerne. Disse lavere transportomkostninger bør fremme den internationale handel. Endvidere er et robust MRV-system en forudsætning for enhver markedsbaseret foranstaltning eller **andre foranstaltninger, der skal skabe et bedre grundlag for princippet om, at forurenere betaler**, uanset om det anvendes i EU eller globalt. **På grund af skibsfartens internationale karakter ville en globalt aftalt tilgang være den foretrukne og mest effektive metode til at reducere emissioner fra den internationale søtransport**. Det giver ligeledes pålidelige oplysninger, som kan anvendes til at fastsætte præcise

udviklingen med hensyn til søtransportens bidrag til at nå en lavemissionsøkonomi.

emissionsreduktionsmål og til at vurdere udviklingen med hensyn til søtransportens bidrag til at nå en lavemissionsøkonomi.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

(8) Alle sejladser i Unionen, alle sejladser ind i Unionen fra den seneste havn uden for Unionen til den første anløbshavn i Unionen og alle sejladser fra Unionen fra en havn i Unionen til den næste anløbshavn uden for Unionen bør anses for relevante med hensyn til overvågning. **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 **og alternative teknologier, som f.eks. infrastrukturer, der giver skibe, som ligger ved kaj, mulighed for at tilkoble sig elnettet**, til at reducere eller undgå dem. Disse regler bør anvendes uden forskelsbehandling for alle skibe, uanset deres flag.

Begrundelse

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

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)

(8a) I betragtning af det geografiske anvendelsesområde og det ledsagende behov for overvågning af drivhusgasemissioner uden for medlemsstaternes område og set i lyset af inddragelsen af rederier med hjemsted i hele verden bør Kommissionen i god tid og på passende måde informere tredjelande for at sikre størst mulig international accept.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Betragtning 10

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Begrundelse

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

Ændringsforslag 15

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 16

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

(11) Unionens MRV-system bør også omfatte andre **relevante** oplysninger for at kunne foretage yderligere analyser af kilderne til udvikling af emissioner, **ensrette** Unionens MRV-system med internationale initiativer **i IMO** om indførelse af effektivitetsstandarder for eksisterende skibe, herunder operationelle foranstaltninger, og **bidrage** til at fjerne markedshindringer vedrørende mangel på oplysninger.

Ændringsforslag

(12) For at **sikre sammenhæng mellem Unionens MRV-system og den eksisterende internationale lovgivning, især bilag VI til Marpol, bør MRV-reglerne gælde for skibe på 400 BT og derover. Denne ikkediskriminerende grænse, som bør finde anvendelse med en minimal administrativ byrde for skibsejere og -operatører, vil sikre, at alle relevante emissionskilder er omfattet, skabe lige konkurrencevilkår og bidrage til at nå frem til en international aftale om MRV.**

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

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) For at reducere det administrative arbejde for skibsejere og operatører yderligere bør overvågningsreglerne udelukkende fokusere på CO₂, eftersom dette er langt den mest relevante drivhusgas, der udledes af søtransport, idet den udgør op til 98 % af sektorens drivhusgasemissioner.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning Betragtning 16

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

(16) Unionens MRV-system er en mulighed for at sikre sammenhængende regulering af skibsfartssektoren i forhold til andre sektorer, og følgelig er det nødvendigt, at overvågningen af NO_x, der også er omfattet af bilag VI til Marpol, medtages i Unionens MRV-system.

Ændringsforslag 19

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.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Betragtning 18

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

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

¹⁹ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

¹⁹ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

Ændringsforslag 21

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 **CO₂-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 22

Forslag til forordning Betragtning 26

Kommissionens forslag

(26) For at sikre ensartede betingelser for brug af automatiserede systemer og elektroniske standardskabeloner til sammenhængende rapportering af

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.

emissioner og andre *klimarelevante* oplysninger til Kommissionen og de involverede stater, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Gennemførelsesbeføjelserne bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser²³.

²³ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49

emissioner og andre *relevante* oplysninger til Kommissionen og de involverede stater, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Gennemførelsesbeføjelserne bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser²³.

²³ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning Betragtning 27

Kommissionens forslag

(27) Målet med den foreslåede foranstaltning, nemlig at overvåge, rapportere og verificere *CO₂-emissioner* fra skibe som første trin i en trinvis tilgang til at reducere disse emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig på grund af søfartens internationale karakter og kan således bedre opfyldes på EU-plan på grund af foranstaltningens omfang og virkninger. Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

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.

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Artikel 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 25

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.

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Denne forordning gælder ikke krigsskibe, marinehjelpefartøjer, *fiskerfartøjer og skibe til forarbejdning af*

Ændringsforslag

2. Denne forordning gælder ikke krigsskibe, marinehjelpefartøjer, træskibe af primitiv konstruktion, skibe, der ikke

fisk, træskebe af primitiv konstruktion, skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, og statsskibe, der anvendes til ikke-erhvervsmæssige formål.

fremdrives ved mekaniske midler, og statsskibe, der anvendes til ikke-erhvervsmæssige formål.

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning Artikel 3 – litra a

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning Artikel 3 – litra e

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

²⁶ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

²⁶ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

Begrundelse

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

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning Artikel 3 – litra g

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

g) "andre *relevante* oplysninger": oplysninger vedrørende *drivhusgasemissionerne fra* skibes brændstofforbrug, *sejldistance, mulighederne for tilkobling til elnettet, når skibene ligger ved kaj*, og energieffektivitet, som gør det muligt at analysere emissionstendenser og *angive skibsfartens* præstationer

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning Artikel 3 – 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 31

Forslag til forordning Artikel 3 – litra k

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 32

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

la) "skib ved kaj": et skib, som er sikkert fortøjet eller ankret op i en EU-havn i forbindelse med lastning, losning eller ophold (hotelling), inklusive det tidsrum, hvor de ikke foretager ladningsvirksomhed

Ændringsforslag 33

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

lb) "isklasse": den vurdering, skibet har fået af myndighederne eller af en organisation, som er anerkendt af myndighederne, og som viser, at skibet er blevet konstrueret til sejlads i farvande med havis.

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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.

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 35

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 36

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 37

Forslag til forordning Artikel 5

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 38

Forslag til forordning Artikel 5 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Såfremt der indgås en international aftale om at overvåge drivhusgasemissioner fra søtransport, revurderer Kommissionen de i bilag I fastlagte metoder og tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 vedrørende, hvis det er relevant, ændringer af dette bilag for nærmere at fastlægge anvendelsen af flowmålere for relevante forbrændingsprocesser og målinger af direkte emissioner.

Ændringsforslag 39

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

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 *klimatelevante* oplysninger for hvert af deres skibe over **5 000 BT**.

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

Ændringsforslag 40

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) identifikation af skibet og skibets type,

a) identifikation af skibet og skibets type,

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

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

Ændringsforslag 41

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)

Ændringsforslag 42

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

Ændringsforslag 43

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

Ændringsforslag 44

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 3 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag

ha) procedurer, ansvarsområder, formler og datakilder til bestemmelse og registrering af den tilbagelagte distance og den tid, der er tilbragt ved sejlads gennem is

Ændringsforslag

Ændringsforslag 45

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 3 – litra j

Kommissionens forslag

j) datoen for seneste ændring af overvågningsplanen.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 46

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 3 – litra j a (nyt)

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Ændringsforslag 47

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Selskaberne skal anvende standardiserede overvågningsplaner baseret på skabeloner. **Der skal fastlægges** tekniske regler for skabelonerne til overvågningsplanerne, jf. stk. 1, **ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages af Kommissionen efter den procedure, der henvises til i artikel 25, stk. 2, i denne forordning.**

Ændringsforslag

4. Selskaberne skal anvende standardiserede overvågningsplaner baseret på skabeloner. **Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 for at fastlægge** tekniske regler for skabelonerne til overvågningsplanerne, jf. stk. 1. **Disse skabeloner skal være så enkle som muligt og ikke give anledning til unyttig bureaukrati.**

Ændringsforslag 48

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Et selskab skal ændre overvågningsplanen, såfremt en af **de i litra a)-e) nævnte** situationer forekommer. **Overvågningsplanen ændres kun for de specifikke ændringer, der forekommer som følge af disse situationer.**

Ændringsforslag 49

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

Kommissionens forslag

a) hvis der forekommer en ændring i skibets ejerforhold

Ændringsforslag

a) hvis der forekommer en ændring i skibets ejerforhold **eller en ændring af indehaveren af dokumenterne eller af flag**

Ændringsforslag 50

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.

Ændringsforslag 51

Forslag til forordning Artikel 9 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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***

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

Ændringsforslag 52

Forslag til forordning Artikel 9 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

c) udledt CO₂

c) udledt CO₂ ***og NO_x***

Ændringsforslag 53

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

f) fragt

udgår

Ændringsforslag 54

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

fa) energieffektivitet som fastlagt i bilag II

Ændringsforslag 55

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

g) transportarbejde.

udgår

Ændringsforslag 56

**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.

Ændringsforslag 57

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 58

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

Ændringsforslag 59

Forslag til forordning Artikel 10

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 10

Artikel 10

Årlig overvågning

Årlig overvågning

På grundlag af den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, skal selskabet for hvert skib og for hvert kalenderår overvåge følgende parametre i overensstemmelse med del A i bilag I og bilag ***I***:

På grundlag af den godkendte overvågningsplan, jf. artikel 13, stk. 1, skal selskabet for hvert skib og for hvert kalenderår overvåge følgende parametre i overensstemmelse med del A i bilag I og bilag ***II***:

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***

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

emissionskontrolområderne

- b) samlet udledt CO₂
- c) samlede CO₂-emissioner fra alle sejlads mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion
- d) samlede CO₂-emissioner fra alle sejlads med afgang fra havne under en medlemsstats jurisdiktion
- e) samlede CO₂-emissioner fra alle sejlads til havne under en medlemsstats jurisdiktion
- f) CO₂-emissioner udledt i havne under en medlemsstats jurisdiktion, mens skibet lå ved kaj
- g) samlet tilbagelagt distance
- h) samlet tid til søs
- i) samlet transportarbejde*
- j) gennemsnitlig energieffektivitet.

- b) samlet udledt CO₂ *og* NO_x
- c) samlede CO₂-emissioner *og* NO_x-**emissioner** fra alle sejlads mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion
- d) samlede CO₂-emissioner *og* NO_x-**emissioner** fra alle sejlads med afgang fra havne under en medlemsstats jurisdiktion
- e) samlede CO₂-emissioner *og* NO_x-**emissioner** fra alle sejlads til havne under en medlemsstats jurisdiktion
- f) CO₂-emissioner *og* NO_x-**emissioner** udledt i havne under en medlemsstats jurisdiktion, mens skibet lå ved kaj
- g) samlet tilbagelagt distance
- h) samlet tid til søs *og ved kaj*
- j) gennemsnitlig energieffektivitet.

Ændringsforslag 60

Forslag til forordning

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

iiia) skibets isklasse

Ændringsforslag 61

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 3 – litra a – nr. iv

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

iv) skibets tekniske effektivitet (designindekset for energieffektivitet (EEDI) *eller den anslåede indekssværdi*

iv) skibets *certificerede* tekniske effektivitet *udtrykt ved* designindekset for energieffektivitet (EEDI), hvor dette er

(EIV) i overensstemmelse med IMO's beslutning MEPC.215 (63), hvor dette er relevant)

relevant for den pågældende skibstype

Ændringsforslag 62

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 63

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 64

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

overensstemmelse med bilag I og II.

overensstemmelse med bilag I og II.

Ændringsforslag 65

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

5a. Hvis verifikatoren har påvist områder, hvor det er muligt at forbedre selskabets resultater i tilknytning til overvågning og rapportering af emissioner, herunder i tilknytning til opnåelse af større nøjagtighed og forbedring af effektiviteten af overvågningen og rapporteringen, skal denne i verifikationsrapporten medtage henstillinger til forbedringer.

Ændringsforslag 66

Forslag til forordning Artikel 15 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

udgår

Begrundelse

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

Ændringsforslag 67

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. Under de besøg og inspektioner, som EMSA foretager for at overvåge gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol, vil EMSA også overvåge medlemsstaternes kompetente myndigheders anvendelse af stk. 1, 2 og 3 og aflægge rapport for Kommissionen.

Begrundelse

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

Ændringsforslag 68

Forslag til forordning Artikel 20 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

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

efterfølgende ændringer, der påvirker disse bestemmelser.

Ændringsforslag 69

Forslag til forordning Artikel 21 – stk. 1

Kommissionens forslag

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.**

Ændringsforslag

1. Inden den 30. juni hvert år skal Kommissionen offentliggøre **de årlige emissioner** 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^{1a}.**

^{1a} **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).**

Ændringsforslag 70

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 71

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 *for den pågældende skibstype*)

Ændringsforslag 72

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

Kommissionens forslag

d) årlige CO₂-emissioner

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 73

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

udgår

Ændringsforslag 74

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

Kommissionens forslag

h) årlig samlet tid til søs for sejlads, der falder ind under denne forordnings

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 75

Forslag til forordning Artikel 21 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 76

Forslag til forordning Artikel 22 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 77

Forslag til forordning Artikel 23

Kommissionens forslag

Artikel 23

Delegation af beføjelser

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med hensyn til at supplere og ændre bestemmelserne i

Ændringsforslag

Artikel 23

Delegation af beføjelser

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med hensyn til at supplere og ændre bestemmelserne i

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

Ændringsforslag 78

Forslag til forordning Artikel 24 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 79

Forslag til forordning Artikel 24 – stk. 2

bilag I og II for at tage hensyn til tilgængelige og ajourførte videnskabelige beviser *og for at tilpasse bilagene til de relevante internationale bestemmelser vedtaget af IMO med det formål at sikre overensstemmelse med internationale bestemmelser*, 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. *Disse beføjelser tillægges Kommissionen* på de betingelser, som er fastlagt i artikel 24, *udelukkende* i det omfang de vedrører ikke-væsentlige elementer af denne forordning.

Ændringsforslag

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel **5, stk. 1a, artikel 6, stk. 4, og artikel 15, 16 og 23**, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den *[datoen for denne forordnings ikrafttræden]*. *Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.*

Kommissionens forslag

2. Den i artikel 23 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Ændringsforslag

2. Den i artikel **5, stk. 1a, artikel 6, stk. 4, artikel 15, 16 og 23** omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Ændringsforslag 80

Forslag til forordning

Artikel 24 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 23 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. **Denne frist** forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændringsforslag

4. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel **5, stk. 1a, artikel 6, stk. 4, artikel 15, 16 og 23** træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. **Fristen** forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændringsforslag 81

Forslag til forordning

Artikel 26 – stk. 2

Forordning (EU) nr. 525/2013

Artikel 21 a – stk. 1-3

Kommissionens forslag

2. Som "artikel 21a" indsættes:

"Artikel 21a

Rapportering af emissioner fra søtransport

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

(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 CO₂-emissioner fra søtransport i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX og under hensyntagen til, hvor det er relevant, relevante afgørelser truffet af organerne under UNFCCC og Kyotoprotokollen eller aftaler indgået som følge deraf eller efterfølgende eller afgørelser vedtaget i forbindelse med Den Internationale Søfartsorganisation.

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

Ændringsforslag 82

Forslag til forordning

Artikel 26 – stk. 2

Forordning (EU) nr. 525/2013

Artikel 21 a – stk. 3 a (nyt)

Ændringsforslag

2. Som "artikel 21a" indsættes:

"Artikel 21a

Rapportering af emissioner fra søtransport

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

(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 CO₂-emissioner **og NO_x-emissioner** fra søtransport i henhold til artikel 9 og 10 i forordning (EU) nr. XXXX/XXXX og under hensyntagen til, hvor det er relevant, relevante afgørelser truffet af organerne under UNFCCC og Kyotoprotokollen eller aftaler indgået som følge deraf eller efterfølgende eller afgørelser vedtaget i forbindelse med Den Internationale Søfartsorganisation.

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

Nuværende ordlyd

Ændringsforslag

(3a) Kommissionen vurderer hvert andet år søtransportsektorens samlede indvirkning på det globale klima, herunder i form af ikke-CO₂-relaterede emissioner eller virkninger, på grundlag af emissionsdata forelagt af medlemsstaterne i henhold til artikel 7 og/eller forelagt i henhold til forordning (EU) nr. XXXX/XXXX og forbedrer denne vurdering med henvisning til henholdsvis de videnskabelige fremskridt og data for søtrafikken.

Ændringsforslag 83

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 84

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 85

**Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 1 – afsnit 3**

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 86

**Forslag til forordning
Bilag I – del B – punkt 1 – afsnit 4 a (nyt)**

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 87

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

Kommissionens forslag

ba) densiteten målt i en testanalyse foretaget på et godkendt brændstoftestlaboratorium, hvis et sådant findes.

Ændringsforslag

ba) densiteten målt i en testanalyse foretaget på et godkendt brændstoftestlaboratorium, hvis et sådant findes.

Begrundelse

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

Ændringsforslag 88

Forslag til forordning Bilag I – del B – punkt 4 – afsnit 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 89

Forslag til forordning Bilag I – del B – punkt 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 90

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

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

Ændringsforslag 91

Forslag til forordning Bilag II – del A – afsnit 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

Ændringsforslag 92

Forslag til forordning Bilag II – del A – afsnit 5

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 93

Forslag til forordning Bilag II – del B – afsnit 3

Kommissionens forslag

Den gennemsnitlige energieffektivitet skal

Ændringsforslag

Den gennemsnitlige energieffektivitet skal

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

Brændstofforbrug pr. distance = samlet årligt brændstofforbrug/samlet tilbagelagt distance

Brændstofforbrug pr. transportarbejde = samlet årligt brændstofforbrug/samlet transportarbejde

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

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

overvåges ved hjælp af **to** indikatorer, nemlig brændstofforbrug pr. distance **og** CO₂-emissioner **og NO_x-emissioner** pr. distance, som beregnes som følger:

Brændstofforbrug pr. distance = samlet årligt brændstofforbrug/samlet tilbagelagt distance

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

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 (CO₂), nitrogenoxider (NO_x), svovloxider (SO_x), metan (CH₄), 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 CO₂. En nylig teknisk rapport fra EEA (nr. 4/2013) behandler sektorens indvirkning på luftkvalitet og klimaændringer i Europa. NO_x-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 CO₂-emissioner. Den planlagte mindskelse af SO₂- 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_x, NO_x, 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 CO₂-emissioner. IMO har ligeledes vedtaget obligatoriske tekniske og operationelle energieffektivitetsforanstaltninger, der har til formål at mindske mængden af CO₂-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 retsaks ikrafttræden senest i 2013." Kommissionens hvidbog fra 2011 om transport opfordrede til, at "CO₂-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 CO₂-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_x-emissioner i MRV foruden CO₂-emissioner. Både mængden af CO₂- og NO_x-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 CH₄ 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 incitamentter 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.

13.1.2014

UDTALELSE FRA UDVALGET OM INDUSTRI, FORSKNING OG ENERGI

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Ordfører for udtalelse: Marita Ulvskog

KORT BEGRUNDELSE

Ordføreren glæder sig over Europa-Parlamentets og Rådets forslag til forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport

Det er fortsat et stort problem, at den internationale skibsfart er udelukket fra EU's emissionsforpligtelser. Det er urimeligt, at en transportform bør være undtaget fra klimapolitikken, så Kommissionen burde, selv i mangel af en international aftale, allerede have foreslået instrumenter til emissionsreduktioner i denne sektor. Trods flere års arbejde har IMO-processen ikke givet tilstrækkelige resultater. EU-politikken på dette område er utilstrækkelig, og ambitionsniveauet skal hæves.

De i denne forordning foreslåede foranstaltninger er nødvendige for at udvise et konkret engagement, hvad angår emissioner for international skibsfart, og for hurtigst muligt at udvikle passende markedsbaserede instrumenter.

Ordføreren finder det rimeligt at give IMO-processen en chance mere, men hvis der ikke senest den 31. december 2015 er underskrevet en international aftale, der omfatter emissionsreduktionsmål, bør Kommissionen forelægge et lovforslag om emissionsreduktionsmål og instrumenter hertil.

Ordføreren mener, at den foreslåede tidsplan for ikrafttrædelse og gennemførelse af denne forordning er for langsom. Hun foreslår derfor en hurtigere tidsplan, der afspejler betydningen af en hurtig indsats på klimaområdet.

Kommissionen foreslår, at fiskefartøjer på over 5 000 bruttotons bør være undtaget fra denne regel. Der er ikke angivet nogen begrundelser herfor. Ordføreren foreslår at fjerne denne

undtagelse.

Ordføreren mener også, at forordningen bør fremme metoderne til bestemmelse af emissioner, der har det største potentiale til at levere nøjagtige data og give de pågældende fartøjer klare incitamenters til emissionsreduktioner. Det foreslås derfor, at virksomheder, der er berørt af forordningen, bør kunne vælge imellem flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser og målinger af direkte emissioner.

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om Industri, Forskning og Energi opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 1

Kommissionens forslag

(1) Klima- og energipakken¹⁷, *hvor* alle økonomiske sektorer, *herunder* den internationale skibsfart, *opfordres* til at bidrage til at nå disse emissionsreduktioner, indeholder et klart mandat: "Hvis medlemsstaterne ikke senest den 31. december 2011 har godkendt en international aftale indgået inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) om medtagelse af emissionerne fra international søfart i reduktionsmålene, eller hvis Fællesskabet ikke inden samme dato har godkendt en sådan aftale inden for rammerne af UNFCCC, bør Kommissionen forelægge et forslag om medtagelse af emissionerne fra international søfart i Fællesskabets reduktionsforpligtelse med henblik på den foreslåede retsacts ikrafttræden senest i 2013. Et sådant forslag bør begrænse eventuelle negative følger for Fællesskabets konkurrenceevne mest muligt og samtidig tage hensyn til de potentielle miljømæssige fordele."

¹⁷ Beslutning nr. 406/2009/EF og direktiv

Ændringsforslag

(1) Klima- og energipakken¹⁷ *forpligter* alle økonomiske sektorer, *undtagen* den internationale skibsfart, til at bidrage til at nå disse emissionsreduktioner, *men* indeholder et klart mandat: "Hvis medlemsstaterne ikke senest den 31. december 2011 har godkendt en international aftale indgået inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) om medtagelse af emissionerne fra international søfart i reduktionsmålene, eller hvis Fællesskabet ikke inden samme dato har godkendt en sådan aftale inden for rammerne af UNFCCC, bør Kommissionen forelægge et forslag om medtagelse af emissionerne fra international søfart i Fællesskabets reduktionsforpligtelse med henblik på den foreslåede retsacts ikrafttræden senest i 2013. Et sådant forslag bør begrænse eventuelle negative følger for Fællesskabets konkurrenceevne mest muligt og samtidig tage hensyn til de potentielle miljømæssige fordele."

¹⁷ Beslutning nr. 406/2009/EF og direktiv

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) International søfart er stadig det eneste transportmiddel, der ikke indgår i Unionens forpligtelse til at reducere udledningen af drivhusgasser. Ifølge den konsekvensanalyse, der ledsager forslaget til denne forordning, steg EU-relaterede kuldioxidemissioner fra international skibsfart med 48 % mellem 1990 og 2008.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 1 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1b) I 2011 fastsatte Kommissionens hvidbog om transport et emissionsreduktionsmål på 40 % i 2050 i forhold til 2005 for Unionens internationale søfart.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2) I juli 2011 vedtog Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) tekniske og operationelle foranstaltninger, navnlig designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe og forvaltningsplanen for skibes energieffektivitet (SEEMP), som skal medføre forbedringer med hensyn til

(2) I juli 2011 vedtog Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) tekniske og operationelle foranstaltninger, navnlig designindekset for energieffektivitet (EEDI) for nye skibe og forvaltningsplanen for skibes energieffektivitet (SEEMP), som skal medføre forbedringer med hensyn til

at mindske den ventede stigning i drivhusgasemissioner, men som ikke i sig selv kan føre til de absolutte drivhusgasemissioner fra international skibsfart, som er nødvendige for at sikre, at bestræbelserne stemmer overens med målet om at begrænse den globale temperaturstigning til 2° C.

at mindske den ventede stigning i drivhusgasemissioner, men som ikke i sig selv kan føre til de absolutte drivhusgasemissioner fra international skibsfart, som er nødvendige for at sikre, at bestræbelserne stemmer overens med målet om at begrænse den globale temperaturstigning til 2° C. *Selv når der tages højde for disse IMO-foranstaltninger, viser verdenshandelsprognoserne, at EU-relaterede emissioner fra skibsfart vil stige med yderligere 51 % inden 2050 i forhold til 2010-niveauet, hvilket indikerer, at der er behov for yderligere foranstaltninger.*

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 24 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(24a) EU har undladt at fastsætte reduktionsmål for international søfart i afventning af en global aftale. En global forpligtelse ville være at foretrække frem for en ensidig EU-indsats, da et bredere anvendelsesområde ville være mere effektivt til at opnå emissionsreduktioner.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning

Betragtning 24 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(24b) EU har endnu ikke fastsat CO₂-reduktionsmål for international søfart, da en global aftale inden for rammerne af IMO på dette område ville være at foretrække. Hvis en aftale på globalt plan ikke kan opnås inden slutningen af 2015, bør Kommissionen imidlertid undersøge mulighederne for at fastsætte EU-dækkende mål for CO₂-reduktion for international skibsfart samt eventuelle støttemekanismer.

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning

Betragtning 25

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(25) For at gøre brug af bedste praksis og videnskabelige beviser bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage retsakter i overensstemmelse med traktatens artikel 290 med henblik på at revurdere visse tekniske aspekter af overvågningen og rapporteringen af CO₂-emissioner fra

udgår

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 9

Forslag til forordning

Betragtning 26

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

udgår

²³ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning

Artikel 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 11

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 12

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag

2. Overvågningen og rapporteringen skal omfatte *CO₂-emissioner* fra forbrænding af brændstof, *både mens skibet er til havs samt ved kaj*. Selskaberne skal træffe passende foranstaltninger for at forebygge datamangler i rapporteringsperioden.

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 14

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 15

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 16

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

Ændringsforslag

1. Inden den 31. august **2015** skal selskaberne indsende en overvågningsplan til verifikatorerne, der viser den valgte metode til overvågning og rapportering af emissioner og andre klimarelevante oplysninger for hvert af deres skibe over 5000 BT.

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

udgår

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

udgår

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning

Artikel 6 – stk. 3 – litra h – nr. iii

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

udgår

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning

Artikel 8

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

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

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning

Artikel 9 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(b) mængde og emissionsfaktor for hver af

(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**

de typer af brændstof, som forbruges i alt

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning

Artikel 9 – litra d

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(d) tilbagelagt distance

udgår

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning

Artikel 9 – litra e

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(e) tid til søs

udgår

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning

Artikel 9 – litra f

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(f) fragt

udgår

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning

Artikel 9 – litra g

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(g) transportarbejde.

udgår

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Artikel 9 – afsnit 2 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 25

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

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Artikel 10 – litra g

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(g) samlet tilbagelagt distance

udgår

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning Artikel 10 – litra h

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(h) samlet tid til søs

udgår

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning

Artikel 10 – litra i

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(i) samlet transportarbejde

udgår

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning

Artikel 10 – litra j

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(j) gennemsnitlig energieffektivitet.

udgår

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning

Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

1. Fra **2017** skal selskaberne hvert år inden den 30. april indsende en emissionsrapport til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater vedrørende **CO₂-emissioner** og andre klimarelevante oplysninger i hele rapporteringsperioden for hvert skib, som de er ansvarlige for, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende i overensstemmelse med kravene i artikel 14.

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning

Artikel 13 – stk. 5

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 32

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 33

**Forslag til forordning
Artikel 18**

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 34

**Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 1**

PE522.893v02-00

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag

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

60/96

RR\1017772DA.doc

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning

Artikel 21 – stk. 2 – litra f

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 36

Forslag til forordning

Artikel 21 – stk. 2 – litra g

Kommissionens forslag

(g) årligt gennemsnitligt brændstofforbrug og

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag

udgår

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

Ændringsforslag 37

Forslag til forordning

Artikel 21 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 38

Forslag til forordning

Artikel 21 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 39

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, *forpligter* Kommissionen *sig til øjeblikkeligt at foreslå gennemførelsen af de internationalt aftalte bestemmelser i fællesskabslovgivningen.*

Ændringsforslag 40

Forslag til forordning Artikel 23

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 23

udgår

Delegation af beføjelser

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

Begrundelse

Da der stadig afventes en vedtagelse af en international aftale om vedtagelsen af globale foranstaltninger, er det ikke passende at tillade Kommissionen at stå i vejen for medlovgiverne ved at tillægge Kommissionen for store delegerede beføjelser og gennemførelsesbeføjelser.

Ændringsforslag 41

Forslag til forordning Artikel 24

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 24

udgår

Udøvelse af de delegerede beføjelser

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

2. Den i artikel 23 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

3. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

4. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 23 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Begrundelse

Da der stadig afventes en vedtagelse af en international aftale om vedtagelsen af globale foranstaltninger, er det ikke passende at tillade Kommissionen at stå i vejen for medlovgiverne ved at tillægge Kommissionen for store delegerede beføjelser og gennemførelsesbeføjelser.

Ændringsforslag 42

Forslag til forordning Artikel 25

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Artikel 25

udgår

Gennemførelsesretsakter

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 8 i direktiv 93/389/EF. Dette udvalg er et udvalg i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Begrundelse

Da der stadig afventes en vedtagelse af en international aftale om vedtagelsen af globale foranstaltninger, er det ikke passende at tillade Kommissionen at stå i vejen for medlovgiverne ved at tillægge Kommissionen for store delegerede beføjelser og gennemførelsesbeføjelser.

Ændringsforslag 43

**Forslag til forordning
Artikel 27**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Denne forordning træder i kraft den 1. juli 2015.

Denne forordning træder i kraft den 1. juli 2014.

Ændringsforslag 44

**Forslag til forordning
Bilag II**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

[...]

udgår

PROCEDURE

Titel	Overvågning, rapportering og verifikation af CO2-emissioner fra søtransport og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013
Referencer	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 4.7.2013
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	ITRE 4.7.2013
Ordfører for udtalelse Dato for valg	Marita Ulvskog 4.9.2013
Dato for vedtagelse	9.1.2014
Resultat af den endelige afstemning	+ : 24 - : 14 0 : 1
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Norbert Glante, Fiona Hall, Kent Johansson, Romana Jordan, Marisa Matias, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Jerzy Buzek, Elisabetta Gardini, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Seán Kelly, Zofija Mazej Kukovič, Vladko Todorov Panayotov, Lambert van Nistelrooij
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2	Sandrine Bélier, Jean Lambert

22.1.2014

UDTALELSE FRA TRANSPORT- OG TURISMEUDVALGET

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Ordfører for udtalelse: Brian Simpson

BEGRUNDELSE

Ifølge en rapport fra en ekspertgruppe under IMO fra 2009 er emissionerne fra den internationale skibsfart steget hastigt i de seneste år, og som følge af den manglende regulering på området forventes de at stige til 1 475 mio. t i 2020, dvs. 6 % af verdens samlede CO₂-emissioner. I 2007 stod skibsfarten for 2,7 % af verdens samlede emission af CO₂.

På europæisk niveau står bidraget fra skibe, som anløber eller afsejler fra EU-27-havne, for op til 30 % af skibsfartens samlede emission af CO₂ på verdensplan¹. Det Europæiske Miljøagentur oplyser også, at skibe, der sejler i europæisk farvand, bidrager med en stor andel af NO_x (10-20 %), SO₂ (10-25 %) og PM_{2,5} (10-25 %), med omkring 70 % af emissionerne på verdensplan inden for 400 km fra kysten. Epidemiologiske undersøgelser har påvist, at emissioner fra skibsfarten har sundhedsmæssige konsekvenser, med omkring 50 000 dødsfald årligt alene som følge af luftforureningen fra skibsfarten².

Det første tiltag til at mindske CO₂-emissionerne fra skibsfarten kom i 2011, da den internationale søfartsorganisation IMO indførte et obligatorisk designindeks for energieffektivitet (EEDI) for visse kategorier af nye skibe og gjorde det obligatorisk at anvende forvaltningsplaner for skibes energieffektivitet (SEEMP) i hele den eksisterende flåde. Som Kommissionen erkender, vil disse foranstaltninger ikke være tilstrækkelige til at bremse de stigende CO₂-emissioner inden for skibsfarten og nå de reduktionsmål, der er fastsat i Kommissionens hvidbog fra 2011, En køreplan for et fælles europæisk

¹ Det Europæiske Miljøagents tekniske rapport nr. 4/2013 - The impact of international shipping on European air quality and climate forcing.

² Se http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011_06_01_stakeholder-event/item4.pdf.

transportområde, på 40 % (50 % hvis muligt) i 2050 i forhold til 2005-niveauet.

ÆNDRINGSFORSLAG

Transport- og Turismeudvalget opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) Kommissionens hvidbog fra 2011, En køreplan for et fælles europæisk transportområde, kræver en reduktion af emissionerne fra søfarten på 40 % (50 % hvis muligt) i 2050 i forhold til 2005-niveauet, især gennem anvendelse af "brugeren betaler"- og "forureneren betaler"-princippet.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 1 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1b) I Parlamentets beslutning om "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" (2011/2096(INI)) hedder det, at Parlamentet kræver "en samlet begrænsning på EU-niveau af CO₂-emissioner og skadelige stoffer inden for skibsfarten med 30 % og kræver, at alle de mål, der er omtalt i dette punkt, betragtes som prioriterede mål og derfor kontrolleres årligt."

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Ifølge data fra IMO kan det specifikke energiforbrug og CO₂-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.

Ændringsforslag

(3) Ifølge data fra IMO kan det specifikke energiforbrug og CO₂-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 **eller endda indebærer nettofordele for sektoren**, eftersom de lavere brændstofomkostninger sikrer, at driftsomkostninger og investeringsomkostninger tilbagebetales.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 4

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 5

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 CO₂-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

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 robust MRV-system en forudsætning for enhver markedsbaseret foranstaltning eller effektivitetsstandard, *uanset om det anvendes i EU eller globalt*. Det giver

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 ***på dette stadie udelukkende*** gennemførelse af et robust MRV-system for CO₂-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

(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 robust MRV-system en forudsætning for enhver markedsbaseret foranstaltning eller effektivitetsstandard. ***På grund af skibsfartens internationale karakter ville***

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.

en global tilgang være den foretrukne og mest effektive metode til at reducere emissioner fra den internationale skibsfart. 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.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

(8) Alle sejladser i Unionen, alle sejladser ind i Unionen fra den seneste havn uden for Unionen til den første anløbshavn i Unionen og alle sejladser fra Unionen fra en havn i Unionen til den næste anløbshavn uden for Unionen bør anses for relevante med hensyn til overvågning. **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, *efter at Kommissionen har fastslået, at tredjelande ikke har anmeldt forbehold.*

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(8a) I betragtning af det geografiske anvendelsesområde, herunder overvågning af CO₂-emissioner uden for

medlemsstaternes område, og inddragelsen af rederier med hjemsted i hele verden bør Kommissionen tidligt og på passende måde informere tredjelande for at opnå størst mulig international accept.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

(11) Unionens MRV-system bør *muliggøre, at* skibes effektivitet *kan bestemmes*, eller *at der kan foretages* 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 10

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*

Ændringsforslag

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

store udledningskilder. Efter en detaljeret objektiv analyse af størrelser på og emissioner fra skibe, der anløber og forlader Unionens havne, er der valgt en grænse på 5 000 bruttotons (BT). Skibe på over 5 000 BT udgør omkring 55 % af de skibe, der anløber Unionens havne, og står for omkring 90 % af emissionerne. Denne grænse anvendes uden forskelsbehandling og sikrer, at de fleste relevante emissionskilder er omfattet. En lavere grænse vil medføre en større administrativ byrde, mens en højere grænse vil begrænse de omfattede emissioner og dermed systemets miljøeffektivitet.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) For at reducere det administrative arbejde for skibsejere og operatører yderligere bør overvågningsreglerne udelukkende fokusere på CO₂, eftersom dette er langt den mest relevante drivhusgas, der udledes af søtransport, idet den udgør op til 98 % af sektorens drivhusgasemissioner.

Ændringsforslag

(13) For at reducere det administrative arbejde for skibsejere og operatører yderligere bør overvågningsreglerne **på dette stadie** udelukkende fokusere på CO₂, eftersom dette er langt den mest relevante drivhusgas, der udledes af søtransport, idet den udgør op til 98 % af sektorens drivhusgasemissioner.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

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

følgende fire overvågningsmetoder: brug af bunkerleveringsattester, overvågning af bunkertanke, flowmålere for de relevante forbrændingsprocesser eller målinger af direkte emissioner. En skibsspecifik overvågningsplan bør dokumentere de valg, der er *truffet*, og give yderligere oplysninger om anvendelsen af den valgte metode. ***Kommission bør efter to afsluttede rapporteringsperioder fremlægge anbefalinger om overvågningsmetoderne med hensyn til deres nøjagtighed, betydning for emissionsreduktionerne, omkostningernes rimelighed og den administrative byrde for besætningen.***

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Betragtning 16

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

(16) Andre drivhusgasser og klimapåvirkende eller luftforurenende stoffer bør ikke omfattes af Unionens MRV-system på dette trin for at undgå krav om at installere måleudstyr, som ikke er tilstrækkeligt pålideligt eller kommercielt tilgængeligt, hvilket kan hæmme gennemførelsen af Unionens MRV-system. ***Hvis de teknologiske fremskridt i fremtiden skulle gøre det muligt at foretage måling af andre klimapåvirkende stoffer, uden at det pålægger skibsejerne væsentlige ekstra byrder, bør disse stoffer inddrages i MRV-systemet. Kommissionen bør regelmæssigt med to års mellemrum informere Europa-Parlamentet om den teknologiske udvikling.***

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Betragtning 17

Kommissionens forslag

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

¹⁸ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49

Ændringsforslag

(17) For at mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører bør rapporteringen og offentliggørelsen af de rapporterede oplysninger tilrettelægges årligt. Fortrolighedsproblemer bør løses ved at begrænse offentliggørelsen af emissioner, brændstofforbrug og effektivitetsrelaterede oplysninger til årlige gennemsnit og samlede tal. ***På den anden side er det vigtigt at forsyne befragtere og andre interessenter fra branchen med rutespecifikke oplysninger for at sikre, at markedshindringer fjernes, og at de mest effektive skibe belønnes.*** De data, der rapporteres til Kommissionen, bør integreres med statistikker, i det omfang disse data er relevante for udviklingen, udarbejdelsen og formidlingen af europæiske statistikker i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse 2012/504/EU af 17. september 2012 om Eurostat¹⁸.

¹⁸ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning Betragtning 23

Kommissionens forslag

(23) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 af 21. maj 2013 om en mekanisme til overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner og rapportering af andre oplysninger vedrørende klimaændringer på nationalt

plan og EU-niveau²² bør ændres for at fastsætte krav vedrørende overvågning og rapportering af medlemsstaternes CO₂-emissioner fra søtransport i henhold til denne forordning.

²² EUT L 165 af 18.6.2013, s. 13-40.

plan og EU-niveau²² bør ændres for **udelukkende** at fastsætte krav vedrørende overvågning og rapportering af medlemsstaternes CO₂-emissioner fra søtransport i henhold til denne forordning.

²² EUT L 165 af 18.6.2013, s. 13 - 40.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning Betragtning 24

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 17

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

Ændringsforslag

(24) Unionens MRV-system bør tjene som model for gennemførelsen af et globalt MRV-system. Et globalt MRV-system er at foretrække, idet det angiveligt vil være mere effektivt på grund af det større anvendelsesområde. Såfremt der indgås en aftale om et globalt MRV-system, bør Kommissionen revurdere Unionens MRV-system for at ensrette det med det globale system.

Ændringsforslag

(25) For at gøre brug af bedste praksis og videnskabelige beviser bør Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage retsakter i overensstemmelse med traktatens artikel 290 med henblik på at revurdere visse

tekniske aspekter af overvågningen og rapporteringen af CO₂-emissioner fra skibe og yderligere præcisere reglerne for verifikation af emissionsrapporter og akkreditering af verifikatorer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen 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.

tekniske aspekter af overvågningen og rapporteringen af *på dette stadie udelukkende* CO₂-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 18

Forslag til forordning Betragtning 27

Kommissionens forslag

(27) Målet med den foreslåede foranstaltning, nemlig at overvåge, rapportere og verificere CO₂-emissioner fra skibe som første trin i en trinvis tilgang til at reducere disse emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig på grund af søfartens internationale karakter og kan således bedre opfyldes på EU-plan på grund af foranstaltningens omfang og virkninger. Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Ændringsforslag

(27) Målet med den foreslåede foranstaltning, nemlig *udelukkende* at overvåge, rapportere og verificere CO₂-emissioner fra skibe som første trin i en trinvis tilgang til at reducere disse emissioner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig på grund af søfartens internationale karakter og kan således bedre opfyldes på EU-plan på grund af foranstaltningens omfang og virkninger. Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning Betragtning 29

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

(29) Denne forordning bør træde i kraft den 1. juli **2017** for at sikre, at medlemsstaterne og de relevante interesserede parter har tilstrækkelig tid til at træffe de nødvendige foranstaltninger for anvendelsen af denne forordning, inden den første rapporteringsperiode starter den 1. januar **2022** —

Begrundelse

Der bør afsættes tid til en løsning af den nuværende økonomiske krise, inden der træffes alt for bindende bureaukratiske foranstaltninger. Der bør endvidere afsættes tid til det kommende Europa-Parlament og den kommende Kommission til at sætte sig ind i disse tekster for eventuelt at ændre dem inden deres anvendelse.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Artikel 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Denne forordning fastlægger **på nuværende stadie udelukkende** regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af kuldioxid (CO₂), **eftersom dette er langt den mest relevante drivhusgas, der udledes ved søtransport** fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af CO₂-emissioner fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

Ændringsforslag 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.

Begrundelse

International lovgivning, navnlig MARPOL VI, gælder for skibe på 400 bruttotons og derover. Desuden er fartøjer på 500 bruttotons ofte passagerfærger, som f.eks. sejler langs kyster og mellem øer. De bør derfor også være omfattet.

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning Artikel 3 – litra a

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 23

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

la) "isklasse": den vurdering, skibet har fået af myndighederne eller af en organisation, som er anerkendt af myndighederne, og som viser, at skibet er blevet konstrueret til sejlads i farvande

med havis.

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

2. Overvågningen og rapporteringen skal være fuldstændig og omfatte **CO₂-emissioner** fra forbrænding af brændstof. Selskaberne skal træffe passende foranstaltninger for at forebygge datamangler i rapporteringsperioden.

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Begrundelse

I betragtning af, at EU-institutionerne havde forpligtet sig til senest i 2013 at udvide Fællesskabets emissionshandelsordning for drivhusgasser til skibsfarten, er det ikke acceptabelt at fastsætte en tidsplan, som ikke giver mulighed for at træffe konkrete foranstaltninger på kort sigt.

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 27

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 28

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

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

iiia) procedurer, ansvarsområder, formler og datakilder til bestemmelse og registrering af den tilbagelagte distance og den tid, der er tilbragt ved sejlads gennem is

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. Selskaberne skal anvende standardiserede **overvågningsplaner baseret på skabeloner**. Der skal fastlægges **tekniske** regler for skabelonerne til overvågningsplanerne, jf. stk. 1, ved hjælp af **gennemførelsesretsakter**. Disse **gennemførelsesretsakter** vedtages af Kommissionen efter den procedure, der henvises til i artikel 25, stk. 2, i denne forordning.

Ændringsforslag

4. Selskaberne skal anvende standardiserede **skabeloner til at indsende deres overvågningsplaner**. Der skal fastlægges regler for **præsentationen og indholdet af** skabelonerne til overvågningsplanerne, jf. stk. 1, ved hjælp af **delegerede retsakter**. **Skabelonerne skal være så enkle som muligt og ikke give anledning til unødigt bureaukrati**. Disse **delegerede retsakter** vedtages af Kommissionen efter proceduren i artikel 24 i denne forordning.

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning Artikel 8

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning Artikel 9 – indledning

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 32

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

Kommissionens forslag

c) udledt CO₂

Ændringsforslag

c) **udelukkende** udledt CO₂

Ændringsforslag 33

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

Kommissionens forslag

e) *tid til søs*

Ændringsforslag

e) **dato og tidspunkt for begyndelsen af og afslutningen på perioder, hvorunder overvågningen har været suspenderet på grund af nødsituationer såsom aktiviteter med henblik på at redde menneskeliv**

Ændringsforslag 34

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

f) fragt

udgår

Ændringsforslag 35

**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 afbrudt på grund af nødsituationer og farlige situationer såsom redningsaktioner.

Begrundelse

Nødsituationer bør ikke tages i betragtning.

Ændringsforslag 36

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 37

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

Kommissionens forslag

b) samlet udledt CO₂

Ændringsforslag

b) **udelukkende** samlet udledt CO₂

Ændringsforslag 38

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 39

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 40

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

e) **udelukkende** samlede CO₂-emissioner fra alle sejladser til havne under en medlemsstats jurisdiktion

Ændringsforslag 41

Forslag til forordning Artikel 10 – litra f

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 42

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 43

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

iiia) skibets isklasse

Ændringsforslag 44

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Emissionsrapporten, jf. artikel 11, **skal** indsendes ved hjælp af automatiske systemer **og komplette dataudvekslingsformater, herunder** elektroniske skabeloner.

Ændringsforslag

1. **For at reducere selskabernes administrative byrde skal** emissionsrapporten, jf. artikel 11, indsendes ved hjælp af automatiske systemer, **dataudvekslingsstandarder og** elektroniske skabeloner.

Ændringsforslag 45

**Forslag til forordning
Artikel 12 – stk. 2**

Kommissionens forslag

2. Der skal fastlægges **tekniske regler for dataudvekslingsformatet**, herunder elektroniske **skabeloner**, jf. stk. 1, ved hjælp af **gennemførelsesretsakter**. Disse **gennemførelsesretsakter** vedtages af Kommissionen efter den procedure, der henvises til i artikel 25, **stk. 2**, i denne forordning.

Ændringsforslag

2. **Der skal fastlægges ordninger for indsendelse af oplysningerne til Kommissionen**, herunder **dataudvekslingsstandarder og** elektroniske **skabeloners format**, jf. stk. 1, ved hjælp af **delegerede retsakter**. Disse **delegerede retsakter** vedtages af Kommissionen efter proceduren i artikel 24 i denne forordning.

Ændringsforslag 46

**Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 4**

Kommissionens forslag

4. Verifikatoren skal uden ophold underrette Kommissionen og flagstatens myndighed om udstedelsen af overensstemmelsesdokumentet og sender oplysningerne i stk. 2 via automatiske systemer **og komplette dataudvekslingsformater, herunder** elektroniske skabeloner, som Kommissionen har udarbejdet, i overensstemmelse med proceduren i nærværende forordning.

Ændringsforslag

4. Verifikatoren skal uden ophold underrette Kommissionen og flagstatens myndighed om udstedelsen af overensstemmelsesdokumentet og sender oplysningerne i stk. 2 via automatiske systemer, **dataudvekslingsstandarder og** elektroniske skabeloner, som Kommissionen har udarbejdet, i overensstemmelse med proceduren i nærværende forordning.

Ændringsforslag 47

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 5

Kommissionens forslag

5. De tekniske regler for dataudvekslingsformatet, herunder elektroniske *skabeloner*, jf. stk. 4, skal fastsættes ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages af Kommissionen efter den procedure, der henvises til i artikel 25, stk. 2, i denne forordning.

Ændringsforslag

5. Der skal fastlægges ordninger for indsendelse af oplysningerne til Kommissionen, herunder dataudvekslingsstandarder og elektroniske skabeloners format, jf. stk. 4, ved hjælp af delegerede retsakter. Disse delegerede retsakter vedtages af Kommissionen efter proceduren i artikel 24 i denne forordning.

Ændringsforslag 48

Forslag til forordning Artikel 18 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 49

Forslag til forordning Artikel 20 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Medlemsstaterne fastsætter et sanktionssystem for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene i artikel 8 til 12 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne anvendes. Sanktionerne må ikke være

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne fastsætter et sanktionssystem for manglende opfyldelse af overvågnings- og rapporteringskravene i artikel 8 til 12 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne anvendes. Sanktionerne må ikke være

mindre strenge end sanktioneerne i henhold til den nationale lovgivning om drivhusgasemissioner i tilfælde af operatøernes misligholdelse af rapporteringsforpligtelserne og skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om disse bestemmelser inden den 1. juli **2017** og skal uden ophold underrette Kommissionen om eventuelle efterfølgende ændringer, der påvirker disse bestemmelser.

mindre strenge end sanktioneerne i henhold til den nationale lovgivning om drivhusgasemissioner i tilfælde af operatøernes misligholdelse af rapporteringsforpligtelserne og skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om disse bestemmelser inden den 1. juli **2015** og skal uden ophold underrette Kommissionen om eventuelle efterfølgende ændringer, der påvirker disse bestemmelser.

Ændringsforslag 50

Forslag til forordning Artikel 21 – stk. 1

Kommissionens forslag

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.

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 51

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 52

Forslag til forordning

Artikel 21 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag

o) årlige CO₂-emissioner

Ændringsforslag

o) **udelukkende** årlige CO₂-emissioner

Ændringsforslag 53

Forslag til forordning

Artikel 22 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Kommissionen skal løbende underrette IMO og andre relevante internationale organer om gennemførelsen af denne forordning med henblik på at **lette udviklingen af internationale regler** i IMO om overvågning, rapportering og verifikation af **drivhusgasemissioner** fra søtransport.

Ændringsforslag

1. Kommissionen skal løbende underrette IMO og andre relevante internationale organer om gennemførelsen af denne forordning med henblik på at **tilpasse forordningen til fremskridtet** i IMO om overvågning, rapportering og verifikation af **drivhusgasemissioner** fra søtransport.

Ændringsforslag 54

Forslag til forordning

Artikel 22 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 55

Forslag til forordning

Artikel 23

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter ***i overensstemmelse med artikel 24 vedrørende ændring af bilag I for at tilpasse overvågningsmetoderne til videnskabelige og tekniske fremskridt og internationalt accepterede standarder for at øge emissionsoplysningernes pålidelighed, validitet og præcision.***

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 vedrørende ændring af bilag II for yderligere at specificere og tilpasse overvågningen af klimarelevante oplysninger til videnskabelige og tekniske fremskridt og internationalt accepterede standarder for at øge emissionsoplysningernes pålidelighed, validitet og præcision.

Ændringsforslag 56

Forslag til forordning Artikel 24 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel ***12a***, 15, 16 og 23, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra ***[dd/mm/åå] [datoen for denne forordnings ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni***

måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

Ændringsforslag 57

Forslag til forordning

Artikel 24 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Den i artikel 23 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Ændringsforslag

2. Den i artikel **12a, 15, 16 og 23** omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Ændringsforslag 58

Forslag til forordning

Artikel 24 – stk. 4

Kommissionens forslag

4. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 23 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist

Ændringsforslag

4. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel **12a, 15, 16 og 23** træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist

forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændringsforslag 59

Forslag til forordning Artikel 27 – stk. 1

Kommissionens forslag

Denne forordning træder i kraft den 1. juli 2015.

Ændringsforslag

Denne forordning træder i kraft den 1. juli 2014.

Begrundelse

Som forberedelse af gennemførelsen af forordningen i 2015 er der behov for tilstrækkelig tid til at forberede de relevante bestemmelser.

Ændringsforslag 60

Forslag til forordning Bilag I – del B – punkt 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

PROCEDURE

Titel	Overvågning, rapportering og verifikation af CO2-emissioner fra søtransport og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013
Referencer	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 4.7.2013
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 4.7.2013
Ordfører for udtalelse Dato for valg	Michael Cramer 11.9.2013
Behandling i udvalg	14.11.2013 20.1.2014
Dato for vedtagelse	21.1.2014
Resultat af den endelige afstemning	+: 28 -: 11 0: 3
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zīle
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Phil Bennion, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2	Vittorio Prodi

PROCEDURE

Titel	Overvågning, rapportering og verifikation af CO2-emissioner fra søtransport og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013	
Referencer	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)	
Dato for høring af EP	28.6.2013	
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 4.7.2013	
Rådgivende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ITRE 4.7.2013	TRAN 4.7.2013
Ordfører Dato for valg	Theodoros Skylakakis 5.9.2013	
Behandling i udvalg	28.11.2013	22.1.2014
Dato for vedtagelse	30.1.2014	
Resultat af den endelige afstemning	+: 44 -: 6 0: 5	
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Biljana Borzan, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Dubravka Šuica, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Kriton Arsenis, Erik Bánki, Julie Girling, Jutta Haug, Filip Kaczmarek, James Nicholson, Vittorio Prodi, Christel Schaldemose, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev, Andrea Zanoni	
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2	Fabrizio Bertot, Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn	
Dato for indgivelse	31.1.2014	