



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Utskottet för transport och turism*

---

**2013/0224(COD)**

31.1.2014

## **YTTRANDE**

från utskottet för transport och turism

till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

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

Föredragande: Brian Simpson

PA\_Legam

## KORTFATTAD MOTIVERING

Enligt en rapport från IMO:s expertgrupp från 2009 har utsläppen från internationell sjöfart ökat markant de senaste åren, och utan reglering förutspås dessa öka till 1 475 miljoner ton 2020, vilket betyder 6 % av de totala globala koldioxidutsläppen. År 2007 stod sjöfarten för 2,7 % av de totala globala koldioxidutsläppen.

På europeisk nivå står de fartyg som ankommer eller avgår från en hamn i EU-27 för upp till 30 % av världens koldioxidutsläpp från fartyg<sup>1</sup>. Europeiska miljöbyrån uppger också att sjöfarten i de europeiska farvattnen till stor del bidrar till utsläppen av kväveoxid (10–20 %), svaveloxid (10–25 %) och globala partiklar (10–25 %), och att omkring 70 % av de globala utsläppen sker inom 400 km från kustlinjen. Epidemiologiska studier har visat att fartygsutsläpp påverkar folkhälsan och att bara till följd av de luftföroreningar som släpps ut från fartyg dör 50 000 människor varje år<sup>2</sup>.

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) införde 2011 ett obligatoriskt energieffektivitetsindex (EEDI) för vissa kategorier av nya fartyg och obligatorisk användning av energieffektiviseringsplanen för fartyg (SEEMP) för hela den befintliga flottan, vilket är ett första steg mot minskade koldioxidutsläpp från fartyg. Kommissionen konstaterar dock mycket riktigt att dessa åtgärder inte räcker för att hejda utvecklingen mot ökade koldioxidutsläpp i sjötransportsektorn eller för att nå de minskningsmål som anges i kommissionens vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde* på 40 % (om möjligt 50 %) senast 2050 jämfört med nivåerna 2005.

## ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

### Ändringsförslag 1

#### Förslag till förordning Skäl 1a (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***(1a) Kommissionens vitbok "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde" från 2011 kräver utsläppsminskningar på 40 % (om möjligt***

<sup>1</sup> Europeiska miljöbyråns tekniska rapport nr 4/2013 – *The impact of international shipping on European air quality and climate forcing*.

<sup>2</sup> Se [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011\\_06\\_01\\_stakeholder-event/item4.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011_06_01_stakeholder-event/item4.pdf)

*50 %) senast 2050 jämfört med nivåerna 2005 genom tillämpning av principerna ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar.*

## Ändringsförslag 2

### Förslag till förordning Skäl 1b (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*(1b) Parlamentets resolution ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem” (2011/2096(INI)) kräver ”en EU-övergripande enhetlig minskning av sjöfartens utsläpp av koldioxid och föroreningar med 30 %, till detta kommer även det energieffektivitetsindex och den energieffektivitetsplan för fartyg som har avtalats inom internationella sjöfartsorganisationen att bidra”, och ”att alla mål som anges i denna punkt ska betraktas som prioriteringar och därför kontrolleras varje år”.*

## Ändringsförslag 3

### Förslag till förordning Skäl 3

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

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

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

investeringskostnader kommer att löna sig.

## Ändringsförslag 4

### Förslag till förordning Skäl 4

#### *Kommissionens förslag*

(4) För att minska koldioxidutsläppen från fartyg på unionsnivå är det bästa alternativet att *inrätta* ett system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp baserat på fartygens bränsleförbrukning *som* ett första steg i en stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläppen.

#### *Ändringsförslag*

(4) För att minska koldioxidutsläppen från fartyg på unionsnivå är det bästa alternativet att *införa marknadsbaserade åtgärder där inrättandet av* ett system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp baserat på fartygens bränsleförbrukning *är* ett första steg i en stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläppen.

## Ändringsförslag 5

### Förslag till förordning Skäl 6

#### *Kommissionens förslag*

(6) Slutsatserna av samråden med berörda parter och diskussionerna med internationella samarbetspartner tyder på att en stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläpp bör tillämpas genom införandet av ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter som ett första steg och prissättningen av dessa utsläpp i ett senare skede. Genom en sådan strategi blir det lättare att göra betydande framsteg på internationell nivå när det gäller att nå en överenskommelse om minskningsmål för växthusgasutsläpp och genomföra ytterligare åtgärder för att

#### *Ändringsförslag*

(6) Slutsatserna av samråden med berörda parter och diskussionerna med internationella samarbetspartner tyder på att en stegvis strategi för inkluderande av utsläpp från sjötransporter i unionens åtagande om att minska växthusgasutsläpp bör tillämpas genom införandet av ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering av *enbart* koldioxidutsläpp från sjötransporter *i detta skede* som ett första steg och prissättningen av dessa utsläpp i ett senare skede. Genom en sådan strategi blir det lättare att göra betydande framsteg på internationell nivå när det gäller att nå en överenskommelse om minskningsmål för växthusgasutsläpp och genomföra ytterligare åtgärder för att

uppnå dessa minskningar till en så låg kostnad som möjligt.

uppnå dessa minskningar till en så låg kostnad som möjligt.

## Ändringsförslag 6

### Förslag till förordning Skäl 7

#### *Kommissionens förslag*

(7) Införandet av ett system för övervakning, rapportering och verifiering på unionsnivå förväntas leda till utsläppsminskningar på upp till 2 % jämfört med nuläget och sammanlagda minskningar av nettokostnaderna med upp till 1,2 miljarder euro fram till 2030 eftersom systemet kan bidra till avlägsnandet av marknadshinder, i synnerhet de som är kopplade till bristen på information om fartygens effektivitet. De sänkta transportkostnaderna bör främja den internationella handeln. Dessutom är ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering en nödvändig förutsättning för marknadsbaserade åtgärder eller effektivitetsstandarder, ***oberoende av om de tillämpas på unionsnivå eller globalt.*** Ett sådant system ger också tillförlitliga uppgifter så att exakta utsläppsminskning mål kan ställas upp och sjötransporternas bidrag till uppnåendet av en koldioxidsnål ekonomi kan bedömas.

#### *Ändringsförslag*

(7) Införandet av ett system för övervakning, rapportering och verifiering på unionsnivå förväntas leda till utsläppsminskningar på upp till 2 % jämfört med nuläget och sammanlagda minskningar av nettokostnaderna med upp till 1,2 miljarder euro fram till 2030 eftersom systemet kan bidra till avlägsnandet av marknadshinder, i synnerhet de som är kopplade till bristen på information om fartygens effektivitet. De sänkta transportkostnaderna bör främja den internationella handeln. Dessutom är ett stabilt system för övervakning, rapportering och verifiering en nödvändig förutsättning för marknadsbaserade åtgärder eller effektivitetsstandarder. ***Med tanke på sjöfartens internationella karaktär vore en samordnad global insats att föredra och det effektivaste sättet att minska utsläpp från den internationella sjöfarten.*** Ett sådant system ger också tillförlitliga uppgifter så att exakta utsläppsminskning mål kan ställas upp och sjötransporternas bidrag till uppnåendet av en koldioxidsnål ekonomi kan bedömas.

## Ändringsförslag 7

### Förslag till förordning Skäl 8

### *Kommissionens förslag*

(8) Alla resor inom EU, alla resor från den sista hamnen utanför unionen till den första anlöpshamnen inom unionen och alla utgående resor från en unionshamn till nästa hamn som inte är inom unionen bör betraktas som relevanta att övervaka.

**Koldioxidutsläpp** i unionshamnar, inbegripet från fartyg som ligger i hamn eller förflyttar sig inom en hamn, bör också omfattas, i synnerhet eftersom det finns särskilda åtgärder för att minska eller undvika dem. Dessa bestämmelser bör tillämpas på alla fartyg, oavsett flagg, på ett icke-diskriminerande sätt.

### *Ändringsförslag*

(8) Alla resor inom EU, alla resor från den sista hamnen utanför unionen till den första anlöpshamnen inom unionen och alla utgående resor från en unionshamn till nästa hamn som inte är inom unionen bör betraktas som relevanta att övervaka.

**Utsläpp** i unionshamnar, inbegripet från fartyg som ligger i hamn eller förflyttar sig inom en hamn, bör också omfattas, i synnerhet eftersom det finns särskilda åtgärder för att minska eller undvika dem. Dessa bestämmelser bör tillämpas på alla fartyg, oavsett flagg, på ett icke-diskriminerande sätt, ***efter det att kommissionen har säkerställt att tredjeländer inte har anmält någon reservation.***

## **Ändringsförslag 8**

### **Förslag till förordning Skäl 8a (nytt)**

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***(8a) Eftersom det geografiska tillämpningsområdet medför att koldioxidutsläpp övervakas utanför medlemsstaternas jurisdiktion och att sjöfartsföretag med internationellt säte involveras, bör kommissionen i god tid och på lämpligt sätt informera tredjeland om systemet för övervakning, rapportering och verifiering för att få största möjliga internationella acceptans.***

## **Ändringsförslag 9**

### **Förslag till förordning Skäl 11**

### *Kommissionens förslag*

(11) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör **även omfatta annan klimatrelevant information som gör** det möjligt att fastställa fartygens effektivitet eller ytterligare analysera vilka faktorer som ligger bakom utsläppsutvecklingen. Detta innebär att unionens system för övervakning, rapportering och verifiering även anpassas till internationella initiativ om att införa effektivitetskrav för befintliga fartyg och att systemet dessutom omfattar driftsåtgärder samt bidrar till avlägsnandet av marknadshinder kopplade till bristen på information.

### **Ändringsförslag 10**

#### **Förslag till förordning Skäl 12**

### *Kommissionens förslag*

(12) För att **minimera den administrativa bördan för fartygsägare och fartygsoperatörer, framför allt små och medelstora företag, och optimera kostnads-nyttoförhållandet i** systemet för övervakning, rapportering och verifiering, **utan att äventyra målet att en övervägande mängd växthusgasutsläpp från sjötransporter ska omfattas, bör bestämmelserna för övervakning, rapportering och verifiering endast gälla stora utsläppare. Ett tröskelvärde på en bruttodräktighet över 5000 har valts efter en detaljerad objektiv analys av storleken på och utsläppen från fartyg som ankommer till och avgår från unionshamnar. Fartyg med en bruttodräktighet över 5000 står för omkring 55 % av antalet fartyg som anlöper unionshamnar och omkring 90 % av de därmed förknippade utsläppen.**

### *Ändringsförslag*

(11) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör **göra** det möjligt att fastställa fartygens effektivitet eller ytterligare analysera vilka faktorer som ligger bakom utsläppsutvecklingen. Detta innebär att unionens system för övervakning, rapportering och verifiering även anpassas till internationella initiativ om att införa effektivitetskrav för befintliga fartyg och att systemet dessutom omfattar driftsåtgärder samt bidrar till avlägsnandet av marknadshinder kopplade till bristen på information.

### *Ändringsförslag*

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



*Detta icke-diskriminerande tröskelvärde skulle säkerställa att de som släpper ut mest omfattas av systemet. Ett lägre tröskelvärde skulle leda till en större administrativ börda och ett högre skulle innebära en begränsning av de utsläpp som omfattas och därmed också begränsa systemets miljöeffektivitet.*

## Ändringsförslag 11

### Förslag till förordning

#### Skäl 13

##### *Kommissionens förslag*

(13) För att ytterligare minska fartygsägares och fartygsoperatörers administrativa börda bör övervakningsreglerna vara fokuserade på koldioxid *som är* den mest relevanta växthusgas som släpps ut från sjötransporter och bidrar till upp till 98 % av de sammanlagda växthusgasutsläppen inom denna sektor.

##### *Ändringsförslag*

(13) För att ytterligare minska fartygsägares och fartygsoperatörers administrativa börda bör övervakningsreglerna vara fokuserade på *enbart* koldioxid *i detta skede eftersom den* är den mest relevanta växthusgas som släpps ut från sjötransporter och bidrar till upp till 98 % av de sammanlagda växthusgasutsläppen inom denna sektor.

## Ändringsförslag 12

### Förslag till förordning

#### Skäl 14

##### *Kommissionens förslag*

(14) Befintliga krav och uppgifter som redan finns tillgängliga ombord på fartygen bör beaktas. Därför bör fartygsägarna ges möjlighet att välja någon av följande fyra övervakningsmetoder: Leveranssedlar för bunkerbränsle, övervakning av tank för bunkerbränsle, flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser eller direkta utsläppsmätningar. En fartygsspecifik övervakningsplan bör ange det val som görs och ge ytterligare information om

##### *Ändringsförslag*

(14) Befintliga krav och uppgifter som redan finns tillgängliga ombord på fartygen bör beaktas. Därför bör fartygsägarna ges möjlighet att välja någon av följande fyra övervakningsmetoder: Leveranssedlar för bunkerbränsle, övervakning av tank för bunkerbränsle, flödesmätare för tillämpliga förbränningsprocesser eller direkta utsläppsmätningar. En fartygsspecifik övervakningsplan bör ange det val som görs och ge ytterligare information om

tillämpningen av vald metod.

tillämpningen av vald metod. *Efter två avslutade rapporteringsperioder bör kommissionen rekommendera övervakningsmetoder med hänsyn till noggrannhet, relevans för utsläppsminskningar, ekonomisk rimlighet och administrativ belastning för besättningen.*

### Ändringsförslag 13

#### Förslag till förordning Skäl 16

##### *Kommissionens förslag*

(16) Andra växthusgaser, faktorer som påverkar klimatet eller luftföroreningar bör inte omfattas av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i detta skede för att undvika att mätningssutrustning som inte är tillräckligt tillförlitlig och kommersiellt tillgänglig installeras eftersom detta skulle kunna hindra genomförandet av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering.

##### *Ändringsförslag*

(16) Andra växthusgaser, faktorer som påverkar klimatet eller luftföroreningar bör inte omfattas av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i detta skede för att undvika att mätningssutrustning som inte är tillräckligt tillförlitlig och kommersiellt tillgänglig installeras eftersom detta skulle kunna hindra genomförandet av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering. *Skulle framtida tekniska framsteg möjliggöra en mätning av andra klimatrelevanta ämnen utan att detta blir ännu en stor belastning för fartygsägare, bör dessa ämnen inkluderas i systemet för övervakning, rapportering och verifiering. Kommissionen bör regelbundet, med två års mellanrum, informera Europaparlamentet om den tekniska utvecklingen.*

### Ändringsförslag 14

#### Förslag till förordning Skäl 17

### *Kommissionens förslag*

(17) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och operatörer bör rapportering och offentliggörande av rapporterad information ske årligen. Genom att offentliggörande av information om utsläpp, bränsleförbrukning och effektivitetsrelaterade uppgifter begränsas till årliga genomsnitt och sammanslagna siffror förebyggs sekretessproblem. De uppgifter som rapporteras till kommissionen bör införlivas i statistiken i den mån dessa uppgifter är relevanta för utveckling, framställning och spridning av unionsstatistik i enlighet med kommissionens beslut 2012/504/EU av den 17 september 2012 om Eurostat<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> EUT L 251, 18.9.2012, s. 49.

### *Ändringsförslag*

(17) För att minimera den administrativa bördan för fartygsägare och operatörer bör rapportering och offentliggörande av rapporterad information ske årligen. Genom att offentliggörande av information om utsläpp, bränsleförbrukning och effektivitetsrelaterade uppgifter begränsas till årliga genomsnitt och sammanslagna siffror förebyggs sekretessproblem. ***Det är dock viktigt att förse befraktare och andra branschintressenter med ruttspecifika uppgifter för att säkerställa att marknadshinder avlägsnas och att de mest effektiva fartygen belönas.*** De uppgifter som rapporteras till kommissionen bör införlivas i statistiken i den mån dessa uppgifter är relevanta för utveckling, framställning och spridning av unionsstatistik i enlighet med kommissionens beslut 2012/504/EU av den 17 september 2012 om Eurostat<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> EUT L 251, 18.9.2012, s. 49.

## **Ändringsförslag 15**

### **Förslag till förordning Skäl 23**

#### *Kommissionens förslag*

(23) 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<sup>22</sup> bör ändras i syfte att fastställa krav för övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp från medlemsstaternas sjötransporter i enlighet

#### *Ändringsförslag*

(23) 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<sup>22</sup> bör ändras i syfte att fastställa krav för övervakning och rapportering av ***enbart*** koldioxidutsläpp från medlemsstaternas sjötransporter i

med denna förordning.

---

<sup>22</sup> EUT L 165, 18.6.2013, s. 13.

enlighet med denna förordning.

---

<sup>22</sup> EUT L 165, 18.6.2013, s. 13.

## Ändringsförslag 16

### Förslag till förordning Skäl 24

#### *Kommissionens förslag*

(24) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör fungera som en föregångare när det gäller genomförandet av ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering. Ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering är att föredra eftersom det kan betraktas som mer effektivt på grund av dess omfattande räckvidd. **Med anledning av detta bör kommissionen regelbundet dela relevant information om genomförandet av denna förordning med IMO och andra relevanta internationella organ, och relevanta inlagor bör lämnas till IMO.** Om en överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering nås bör kommissionen se över unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i syfte att anpassa det till det globala systemet.

## Ändringsförslag 17

### Förslag till förordning Skäl 25

#### *Kommissionens förslag*

(25) För att kunna utnyttja bästa tillgängliga praxis och vetenskapliga bevis bör befogenheten att anta akter i enlighet

#### *Ändringsförslag*

(24) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör fungera som en föregångare när det gäller genomförandet av ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering. Ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering är att föredra eftersom det kan betraktas som mer effektivt på grund av dess omfattande räckvidd. Om en överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering nås bör kommissionen se över unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i syfte att anpassa det till det globala systemet.

#### *Ändringsförslag*

(25) För att kunna utnyttja bästa tillgängliga praxis och vetenskapliga bevis bör befogenheten att anta akter i enlighet

med artikel 290 i fördraget delegeras till kommissionen när det gäller att se över vissa tekniska aspekter av övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp från fartyg och anta närmare bestämmelser om verifiering av utsläppsrapporter och ackreditering av kontrollörer. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

med artikel 290 i fördraget delegeras till kommissionen när det gäller att se över vissa tekniska aspekter av övervakning och rapportering av **enbart** koldioxidutsläpp från fartyg **i detta skede** och anta närmare bestämmelser om verifiering av utsläppsrapporter och ackreditering av kontrollörer. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

## Ändringsförslag 18

### Förslag till förordning Skäl 27

#### *Kommissionens förslag*

(27) Målet med den föreslagna åtgärden, dvs. att övervaka, rapportera och verifiera koldioxidutsläpp från fartyg som det första steget i en stegvis strategi att minska dessa utsläpp kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna var för sig, med hänsyn till sjötransporters internationella karaktär, och de kan därför på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre uppnås på unionsnivå. Unionen kan därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

#### *Ändringsförslag*

(27) Målet med den föreslagna åtgärden, dvs. att övervaka, rapportera och verifiera **enbart** koldioxidutsläpp från fartyg som det första steget i en stegvis strategi att minska dessa utsläpp kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna var för sig, med hänsyn till sjötransporters internationella karaktär, och de kan därför på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre uppnås på unionsnivå. Unionen kan därför vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

## Ändringsförslag 19

### Förslag till förordning Skäl 29

#### *Kommissionens förslag*

(29) Denna förordning bör träda i kraft den 1 juli **2015** för att säkerställa att medlemsstaterna och berörda parter får tillräckligt med tid för att vidta de åtgärder som krävs för en effektiv tillämpning av denna förordning innan den första rapporteringsperioden inleds den 1 januari **2018**.

#### *Ändringsförslag*

(29) Denna förordning bör träda i kraft den 1 juli **2017** för att säkerställa att medlemsstaterna och berörda parter får tillräckligt med tid för att vidta de åtgärder som krävs för en effektiv tillämpning av denna förordning innan den första rapporteringsperioden inleds den 1 januari **2022**.

#### *Motivering*

*Man bör lösa den nuvarande ekonomiska krisen innan man vidtar alltför tvingande byråkratiska åtgärder. Dessutom bör man överlåta det åt nästa parlament och nästa kommission att granska och eventuellt ändra dessa texter innan de tillämpas.*

## Ändringsförslag 20

### Förslag till förordning Artikel 1

#### *Kommissionens förslag*

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

#### *Ändringsförslag*

I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av **enbart** koldioxidutsläpp **i detta skede eftersom det är den allra mest relevanta växthusgas som släpps ut från sjötransporter** - från fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i syfte att främja minskningen av koldioxidutsläpp från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.

## Ändringsförslag 21

### Förslag till förordning Artikel 2 – punkt 1

### *Kommissionens förslag*

1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet över **5000** när det gäller utsläpp under deras resor från senaste anlöpshamn till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn samt mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

### *Ändringsförslag*

1. Denna förordning ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet över **400** när det gäller utsläpp under deras resor från senaste anlöpshamn till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion till nästa anlöpshamn samt mellan hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

### *Motivering*

*Internationell rätt, särskilt Marpol VI, gäller fartyg med en bruttodräktighet på 400 eller mer. Vidare är fartyg med en bruttodräktighet över 500 ofta passagerarfärjor som går längs kuster och mellan öar. De bör därför också omfattas.*

## **Ändringsförslag 22**

### **Förslag till förordning Artikel 3 – led a**

#### *Kommissionens förslag*

(a) utsläpp: utsläpp i atmosfären av koldioxid från fartyg som avses i artikel 2.

#### *Ändringsförslag*

(a) utsläpp: **enbart** utsläpp i atmosfären av koldioxid från fartyg som avses i artikel 2.

## **Ändringsförslag 23**

### **Förslag till förordning Artikel 3 – led la (nytt)**

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***(la) isklass: en beteckning som myndigheten eller en organisation som erkänts av myndigheten tilldelar ett fartyg och som visar att fartyget har konstruerats för att gå i is.***

## Ändringsförslag 24

### Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Övervakningen och rapporteringen ska vara komplett och omfatta **alla utsläpp** från förbränning av bränsle. Företagen ska tillämpa lämpliga åtgärder för att förhindra eventuella luckor i uppgifterna inom rapporteringsperioden.

#### *Ändringsförslag*

2. Övervakningen och rapporteringen ska vara komplett och omfatta **koldioxidutsläpp** från förbränning av bränsle. Företagen ska tillämpa lämpliga åtgärder för att förhindra eventuella luckor i uppgifterna inom rapporteringsperioden.

## Ändringsförslag 25

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Företagen ska senast den 31 augusti **2017** lämna in en övervakningsplan till kontrollörerna med angivelse av den metod som valts för att övervaka och rapportera utsläpp och annan klimatrelevant information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över **5000**.

#### *Ändringsförslag*

1. Företagen ska senast den 31 augusti **2015** lämna in en övervakningsplan till kontrollörerna med angivelse av den metod som valts för att övervaka och rapportera utsläpp och annan klimatrelevant information för vart och ett av deras fartyg med en bruttodräktighet över **400**.

#### *Motivering*

*Med tanke på EU-institutionernas starka åtagande att senast 2013 utvidga gemenskapssystemet för handel med utsläppsrätter för växthusgaser till sjöfartssektorn är det oacceptabelt att fastställa en tidsram som inte skulle tillåta konkreta kortsiktiga åtgärder.*

## Ändringsförslag 26

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Genom undantag från punkt 1 ska företagen för fartyg som omfattas av denna förordning för första gången efter den 1 januari **2018** utan onödigt dröjsmål och

#### *Ändringsförslag*

2. Genom undantag från punkt 1 ska företagen för fartyg som omfattas av denna förordning för första gången efter den 1 januari **2016** utan onödigt dröjsmål och



senast två månader efter fartygens första anlöp till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion lämna in en övervakningsplan till kontrollören.

senast två månader efter fartygens första anlöp till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion lämna in en övervakningsplan till kontrollören.

## Ändringsförslag 27

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 3 – led a

#### *Kommissionens förslag*

(a) Identifiering och typ av fartyg, inbegripet fartygets namn, IMO-registreringsnummer, registreringshamn eller hemmahamn och fartygsägarens namn.

#### *Ändringsförslag*

(a) Identifiering och typ av fartyg, inbegripet fartygets namn, IMO-registreringsnummer, registreringshamn eller hemmahamn, **fartygets isklass** och fartygsägarens namn.

## Ändringsförslag 28

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 3 – led h – led iiiia (nytt)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

**(iiiia) de förfaranden, ansvarsområden, formler och datakällor som används för fastställande och registrering av tillryggalagd sträcka och tidsåtgång vid gång i is.**

## Ändringsförslag 29

### Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 4

#### *Kommissionens förslag*

4. Företagen ska använda standardiserade **övervakningsplaner som baseras på mallar. Tekniska regler avseende mallar** till de övervakningsplaner som avses i

#### *Ändringsförslag*

4. Företagen ska använda standardiserade **mallar när de lämnar in sina övervakningsplaner. Presentationen och innehållet i mallarna** till de

punkt 1 ska fastställas genom **genomförandeakter**. Dessa **genomförandeakter** ska antas av kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 25.2 i denna förordning.

övervakningsplaner som avses i punkt 1 ska fastställas genom **delegerade akter**. **Mallarna ska vara så enkla som möjligt och inte medföra onödigt administrativt arbete**. Dessa **delegerade akter** ska antas av kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 24 i denna förordning.

## Ändringsförslag 30

### Förslag till förordning Artikel 8

#### *Kommissionens förslag*

Från och med den 1 januari **2018** ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg per resa och på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

#### *Ändringsförslag*

Från och med **2016** ska företagen, baserat på den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1, övervaka utsläpp för varje fartyg per resa, **eller på månadsbasis om det gäller trafik på mycket korta tidtabellsbundna resor**, och på årlig basis genom att tillämpa någon av de metoder som anges i del B i bilaga I och genom att beräkna utsläpp i enlighet med del A i bilaga I.

## Ändringsförslag 31

### Förslag till förordning Artikel 9 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

På grundval av den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1 ska företagen för varje fartyg och resa som ankommer till och avreser från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion övervaka följande uppgifter i enlighet med del A i bilagorna I och II:

#### *Ändringsförslag*

På grundval av den övervakningsplan som godkänts i enlighet med artikel 13.1 ska företagen för varje fartyg och resa som ankommer till och avreser från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion, **eller på månadsbasis om det gäller trafik på mycket korta tidtabellsbundna resor**, övervaka följande uppgifter i enlighet med del A i bilagorna I och II:

## Ändringsförslag 32

### Förslag till förordning Artikel 9 – led c

*Kommissionens förslag*

(c) Koldioxid som släpps ut.

*Ändringsförslag*

(c) **Enbart** koldioxid som släpps ut.

## Ändringsförslag 33

### Förslag till förordning Artikel 9 – led e

*Kommissionens förslag*

(e) *Tidsåtgång till sjöss.*

*Ändringsförslag*

(e) **Datum och klockslag för början och slutet på de perioder då övervakning har avbrutits på grund av nödsituationer och farliga situationer, t.ex. livräddningsinsatser.**

## Ändringsförslag 34

### Förslag till förordning Artikel 9 – led f

*Kommissionens förslag*

(f) *Last som transporteras.*

*Ändringsförslag*

**utgår**

## Ändringsförslag 35

### Förslag till förordning Artikel 9 – led ga (nytt)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(ga) **Datum och klockslag för början och**

*slutet av de perioder då övervakningen har avbrutits på grund av nödsituationer och farliga situationer, t.ex. livräddningsinsatser.*

*Motivering*

*Undantag bör göras vid nödsituationer.*

**Ändringsförslag 36**

**Förslag till förordning  
Artikel 9 – punkt 1a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*1a. Genom undantag från första stycket ska fartyg vars verksamhet uteslutande faller inom denna förordnings tillämpningsområde och som företar flera resor per dag undantas från övervakningen av utsläpp per resa.*

**Ändringsförslag 37**

**Förslag till förordning  
Artikel 10 – led b**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

(b) Total mängd koldioxid som släpps ut.

(b) Total mängd **rent** koldioxid som släpps ut.

**Ändringsförslag 38**

**Förslag till förordning  
Artikel 10 – led c**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

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

(c) **Enbart** samlade koldioxidutsläpp från alla resor mellan hamnar inom en

jurisdiktion.

medlemsstats jurisdiktion.

### Ändringsförslag 39

#### Förslag till förordning Artikel 10 – led d

##### *Kommissionens förslag*

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

##### *Ändringsförslag*

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

### Ändringsförslag 40

#### Förslag till förordning Artikel 10 – led e

##### *Kommissionens förslag*

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

##### *Ändringsförslag*

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

### Ändringsförslag 41

#### Förslag till förordning Artikel 10 – led f

##### *Kommissionens förslag*

(f) Koldioxidutsläpp som uppstår inom hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion då fartygen är i hamn.

##### *Ändringsförslag*

(f) **Enbart** koldioxidutsläpp som uppstår inom hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion då fartygen är i hamn.

### Ändringsförslag 42

#### Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 1

### *Kommissionens förslag*

1. Från och med **2019** ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport om utsläpp och annan klimatrelevant information under hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar som har verifierats av en kontrollör och befunnits uppfylla kraven i artikel 14.

### *Ändringsförslag*

1. Från och med **2017** ska företagen senast den 30 april varje år till kommissionen och myndigheterna i de berörda flaggstaterna lämna in en utsläppsrapport om utsläpp och annan klimatrelevant information under hela rapporteringsperioden för varje fartyg under deras ansvar som har verifierats av en kontrollör och befunnits uppfylla kraven i artikel 14.

### **Ändringsförslag 43**

#### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 11 – punkt 3 – led a – led iiiia (nytt)**

### *Kommissionens förslag*

### *Ändringsförslag*

*(iiiia) fartygets isklass,*

### **Ändringsförslag 44**

#### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 12 – punkt 1**

### *Kommissionens förslag*

### *Ändringsförslag*

1. Den utsläppsrapport som avses i artikel 11 ska lämnas in med användning av automatiserade system **och format** för datautbyte, **inbegripet** elektroniska mallar.

1. **För att minska den administrativa bördan för företagen ska** den utsläppsrapport som avses i artikel 11 lämnas in med användning av automatiserade system, **standarder** för datautbyte **och** elektroniska mallar.

### **Ändringsförslag 45**

#### **Förslag till förordning**

#### **Artikel 12 – punkt 2**

### *Kommissionens förslag*

2. **Tekniska regler avseende** format för **datautbyte, inbegripet de** elektroniska mallar som avses i punkt 1, ska fastställas genom **genomförandeakter**. Dessa **genomförandeakter** ska antas av kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 25.2 i denna förordning.

### *Ändringsförslag*

2. **Arrangemang för att lämna in uppgifter till kommissionen, inklusive standarder för datautbyte och** format för elektroniska mallar som avses i punkt 1, ska fastställas genom **delegerade akter**. Dessa **delegerade akter** ska antas av kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 24 i denna förordning.

## **Ändringsförslag 46**

### **Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 4**

#### *Kommissionens förslag*

4. Kontrollören ska utan dröjsmål informera kommissionen och flaggstatens myndighet om utfärdandet av dokument om överensstämmelse och överföra den information som avses i punkt 2 med användning av automatiserade system **och format** för datautbyte, **däribland** elektroniska mallar som fastställts av kommissionen i enlighet med det förfarande som föreskrivs i denna förordning.

#### *Ändringsförslag*

4. Kontrollören ska utan dröjsmål informera kommissionen och flaggstatens myndighet om utfärdandet av dokument om överensstämmelse och överföra den information som avses i punkt 2 med användning av automatiserade system, **standarder** för datautbyte **och** elektroniska mallar som fastställts av kommissionen i enlighet med det förfarande som föreskrivs i denna förordning.

## **Ändringsförslag 47**

### **Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 5**

#### *Kommissionens förslag*

5. **Tekniska regler avseende** format för **datautbyte, inbegripet de** elektroniska mallar som avses i punkt 4, ska fastställas genom **genomförandeakter**. Dessa **genomförandeakter** ska antas av kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 25.2 i denna

#### *Ändringsförslag*

5. **Arrangemang för att lämna in uppgifter till kommissionen, inklusive standarder för datautbyte och** format för de elektroniska mallar som avses i punkt 4, ska fastställas genom **delegerade akter**. Dessa **delegerade akter** ska antas av kommissionen i enlighet med det

förordning.

förfarande som avses i artikel **24** i denna förordning.

## **Ändringsförslag 48**

### **Förslag till förordning Artikel 18**

#### *Kommissionens förslag*

Från och med den 30 juni **2019** ska fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion ha ett giltigt dokument som intygar att fartyget efterlever rapporterings- och övervakningskraven för den berörda rapporteringsperioden och som utfärdats i enlighet med artikel 17.

#### *Ändringsförslag*

Från och med den 30 juni **2017** ska fartyg som ankommer till, färdas inom eller avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion ha ett giltigt dokument som intygar att fartyget efterlever rapporterings- och övervakningskraven för den berörda rapporteringsperioden och som utfärdats i enlighet med artikel 17.

## **Ändringsförslag 49**

### **Förslag till förordning Artikel 20 – punkt 1**

#### *Kommissionens förslag*

1. Medlemsstaterna ska fastställa ett system för påföljder vid underlåtelse att uppfylla de övervaknings- och rapporteringskrav som fastställs i artiklarna 8–12 och ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att påföljderna tillämpas. Påföljderna får inte vara mindre stränga än de påföljder som föreskrivs i nationell lagstiftning om växthusgasutsläpp i fall där operatörer underlåter att efterleva rapporteringskrav och de ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om dessa bestämmelser före den 1 juli **2017** och utan dröjsmål meddela kommissionen om eventuella ändringar som påverkar dessa bestämmelser.

#### *Ändringsförslag*

1. Medlemsstaterna ska fastställa ett system för påföljder vid underlåtelse att uppfylla de övervaknings- och rapporteringskrav som fastställs i artiklarna 8–12 och ska vidta alla åtgärder som krävs för att säkerställa att påföljderna tillämpas. Påföljderna får inte vara mindre stränga än de påföljder som föreskrivs i nationell lagstiftning om växthusgasutsläpp i fall där operatörer underlåter att efterleva rapporteringskrav och de ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om dessa bestämmelser före den 1 juli **2015** och utan dröjsmål meddela kommissionen om eventuella ändringar som påverkar dessa bestämmelser.



## Ändringsförslag 50

### Förslag till förordning Artikel 21 – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Senast den 30 juni varje år ska kommissionen offentliggöra de utsläpp som rapporterats i enlighet med artikel 11 och information om företagets efterlevnad av de övervaknings- och rapporteringskrav som fastställs i artiklarna 11 och 17.

#### *Ändringsförslag*

1. Senast den 30 juni varje år ska kommissionen offentliggöra **samlade uppgifter om** de utsläpp som rapporterats i enlighet med artikel 11 och information om företagets efterlevnad av de övervaknings- och rapporteringskrav som fastställs i artiklarna 11 och 17.

## Ändringsförslag 51

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

#### *Kommissionens förslag*

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

#### *Ändringsförslag*

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

## Ändringsförslag 52

### Förslag till förordning Artikel 21 – punkt 2 – led d

#### *Kommissionens förslag*

(d) Årliga koldioxidutsläpp.

#### *Ändringsförslag*

(d) **Enbart** årliga koldioxidutsläpp.

## Ändringsförslag 53

### Förslag till förordning Artikel 22 – punkt 1

### *Kommissionens förslag*

1. Kommissionen ska regelbundet informera IMO och andra berörda internationella organ om genomförandet av denna förordning i syfte att **underlätta utarbetandet av internationella regler** inom IMO för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter.

### **Ändringsförslag 54**

#### **Förslag till förordning Artikel 22 – punkt 3**

### *Kommissionens förslag*

3. Om en internationell överenskommelse om globala åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter ingås ska kommissionen se över denna förordning och **kan, om så är lämpligt, föreslå ändringar av denna.**

### **Ändringsförslag 55**

#### **Förslag till förordning Artikel 23**

### *Kommissionens förslag*

***Befogenheten*** att anta delegerade akter i syfte att komplettera och ändra bestämmelserna i bilagorna I och II för att beakta aktuella vetenskapliga bevis som finns tillgängliga samt relevanta uppgifter som finns tillgängliga ombord på fartygen och relevanta internationella regler och internationellt vedertagna normer, för att fastställa så noggranna och effektiva metoder för övervakning av utsläpp som möjligt och för att förbättra

### *Ändringsförslag*

1. Kommissionen ska regelbundet informera IMO och andra berörda internationella organ om genomförandet av denna förordning i syfte att **anpassa förordningen till framstegen** inom IMO för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter.

### *Ändringsförslag*

3. Om en internationell överenskommelse om globala åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter ingås ska kommissionen se över denna förordning och **se till att denna anpassas till relevanta internationella regler som fastställts av IMO.**

### *Ändringsförslag*

***Kommissionen ska ges befogenhet*** att anta delegerade akter **enligt artikel 24 om ändring av bilaga I** för en anpassning av övervakningsmetoderna till vetenskapliga och tekniska framsteg och internationellt accepterade standarder för att utsläppsdatan ska bli mer tillförlitlig, giltig och exakt.

*noggrannheten i den begärda informationen om övervakning och rapportering av utsläpp ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i artikel 24 i den mån den avser icke väsentliga delar av denna förordning.*

*Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 24 om ändring av bilaga II för att ytterligare specificera och anpassa övervakningen av metoderna för klimatrelevant information till vetenskapliga och tekniska framsteg och internationellt accepterade standarder för att utsläppsdatan ska bli mer tillförlitlig, giltig och exakt.*

## Ändringsförslag 56

### Förslag till förordning Artikel 24 – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 15, 16 och 23 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den **1 juli 2015**.

#### *Ändringsförslag*

1. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel **12 a**, 15, 16 och 23 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den **[dd/mm/åååå] [den dag som denna förordning träder i kraft]**. **Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.**

## Ändringsförslag 57

### Förslag till förordning Artikel 24 – punkt 2

### *Kommissionens förslag*

2. Den delegering av befogenheter som avses i artikel 23 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.

### **Ändringsförslag 58**

#### **Förslag till förordning Artikel 24 – punkt 4**

### *Kommissionens förslag*

4. En delegerad akt som antas enligt artikel 23 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 59**

#### **Förslag till förordning Artikel 27 – stycke 1**

### *Kommissionens förslag*

Denna förordning träder i kraft den

### *Ändringsförslag*

2. Den delegering av befogenheter som avses i artikel **12 a, 15, 16 och 23** 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.

### *Ändringsförslag*

4. En delegerad akt som antas enligt artikel **12 a, 15, 16 och 23** 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*

Denna förordning träder i kraft den

1 juli 2015.

1 juli 2014.

### *Motivering*

*Inför ett genomförandet av förordningen 2015 måste det finnas tillräcklig tid för att utarbeta de relevanta bestämmelserna.*

## **Ändringsförslag 60**

### **Förslag till förordning Bilaga I – del B – led 1 – stycke 2**

#### *Kommissionens förslag*

Denna metod baseras på kvantitet och typ av bränsle i enlighet med leveranssedel för bunkerbränsle kombinerat med periodiska avläsningar av bränsletankar baserat på avläsningar av tankar. Periodens samlade bränsleförbrukning utgörs av bränslet vid periodens början, plus leveranser och minus bränslet vid periodens slut och avlägsnat bränsle mellan periodens början och periodens slut.

#### *Ändringsförslag*

Denna metod baseras på kvantitet och typ av bränsle i enlighet med leveranssedel för bunkerbränsle (*i tillämpliga fall*), kombinerat med periodiska avläsningar av bränsletankar baserat på avläsningar av tankar. Periodens samlade bränsleförbrukning utgörs av bränslet vid periodens början, plus leveranser och minus bränslet vid periodens slut och avlägsnat bränsle mellan periodens början och periodens slut.

## ÄRENDETS GÅNG

|  |  |
|--|--|
| <b>Titel</b>   | Övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och ändring av förordning (EU) nr 525/2013   |
| <b>Referensnummer</b>                                      | COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)  |
| <b>Ansvarigt utskott</b><br>Tillkännagivande i kammaren    | ENVI<br>4.7.2013   |
| <b>Yttrande från</b><br>Tillkännagivande i kammaren        | TRAN<br>4.7.2013   |
| <b>Föredragande av yttrande</b><br>Utnämning               | Michael Cramer<br>11.9.2013  |
| <b>Behandling i utskott</b>                                | 14.11.2013            20.1.2014  |
| <b>Antagande</b>   | 21.1.2014  |
| <b>Slutomröstning: resultat</b>                            | + :                    28<br>- :                    11<br>0 :                    3   |
| <b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>                | Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zīle |
| <b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>              | Phil Bennion, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool  |
| <b>Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)</b> | Vittorio Prodi   |