



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Transport- og Turismeudvalget

2013/0224(COD)

22.1.2014

UDTALELSE

fra Transport- og Turismeudvalget

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

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

Ordfører for udtalelse: Brian Simpson

PA_Legam

BEGRUNDELSE

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

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

Det første tiltag til at mindske CO₂-emissionerne fra skibsfarten kom i 2011, da den internationale søfartsorganisation IMO indførte et obligatorisk designindeks for energieffektivitet (EEDI) for visse kategorier af nye skibe og gjorde det obligatorisk at anvende forvaltningsplaner for skibes energieffektivitet (SEEMP) i hele den eksisterende flåde. Som Kommissionen erkender, vil disse foranstaltninger ikke være tilstrækkelige til at bremse de stigende CO₂-emissioner inden for skibsfarten og nå de reduktionsmål, der er fastsat i Kommissionens hvidbog fra 2011, En køreplan for et fælles europæisk transportområde, på 40 % (50 % hvis muligt) i 2050 i forhold til 2005-niveaue.

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

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

ÆNDRINGSFORSLAG

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

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning Betragtning 1 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 1 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) Ifølge data fra IMO kan det specifikke energiforbrug og CO₂-emissionerne fra skibe reduceres med op til 75 % ved at anvende operationelle foranstaltninger og gennemføre eksisterende teknologier, idet en betydelig del af disse foranstaltninger kan betragtes som omkostningseffektive, eftersom de lavere brændstofomkostninger sikrer, at driftsomkostninger og investeringsomkostninger tilbagebetales.

Ændringsforslag

(3) Ifølge data fra IMO kan det specifikke energiforbrug og CO₂-emissionerne fra skibe reduceres med op til 75 % ved at anvende operationelle foranstaltninger og gennemføre eksisterende teknologier, idet en betydelig del af disse foranstaltninger kan betragtes som omkostningseffektive **eller endda indebærer nettofordele for sektoren**, eftersom de lavere brændstofomkostninger sikrer, at driftsomkostninger og investeringsomkostninger tilbagebetales.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 4

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Betragtning 6

Kommissionens forslag

(6) Resultaterne af høringen af interesserede parter og drøftelserne med de internationale partnere viser, at der bør anvendes en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse vedrørende reduktion af drivhusgasser med gennemførelse af et robust MRV-system for CO₂-emissioner fra søtransport som det første trin og fastsættelse af priserne for disse emissioner på et senere trin. Denne tilgang gør det lettere at gøre betydelige fremskridt på internationalt plan med hensyn til at nå til enighed om målene for reduktion af drivhusgasemissioner og supplerende foranstaltninger med henblik på at opnå disse reduktioner med mindst mulige omkostninger.

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 7

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

(6) Resultaterne af høringen af interesserede parter og drøftelserne med de internationale partnere viser, at der bør anvendes en trinvis tilgang til at medtage emissioner fra søtransport i Unionens forpligtelse vedrørende reduktion af drivhusgasser med ***på dette stadie udelukkende*** gennemførelse af et robust MRV-system for CO₂-emissioner fra søtransport som det første trin og fastsættelse af priserne for disse emissioner på et senere trin. Denne tilgang gør det lettere at gøre betydelige fremskridt på internationalt plan med hensyn til at nå til enighed om målene for reduktion af drivhusgasemissioner og supplerende foranstaltninger med henblik på at opnå disse reduktioner med mindst mulige omkostninger.

Ændringsforslag

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

ligeledes pålidelige oplysninger, som kan anvendes til at fastsætte præcise emissionsreduktionsmål og til at vurdere udviklingen med hensyn til søtransportens bidrag til at nå en lavemissionsøkonomi.

en global tilgang være den foretrukne og mest effektive metode til at reducere emissioner fra den internationale skibsfart. Det giver ligeledes pålidelige oplysninger, som kan anvendes til at fastsætte præcise emissionsreduktionsmål og til at vurdere udviklingen med hensyn til søtransportens bidrag til at nå en lavemissionsøkonomi.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 8

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

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

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Betragtning 11

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

(11) Unionens MRV-system bør *muliggøre, at* skibes effektivitet *kan bestemmes*, eller *at der kan foretages* yderligere analyser af kilderne til udvikling af emissioner. Dette anvendelsesområde ensretter endvidere Unionens MRV-system med internationale initiativer om indførelse af effektivitetsstandarder for eksisterende skibe, herunder operationelle foranstaltninger, og bidrager til at fjerne markedshindringer vedrørende mangel på oplysninger.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) For at *mindske den administrative byrde for skibsejere og operatører, navnlig små og mellemstore virksomheder, og for at optimere MRV-systemets cost/benefit-forhold uden at bringe målet om at dække en generelt dominerende del af drivhusgasemissionerne fra søtransport i fare, bør reglerne for MRV kun gælde*

Ændringsforslag

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

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

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Betragtning 13

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Betragtning 14

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

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

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

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Betragtning 16

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Betragtning 17

Kommissionens forslag

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

¹⁸ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49

Ændringsforslag

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

¹⁸ EUT L 251 af 18.9.2012, s. 49

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning Betragtning 23

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

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

²² EUT L 165 af 18.6.2013, s. 13-40.

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

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

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning Betragtning 24

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning Betragtning 25

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

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

tekniske aspekter af overvågningen og rapporteringen af CO₂-emissioner fra skibe og yderligere præcisere reglerne for verifikation af emissionsrapporter og akkreditering af verifikatorer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under det forberedende arbejde, bl.a. på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig indsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

tekniske aspekter af overvågningen og rapporteringen af *på dette stadie udelukkende* CO₂-emissioner fra skibe og yderligere præcisere reglerne for verifikation af emissionsrapporter og akkreditering af verifikatorer. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under det forberedende arbejde, bl.a. på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig indsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning Betragtning 27

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning Betragtning 29

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Begrundelse

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

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning Artikel 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Begrundelse

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

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning Artikel 3 – litra a

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 23

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

med havis.

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Begrundelse

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

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 27

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 28

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

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

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

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 4

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning Artikel 8

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning Artikel 9 – indledning

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 32

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

Kommissionens forslag

c) udledt CO₂

Ændringsforslag

c) **udelukkende** udledt CO₂

Ændringsforslag 33

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

Kommissionens forslag

e) *tid til søs*

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 34

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

f) fragt

udgår

Ændringsforslag 35

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ga) dato og tidspunkt for begyndelsen af og afslutningen på perioder, hvorunder overvågningen var afbrudt på grund af nødsituationer og farlige situationer såsom redningsaktioner.

Begrundelse

Nødsituationer bør ikke tages i betragtning.

Ændringsforslag 36

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 37

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

Kommissionens forslag

b) samlet udledt CO₂

Ændringsforslag

b) **udelukkende** samlet udledt CO₂

Ændringsforslag 38

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 39

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 40

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 41

Forslag til forordning Artikel 10 – litra f

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 42

Forslag til forordning Artikel 11 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 43

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

iiia) skibets isklasse

Ændringsforslag 44

Forslag til forordning Artikel 12 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 45

Forslag til forordning

Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 46

Forslag til forordning

Artikel 17 – stk. 4

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 47

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 5

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 48

Forslag til forordning Artikel 18 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 49

Forslag til forordning Artikel 20 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

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

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

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

Ændringsforslag 50

Forslag til forordning Artikel 21 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 51

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 52

Forslag til forordning

Artikel 21 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag

o) årlige CO₂-emissioner

Ændringsforslag

o) **udelukkende** årlige CO₂-emissioner

Ændringsforslag 53

Forslag til forordning

Artikel 22 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 54

Forslag til forordning

Artikel 22 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 55

Forslag til forordning

Artikel 23

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

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

Ændringsforslag 56

Forslag til forordning Artikel 24 – stk. 1

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

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

Ændringsforslag 57

Forslag til forordning

Artikel 24 – stk. 2

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 58

Forslag til forordning

Artikel 24 – stk. 4

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

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

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

Ændringsforslag 59

Forslag til forordning Artikel 27 – stk. 1

Kommissionens forslag

Denne forordning træder i kraft den 1. juli
2015.

Ændringsforslag

Denne forordning træder i kraft den 1. juli
2014.

Begrundelse

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

Ændringsforslag 60

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

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

PROCEDURE

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