



29.7.2020

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2015/757 för att ta vederbörlig hänsyn till det globala systemet för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

Föredragande: Jutta Paulus

Teckenförklaring

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

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

Ändringsförslag till ett förslag till akt

När parlamentets ändringsförslag utformas i två spalter gäller följande:

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

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

När parlamentets ändringsförslag utformas som en konsoliderad text gäller följande:

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

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

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION.....	5
MOTIVERING	49
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM	53
ÄRENDETS GÅNG I DET ANSVARIGA UTSKOTTET	66
SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET ANSVARIGA UTSKOTTET	67

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2015/757 för att ta vederbörlig hänsyn till det globala systemet för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja (COM(2019)0038 – C8-0034/2019 – 2019/0017(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2019)0038),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C8-0043/2019),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 15 maj 2019¹,
 - efter att ha hört Regionkommittén,
 - med beaktande av artikel 59 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (A9-0144/2020).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

¹ EUT L 240, 16.7.2019, s.41.

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl -1 (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(-1) Med det aldrig tidigare skådade hot som klimatförändringarna utgör behöver ambitionsnivån höjas och ytterligare klimatåtgärder vidtas av unionen och på global nivå. Unionen har åtagit sig att intensifiera sina insatser för att bekämpa klimatförändringarna och genomföra Parisavtalet^{1a} i enlighet med de senaste tillgängliga vetenskapliga rönen. Den särskilda rapporten om global uppvärmning på 1,5 °C från Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC) från 2018 bekräftar att en betydande minskning av utsläppen i alla sektorer är avgörande för att hålla den globala uppvärmningen under 1,5 °C. I 2019 års särskilda rapport *The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate (Havet och kryosfären i ett klimat i förändring)* från IPCC anges det dessutom att klimatmekanismerna är beroende av havens och de marina ekosystemens hälsa, som just nu påverkas av den globala uppvärmningen, föroreningar, överexploatering av den marina biologiska mångfalden, försurning, försämrad syresättning och kusterosion. IPCC påminner om att haven är en del av lösningen när det gäller att begränsa effekterna av klimatförändringarna och anpassa sig till dem, och understryker att både växthusgasutsläppen och föroreningen av ekosystemen måste minskas och de naturliga kolsänkorna förbättras.

^{1a} Parisavtalet, EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) Sjötransporter påverkar **det globala klimatet** på grund av koldioxidutsläppen från sjöfart. År 2015 svarade sjötransporter för 13 % av de totala växthusgasutsläppen från transporter i unionen¹⁵. Den internationella sjöfarten är det enda transportslag som inte omfattas av unionens åtagande att minska växthusgasutsläppen.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>

Ändringsförslag

(1) Sjötransporter påverkar **klimatförändringarna, den marina biologiska mångfalden, luftkvaliteten och folkhälsan** på grund av koldioxidutsläppen och andra utsläpp, till exempel metan, kväveoxider, svaveloxider, partiklar och sot. År 2015 svarade sjötransporter för 13 % av de totala växthusgasutsläppen från transporter i unionen¹⁵. **Den globala sjöfartens utsläpp förväntas öka med mellan 50 % och 250 % fram till 2050^{15a}. Utsläppen från sjöfarten inom EES-området förväntas öka med 86 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2050 om det inte vidtas ytterligare åtgärder, trots de minimistandarder för fartygs energieffektivitet som Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har antagit.** Den internationella sjöfarten är det enda transportslag som inte omfattas av unionens åtagande att minska växthusgasutsläppen. **IMO antog den 13 april 2018 sin inledande strategi för minskning av växthusgasutsläppen från fartyg. Det behövs omgående åtgärder på både global nivå och unionsnivå för att genomföra denna strategi, för att säkerställa att det vidtas omedelbara åtgärder för att minska utsläppen från sjöfarten, bidra till genomförandet av Parisavtalet och uppnå det unionsomfattande målet om klimatneutralitet, utan att undergräva klimatinsatserna i andra sektorer.**

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>

^{15a} <https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3->

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) Alla sektorer av ekonomin bör bidra till **att minska växthusgasutsläppen** i enlighet med **det åtagande som medlagstiftarna gjorde i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842¹⁶ och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410¹⁷.**

¹⁶ **Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om bindande årliga minskningar av medlemsstaternas växthusgasutsläpp 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013, EUT L 156, 19.6.2018, s. 26.**

¹⁷ **Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/410 av den 14 mars 2018 om ändring av direktiv 2003/87/EG för att främja kostnadseffektiva utsläppsminskningar och koldioxidnsåla investeringar, och beslut (EU) 2015/1814, EUT L 76, 19.3.2018, s. 3.**

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) I Europaparlamentets resolution från februari 2014 om en ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030

Ändringsförslag

(2) Alla sektorer av ekonomin bör bidra till **de gemensamma insatserna för att slutföra omställningen till nettonollutsläpp av växthusgaser så snart som möjligt och senast 2050** i enlighet med **unionens åtaganden enligt Parisavtalet och Europeiska rådets slutsatser av den 12 december 2019 om klimatförändringarna.**

Ändringsförslag

(3) I Europaparlamentets resolution av den 14 mars 2019 om klimatförändringar stöddes med stor majoritet målet att nå

uppmanas kommissionen och medlemsstaterna att **fastställa ett** bindande **EU-mål** om att fram till 2030 minska växthusgasutsläppen **med minst 40 %** jämfört med 1990 års nivåer.

Europaparlamentet påpekade även att alla sektorer i ekonomin måste bidra till att minska utsläppen av växthusgaser om unionen ska kunna ta sin del av det globala ansvaret.

klimatneutralitet så snart som möjligt och senast 2050. Europaparlamentet har också vid upprepade tillfällen uppmanat kommissionen och medlemsstaterna att **höja det** bindande **EU-målet** om att fram till 2030 minska växthusgasutsläppen **till 55 %** jämfört med 1990 års nivåer. Europaparlamentet påpekade även att alla sektorer i ekonomin, **även den internationella luftfarten och sjöfarten,** måste bidra till att minska utsläppen av växthusgaser om unionen ska kunna **uppnå sina klimatmål och** ta sin del av det globala ansvaret. **Snabba insatser för att skapa en koldioxidsnål sjöfartssektor är så mycket viktigare mot bakgrund av att parlamentet den 28 november 2019 utlyste ett klimat- och miljönödläge.**

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3a) I sin resolution av den 28 november 2019 om FN:s klimatkonferens 2019 i Madrid, Spanien (COP25) betonade Europaparlamentet behovet av ytterligare EU-åtgärder för att man ska komma till rätta med växthusgasutsläppen från sjöfarten, med tanke på IMO:s långsamma och otillräckliga framsteg. Europaparlamentet stödde särskilt att sjöfartssektorn tas med i unionens system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser (nedan kallat EU:s utsläppshandelssystem) och att normer för fartygs energieffektivitet införs på unionsnivå. Det räcker inte med enbart marknadsbaserade strategier för utsläppsminskning för att unionens utsläppsminskning mål ska kunna nås, utan dessa strategier bör åtföljas av bindande lagstadgade krav på utsläppsminskning som verkställs i

vederbörlig ordning.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning

Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) I sina slutsatser av den **24 oktober 2014** godkände Europeiska rådet **ett bindande EU-mål om att fram till 2030 minska de inhemska växthusgasutsläppen med minst 40 % jämfört med 1990**. Europeiska rådet framhöll också **vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och riskerna med beroendet av fossila bränslen i transportsektorn och uppmanade kommissionen att ytterligare studera instrument och åtgärder för ett heltäckande och teknikneutralt tillvägagångssätt, bland annat för främjande av utsläppsminskning och energieffektivitet i transportsektorn.**

Ändringsförslag

(4) I sina slutsatser av den **12 december 2019^{1a}** godkände Europeiska rådet **målet att uppnå ett klimatneutralt EU senast 2050**. Europeiska rådet framhöll också **att all relevant EU-lagstiftning och EU-politik måste vara förenlig med och bidra till uppfyllandet av klimatneutralitetsmålet, samtidigt som hänsyn tas till lika villkor.**

1a

<https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf>

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning

Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4a) I dagsläget är sjöfarten den enda sektorn som inte är föremål för ett uttryckligt EU-mål om utsläppsminskningar eller särskilda begränsningsåtgärder. I sitt meddelande av den 11 december 2019 om den europeiska gröna given tillkännagav kommissionen sin avsikt att vidta ytterligare åtgärder för att komma till rätta med växthusgasutsläppen från

sjöfarten och, i synnerhet, att utvidga EU:s utsläppshandelssystem till sjöfarten, att reglera de mest förorenande fartygens tillträde till unionens hamnar och att ålägga fartyg i hamn att använda landström. I sitt förslag av den 4 mars 2020 till en förordning om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordning (EU) 2018/1999 (Europeisk klimatlag)^{1a} bekräftar kommissionen att det behövs ytterligare åtgärder för att uppnå målet om klimatneutralitet senast 2050 och att samtliga sektorer måste bidra, eftersom den nuvarande politiken förväntas minska växthusgasutsläppen med endast 60 % fram till 2050.

^{1a} <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?qid=1588581905912&uri=CELEX:52020PC0080>

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Skäl 4b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4b) Avlägsnandet av marknadshinder inom sjöfarten, inbegripet genom användning av ett insynsvänligt och gediget system för övervakning, rapportering och verifiering, syftar till att bidra till en större användning av teknik för energieffektivitet och därmed minska utsläppen från sjöfarten med ungefär 2 % fram till 2030. Det krävs därför ytterligare åtgärder för att sjöfartssektorn ska kunna bidra fullt ut till de ekonomiövergripande insatserna för att nå unionens mål om klimatneutralitet samt målen för 2030 och andra potentiella delmål. Förordningen om övervakning, rapportering och verifiering är unionens primära instrument för övervakning, rapportering och verifiering av sjöfartens utsläpp av

växthusgaser och luftföroreningar och utgör således en grund för ytterligare åtgärder. Förordningens tillämpningsområde bör därför utvidgas till att omfatta bindande krav för företag att minska sina växthusgasutsläpp per transportarbete, och det är också nödvändigt att utvidga EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta sjöfartssektorn.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) I april 2015 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter²⁰ (nedan kallad förordningen om övervakning, rapportering och verifiering), som kompletterades 2016 med två delegerade förordningar²¹ och två genomförandeförordningar²². Syftet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering är att samla in uppgifter om utsläpp från fartyg som kan ligga till grund för den fortsatta politiken och uppmuntra utsläppsminskningar genom att ge relevanta marknader information om fartygs effektivitet. Enligt EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering ska företag från och med 2018 övervaka, rapportera och verifiera sina fartygs årliga bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och energieffektivitet på resor till och från hamnar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Den är även tillämplig på koldioxidutsläpp inom EES-hamnar. De första utsläppsrapporterna *ska* lämnas senast den 30 april 2019.

Ändringsförslag

(6) I april 2015 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter²⁰ (nedan kallad förordningen om övervakning, rapportering och verifiering), som kompletterades 2016 med två delegerade förordningar²¹ och två genomförandeförordningar²². Syftet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering är att samla in uppgifter om utsläpp från fartyg som kan ligga till grund för den fortsatta politiken och uppmuntra utsläppsminskningar genom att ge relevanta marknader information om fartygs effektivitet. ***Förordningen om övervakning, rapportering och verifiering antogs som ett första steg i en stegvis strategi för att inkludera utsläppen från sjötransporter i unionens åtaganden om minskade växthusgasutsläpp och för att sedermera prissätta dessa utsläpp i enlighet med principen om att förorenaren betalar. När förordningen om övervakning, rapportering och verifiering antogs förband sig kommissionen att i samband med framtida lagstiftningsförslag om sjöfartsutsläpp överväga vilka ytterligare***

åtgärder som skulle vara lämpliga för att säkerställa att sektorn bidrar skäligen till unionens utsläppsminskning, i synnerhet möjligheten att utvidga EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta sjöfartssektorn. Enligt EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering ska företag från och med 2018 övervaka, rapportera och verifiera sina fartygs årliga bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och energieffektivitet på resor till och från hamnar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Den är även tillämplig på koldioxidutsläpp inom EES-hamnar. De första utsläppsrapporterna **skulle** lämnas senast den 30 april 2019 **och offentliggjordes av kommissionen den 30 juni 2019.**

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG, EUT L 123, 19.5.2015, s. 55.

²¹ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2072 om verifieringsverksamhet och ackreditering av kontrollörer i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, EUT L 320, 26.11.2016, s. 5, kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2071 av den 22 september 2016 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 vad gäller metoderna för övervakning av koldioxidutsläpp och reglerna för övervakning av annan relevant information, EUT L 320, 26.11.2016, s. 1.

²² Kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/1927 om verifieringsverksamhet och ackreditering av kontrollörer i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning,

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG, EUT L 123, 19.5.2015, s. 55.

²¹ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2072 om verifieringsverksamhet och ackreditering av kontrollörer i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, EUT L 320, 26.11.2016, s. 5, kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2071 av den 22 september 2016 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 vad gäller metoderna för övervakning av koldioxidutsläpp och reglerna för övervakning av annan relevant information, EUT L 320, 26.11.2016, s. 1.

²² Kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/1927 om verifieringsverksamhet och ackreditering av kontrollörer i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning,

rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, EUT L 299, 5.11.2016, s. 1, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1928 av den 4 november 2016 om fastställande av transporterad last för andra fartygskategorier än passagerarfartyg, ro-ro-fartyg och containerfartyg i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, EUT L 299, 5.11.2016, s. 22.

rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, EUT L 299, 5.11.2016, s. 1, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1928 av den 4 november 2016 om fastställande av transporterad last för andra fartygskategorier än passagerarfartyg, ro-ro-fartyg och containerfartyg i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, EUT L 299, 5.11.2016, s. 22.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6a) Varken sjöfartens utsläpp eller deras konsekvenser för den globala uppvärmningen och luftföroreningarna bör minskas på ett sätt som skadar den marina biologiska mångfalden, utan bör åtföljas av åtgärder för att återställa de marina och kustnära ekosystem som påverkats av sjöfarten, till exempel genom utsläpp av olika ämnen i haven (bl.a. ballastvatten, kolväten, tungmetaller och kemikalier), genom containrar som förlorats till havs och genom kollisioner med valar.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning Skäl 6b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6b) Inom sjöfarten är fartygsägaren inte alltid samma person eller enhet som svarar för den kommersiella driften av ett fartyg. Därför bör alla uppgifter som krävs enligt förordningen om

övervakning, rapportering och verifiering insamlas av och tillskrivas den som faktiskt är ansvarig för den kommersiella fartygsdriften, såsom den driftsansvarige, tidsbefraktaren eller den som hyr fartyget utan besättning.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning Skäl 6c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6c) De uppgifter som insamlas med stöd av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering bör användas till stöd för omställningen till utsläppsfria fartyg genom att det införs ett energieffektivitetsintyg för fartyg med en poängsättningsskala som gör det möjligt att jämföra fartyg på ett transparent sätt, särskilt i samband med försäljning eller uthyrning, och som uppmuntrar medlemsstaterna att främja bästa praxis och stödja de effektivaste fartygen.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Skäl 6d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6d) Kommissionen bör, i samarbete med fartygsägare, andra berörda parter och oberoende experter, utarbeta en europeisk sjötransportmärkning för produkter för att konsumenterna ska få veta hur miljön påverkas av sjötransporter med koppling till produkterna de köper. En sådan märkning skulle bli en trovärdig och transparent källa till information för kunderna om frivilliga initiativ och således stödja sjöfartssektorns miljö- och energiomställning. Den skulle uppmuntra

konsumenterna att köpa produkter som transporterats av fartygsägare som minskat sin miljöpåverkan, till exempel när det gäller växthusgaser, utsläpp av föroreningar, bullerföroreningar, avfallshantering och vattenvård.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning
Skäl 6e (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6e) Rådets direktiv 92/106/EEG^{1a} bidrar till att minska utsläppen från transporter genom att stimulera till en övergång från godstransporter på väg till utsläppssnålare transportsätt, till exempel utsläppsfria flodfartskorridorer. Det direktivet måste ses över för att multimodala transporter ska främjas ännu intensivare och för att vi ska få effektivare transporter med fler utsläppssnåla alternativ. Utsläppsfria transporter på vattenvägar är nyckeln till en hållbar trafikomställning från vägar till vattenvägar, och därför är det nödvändigt med stöd till investeringar i tanknings- och laddningsinfrastruktur i inlandshamnar.

^{1a} Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning
Skäl 6f (nytt)

(6f) Unionens hamnar är strategiska knutpunkter för energiomställningen på grund av sitt geografiska läge och den ekonomiska verksamhet som bedrivs där. De är huvudinfartsvägar för energivaror (från import, lagring eller distribution) och arbetar alltmer med att utveckla anläggningar för produktion av förnybar energi och ta fram nya strategier för energihushållning och cirkulär ekonomi. I enlighet med målen i den europeiska gröna given bör unionen därför stödja en minskning av koldioxidutsläppen inom sjöfarten med ett strategiskt tillvägagångssätt där unionens hamnar får stöd för sin roll som drivkraft bakom energiomställningen. Medlemsstaterna bör uppmuntras att stimulera utvecklingen av utsläppsfria hamnar och investera i tanknings- och laddningsinfrastruktur. Detta skulle säkerställa omedelbara hälsofördelar för alla som bor nära hamnområden eller utmed kusterna och dessutom minska de negativa effekterna på den marina och kustnära biologiska mångfalden i dessa områden, som även utgör vidsträckt landområden av vilka en del ingår i Natura 2000.

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning

Skäl 7

(7) Om en internationell överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering **ingås** ska kommissionen enligt artikel 22 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering se över den förordningen och om lämpligt föreslå ändringar för att anpassa den till den internationella

(7) Om **det ingås** en internationell överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering **eller om globala åtgärder för att minska sjöfartens växthusgasutsläpp** ska kommissionen enligt artikel 22 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering se över den förordningen

överenskommelsen.

och om lämpligt föreslå ändringar för att ***göra den förenlig med*** den internationella överenskommelsen. ***Oavsett om det vidtas några globala åtgärder eller inte är det viktigt att unionen kan fortsätta att vara ambitiös och visa prov på ledarskap i klimatfrågor genom att behålla eller anta strängare åtgärder inom unionen.***

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) I Parisavtalet, som antogs i december 2015 vid den 21:a partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC COP 21)²³, åtog sig unionen och dess medlemsstater ett utsläppsminskingsmål som omfattar hela ekonomin. Arbete med att begränsa utsläppen från den internationella sjöfarten genom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) pågår och bör uppmuntras. I oktober 2016 antog IMO ett system för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja (nedan kallat IMO:s globala datainsamlingssystem)²⁴.

Ändringsförslag

(8) I Parisavtalet, som antogs i december 2015 vid den 21:a partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC COP 21)²³, åtog sig unionen och dess medlemsstater ett utsläppsminskingsmål som omfattar hela ekonomin. Arbete med att begränsa utsläppen från den internationella sjöfarten genom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) pågår och bör uppmuntras. I oktober 2016 antog IMO ett system för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja (nedan kallat IMO:s globala datainsamlingssystem)²⁴. ***Den 13 april 2018 antog IMO också en inledande strategi för att minska växthusgasutsläppen från fartyg (nedan kallad IMO:s inledande strategi) med målet att så snart som möjligt stoppa ökningen av dessa utsläpp och att senast 2050 minska dem med minst 50 % jämfört med 2008 samt att sträva efter att fasa ut dem helt. Samtidigt åtog sig IMO:s medlemsstater och associerade medlemmar, inbegripet alla EU-medlemsstater, att minska koldioxidutsläppen per transportarbete inom den internationella sjöfarten med i genomsnitt minst 40 % fram till 2030 och sträva efter att uppnå en minskning på 70 % fram till 2050. Det är därför***

lämpligt att införliva de grundläggande elementen från IMO:s inledande strategi i unionsrätten, samtidigt som man fortsätter att föra en konstruktiv dialog med IMO:s medlemsstater för att nå en global överenskommelse om åtgärder för att minska växthusgasutsläppen. Företagen bör åläggas att linjärt minska de årliga koldioxidutsläppen per transportarbete från samtliga fartyg under deras ansvar med i genomsnitt minst 40 % fram till 2030, jämfört med den genomsnittliga prestanda per kategori fartyg av samma storlek och typ som rapporterats i enlighet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering. Referensscenariot för åtgärderna för minskning av växthusgasutsläpp bör fastställas med hjälp av uppgifterna från Thetis-registret för övervakning, rapportering och verifiering och IMO:s datainsamlingssystem, samtidigt som man fullt ut erkänner de utsläppsminskningar som redan gjorts av de företag som gått i bränschen för utfasning av fossila bränslen. Kommissionen bör anta delegerade akter för att fastställa ingående bestämmelser för fastställandet av referensscenariot, den årliga minskningsfaktorn för varje fartygskategori, bestämmelserna och metoderna för att beräkna och samla in avgifterna för överskridande utsläpp och alla andra bestämmelser som krävs för att denna skyldighet ska fullgöras och för att kunna kontrollera att den fullgörs.

²³ Parisavtalet, EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

²⁴ IMO:s resolution MEPC.278(70) om ändring av bilaga VI till Marpolkonventionen.

²³ Parisavtalet, EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

²⁴ IMO:s resolution MEPC.278(70) om ändring av bilaga VI till Marpolkonventionen.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) Förekomsten av två parallella system för övervakning, rapportering och verifiering har föranlett kommissionen att med stöd av artikel 22 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering överväga att anpassa sitt system för att minska den administrativa bördan för fartyg men samtidigt bevara syftet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering.

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Konsekvensbedömningen visade att en partiell anpassning av EU:s system för övervakning, rapportering och verifiering kan minska den administrativa bördan för rederier utan att påverka förordningens grundläggande syften. En sådan partiell anpassning bör emellertid inte ändra förordningens krav när det gäller styrning, **tillämpningsområde**, verifiering, transparens eller koldioxidrapportering, eftersom detta allvarligt skulle undergräva dess syfte och påverka dess möjligheter att ligga till grund för framtida politiska beslut och att uppmuntra införandet av åtgärder och praxis som främjar energieffektivitet inom sjöfarten. Ändringar av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering bör därför begränsa anpassningen till IMO:s globala datainsamlingssystem till definitioner, övervakningsparametrar, övervakningsplaner och mallar.

Ändringsförslag

(9) Förekomsten av två parallella system för övervakning, rapportering och verifiering har föranlett kommissionen att med stöd av artikel 22 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering överväga att anpassa sitt system för att minska den administrativa bördan för fartyg, **särskilt sådana som ägs av små och medelstora företag**, men samtidigt bevara syftet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering.

Ändringsförslag

(10) Konsekvensbedömningen visade att en partiell anpassning av EU:s system för övervakning, rapportering och verifiering kan minska den administrativa bördan för rederier utan att påverka förordningens grundläggande syften. En sådan partiell anpassning bör emellertid inte ändra förordningens krav när det gäller styrning, verifiering, transparens eller koldioxidrapportering, eftersom detta allvarligt skulle undergräva dess syfte och påverka dess möjligheter att ligga till grund för framtida politiska beslut och att uppmuntra införandet av åtgärder och praxis som främjar energieffektivitet inom sjöfarten. Ändringar av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering bör därför begränsa anpassningen till IMO:s globala datainsamlingssystem till **fartyg som omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering**, definitioner, övervakningsparametrar, övervakningsplaner och mallar.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) Bestämmelserna i IMO:s globala datainsamlingssystem om vilka uppgifter som ska övervakas och rapporteras årligen bör beaktas för att säkerställa att harmoniserade uppgifter samlas in om fartygs verksamhet som omfattas av båda systemen. Parametern ”dödvikt” bör rapporteras, *medan* parametern ”transporterad last” **även i fortsättningen bör vara frivillig**. ”Tidsåtgång till sjöss” bör ersättas med definitionen av ”timmar under färd” i IMO:s globala datainsamlingssystem. För att minska den administrativa bördan bör slutligen beräkningen av ”tillryggalagd sträcka” baseras på IMO:s globala datainsamlingssystem²⁵.

²⁵ IMO:s resolution MEPC 282 (70).

Ändringsförslag

(12) Bestämmelserna i IMO:s globala datainsamlingssystem om vilka uppgifter som ska övervakas och rapporteras årligen bör beaktas för att säkerställa att harmoniserade uppgifter samlas in om fartygs verksamhet som omfattas av båda systemen. Parametern ”dödvikt” bör rapporteras, *tillsammans med* parametern ”transporterad last”. ”Tidsåtgång till sjöss” bör ersättas med definitionen av ”timmar under färd” i IMO:s globala datainsamlingssystem. För att minska den administrativa bördan bör slutligen beräkningen av ”tillryggalagd sträcka” baseras på IMO:s globala datainsamlingssystem²⁵.

²⁵ IMO:s resolution MEPC 282 (70).

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) Övervakningsplanernas innehåll bör anpassas för att ta hänsyn till IMO:s globala datainsamlingssystem, med undantag för de delar av planen som är nödvändiga för att säkerställa att bara unionsrelaterade uppgifter övervakas och rapporteras enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering. Alla bestämmelser om uppgifter ”per resa” bör därför kvarstå när det gäller övervakningsplaner.

Ändringsförslag

(13) Övervakningsplanernas innehåll bör anpassas för att ta hänsyn till IMO:s globala datainsamlingssystem, med undantag för de delar av planen som är nödvändiga för att säkerställa att bara unionsrelaterade uppgifter övervakas och rapporteras enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering. Alla bestämmelser om uppgifter ”per resa” bör därför kvarstå när det gäller övervakningsplaner. **Kommissionen bör**

också bistå medlemsstaterna genom att dela med sig av sakkunskap och bästa praxis och hjälpa till med införandet av ny teknik, för att de administrativa hindren ska minska och för att datahämtningen ska bli effektiv och säker.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning

Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(13a) Av kommissionens konsekvensbedömning 2013, vilken åtföljde förslaget till förordningen om övervakning, rapportering och verifiering, framgick det dels att EU:s utsläppshandelssystem är effektivt för utsläpp från sjöfarten, dels att antingen ett utsläppshandelssystem eller en målbaserad kompensationsfond var de alternativ som kunde säkerställa de nödvändiga utsläppsminskningarna i sektorn. För att också sjöfarten ska komma med i unionens utsläppsminskande arbete bör Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG^{1a} utvidgas till att omfatta utsläpp från sjöfarten. Kommissionen bör anta delegerade akter för att fastställa dels sjötransporternas totala mängd utsläppsrätter i linje med andra sektorer, dels metoden för tilldelning av utsläppsrätter för sjötransporter genom full auktionering. Vid utarbetandet av dessa delegerade akter bör kommissionen uppdatera 2013 års konsekvensbedömning, i synnerhet för att ta i beaktande unionens ekonomiövergripande mål om minskade växthusgasutsläpp till 2030 och det klimatneutralitetsmål som fastställs i förordning (EU) .../... [den europeiska klimatlagen] samt de ekonomiska konsekvenserna, även i form av

eventuella risker för oavsiktliga trafikomställningar och koldioxidläckage. Kommissionen bör offentliggöra resultaten av denna bedömning. Det är viktigt att unionen och dess medlemsstater stöder internationella åtgärder för minskning av sjötransporternas klimatpåverkan. Kommissionen bör följa hur det går inom IMO med att anta en marknadsbaserad åtgärd, och om en global marknadsbaserad åtgärd skulle antas bör kommissionen överväga hur man kan säkerställa överensstämmelse mellan unionens åtgärder och globala åtgärder på ett sätt som upprätthåller miljönyttan och effektiviteten hos unionens klimatåtgärder.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning Skäl 13b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(13b) För en framgångsrik omställning till utsläppsfri sjöfart krävs det dels en integrerad strategi, dels den rätta möjliggörande miljön för att stimulera till innovation, både på fartyg och i hamnar. I denna möjliggörande miljö ingår offentliga och privata investeringar i forskning och innovation, tekniska åtgärder och driftsåtgärder för energieffektivisering av fartyg samt användning av hållbara alternativa bränslen, till exempel väte och ammoniak, som framställs från förnybara energikällor, och utsläppsfria framdrivningstekniker, inbegripet nödvändig tanknings- och laddningsinfrastruktur i hamnar. Intäkterna från auktionering av utsläppsrätter inom sjöfarten inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem bör användas för att inrätta en havsfond, med uppgift att stödja energieffektivisering av fartyg och investeringar som bidrar till

koldioxidsnålare sjötransporter, även vid närsjöfart och i hamnar. Kommissionen bör också ta fram åtgärder för att reglera de mest förorenande fartygens tillträde till hamnar i unionen och ålägga fossilbränslefartyg i hamn att använda landström eller utsläppsfria alternativ. Kommissionen bör även bedöma möjligheten att ålägga hamnarna att ta ut utsläppsbaserade avgifter för överliggetid.

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning
Skäl 13c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(13c) För att omställningen till utsläppsfria och miljövänliga fartyg ska lyckas krävs det dels en integrerad strategi för att främja innovativa åtgärder för miljövänligare fartyg, till exempel när det gäller skrovkonstruktion, nya motorer och hållbara alternativa bränslen, och vindframdrivning, dels driftsåtgärder som kan genomföras på kort sikt för att minska bränsleförbrukningen och därmed även utsläppen, till exempel sänkt marschhastighet eller bättre ruttplanering. Sänkt marschhastighet, så kallad slow steaming, testades i stor skala mellan 2006 och 2012 till följd av starkt ökade bränslepriser, varvid det framkom att 10 % lägre marschhastighet ger cirka 19 % mindre bränsleförbrukning^{1a}, med motsvarande utsläppsminskning. Marknadsbaserade åtgärder såsom EU:s utsläpphandelssystem kommer att uppmuntra till minskade utsläpp och till investeringar i forskning och innovation för energieffektivisering av fartyg samt användning av hållbara alternativa bränslen och framdrivningstekniker, inbegripet nödvändig tanknings- och laddningsinfrastruktur i hamnar och inlandshamnar.

1a Teknisk rapport från Europeiska miljöbyrån (4/2013): The impact of international shipping on European air quality and climate forcing.

Ändringsförslag 25

**Förslag till förordning
Skäl 14a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(14a) För att se till att de uppgifter som rapporteras i Thetis-registret för övervakning, rapportering och verifiering håller fortsatt hög kvalitet bör Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) ges de befogenheter och resurser den behöver för att kunna kontrollera de utsläppsrapporter som en kontrollör har verifierat som tillfredsställande.

Ändringsförslag 26

**Förslag till förordning
Skäl 14b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(14b) Kommissionen bör göra en översyn av hur förordning (EU) 2015/757 fungerar och därvid ta hänsyn till de erfarenheter som vunnits vid genomförandet av denna förordning och av IMO:s globala datainsamlingssystem, liksom till annan relevant utveckling som syftar till att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter.

Ändringsförslag 27

**Förslag till förordning
Skäl 14c (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(14c) Sjötransporter släpper också ut luftföroreningar såsom svaveloxider, kväveoxider, partiklar, ozonnedbrytande ämnen och flyktiga organiska föreningar^{1a}. Luftföroreningar har negativa effekter för både miljön och människors hälsa, särskilt för dem som bor eller arbetar vid kusten eller i hamnområden. Kommissionen bör se över relevant lagstiftning senast i juni 2021 och lägga fram konkreta förslag för att åtgärda problemet med utsläpp av luftföroreningar från sjötransporter. Kommissionen bör även arbeta med utvidgningen av svavelkontrollområdena och kontrollområdena för utsläpp av kväveoxider i alla europeiska hav, inbegripet Medelhavet, och gå vidare med problemet med utsläpp av tvättvatten från skrubbrar och utsläpp av andra ämnen i öppet vatten, såsom ballastvatten, kolväten, tungmetaller och kemikalier, samt problemet med hur dessa ämnen påverkar den marina biologiska mångfalden.

Ändringsförslag 28

**Förslag till förordning
Skäl 15**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(15) Syftet med förordning (EU) 2015/757 är att övervaka, rapportera och verifiera **koldioxidutsläpp** från fartyg som anlöper EES-hamnar **som ett första steg i en stegvis strategi för att minska växthusgasutsläppen**. Detta kan inte uppnås i tillräcklig utsträckning av medlemsstaterna själva utan kan på grund av omfattningen och verkningarna bättre uppnås på unionsnivå. Hänsyn bör tas till

(15) Syftet med förordning (EU) 2015/757 är att övervaka, rapportera och verifiera **växthusgasutsläpp** från fartyg som anlöper EES-hamnar **för att minska deras genomsnittliga koldioxidintensitet per transportarbete, bland annat genom att avsevärt minska deras utsläpp i hamn, och att prissätta dessa utsläpp så att växthusgasutsläppen från sjöfarten minskas**. Detta kan inte uppnås i tillräcklig

IMO:s globala datainsamlingssystem och denna förordning säkerställer att uppgifter som samlas in utifrån ett antal enhetliga krav även i fortsättningen är tillförlitliga och jämförbara. Unionen får anta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

utsträckning av medlemsstaterna själva utan kan på grund av omfattningen och verkningarna bättre uppnås på unionsnivå. Hänsyn bör tas till IMO:s globala datainsamlingssystem och denna förordning säkerställer att uppgifter som samlas in utifrån ett antal enhetliga krav även i fortsättningen är tillförlitliga och jämförbara. Unionen får anta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning Skäl 15a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(15a) Omställningen till en klimatneutral sjöfart är ännu inte fullbordad och lagstiftningen om detta har hittills inte varit tillräcklig. Hamnarna kan spela en viktig roll för koldioxidsnålare sjötransporter. Fartygsoperatörer med fartyg som anlöper hamnar i unionen bör åläggas att med hjälp av exempelvis anslutning till landström säkerställa att deras fartyg inte släpper ut växthusgaser eller luftföroreningar när de ligger i hamn. Detta vore särskilt viktigt om hamnarna ligger nära stadsområden, så att luftföroreningarnas påverkan på människors hälsa minskas. Eftersom olika fartyg i olika hög grad släpper ut växthusgaser och luftföroreningar bör de mest förorenande fartygen, inbegripet stora passagerarfartyg, bli de fartyg som först åläggs att rätta sig efter detta krav.

Ändringsförslag 30

**Förslag till förordning
Skäl 15b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(15b) Fartygsoperatörer bör säkerställa en så energieffektiv och utsläppsnål fartygsdrift som möjligt. Fartygsbyggare bör säkerställa att utsläppsminskning prioriteras vid fartygsnybyggen.

Ändringsförslag 31

**Förslag till förordning
Artikel 1 – rubriken (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Ändringar av förordning (EU) 2015/757

Ändringsförslag 32

**Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt -1 (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Förordning (EU) 2015/757 ska ändras på följande sätt:

Ändringsförslag 33

**Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt -1a (ny)
Förordning (EU) 2015/757
Skäl 23**

Nuvarande lydelse

Ändringsförslag

(23) Andra växthusgaser, faktorer som påverkar klimatet eller luftföroreningar bör inte omfattas av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i detta skede, för att undvika krav på att

(-1a) Skäl 23 ska ersättas med följande:

”(23) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör utvidgas till att omfatta även andra växthusgaser, faktorer som påverkar klimatet och luftföroreningar, såvida det finns

installera mätutrustning som **inte** är tillräckligt tillförlitlig eller kommersiellt tillgänglig, **vilket skulle kunna hindra genomförandet av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering.**

mätutrustning som är tillräckligt tillförlitlig eller kommersiellt tillgänglig, **för att bättre skydda klimatet, miljön och människors hälsa.”**

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

Ändringsförslag 34

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt -1b (ny)
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 1

Nuvarande lydelse

Artikel 1

Syfte

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

Ändringsförslag

(-1b) Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av **växthusgasutsläpp** och av annan relevant information från fartyg som ankommer till, befinner sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion. I syfte att **bidra till uppnåendet av unionens ekonomiövergripande mål om klimatneutralitet, som fastställs i förordning (EU) .../... [den europeiska klimatlagen], samtidigt som man tar hänsyn till IMO:s inledande strategi om minskning av växthusgasutsläppen från fartyg, som antogs den 13 april 2018, ålägger denna förordning företag att minska sina årliga genomsnittliga koldioxidutsläpp per transportarbete i enlighet med artikel 12a.”**

Ändringsförslag 35

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt -1c (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 2 – punkt 1

Nuvarande lydelse

1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet **över** 5 000 avseende **koldioxidutsläpp** under deras resor från senaste anlöpshamn till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn samt då de befinner sig i anlöpshamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Ändringsförslag 36

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 1 – led -a (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 3 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(-1c) Artikel 2.1 ska ersättas med följande:

”1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet **på** 5 000 **eller mer** avseende **växthusgasutsläpp** under deras resor från senaste anlöpshamn till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn samt då de befinner sig i anlöpshamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.”

(-a) Följande led ska införas:

”aa) växthusgasutsläpp: utsläpp av växthusgaser från fartyg enligt förteckningen i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG*.

* *Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.”*

Ändringsförslag 37

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 1 – led -aa (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 3 – led b

Nuvarande lydelse

b) anlöpshamn : den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget; följaktligen undantas uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa personal, angöra en torrdocka eller **reparerara** fartyget och/eller dess utrustning, uppehåll i hamn för att fartyget behöver assistans eller befinner sig i en nödsituation, omlastning mellan fartyg utanför hamnen och uppehåll endast för att ta skydd från dåligt väder eller för att detta krävs på grund av sök- och räddningsinsatser.

Ändringsförslag 38

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 1 – led a

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 3 – led d

Kommissionens förslag

”d) företag: fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift samt **alla uppgifter och skyldigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006.**”

Ändringsförslag

-aa) Led b ska ersättas med följande:

”b) anlöpshamn: den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa **en betydande del av sitt** gods eller där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget; följaktligen undantas uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa personal, angöra en torrdocka eller **reparera** fartyget och/eller dess utrustning, uppehåll i hamn för att fartyget behöver assistans eller befinner sig i en nödsituation, omlastning mellan fartyg utanför hamnen och uppehåll endast för att ta skydd från dåligt väder eller för att detta krävs på grund av sök- och räddningsinsatser.”

Ändringsförslag

”d) företag: fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige, **tidsbefraktaren** eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets **kommersiella** drift samt **ansvarar för betalningen av det bränsle som fartyget förbrukar.**”

Ändringsförslag 39

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 1 – led aa (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 3 – led i

Nuvarande lydelse

i) annan relevant information : information som är relaterad till fartygs koldioxidutsläpp från bränsleförbrukning, till transportarbete och till energieffektivitet, som gör det möjligt att analysera utsläppstendenser och bedöma fartygens resultat.

Ändringsförslag

aa) *Led i ska ersättas med följande:*

”i) annan relevant information : information som är relaterad till fartygs koldioxidutsläpp från bränsleförbrukning, till transportarbete, **till landström för fartyg i hamn** och till energieffektivitet, som gör det möjligt att analysera utsläppstendenser och bedöma fartygens resultat.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:02015R0757-20161216&qid=1584951644602&from=EN>)

Ändringsförslag 40

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 1a (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 4 – punkt 1

Nuvarande lydelse

1. I enlighet med artiklarna 8–12 ska företag, för vart och ett av **sina** fartyg, övervaka och rapportera relevanta parametrar under en rapporteringsperiod. De ska utföra den övervakningen och rapporteringen inom alla hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion och för resor till eller från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion.

Ändringsförslag

(1a) *Artikel 4.1 ska ersättas med följande:*

”1. I enlighet med artiklarna 8–12 ska företag, för vart och ett av **de** fartyg **för vilkas kommersiella drift de ansvarar**, övervaka och rapportera relevanta parametrar under en rapporteringsperiod. De ska utföra den övervakningen och rapporteringen inom alla hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion och för resor till eller från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion.”

Ändringsförslag 41

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 1b (ny)
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 5 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1b) I artikel 5 ska följande punkt läggas till:

”2a. Kommissionen ska senast den 31 december 2021 anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera denna förordning genom att specificera metoderna för fastställande av utsläpp av metan (CH₄). Kommissionen ska, förutom att anta de delegerade akter som avses i första stycket, senast den 31 december 2021 bedöma och rapportera till Europaparlamentet och rådet hur det globala klimatet påverkas av utsläpp av andra växthusgaser än koldioxid och metan från fartyg som ankommer till, befinner sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion. Rapporten ska när så är lämpligt åtföljas av ett lagstiftningsförslag för att ta itu med frågan om hur dessa utsläpp ska hanteras.”

Ändringsförslag 42

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 3 – led a
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 9 – punkt 1 – led f

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”f) Transporterad last (frivilligt).” *utgår*

Ändringsförslag 43

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 3a (ny)

Förordning (EU) 757/2015
Artikel 9 – punkt 2 – led a

Nuvarande lydelse

a) **alla** fartygets resor under rapporteringsperioden antingen påbörjas eller avslutas i en hamn som är belägen inom en medlemsstats jurisdiktion, och

Ändringsförslag 44

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 4 – led aa (nytt)
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 10 – led ja (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag 45

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 5 – led a
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 11 – punkt 2

Kommissionens förslag

”2. Vid företagsbyten ska det tidigare företaget så nära dagen **då bytet genomförs** som möjligt och senast **tre månader** efter bytet överlämna en rapport till kommissionen och myndigheterna i den berörda flaggstaten med samma innehåll som utsläppsrapporten men bara för den period under vilken verksamhet bedrevs på det företags ansvar.”

Ändringsförslag

(3a) I artikel 9.2 ska led a ersättas med följande:

”a) **minst 90 % av** fartygets resor under rapporteringsperioden antingen påbörjas eller avslutas i en hamn som är belägen inom en medlemsstats jurisdiktion, och”

Ändringsförslag

(aa) Följande led ska läggas till:

”ja) Transporterad last.”

Ändringsförslag

”2. Vid företagsbyten ska det tidigare företaget **den dag då bytet genomförs, eller** så nära **den** dagen som **det är praktiskt** möjligt och senast **en månad** efter bytet, överlämna en rapport till kommissionen och myndigheterna i den berörda flaggstaten med samma innehåll som utsläppsrapporten men bara för den period under vilken verksamhet bedrevs på det företags ansvar. **Det nya företaget ska säkerställa att alla fartyg som det ansvarar för uppfyller kraven i denna förordning under hela den**

rapporteringsperiod som återstår efter bytet.”

Ändringsförslag 46

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 5 – led ba (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 11 – punkt 3 – led a – led xia (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) I punkt 3 a ska följande led läggas till:

”xia) transporterad last.”

Ändringsförslag 47

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 5 – led bb (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 11 – punkt 3 – led a – led xib (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(bb) I punkt 3 a ska följande led läggas till:

”xib) fartygets storlek.”

Ändringsförslag 48

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 5a (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Kapitel IIa (nytt) – artikel 12a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(5a) Följande kapitel ska införas:

”KAPITEL IIa

UTSLÄPPSMINSKNING

Artikel 12a

Minskning av utsläpp

1. Företagen ska linjärt minska de årliga koldioxidutsläppen per transportarbete från samtliga fartyg under deras ansvar med i genomsnitt minst 40 % fram till 2030, jämfört med den genomsnittliga prestanda per kategori fartyg av samma storlek och typ som rapporterats i enlighet med denna förordning.

2. Om ett företag under ett visst år inte genomför den årliga minskning som avses i punkt 1 ska kommissionen påföra en straffavgift, som ska vara effektiv, proportionell, avskräckande och förenlig med ett marknadsbaserat utsläppshandelssystem, såsom EU:s utsläppshandelssystem. Betalning av straffavgiften för extra utsläpp ska inte befria fartyget från dess skyldigheter enligt punkt 1 för perioden fram till 2030. Bestämmelserna i artikel 20.3 och 20.4 ska tillämpas på företag som inte har följt de utsläpps begränsningar som fastställs i denna artikel.

3. Kommissionen ska anta delegerade akter senast den ... [sex månader efter att denna förordning trätt i kraft] i enlighet med artikel 23 för att komplettera denna förordning genom att definiera de fartygskategorier som avses i punkt 1, genom att fastställa referensscenariot och den årliga linjära minskningsfaktorn som ska gälla för varje fartygskategori med hjälp av uppgifterna från Thetis-registret för övervakning, rapportering och verifiering, inbegripet den obligatoriska parametern ”transporterad last”, och från IMO:s datainsamlingssystem, samtidigt som man fullt ut erkänner de utsläppsminskningar som redan gjorts av de företag som gått i bränschen för utfasning av fossila bränslen, i syfte att uppnå målet i punkt 1, genom att fastställa bestämmelserna och metoderna för att samla in de avgifter för överskridande utsläpp som avses i punkt 2 samt genom att fastställa alla andra bestämmelser som krävs för efterlevnaden

av denna artikel och för kontroll av dess efterlevnad.

4. Inom 12 månader från det att IMO antagit åtgärder för att genomföra den inledande strategi för minskning av växthusgasutsläppen från fartyg som antogs den 13 april 2018, och innan dessa åtgärder får verkan, ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet där den undersöker ambitionen och den totala miljönyttan av de åtgärder som IMO beslutat om, inbegripet deras allmänna ambitioner när det gäller målen i Parisavtalet, unionens ekonomiövergripande mål om minskade växthusgasutsläpp för 2030 och det klimatneutralitetsmål som anges i förordning (EU) .../... [den europeiska klimatlagen].

5. När så är lämpligt får kommissionen låta den rapport som avses i punkt 4 åtföljas av ett lagstiftningsförslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av denna förordning på ett sätt som är förenligt med målet att upprätthålla miljönyttan och effektiviteten hos unionens klimatåtgärder, särskilt unionens ekonomiövergripande mål om minskade växthusgasutsläpp för 2030 och det klimatneutralitetsmål som anges i förordning (EU) .../... [den europeiska klimatlagen].”

Ändringsförslag 49

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 5b (ny)
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 12b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(5b) Följande artikel ska införas:

”Artikel 12b

Utsläpp från fartyg i hamn

Företagen ska säkerställa att det senast 2030 inte finns några fartyg under deras ansvar som släpper ut växthusgaser när de ligger i hamn.”

Ändringsförslag 50

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 5c (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – punkt 1

Nuvarande lydelse

1. Senast den 30 juni varje år ska kommissionen offentliggöra information **om de koldioxidutsläpp** som rapporteras i enlighet med artikel 11 samt den information som fastställs i punkt 2 i den här artikeln.

Ändringsförslag

(5c) Artikel 21.1 ska ersättas med följande:

”1. Senast den 30 juni varje år ska kommissionen göra tillgänglig för allmänheten den information som rapporteras i enlighet med artikel 11 samt den information som fastställs i punkt 2 i den här artikeln.”

Ändringsförslag 51

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 5d (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – punkt 2 – led a

Nuvarande lydelse

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

Ändringsförslag

(5d) I artikel 21.2 ska led a ersättas med följande:

”a) Fartygets identitet (namn, **företag**, IMO-identifieringsnummer och registreringshamn eller hemmahamn).”

Ändringsförslag 52

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 6a (ny)
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 21 – punkt 2 – led ka (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**(6a) I artikel 21.2 ska följande led
läggas till:**
”ka) Fartygets storlek.”

Ändringsförslag 53

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 6b (ny)
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 21 – punkt 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**(6b) I artikel 21 ska följande punkt
läggas till:**
**”6a. Emsa ska, i linje med sitt
arbetsprogram för 2020–2022, utföra
ytterligare statistiska verifieringar av de
uppgifter som inlämnats i enlighet med
artikel 11.1 för att säkerställa att
uppgifterna är konsekventa.”**

Ändringsförslag 54

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 6c (ny)
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 21a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6c) Följande artikel ska införas:
”Artikel 21a
Märkning av fartygens miljöprestanda
**1. För att stimulera
utsläppsminskningar och göra
informationen mer transparent ska
kommissionen inrätta ett övergripande**

EU-system för märkning av fartygs miljöprestanda, vilket ska gälla för de fartyg som omfattas av denna förordning.

2. Senast den 1 juli 2021 ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera denna förordning med ingående bestämmelser om hur EU-systemet för märkning av fartygs miljöprestanda ska fungera samt de tekniska normer som systemet ska bygga på.”

Ändringsförslag 55

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 6d (ny)
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 22 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6d) Artikel 22.3 ska utgå.

Ändringsförslag 56

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 6e (ny)
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 22a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6e) Följande artikel ska införas:

”Artikel 22a

Översyn

1. Senast den 31 december 2022 ska kommissionen se över hur denna förordning fungerar, varvid den ska ta hänsyn till de erfarenheter som vunnits vid genomförandet av den samt till annan relevant utveckling i riktning mot minskade växthusgasutsläpp från sjötransporter och fullgörande av unionens åtaganden enligt Parisavtalet. Som ett led i översynen ska kommissionen

föreslå ytterligare krav för att minska utsläppen av andra växthusgaser än koldioxid samt för att minska fartygens utsläpp av luftföroreningar och avloppsvatten, bland annat från skrubbrar, i öppet vatten. Vid översynen ska man också överväga att utvidga denna förordnings tillämpningsområde till att omfatta fartyg med en bruttodräktighet på 400–5 000. Översynen ska, när så är lämpligt, åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av denna förordning.

2. Som ett led i den kommande översynen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013** ska kommissionen även lägga fram ett förslag om fastställande av bindande mål för medlemsstaterna för att säkerställa en tillräcklig försörjning av landström i kust- och inlandshamnar.*

** Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, EUT L 307, 28.10.2014, s. 1.*

*** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU, EUT L 348, 20.12.2013, s. 1.”*

Ändringsförslag 57

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 6f (ny)
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 23 – punkt 2

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 5.2, 15.5 och 16.3 ska tilldelas kommissionen för en period av fem år från och med den 1 juli 2015. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden om fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

(6f) Artikel 23.2 ska ersättas med följande:

”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 5.2, **5.3, 12a.3**, 15.5 och 16.3 ska tilldelas kommissionen för en period av fem år från och med den 1 juli 2015. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden om fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, om inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

Ändringsförslag 58

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 6g (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 23 – punkt 3

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 5.2, 15.5 och 16.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

(6g) Artikel 23.3 ska ersättas med följande:

”3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 5.2, **5.3, 12a.3**, 15.5 och 16.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

Ändringsförslag 59

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 6h (ny)
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 23 – punkt 5

Nuvarande lydelse

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 5.2, 15.5 och 16.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Ändringsförslag

(6h) Artikel 23.5 ska ersättas med följande:

”5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 5.2, **5.3, 12a.3**, 15.5 och 16.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0757>)

Ändringsförslag 60

Förslag till förordning
Artikel 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 1a

Ändringar av direktiv 2003/87/EG

Direktiv 2003/87/EG ska ändras på följande sätt:

(1) Följande kapitel ska införas:

”KAPITEL IIa

SJÖTRANSPORTER

Artikel 3ga

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel ska från och med den 1 januari 2022 gälla för tilldelning och utfärdande av utsläppsrätter för växthusgaser från fartyg som ankommer till, befinner sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion och som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757*. Vid ett företagsbyte ska det nya företaget enligt artikel 11.2 i förordning (EU) 2015/757 endast vara skyldigt att köpa utsläppsrätter för växthusgaser för den period då fartygets verksamhet bedrevs under företagets ansvar.

Artikel 3gb

Totalt antal och metod för tilldelning av utsläppsrätter för sjötransporter

- 1. Senast den 31 december 2020 ska kommissionen uppdatera den konsekvensbedömning som genomfördes 2013 och som åtföljde kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013** och anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv genom att fastställa sjötransporternas totala mängd utsläppsrätter i linje med andra sektorer samt metoden för tilldelning av utsläppsrätter för sjötransporter genom full auktionering och fastställa särskilda bestämmelser för den förvaltande medlemsstaten. De delegeradeakterna ska bygga på bästa tillgängliga data och på en bedömning av konsekvenserna av olika alternativ, bland annat konsekvenserna för utsläppen och i ekonomiskt hänseende.**
- 2. Artiklarna 12 och 16 ska gälla för utsläppsrätter för sjötransporter på samma sätt som för utsläppsrätter som rör andra verksamheter.**
- 3. Minst 50 % av intäkterna från den auktionering av utsläppsrätter som avses i punkt 1 i denna artikel ska användas via**

den fond som inrättas enligt artikel 3gc.

4. De intäkter från auktioneringen av utsläppsrätter som inte används via den fond som anges i artikel 3gc och som tilldelas medlemsstater ska användas på ett sätt som är förenligt med syftena med detta direktiv, särskilt att komma till rätta med klimatförändringarna i unionen och tredjeländer, att skydda och återställa marina ekosystem som påverkas av den globala uppvärmningen och att stödja en rättvis omställning i medlemsstaterna med stöd till omplacering, omskolning och kompetenshöjning för arbetstagare, utbildning, initiativ för arbetsökande och uppstartsföretag och i dialog med arbetsmarknadens parter. All information om användningen av dessa intäkter ska offentliggöras.

5. Kommissionen ska övervaka genomförandet av detta kapitel samt eventuella tendenser till att fartyg försöker undvika att vara bundna av kraven i detta direktiv. Kommissionen ska, om så är lämpligt, föreslå åtgärder för att förebygga sådant undvikande.

Artikel 3gc

Havsfonden

1. En havsfond (nedan kallad fonden) ska inrättas för perioden 2022–2030 för att energieffektivisera fartyg och stödja investeringar i innovativ teknik och infrastruktur för att minska koldioxidutsläppen i sjöfartssektorn, även vid närsjöfart och i hamnar, och ökad användning av hållbara alternativa bränslen, till exempel väte och ammoniak, som framställs från förnybara energikällor, och utsläppsfria framdrivningstekniker, till exempel vindteknik. Av fondens intäkter ska 20 % användas till att bidra till skydd, återställande och bättre förvaltning av marina ekosystem som påverkats av den globala uppvärmningen, exempelvis marina skyddsområden, och till att främja en sektorsövergripande hållbar blå

ekonomi, till exempel havsenergi. Alla investeringar som stöds av fonden ska offentliggöras och vara förenliga med syftena med detta direktiv.

2. Genom undantag från artikel 12 i detta direktiv får sjötransportföretag betala en årlig medlemsavgift till fonden i enlighet med sina totala rapporterade utsläpp för det föregående kalenderåret i enlighet med förordning (EU) 2015/757, så att den administrativa bördan begränsas för sjötransportföretagen, inbegripet små och medelstora företag och företag som sällan bedriver sådan verksamhet som omfattas av detta direktiv. Fonden ska överlämna utsläppsrätter kollektivt på uppdrag av sjötransportföretag som är medlemmar i fonden. Medlemsavgiften per ton utsläpp ska fastställas av fonden senast den 28 februari varje år, men ska motsvara minst fjolårets högsta registrerade avvecklingspris på primära eller sekundära marknader för utsläppsrätter.

3. Fonden ska förvärva utsläppsrätter motsvarande totalbeloppet under det föregående kalenderåret av de medlemsavgifter som avses i punkt 2 i denna artikel och senast den 30 april varje år överlämna dem för annullering till det register som upprättats i enlighet med artikel 19 i detta direktiv. All information om avgifterna ska göras tillgänglig för allmänheten.

4. Fonden ska förvaltas centralt av ett EU-organ med en ledningsstruktur som liknar ledningen för fonden enligt artikel 10a.8 i detta direktiv. Ledningsstrukturen och beslutsprocessen ska vara öppna och inkluderande, särskilt när det gäller fastställandet av prioriterade områden, kriterier och förfaranden för tilldelning av bidrag. Relevanta berörda parter ska ha en lämplig rådgivande roll. All information om investeringarna och all annan

relevant information om hur fonden fungerar ska göras tillgänglig för allmänheten.

5. Kommissionen ska samverka med tredjeländer om hur även dessa kan använda fonden.

6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv vad gäller genomförandet av denna artikel.

Artikel 3gd

Kommissionens rapportering om och översyn av Internationella sjöfartsorganisationens genomförande av åtgärder för att begränsa klimatförändringarna

1. Inom 12 månader från det att IMO antagit globala marknadsbaserade åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från fartyg, och innan dessa åtgärder träder i kraft, ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet där den undersöker ambitionen och den totala miljönyttan av åtgärderna, inbegripet deras allmänna ambitioner när det gäller målen i Parisavtalet, unionens ekonomiövergripande mål om minskade växthusgasutsläpp för 2030 och det klimatneutralitetsmål som anges i förordning (EU) .../... [den europeiska klimatlagen]. I rapporten ska det tas särskild hänsyn till de globala åtgärdernas grad av deltagande, deras verkställbarhet, transparens, sanktioner vid bristande efterlevnad, processer för synpunkter från allmänheten, användning av utsläppskrediter, övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp, register, ansvarsutkrävande samt regler för användning av biobränslen.

2. När så är lämpligt ska kommissionen låta den rapport som avses i punkt 1 åtföljas av ett

**lagstiftningsförslag till
Europaparlamentet och rådet om ändring
av denna förordning på ett sätt som är
förenligt med syftet att upprätthålla
miljönyttan och effektiviteten hos
unionens klimatåtgärder, särskilt
unionens ekonomiövergripande mål om
minskade växthusgasutsläpp för 2030 och
det klimatneutralitetsmål som anges i
förordning (EU) .../... [den europeiska
klimatlagen].**

*** Europaparlamentets och rådets
förordning (EU) 2015/757 av den
29 april 2015 om övervakning,
rapportering och verifiering av
koldioxidutsläpp från sjötransporter och
om ändring av direktiv 2009/16/EG, EUT
L 123, 19.5.2015, s. 55.**

**** Europaparlamentets och rådets
förordning (EU) nr 525/2013 av den
21 maj 2013 om en mekanism för att
övervaka och rapportera utsläpp av
växthusgaser och för att rapportera
annan information på nationell nivå och
unionsnivå som är relevant för
klimatförändringen och om upphävande
av beslut nr 280/2004/EG, EUT L 165,
18.6.2013, s. 13.**

MOTIVERING

Bakgrund

Ända sedan koldioxidens växthuseffekt först erkändes av Eunice Foote 1856, och desto mer sedan effekten kvantifierades av Svante Arrhenius 1896, har det varit känt att jordens yttemperatur påverkas av koldioxidhalten i atmosfären.

Efter ett flertal vetenskapliga rapporter och vittnesmål erkändes det i Kyotoprotokollet 1997 att den globala uppvärmningen orsakades av människor, och det ställdes krav på minskade växthusgasutsläpp. Tyvärr har de åtgärder som hittills vidtagits för att bekämpa klimatförändringarna inte haft någon effekt, då de årliga utsläppen nästan har fördubblats sedan 1997. Det senaste årtiondet var det varmaste som någonsin uppmätts, och 2019 var till och med det varmaste året i Europa¹. Detsamma gäller haven, som aldrig tidigare varit så varma som under 2019². Detta visar att det behövs ambitiös EU-lagstiftning på klimatområdet.

Enligt den senaste rapporten från Mellanstatliga panelen för klimatförändringar har vi en chans på 66 % att hålla oss under 1,5 °C om de framtida koldioxidutsläppen begränsas till 420 gigaton koldioxidekvivalenter, vilket motsvarar 10 år av de nuvarande utsläppen. För en chans på 50 % att hålla oss under 1,5 °C är gränsen 580 gigaton koldioxidekvivalenter – 14 år av de nuvarande utsläppen. Endast sjöfartssektorn släpper ut totalt cirka 940 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år, och står för omkring 2,5 % av de totala växthusgasutsläppen. På unionsnivå (dvs. för fartyg som anlöper EES-hamnar) ökade koldioxidutsläppen från sjötransporter med 48 % mellan 1990 och 2008, och förväntas uppgå till 86 % över 1990 års nivåer år 2050. Sjöfartssektorn är inne på helt fel spår för att bidra till de gemensamma insatserna för att nå nettonollutsläpp senast 2050. Det är därför obegripligt att sjöfarten är det enda transportsättet som inte uttryckligen tas upp i EU:s politik för utsläppsminskning.

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)

I nuläget har fartygsoperatörerna rapporteringsskyldighet gentemot EU (övervakning, rapportering och verifiering)³ och gentemot IMO (globala datainsamlingssystemet)⁴. Föredraganden håller med om att det är viktigt att rapporteringsskyldigheten gentemot EU och IMO är anpassade efter varandra. Det betyder dock inte att EU:s standarder bör sänkas. Istället behövs bättre standarder på global nivå. Ett exempel: till skillnad från EU:s system för övervakning, rapportering och verifiering samlar IMO inte in några uppgifter om vilket gods som fraktas, utan endast om dödviktstonnage. Detta mått gör det svårt, för att inte säga omöjligt, att beräkna varornas koldioxidavtryck. IMO har i mer än 20 år lovat att den ska komma till rätta med utsläppen från sjöfarten, och införde sitt system för insamling av uppgifter först efter att EU hade genomfört förordningen om övervakning, rapportering och

¹ Kommissionen, klimatbulletin, Copernicus: <https://climate.copernicus.eu/climate-bulletins>

² *Advances in Atmospheric Sciences*.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

⁴ Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) antog ett obligatoriskt system för insamling av uppgifter om eldningsolja (det globala datainsamlingssystemet) för internationell sjöfart där fartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer från och med 2019 måste börja samla in och rapportera uppgifter till en IMO-databas.

verifiering. Det har inte gjorts några faktiska framsteg, varför EU-åtgärder är en förutsättning för att uppnå Parisavtalets mål om att begränsa temperaturökningen till 1,5 °C över förindustriell nivå⁵.

Europeiska unionen

Sedan den 1 januari 2018 måste stora fartyg (med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer) som ankommer till eller avgår från hamnar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet redan övervaka och rapportera sina koldioxidutsläpp, sin bränsleförbrukning och andra parametrar, såsom tillryggalagd sträcka, tidsåtgång till sjöss m.m., i enlighet med förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter (nedan kallad *förordningen om övervakning, rapportering och verifiering*). De första tillgängliga uppgifterna⁶ visar att de 10 800 fartyg som omfattas av förordningen släppte ut mer än 130 miljoner ton koldioxid under 2018 – mer än Belgiens årliga koldioxidutsläpp!

Kommissionen har nu offentliggjort ett förslag om översyn av förordningen. Förslaget är dock fortfarande endast inriktat på övervakning och rapportering av uppgifter, varför föredraganden ser det som sitt ansvar att skapa ett mer ambitiöst förslag till betänkande. Vi har inte råd att förlora ännu mer tid i kampen mot klimatförändringarna; vi måste agera nu. Det akuta behovet av att agera betonades även av parlamentet när det utlyste klimatnödläget i slutet av 2019. Europaparlamentet har uttryckligen uppmanat kommissionen att se till att alla relevanta lagstiftningsförslag helt överensstämmer med målet att begränsa den globala uppvärmningen till under 1,5 °C.

Föredragandens prioriteringar

EU:s system för insamling av uppgifter med övervakning, rapportering och verifiering är bra. En av dess främsta fördelar jämfört med IMO:s datainsamlingssystem är att det lägger ansvaret på fartygsoperatören istället för flaggstaten: så snart ett fartyg anlöper en EES-hamn måste det rapportera sina utsläpp. Nu är det dock rätt läge att faktiskt använda de insamlade uppgifterna. Det är viktigt att ha tillförlitlig information om utsläpp. Men informationen i sig kommer inte att minska växthusgasutsläppen. Detta har också kommissionen bekräftat i sin konsekvensbedömning. Det främsta syftet med detta förslag till betänkande är därför att så långt som möjligt minska den administrativa bördan för företag och förvaltningar och, framför allt, att minska utsläppen från sjöfarten inom EES.

Utsläppshandelssystemet

Parlamentet måste ta sitt ansvar och införliva det som kommissionens ordförande Ursula von der Leyen redan har föreslagit: att sjötransporter ska ingå i EU:s utsläppshandelssystem. Detta skulle också vara i enlighet med kommissionens politiska riktlinjer för de kommande fem åren. Föredraganden välkomnar varmt kommissionens åtagande i den gröna givna att utvidga tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta sjöfarten.

⁵ FN:s generalförsamling, Parisavtalet, den 4 november 2016, artikel 2.1 a.

⁶ https://ec.europa.eu/clima/news/commission-publishes-information-co2-emissions-maritime-transport_sv

Det har redan gjorts flera försök att reglera sjöfartssektorn de senaste åren, men inget har lyckats. Nu är det rätt läge att inkludera sjöfarten i utsläppshandelssystemet. Konkurrensen kommer inte att snedvridas, eftersom alla flaggstater och alla företag kommer att behandlas på samma sätt. Förordningens tillämpningsområde omfattar alla resor inom unionen, alla inkommande resor från den sista hamnen utanför unionen till den första anlöpshamnen inom unionen och alla utgående resor från en unionshamn till nästa anlöpshamn utanför unionen⁷.

En fond för minskade koldioxidutsläpp från sjötransporter

Föredraganden skulle vilja att det inrättas en fond för minskade koldioxidutsläpp från sjötransporter för att främja forskning om och utveckling av fartygens energieffektivitet och stödja investeringar i innovativ teknik och infrastruktur för minskade koldioxidutsläpp från sjötransporter, även vid närsjöfart och i hamnar, och användningen av hållbara bränslen. Fonden skulle inrättas för perioden 2021–2030 och finansieras genom intäkterna från utsläppshandelssystemet. Föredraganden anser därför att inrättandet av denna sjöfartsfond är grundläggande för att kunna åstadkomma en verklig effekt, inte bara genom minskade utsläpp utan även genom en satsning på teknik för nollutsläpp.

Energieffektivitet

Föredraganden noterar IMO:s mål att minska koldioxidutsläppen per transportarbete med minst 40 % senast 2030. EU måste föregå med gott exempel genom att införliva detta mycket välbehövliga mål i EU-lagstiftningen och därmed säkerställa att alla fartyg som anlöper unionens hamnar kommer att bidra skäligt till att uppfylla IMO:s inledande strategi, samtidigt som företagen ges tillräcklig flexibilitet för att kunna besluta om de operativa eller tekniska åtgärder de vill vidta.

Nollutsläppshamnar

Föredraganden ser en enorm potential i landström och nollutsläppshamnar. Om fartyg i hamn vore tvungna att stänga av sina motorer och ansluta till elnätet på land eller använda andra energikällor med motsvarande effekt skulle denna åtgärd ge omedelbara hälsofördelar för invånarna i hamnområden. Föredraganden uppmanar därför kommissionen att utarbeta åtgärder för att uppnå detta mål, dvs. att upprätta mål för medlemsstaternas användning av landström.

Transporterad last och transparenta uppgifter

Föredraganden välkomnar att kommissionen har inkluderat transparens i förslaget om övervakning, rapportering och verifiering. Till skillnad från kommissionens förslag anser föredraganden dock att rapporteringen av parametern ”transporterad last” bör förbli obligatorisk. Det är viktigt för att faktiskt kunna kontrollera en resas effektivitet och beräkna de transporterade varornas koldioxidavtryck. Denna åtgärd kommer att garantera rättvisa och lika villkor för alla aktörer.

⁷ Se skäl 14 i den befintliga förordningen om övervakning, rapportering och verifiering.

Utvidgning av tillämpningsområdet till alla växthusgaser

Föredraganden vill att tillämpningsområdet utvidgas till att omfatta alla växthusgaser, inte bara koldioxid. Särskilt metanutsläppen har en enorm inverkan på klimatförändringarna, eftersom metans potential att skapa växthusgaseffekter är 87 jämfört med koldioxid under en period på 20 år. Det krävs därför striktare reglering.

29.5.2020

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2015/757 för att ta vederbörlig hänsyn till det globala systemet för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja
(COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))

Föredragande av yttrande: Magdalena Adamowicz

KORTFATTAD MOTIVERING

Syftet med kommissionens föreliggande förslag är att ändra förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, för att ta lämplig hänsyn till det nya globala systemet för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja, vilket inrättats av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). De föreslagna ändringarna är en teknisk anpassning av definitioner och övervakningsparametrar, övervakningsplaner och mallar.

Föredraganden välkomnar att kommissionen med sitt förslag vill förenkla och minska de administrativa förfarandena för fartygsägare och myndigheter, men samtidigt bevara syftena med förordning (EU) 2015/757 i fråga om övervakning, rapportering och verifiering.

Föredraganden föreslår att kommissionen gör en översyn hur förordning (EU) 2015/757 fungerar och därvid tar hänsyn till de ytterligare erfarenheter som vunnits genom införandet dels av sistnämnda förordning, dels av det globala systemet för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja, vilket inrättats av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), för att säkerställa bättre kompatibilitet mellan de bägge systemen och begränsa dubbelrapporteringen.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott beakta följande ändringsförslag:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) I Europaparlamentets resolution *från februari 2014 om en ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030 uppmanas kommissionen och medlemsstaterna att fastställa ett bindande EU-mål om att fram till 2030 minska växthusgasutsläppen med minst 40 % jämfört med 1990 års nivåer.* Europaparlamentet påpekade även att alla sektorer i ekonomin måste bidra till att minska utsläppen av växthusgaser om unionen ska kunna ta sin del av det globala ansvaret.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) I sina slutsatser av den 24 oktober 2014 godkände Europeiska rådet ett bindande EU-mål om att fram till 2030 minska de inhemska växthusgasutsläppen med minst 40 % jämfört med 1990. Europeiska rådet framhöll också vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och riskerna med beroendet av fossila bränslen i transportsektorn och uppmanade kommissionen att ytterligare studera instrument och åtgärder för ett heltäckande och teknikneutralt tillvägagångssätt, bland annat för främjande av utsläppsminskning och energieffektivitet i transportsektorn.

Ändringsförslag

(3) I Europaparlamentets resolution *av den 15 januari 2020 om den europeiska gröna given efterlystes en ökning av EU:s inhemska mål för minskade växthusgasutsläpp för 2030 till 55 procent jämfört med 1990 års nivåer och betonades att det behövs omedelbara och ambitiösa åtgärder för att klimatneutralitet ska kunna uppnås så fort som möjligt och senast 2050.* Europaparlamentet påpekade även att alla sektorer i ekonomin måste bidra till att minska utsläppen av växthusgaser om unionen ska kunna ta sin del av det globala ansvaret.

Ändringsförslag

(4) I sina slutsatser av den 24 oktober 2014 godkände Europeiska rådet ett bindande EU-mål om att fram till 2030 minska de inhemska växthusgasutsläppen med minst 40 % jämfört med 1990. Europeiska rådet framhöll också vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och riskerna med beroendet av fossila bränslen i transportsektorn och uppmanade kommissionen att ytterligare studera instrument och åtgärder för ett heltäckande och teknikneutralt tillvägagångssätt, bland annat för främjande av utsläppsminskning och energieffektivitet i transportsektorn.
Den 12 december 2019 offentliggjorde

Europeiska rådet sina slutsatser, med godkännande av det mera ambitiösa målet om att uppnå ett klimatneutralt EU senast 2050, i enlighet med målen i Parisavtalet.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4a) Det behövs ett helhetsperspektiv för att man ska lyckas åstadkomma en fossilbränslefri sjöfartssektor. De minskningar av koldioxidutsläppen som behövs kan uppnås genom uppmuntran till ökad användning av alternativa bränslen, alternativa framdrivningssystem och nya åtgärder för att förbättra och höja fartygens energieffektivitet. För att så hållbara vinster som möjligt ska uppnås, både för miljön och för fartygsägarna och hamnarna, bör man i kommande lagstiftningsförslag ta hänsyn till de olika initiativ och de exempel på delad bästa praxis som redan finns inom sjöfarten, mot bakgrund av principen om teknikneutralitet.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6) I april 2015 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter²⁰(nedan kallad förordningen om övervakning, rapportering och verifiering), som kompletterades 2016 med två delegerade förordningar²¹ och två genomförandeförordningar²². Syftet med

(6) I april 2015 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter²⁰(nedan kallad förordningen om övervakning, rapportering och verifiering), som kompletterades 2016 med två delegerade förordningar²¹ och två genomförandeförordningar²². Syftet med

förordningen om övervakning, rapportering och verifiering är att samla in uppgifter om utsläpp från fartyg som kan ligga till grund för den fortsatta politiken och uppmuntra utsläppsminskningar genom att ge relevanta marknader information om fartygs effektivitet. Enligt EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering ska företag från och med 2018 övervaka, rapportera och verifiera sina fartygs årliga bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och energieffektivitet på resor till och från hamnar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Den är även tillämplig på koldioxidutsläpp inom EES-hamnar. ***De första utsläppsrapporterna ska lämnas senast den 30 april 2019.***

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG, EUT L 123, 19.5.2015, s. 55.

²¹ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2072 om verifieringsverksamhet och ackreditering av kontrollörer i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, EUT L 320, 26.11.2016, s. 5, kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2071 av den 22 september 2016 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning

förordningen om övervakning, rapportering och verifiering är att samla in uppgifter om utsläpp från fartyg som kan ligga till grund för den fortsatta politiken och uppmuntra utsläppsminskningar genom att ge relevanta marknader information om fartygs effektivitet ***och sporra spridningen av ny teknik.*** Enligt EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering ska företag från och med 2018 övervaka, rapportera och verifiera sina fartygs årliga bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och energieffektivitet på resor till och från hamnar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Den är även tillämplig på koldioxidutsläpp inom EES-hamnar. ***EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering antogs som ett första steg på väg mot att utsläpp från sjötransporter likställs med andra utsläpp som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem, så att sjöfarten skäligen bidrar till unionens utsläppsminskningssmål. Detta bör göras utgående från en konsekvensbedömning, där hänsyn tas till att den internationella konkurrenskraften för fartyg som seglar under EU-länders flagg bör garanteras.***

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG, EUT L 123, 19.5.2015, s. 55.

²¹ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2072 om verifieringsverksamhet och ackreditering av kontrollörer i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, EUT L 320, 26.11.2016, s. 5, kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2071 av den 22 september 2016 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning

(EU) 2015/757 vad gäller metoderna för övervakning av koldioxidutsläpp och reglerna för övervakning av annan relevant information, EUT L 320, 26.11.2016, s. 1.

²² Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1927 av den 4 november 2016 om mallar för övervakningsplaner, utsläppsrapporter och dokument om överensstämmelse i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, EUT L 299, 5.11.2016, s. 1, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1928 av den 4 november 2016 om fastställande av transporterad last för andra fartygskategorier än passagerarfartyg, ro-ro-fartyg och containerfartyg i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, EUT L 299, 5.11.2016, s. 22.

(EU) 2015/757 vad gäller metoderna för övervakning av koldioxidutsläpp och reglerna för övervakning av annan relevant information, EUT L 320, 26.11.2016, s. 1.

²² Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1927 av den 4 november 2016 om mallar för övervakningsplaner, utsläppsrapporter och dokument om överensstämmelse i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, EUT L 299, 5.11.2016, s. 1, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1928 av den 4 november 2016 om fastställande av transporterad last för andra fartygskategorier än passagerarfartyg, ro-ro-fartyg och containerfartyg i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, EUT L 299, 5.11.2016, s. 22.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6a) I sin resolution av den 15 januari 2020 om den europeiska gröna given efterlyste Europaparlamentet investeringar i forskning för att fasa ut fossila bränslen inom sjöfarten. En del av intäkterna från att sjöfarten tas med i EU:s utsläppshandelssystem bör investeras i forskning kring innovativ teknik och infrastruktur för att fasa ut fossila bränslen inom sjöfarten och för att införa hållbara alternativa bränslen och utsläppsfri framdrivningsteknik.

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) I Parisavtalet, som antogs i december 2015 vid den 21:a partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC COP 21)²³, åtog sig unionen och dess medlemsstater ett utsläppsminskingsmål som omfattar hela ekonomin. Arbete med att begränsa utsläppen från den internationella sjöfarten genom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) pågår och bör uppmuntras. I oktober 2016 antog IMO ett system för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja (nedan kallat *IMO:s globala datainsamlingssystem*)²⁴.

²³ Parisavtalet, EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

²⁴ IMO:s resolution MEPC.278(70) om ändring av bilaga VI till Marpolkonventionen.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 9

Ändringsförslag

(8) I Parisavtalet, som antogs i december 2015 vid den 21:a partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC COP 21)²³, åtog sig unionen och dess medlemsstater ett utsläppsminskingsmål som omfattar hela ekonomin. Arbete med att begränsa utsläppen från den internationella sjöfarten genom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) pågår och bör uppmuntras. I oktober 2016 antog IMO ett system för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja (nedan kallat *IMO:s globala datainsamlingssystem*)²⁴. ***Den 13 april 2018 antog IMO också en inledande strategi för att minska växthusgasutsläppen från fartyg med målet att så snart som möjligt stoppa ökningen av dessa utsläpp och att senast 2050 ha minskat dem med minst 50 % jämfört med 2008. Samtidigt åtog sig IMO:s medlemsstater och associerade medlemmar att minska koldioxidutsläppen per transportarbete inom den internationella sjöfarten med i genomsnitt minst 40 % fram till 2030 och sträva efter att uppnå en minskning på 70 % fram till 2050.***

²³ Parisavtalet, EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

²⁴ IMO:s resolution MEPC.278(70) om ändring av bilaga VI till Marpolkonventionen.

Kommissionens förslag

(9) Förekomsten av två parallella system för övervakning, rapportering och verifiering har föranlett kommissionen att med stöd av artikel 22 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering överväga att anpassa sitt system för att minska den administrativa bördan för fartyg men samtidigt bevara syftet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering.

Ändringsförslag

(9) Förekomsten av två parallella system för övervakning, rapportering och verifiering har föranlett kommissionen att med stöd av artikel 22 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering överväga att anpassa sitt system för att minska den administrativa bördan för fartyg, **särskilt sådana som ägs av små och medelstora företag**, men samtidigt bevara syftet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) Bestämmelserna i IMO:s globala datainsamlingssystem om vilka uppgifter som ska övervakas och rapporteras årligen bör beaktas för att säkerställa att harmoniserade uppgifter samlas in om fartygs verksamhet som omfattas av båda systemen. **Parametern ”dödvikt” bör rapporteras, medan parametern ”transporterad last” även i fortsättningen bör vara frivillig.** ”Tidsåtgång till sjöss” bör ersättas med definitionen av ”timmar under färd” i IMO:s globala datainsamlingssystem. För att minska den administrativa bördan bör slutligen beräkningen av ”tillryggalagd sträcka” baseras på IMO:s globala datainsamlingssystem²⁵.

²⁵ IMO:s resolution MEPC 282 (70).

Ändringsförslag

(12) Bestämmelserna i IMO:s globala datainsamlingssystem om vilka uppgifter som ska övervakas och rapporteras årligen bör beaktas för att säkerställa att harmoniserade uppgifter samlas in om fartygs verksamhet som omfattas av båda systemen. **Parametrarna ”dödvikt” och ”transporterad last” bör rapporteras.** ”Tidsåtgång till sjöss” bör ersättas med definitionen av ”timmar under färd” i IMO:s globala datainsamlingssystem. För att minska den administrativa bördan bör slutligen beräkningen av ”tillryggalagd sträcka” baseras på IMO:s globala datainsamlingssystem²⁵.

²⁵ IMO:s resolution MEPC 282 (70).

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 14a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(14a) *Kommissionen bör göra en översyn av hur förordning (EU) 2015/757 fungerar och därvid ta hänsyn till ytterligare erfarenheter som vunnits vid genomförandet dels av sistnämnda förordning, dels av IMO:s globala datainsamlingssystem, för att säkerställa att det råder bättre kompatibilitet mellan de bägge systemen och få bort kraven på dubbelrapportering.*

Ändringsförslag 10

**Förslag till förordning
Skäl 15a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(15a) *För en framgångsrik omställning till utsläppsfri sjöfart krävs det dels en integrerad strategi, dels den rätta möjliggörande miljön för att stimulera till innovation, både på fartyg och i hamnar. Kommissionen bör bedöma om det är lämpligt med normer för nollutsläpp i hamnar, hållbara alternativa bränslen och utsläppsfri framdrivningsteknik, och sätten för uppnående av dessa mål bör tas i bruk så fort som möjligt under medverkan av berörda parter och relevanta lokala myndigheter. Medlemsstaterna bör uppmuntras att påskynda utvecklingen av utsläppsfria hamnar, av omsorg om bättre hälsa för alla dem som bor nära hamnar och i kustområden.*

Ändringsförslag 11

**Förslag till förordning
Artikel 1 – led 3 – led a
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 9 – punkt 1 – led f**

Kommissionens förslag

- f) Transporterad last (**frivilligt**).”

Ändringsförslag

- f) Transporterad last.”

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 5 – led a

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 11 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Vid företagsbyten ska det tidigare företaget så nära dagen då bytet genomförs som möjligt och senast tre månader efter bytet överlämna en rapport till kommissionen och myndigheterna i den berörda flaggstaten med samma innehåll som utsläppsrapporten men bara för den period under vilken verksamhet bedrevs på det företagsansvar.”

Ändringsförslag

2. Vid företagsbyten ska det tidigare företaget så nära dagen då bytet genomförs som möjligt och senast tre månader efter bytet överlämna en rapport till kommissionen och myndigheterna i den berörda flaggstaten med samma innehåll som utsläppsrapporten men bara för den period under vilken verksamhet bedrevs på det företagsansvar. ***Det nya företaget ska säkerställa att alla fartyg uppfyller kraven i denna förordning från och med den dag då bytet slutförs.***”

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 5 – led ba (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 11 – punkt 3 – led xia (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) I punkt 3 a ska ett nytt led läggas till som led xia:

”(xia) transporterad last.”

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning
Artikel 1 – led 6a (nytt)
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 21– punkt 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6a) *I artikel 21 ska en ny punkt läggas till:*

”6a. *”Emsa ska, i linje med sitt arbetsprogram för 2020-2022 utföra ytterligare statistiska verifieringar av de data som inlämnats med stöd av artikel 11.1 för att säkerställa att uppgifterna är konsekventa.*

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning
Artikel 1 – led 6b (nytt)
Förordning (EU) 2015/757
Artikel 22a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6b) *Följande artikel ska införas:*

”Artikel 22a

Kommissionen ska, med hjälp av regelbundna konsekvensbedömningar, fortsätta att bedöma hur förordning (EU) 2015/757 fungerar och därvid ta hänsyn till de ytterligare erfarenheter som vunnits vid genomförandet av sistnämnda förordning och av det av IMO inrättade globala systemet för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja, dels för att säkerställa maximal kompatibilitet mellan de bägge systemen och få bort dubbla rapporteringskrav, dels för att bedöma hur verkningsfulla de effektivitetshöjande lösningarna för sektorn varit och dels för att kunna ingripa där det behövs för att säkerställa konkurrenskraften för EU:s sjöfart. Om man når fram till ett mera ambitiöst

globalt IMO-datainsamlingsystem bör kommissionen än en gång se över EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering i syfte att ytterligare anpassa den till nyssnämnda system.”.

ÄRENDETS GÅNG I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

Titel	Globala systemet för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja
Referensnummer	COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD)
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 11.2.2019
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	TRAN 11.2.2019
Föredragande av yttrande Utnämning	Magdalena Adamowicz 29.7.2019
Behandling i utskott	19.2.2020
Antagande	28.5.2020
Slutomröstning: resultat	+ : 32 - : 12 0 : 5
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Julie Lechanteux, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Zlotowski
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Josianne Cutajar, Clare Daly, Roman Haider, Anne-Sophie Pelletier, Robert Roos

**SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP
I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET**

32	+
ECR	Kosma Zlotowski
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Josianne Cutajar, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov

	-
ECR	Peter Lundgren, Robert Roos, Roberts Zīle
GUE/NGL	Clare Daly, Kateřina Konečná, Anne-Sophie Pelletier
NI	Dorien Rookmaker
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

5	0
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo#

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster

ÄRENDETS GÅNG I DET ANSVARIGA UTSKOTTET

Titel	Globala systemet för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja	
Referensnummer	COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD)	
Framläggande för parlamentet	4.2.2019	
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 11.2.2019	
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	ITRE 11.2.2019	TRAN 11.2.2019
Inget yttrande avges Beslut	ITRE 25.9.2019	
Föredragande Utnämning	Jutta Paulus 24.7.2019	
Behandling i utskott	6.7.2020	
Antagande	7.7.2020	
Slutomröstning: resultat	+: 62	–: 3
	0: 13	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurelia Beigneux, Monika Beňová, Sergio Berlato, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Miriam Dalli, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Eleonora Evi, Agnès Evren, Fredrick Federley, Pietro Focchi, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Ryszard Antoni Legutko, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Silvia Modig, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Dan-Ștefan Motreanu, Ville Niinistö, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Günther Sidl, Linea Søgaard-Lidell, Nicolae Ștefănuță, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska	
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Catherine Chabaud, Norbert Lins, Vincenzo Sofo, Maria Spyragi, Inese Vaidere, Lucia Vuolo	
Ingivande	29.7.2020	

SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP I DET ANSVARIGA UTSKOTTET

62	+
GUE/NGL	Malin BJÖRK, Anja HAZEKAMP, Petros KOKKALIS, Silvia MODIG, Mick WALLACE
NI	Eleonora EVI
PPE	Bartosz ARŁUKOWICZ, Traian BĂSESCU, Nathalie COLIN-OESTERLÉ, Christian DOLESCHAL, Agnès EVREN, Adam JARUBAS, Ewa KOPACZ, Esther de LANGE, Peter LIESE, Norbert LINS, Fulvio MARTUSCIELLO, Liudas MAŽYLIS, Dolores MONTSERRAT, Dan-Ștefan MOTREANU, Stanisław POLČÁK, Jessica POLFJÄRD, Maria SPYRAKI, Edina TÓTH, Inese VAIDERE, Pernille WEISS, Michal WIEZIK
RENEW	Pascal CANFIN, Catherine CHABAUD, Fredrick FEDERLEY, Andreas GLÜCK, Martin HOJSÍK, Jan HUITEMA, Frédérique RIES, María Soraya RODRÍGUEZ RAMOS, Nicolae ȘTEFĂNUȚĂ, Linea SØGAARD-LIDELL, Véronique TRILLET-LENOIR
S&D	Nikos ANDROULAKIS, Marek Paweł BALT, Monika BEŇOVÁ, Simona BONAFÈ, Delara BURKHARDT, Sara CERDAS, Tudor CIUHODARU, Miriam DALLI, Jytte GUTELAND, Javi LÓPEZ, César LUENA, Alessandra MORETTI, Sándor RÓNAI, Günther SIDL, Petar VITANOV, Tiemo WÖLKEN
VERTS/ALE	Margrete AUKEN, Bas EICKHOUT, Pär HOLMGREN, Yannick JADOT, Tilly METZ, Ville NIINISTÖ, Grace O'SULLIVAN, Jutta PAULU

3	-
ECR	Rob ROOKEN
ID	Teuvo HAKKARAINEN, Sylvia LIMMER

13	0
ID	Simona BALDASSARRE, Aurelia BEIGNEUX, Catherine GRISET, Joëlle MÉLIN, Silvia SARDONE, Vincenzo SOFO, Lucia VUOLO
ECR	Sergio BERLATO, Pietro FIOCCHI, Joanna KOPCIŃSKA, Ryszard Antoni LEGUTKO, Alexandr VONDRA, Anna ZALEWSKA

Teckenförklaring:

+ : Ja-röster

- : Nej-röster

0 : Nedlagda röster