

Bruxelles, den 23. september 2020
(OR. en)

10819/20

**Interinstitutionel sag:
2019/0017(COD)**

**CODEC 809
CLIMA 185
ENV 514
MAR 110
MI 331
ONU 43
PE 57**

ORIENTERENDE NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanters Komité/Rådet
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EU) 2015/757 for at tage passende hensyn til det globale system til indsamling af data om skibes fuelolieforbrug - Resultat af Europa-Parlamentets drøftelser (Bruxelles, den 14.-17. september 2020)

I. INDLEDNING

Ordføreren, Jutta Paulus (Verts/ALE, DE), forelagde på vegne af Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed en betænkning med 60 ændringsforslag (ændringsforslag 1-60) til ovennævnte forslag til forordning.

ID-Gruppen forelagde endvidere seks ændringsforslag (ændringsforslag 64-69), ECR-Gruppen tre ændringsforslag (ændringsforslag 61, 63 og 81) og GUE/NGL-Gruppen 11 ændringsforslag (ændringsforslag 70-80).

II. AFSTEMNING

Ved afstemningen den 15. september 2020 vedtog plenarforsamlingen 67 ændringsforslag (1-60, 72, 74 og 76-80) til forslaget til forordning. Der blev ikke vedtaget andre ændringsforslag. De vedtagne ændringer findes i bilaget.

Ved afstemningens afslutning den 16. september 2020 blev forslaget henvist til fornyet behandling i Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed i overensstemmelse med artikel 59, stk. 4, i Europa-Parlamentets forretningsorden, hvilket betyder, at Parlamentets førstebehandling ikke blev afsluttet, og at der ikke blev indledt forhandlinger med Rådet.

P9_TA-PROV(2020)0219

Det globale system til indsamling af data om skibes fuelolieforbrug *I**

Ændringer vedtaget af Europa-Parlamentet den 16. september 2020 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2015/757 for at tage passende hensyn til det globale system til indsamling af data om skibes fuelolieforbrug (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))¹

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Ændring 1

Forslag til forordning
Betragtning -1 (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(-1) Den hidtil usete trussel, som klimaændringerne udgør, kræver øgede ambitioner og en større klimaindsats fra Unionens side og på globalt niveau. Unionen er fast besluttet på at optrappe indsatsen for at tackle klimaændringerne og gennemføre Parisaftalen^{1a} i overensstemmelse med den seneste tilgængelige videnskab. I særrapporten fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC) fra 2018 med titlen "Global Warming of 1,5 °C" bekræftes det, at betydelige emissionsreduktioner i alle sektorer er afgørende for at begrænse den globale opvarmning til under 1,5°C. I IPCC's særrapport fra 2019 med titlen "The Ocean and Cryosphere in a Changing

¹ Sagen blev henvist til fornyet behandling i det kompetente udvalg med henblik på interinstitutionelle forhandlinger, jf. forretningsordenens artikel 59, stk. 4, fjerde afsnit (A9-0144/2020).

Climate" anføres det endvidere, at klimamekanismerne afhænger af havenes sundhed og sundheden af de marine økosystemer, der i øjeblikket påvirkes af den globale opvarmning, forurening, overudnyttelse af havets biodiversitet, forsuring, afiltning og kysterosion. IPCC minder om, at havene er en del af løsningen med hensyn til at afbøde og tilpasse sig til virkningerne af klimaændringer, og understreger nødvendigheden af at reducere drivhusgasemissionerne og forureningen af økosystemerne samt at forbedre de naturlige kulstofdræn.

^{1a} Parisaftalen (EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4).

Ændring 2

Forslag til forordning

Betragtning 1

Kommissionens forslag

(1) Søtransport **påvirker det globale klima** som følge af **emissioner** af kuldioxid (CO₂) fra skibsfarten. I 2015 tegnede skibsfarten sig for 13 % af **EU's** samlede drivhusgasemissioner fra transport¹⁵. International søfart er det eneste transportmiddel, som ikke er medtaget i **EU's** forpligtelse til at reducere drivhusgasemissionerne.

Ændring

(1) Søtransport **har en direkte indvirkning på klimaændringerne, den marine biodiversitet, luftkvaliteten og folkesundheden** som følge af **emissionerne** af kuldioxid (CO₂) fra skibsfarten **og andre emissioner, som den skaber, som f.eks. metan, nitrogenoxider, svovloxider, partikler og sod**. I 2015 tegnede skibsfarten sig for 13 % af **Unionens** samlede drivhusgasemissioner fra transport¹⁵. **Emissionerne fra international søfart forventes at stige mellem 50 % og 250 % inden 2050^{15a}. Medmindre der træffes yderligere foranstaltninger, forventes de EØS-relaterede emissioner fra søtransportaktiviteter at stige med 86 % i forhold til 1990-niveauet inden 2050, selv**

om Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har vedtaget minimumsstandarder for skibes effektivitet. International søfart er det eneste transportmiddel, som ikke er medtaget i Unionens forpligtelse til at reducere drivhusgasemissionerne. IMO vedtog den 13. april 2018 den indledende strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe. Der er et presserende behov for foranstaltninger til gennemførelse af denne strategi både på globalt plan og på EU-plan for at sikre, at der træffes øjeblikkelige foranstaltninger for at reducere emissionerne til søs, bidrage til gennemførelsen af Parisaftalen og nå målet om klimaneutralitet, der gælder i hele Unionen, uden at underminere de klimabestræbelser, der udfoldes af andre sektorer.

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

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

^{15a} https://gm.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Ændring 3

Forslag til forordning Betragtning 2

Kommissionens forslag

(2) Alle økonomiske sektorer bør bidrage til **reduktionen af drivhusgasemissioner i overensstemmelse med medlovgivernes forpligtelse** som udtrykt i *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842¹⁶ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/410¹⁷.*

Ændring

(2) Alle økonomiske sektorer bør bidrage til **den fælles indsats for at gennemføre overgangen til drivhusgasneutralitet så hurtigt som muligt og senest i 2050 i overensstemmelse med Unionens forpligtelser i henhold til Parisaftalen og Det Europæiske Råds konklusioner om klimaændringer af 12. december 2019.**

¹⁶ *Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/842 af 30. maj 2018 om bindende årlige reduktioner af drivhusgasemissioner for medlemsstaterne fra 2021 til 2030 som bidrag til klimaindsatsen med henblik på opfyldelse af forpligtelserne i Parisaftalen og om ændring af forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 156 af 19.6.2018, s. 26).*

¹⁷ *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/410 af 14. marts 2018 om ændring af direktiv 2003/87/EF for at styrke omkostningseffektive emissionsreduktioner og lavemissionsinvesteringer og afgørelse (EU) 2015/1814 (EUT L 76 af 19.3.2018, s. 3).*

Ændring 4

Forslag til forordning

Betragtning 3

Kommissionens forslag

(3) *I Europa-Parlamentets beslutning fra februar 2014 om en ramme for klima- og energipolitikkerne frem til 2030 blev Kommissionen og medlemsstaterne opfordret til at fastsætte et bindende EU 2030-mål om at reducere de nationale drivhusgasemissioner med mindst 40 % i forhold til 1990-niveauet. Europa-Parlamentet påpegede også, at alle økonomiske sektorer ville være nødt til at bidrage til at nedbringe drivhusgasemissionerne, hvis EU skal løfte sin del af den globale opgave.*

Ændring

(3) *Europa-Parlamentets beslutning af 14. marts 2019 om klimaændringer støttede med stort flertal målet om at opnå klimaneutralitet så tidligt som muligt og senest i 2050. Europa-Parlamentet har også gentagne gange opfordret Kommissionen og medlemsstaterne til at øge det bindende EU 2030-mål om at reducere de nationale drivhusgasemissioner til 55% i forhold til 1990-niveauet. Europa-Parlamentet påpegede også, at alle økonomiske sektorer, herunder international luftfart og søtransport, skal bidrage til at nedbringe drivhusgasemissionerne, hvis Unionen skal nå sine klimamål og løfte sin del af den globale opgave. En hurtig indsats for at dekarbonisere søtransportsektoren er*

så meget desto vigtigere i betragtning af Europa-Parlamentets beslutning af 28. november 2019 om en klima- og miljøkrise.

Ændring 5

Forslag til forordning

Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(3a) Europa-Parlamentets beslutning af 28. november 2019 om FN's klimakonference 2019 i Madrid, Spanien (COP25) understregede også behovet for yderligere EU-foranstaltninger til imødegåelse af drivhusgasemissioner fra den maritime sektor i lyset af langsomme og utilstrækkelige fremskridt i IMO. Europa-Parlamentet støttede navnlig medtagelsen af den maritime sektor i Unionens system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner ("EU ETS") samt indførelsen af standarder for skibes effektivitet på EU-plan. Markedsbaserede emissionsreduktionspolitikker er i sig selv ikke tilstrækkelige til at opfylde Unionens emissionsreduktionsmål og bør ledsages af bindende reguleringsmæssige emissionsreduktionskrav, der håndhæves korrekt.

Ændring 6

Forslag til forordning

Betragtning 4

Kommissionens forslag

Ændring

(4) *I konklusionerne af 24. oktober 2014 godkendte Det Europæiske Råd et bindende EU-mål for reduktion af EU's egne drivhusgasemissioner på mindst 40 % senest i 2030 i forhold til 1990. Det Europæiske Råd påpegede også vigtigheden af at reducere drivhusgasemissioner og risici i tilknytning til afhængigheden af fossile brændstoffer i transportsektoren og opfordrede Kommissionen til videre at undersøge instrumenter og foranstaltninger med henblik på en sammenhængende og teknologisk neutral tilgang til bl.a. at fremme emissionsreduktion og energieffektivitet på transportområdet.*

(4) *Det Europæiske Råd godkendte i sine konklusioner af 12. december 2019^{1a} målet om at opnå en klimaneutral Union senest i 2050. Det Europæiske Råd understregede endvidere, at al relevant EU-lovgivning og alle relevante EU-politikker skal være i overensstemmelse med og bidrage til at nå målet om klimaneutralitet, samtidig med at der tages hensyn til lige vilkår.*

1a

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

Ændring 7

Forslag til forordning

Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(4a) Søtransport er for øjeblikket den eneste sektor, som ikke udtrykkeligt er genstand for Unionens emissionsreduktionsmål eller specifikke afhjælpende foranstaltninger. Kommissionen erklærede i sin meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt, at den havde til hensigt at træffe yderligere foranstaltninger til imødegåelse af drivhusgasemissioner fra den maritime sektor og navnlig udvide EU ETS til søfartssektoren, regulere adgangen for de mest forurenende skibe til Unionens havne og forpligte skibe i dok

til at anvende strøm fra land. I sit forslag af 4. marts 2020 til en forordning om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov")^{1a}, bekræfter Kommissionen, at der skal træffes yderligere foranstaltninger for at nå målet om klimaneutralitet i 2050, og at alle sektorer skal bidrage, eftersom de nuværende politikker kun forventes at reducere drivhusgasemissionerne med 60 % inden 2050.

1a

https://ec.europa.eu/info/files/commission-proposal-regulation-european-climate-law_en

Ændring 8

Forslag til forordning

Betragtning 4 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(4b) Fjernelse af markedsbarriererne i den maritime sektor, herunder anvendelsen af et gennemsigtigt og robust system til overvågning, rapportering og verifikation, forventes at bidrage til anvendelsen af energieffektivitetsteknologier og dermed reducere emissionerne til søs med omkring 2 % inden 2030. For at den maritime sektor kan bidrage fuldt ud til hele økonomiens bestræbelser på at nå Unionens målsætning om klimaneutralitet og 2030-mål og andre potentielle mellemliggende mål, er det derfor nødvendigt at træffe yderligere foranstaltninger. Unionens MRV-forordning udgør som Unionens primære

instrument til overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner og luftforurening fra søtransport grundlaget for yderligere foranstaltninger. Anvendelsesområdet for denne forordning bør derfor udvides til at omfatte bindende krav til selskaber om at reducere deres drivhusgasemissioner pr. transportarbejde, og det er også nødvendigt at udvide EU ETS til at omfatte søtransportsektoren.

Ændring 9

Forslag til forordning

Betragtning 6

Kommissionens forslag

(6) I april 2015 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport²⁰ ("EU's MRV-forordning"), som i 2016 blev fulgt op af to delegerede forordninger²¹ og to gennemførelsesforordninger²². Formålet med EU's MRV-forordning er at indsamle data om emissioner fra skibsfart til brug for den videre politiske beslutningsproces og tilskynde til emissionsreduktioner ved at give oplysninger om skibes effektivitet til relevante markeder. EU's MRV-forordning forpligter virksomhederne til årligt at måle, rapportere og verificere deres skibes brændstofforbrug, CO₂-emissioner og energieffektivitet på sejladsen til og fra havne i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) fra og med 2018. **Det** gælder også for CO₂-emissioner i EØS-havne. De første emissionsrapporter **skal** indsendes senest den 30. april 2019.

Ændring

(6) I april 2015 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport²⁰ ("EU's MRV-forordning"), som i 2016 blev fulgt op af to delegerede forordninger²¹ og to gennemførelsesforordninger²². Formålet med EU's MRV-forordning er at indsamle data om emissioner fra skibsfart til brug for den videre politiske beslutningsproces og tilskynde til emissionsreduktioner ved at give oplysninger om skibes effektivitet til relevante markeder. EU's MRV-forordning **blev vedtaget som et første skridt i en trinvis tilgang til medtagelse af emissioner fra søtransport som en del af Unionens forpligtelser til at nedbringe drivhusgasemissionerne og til efterfølgende prissætning af disse emissioner i overensstemmelse med princippet om, at forureneren betaler. Da EU's MRV-forordning blev vedtaget, forpligtede Kommissionen sig til i forbindelse med fremtidige**

lovgivningsforslag om maritime emissioner at overveje, hvilke næste skridt der vil være hensigtsmæssige for at sikre, at sektoren yder et rimeligt bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål, navnlig muligheden for at udvide EU ETS til at omfatte den maritime sektor. EU's MRV-forordning forpligter virksomhederne til årligt at måle, rapportere og verificere deres skibes brændstofforbrug, CO₂-emissioner og energieffektivitet på sejladser til og fra havne i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) fra og med 2018. **Denne forpligtelse** gælder også for CO₂-emissioner i EØS-havne. De første emissionsrapporter **skulle** indsendes senest den 30. april 2019 **og blev offentliggjort af Kommissionen den 30. juni 2019.**

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

²¹ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2016/2072 om verifikationsaktiviteter og akkreditering af verifikatorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport (EUT L 320 af 26.11.2016, s. 5) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2016/2071 af 22. september 2016 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 for så vidt angår metoderne til overvågning af CO₂-emissioner og reglerne for overvågning af andre relevante oplysninger (EUT L 320 af 26.11.2016, s. 1).

²² Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1927 af 4. november 2016 om skabeloner til overvågning af planer, emissionsrapporter og overensstemmelsesdokumenter i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

²¹ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2016/2072 om verifikationsaktiviteter og akkreditering af verifikatorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport (EUT L 320 af 26.11.2016, s. 5) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2016/2071 af 22. september 2016 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 for så vidt angår metoderne til overvågning af CO₂-emissioner og reglerne for overvågning af andre relevante oplysninger (EUT L 320 af 26.11.2016, s. 1).

²² Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1927 af 4. november 2016 om skabeloner til overvågning af planer, emissionsrapporter og overensstemmelsesdokumenter i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets

forordning (EU) 2015/757 om
overvågning, rapportering og verifikation
af CO₂-emissioner fra søtransport (EUT
L 299 af 5.11.2016, s. 1-21)
Kommissionens gennemførelsesforordning
(EU) 2016/1928 af 4. november 2016 om
fastlæggelsen af fragtmængden for andre
kategorier af skibe end passagerskibe, ro-
ro-skibe og containerskibe i henhold til
Europa-Parlamentets og Rådets forordning
(EU) 2015/757 om overvågning,
rapportering og verifikation af CO₂-
emissioner fra søtransport (EUT L 299 af
5.11.2016, s. 22).

forordning (EU) 2015/757 om
overvågning, rapportering og verifikation
af CO₂-emissioner fra søtransport (EUT
L 299 af 5.11.2016, s. 1-21)
Kommissionens gennemførelsesforordning
(EU) 2016/1928 af 4. november 2016 om
fastlæggelsen af fragtmængden for andre
kategorier af skibe end passagerskibe, ro-
ro-skibe og containerskibe i henhold til
Europa-Parlamentets og Rådets forordning
(EU) 2015/757 om overvågning,
rapportering og verifikation af CO₂-
emissioner fra søtransport (EUT L 299 af
5.11.2016, s. 22).

Ændring 10

Forslag til forordning Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

***(6a) Mindskelse af emissioner fra
skibsfart og deres indvirkning på den
globale opvarmning og luftforureningen
bør ikke gennemføres på en måde, der
skader havets biodiversitet, og den bør
ledsages af foranstaltninger rettet mod
genopretning af marine økosystemer og
kystøkosystemer, der påvirkes af
skibsindustrien, såsom udledning af
stoffer i havet (herunder ballastvand,
kulbrinter, tungmetaller og kemikalier),
tab af containere til søs og sammenstød
med hvaler.***

Ændring 11

Forslag til forordning Betragtning 6 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(6b) I søtransportsektoren er rederen og den person eller enhed, som står for den kommercielle drift af skibet, ikke altid den samme. Alle de oplysninger, der anmodes om i henhold til EU's MRV-forordning, bør derfor indsamles og knyttes til den, der er ansvarlig for skibets kommercielle drift, såsom forvalteren, tidsbefragteren eller bareboatbefragteren.

Ændring 12

**Forslag til forordning
Betragtning 6 c (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(6c) De oplysninger, der indsamles i henhold til EU's MRV-forordning, bør anvendes til at fremme overgangen til nulemissionsskibe ved, at der udarbejdes en energieffektivitetsattest for skibe med en kreditvurderingsskala for at muliggøre en gennemsigtig sammenligning af skibe, især skibe til salg eller leje, og ved, at medlemsstaterne tilskyndes til at fremme bedste praksis og støtte de mest effektive skibe.

Ændring 13

**Forslag til forordning
Betragtning 6 d (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(6d) Kommissionen bør i samarbejde med rederierne, andre interessenter og uafhængige eksperter udarbejde et

europæisk søtransportmærke for produkter for at oplyse forbrugerne om søtransportens miljøpåvirkninger i forbindelse med de produkter, de køber. Et sådant mærke vil støtte skibssektorens miljø- og energiomstilling ved at levere en pålidelig og gennemsigtig metode til oplysning af kunderne om frivillige initiativer. Det vil tilskynde forbrugerne til at købe produkter, der transporteres af redere, som har reduceret deres miljøpåvirkning, f.eks. hvad angår drivhusgasser og forurenende emissioner, støjforurening, affald og vandforvaltning.

Ændring 14

Forslag til forordning Betragtning 6 e (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(6e) Rådets direktiv 92/106/EØF^{1a} bidrager til at reducere transportemissionerne ved at fremme en overgang fra vejgodstransport til transportformer med lavere emissioner, herunder nulemissionsflodkorridorer. En revision af dette direktiv er nødvendig for at øge bestræbelserne på at fremme multimodal transport og øge effektiviteten og alternativer med lavemission. Nulemissionstransport ad indre vandveje er nøglen til udvikling af et bæredygtigt modalskift fra vejtransport til indre vandveje, og det er derfor nødvendigt at støtte investeringer i infrastruktur til påfyldning og opladning i indlandshavne.

^{1a} Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

Ændring 15

Forslag til forordning Betragtning 6 f (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(6f) Unionens havne udgør strategiske knudepunkter i energiomstillingen på grund af deres geografiske beliggenhed og de økonomiske aktiviteter. De udgør hovedindfaldsveje for energivarer (import, lagring og distribution) og inddrages i stigende grad i udviklingen af nye steder for produktion af vedvarende energi og baner vej for nye strategier for energiforvaltning og cirkulær økonomi. Unionen bør derfor i overensstemmelse med den europæiske grønne pagts målsætninger lade dekarboniseringen af den maritime sektor gå hånd i hånd med en strategisk tilgang for Unionens havne for at understøtte deres rolle med hensyn til at fremme energiomstillingen. Medlemsstaterne bør tilskyndes til at fremme udviklingen af nulemissionshavne og investere i infrastruktur til påfyldning og opladning. Dette ville sikre umiddelbare sundhedsfordele for alle borgere, der lever i havne- og kystområder, samt begrænse de negative virkninger for havenes og kysternes biodiversitet i disse områder, som også udgør store landområder, hvoraf nogle indgår i Natura 2000-nettet.

Ændring 16

Forslag til forordning Betragtning 7

Kommissionens forslag

Ændring

(7) I henhold til artikel 22 i EU's MRV-forordning skal Kommissionen, såfremt der indgås en international aftale om et globalt system til overvågning, rapportering og verifikation for drivhusgasemissioner eller om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport, revurdere samme forordning og, hvis det er relevant, foreslå ændringer for at sikre ***tilpasning til*** den pågældende internationale aftale.

(7) I henhold til artikel 22 i EU's MRV-forordning skal Kommissionen, såfremt der indgås en international aftale om et globalt system til overvågning, rapportering og verifikation for drivhusgasemissioner eller om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport, revurdere samme forordning og, hvis det er relevant, foreslå ændringer for at sikre ***overensstemmelse med*** den pågældende internationale aftale. ***Det er vigtigt, at Unionen uanset de globale foranstaltninger fortsat kan være ambitiøs og udvise klimalederskab ved at opretholde eller vedtage strengere foranstaltninger i Unionen.***

Ændring 17

Forslag til forordning

Betragtning 8

Kommissionens forslag

(8) ***EU*** og dens medlemsstater har i medfør af Parisaftalen, der blev vedtaget i december 2015 på den 21. partskonference under FN's rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC)²³, givet tilsagn om et reduktionsmål for hele økonomien. Der pågår en indsats for at begrænse emissionerne fra international søfart gennem Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), og denne indsats bør fremmes. I oktober 2016 vedtog IMO²⁴ et dataindsamlingssystem for skibes fuelolieforbrug ("IMO's globale dataindsamlingssystem").

Ændring

(8) ***Unionen*** og dets medlemsstater har i medfør af Parisaftalen, der blev vedtaget i december 2015 på den 21. partskonference under FN's rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC)²³, givet tilsagn om et reduktionsmål for hele økonomien. Der pågår en indsats for at begrænse emissionerne fra international søfart gennem Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), og denne indsats bør fremmes. I oktober 2016 vedtog IMO²⁴ et dataindsamlingssystem for skibes fuelolieforbrug ("IMO's globale dataindsamlingssystem"). ***IMO vedtog også den 13. april 2018 en indledende strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe (IMO's indledende strategi) med henblik på at begrænse stigningen i disse emissioner så hurtigt som muligt og reducere dem med mindst 50 % senest i 2050 i forhold til***

2008 og tilstræbe en fuldstændig afvikling af dem. Samtidig har medlemsstaterne og de associerede medlemmer af IMO forpligtet sig til at reducere CO₂-emissionerne pr. transportarbejde som et gennemsnit på tværs af den internationale skibsfart med mindst 40 % inden 2030, hvilket vil sige, at de bestræber sig på at reducere emissionerne med 70 % inden 2050. Det er derfor hensigtsmæssigt at indarbejde de centrale elementer i IMO's indledende strategi i EU-retten og samtidig fortsat samarbejde konstruktivt med IMO's medlemsstater om at nå frem til en global aftale om foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner. Virksomhederne bør forpligtes til lineært at reducere de årlige CO₂-emissioner pr. transportarbejde med mindst 40 % inden 2030 som et gennemsnit for alle de skibe, de har ansvaret for, sammenlignet med den gennemsnitlige præstation pr. kategori af skibe af samme størrelse og type som rapporteret i henhold til MRV-forordningen. Referenceværdien for foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner bør fastsættes ved hjælp af dataene fra THETIS-MRV og IMO's dataindsamlingsystem under fuld anerkendelse af de emissionsreduktioner, der allerede er foretaget af virksomheder, der er pionerer inden for dekarbonisering. Kommissionen bør vedtage delegerede retsakter for at fastlægge de nærmere regler for fastlæggelse af referenceværdien, den årlige reduktionsfaktor for hver skibskategori, reglerne for og metoderne til beregning og opkrævning af bøder for overskridelse af emissionskvoterne samt alle andre bestemmelser, der er nødvendige for overholdelsen og kontrollen af overholdelsen af denne forpligtelse.

²³ Parisaftalen (EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4-18).

²⁴ IMO-resolution MEPC.278(70) om ændring af bilag VI til MARPOL-konventionen.

²³ Parisaftalen (EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4-18).

²⁴ IMO-resolution MEPC.278(70) om ændring af bilag VI til MARPOL-konventionen.

Ændring 18

Forslag til forordning

Betragtning 9

Kommissionens forslag

(9) I betragtning af at disse to overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystemer eksisterer side om side, vurderede Kommissionen i medfør af artikel 22 i EU's MRV-forordning, hvordan de to systemer kunne tilpasses indbyrdes for at reducere den administrative byrde for skibe, samtidig med at målene i EU's MRV-forordning blev fastholdt.

Ændring

(9) I betragtning af at disse to overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystemer eksisterer side om side, vurderede Kommissionen i medfør af artikel 22 i EU's MRV-forordning, hvordan de to systemer kunne tilpasses indbyrdes for at reducere den administrative byrde for skibe, ***især dem der ejes af SMV'er***, samtidig med at målene i EU's MRV-forordning blev fastholdt.

Ændring 19

Forslag til forordning

Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) Konsekvensanalysen viste, at en delvis tilpasning af de to overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystemer kunne bidrage til at reducere rederiernes administrative byrde, samtidig med at de vigtigste mål i EU's MRV-forordning blev fastholdt. En sådan delvis tilpasning bør dog ikke ændre forvaltningspraksis, ***anvendelsesområde***, verifikation, gennemsigtighed eller CO₂-rapporteringskravene i EU's MRV-forordning, da det i alvorligt omfang ville underminere forordningens mål og påvirke dens mulighed for at præge fremtidige politiske beslutninger og skabe incitamenter til indførelse af

Ændring

(10) Konsekvensanalysen viste, at en delvis tilpasning af de to overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystemer kunne bidrage til at reducere rederiernes administrative byrde, samtidig med at de vigtigste mål i EU's MRV-forordning blev fastholdt. En sådan delvis tilpasning bør dog ikke ændre forvaltningspraksis, verifikation, gennemsigtighed eller CO₂-rapporteringskravene i EU's MRV-forordning, da det i alvorligt omfang ville underminere forordningens mål og påvirke dens mulighed for at præge fremtidige politiske beslutninger og skabe incitamenter til indførelse af energieffektivitetsforanstaltninger og

energieffektivitetsforanstaltninger og energieffektiv adfærd inden for søfart. Eventuelle ændringer af EU's MRV-forordning bør derfor begrænse tilpasningen til IMO's globale dataindsamlingssystem i relation til definitioner, overvågningsparametre, overvågningsplaner og skabeloner.

energieffektiv adfærd inden for søfart. Eventuelle ændringer af EU's MRV-forordning bør derfor begrænse tilpasningen til IMO's globale dataindsamlingssystem i relation til **fartøjer, der er omfattet af EU's MRV-forordning**, definitioner, overvågningsparametre, overvågningsplaner og skabeloner.

Ændring 20

Forslag til forordning

Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) Bestemmelserne i IMO's globale dataindsamlingssystem om de data, der skal overvåges og rapporteres årligt, bør tages i betragtning, så det sikres, at strømlinede data indsamles for skibsaktiviteter, der falder ind under begge ordninger. Med henblik herpå bør parameteren "dødvægtstonnage" rapporteres, ***mens*** "fragtmængder" ***fortsat bør rapporteres på frivillig basis***. "Tid til søs" bør erstattes af definitionen i IMO's globale dataindsamlingssystem af "timer undervejs". Endelig bør beregning af "tilbagelagt distance" være baseret på IMO's globale dataindsamlingssystem for at reducere den administrative byrde.

²⁵ IMO's beslutning MEPC 282 (70).

Ændring

(12) Bestemmelserne i IMO's globale dataindsamlingssystem om de data, der skal overvåges og rapporteres årligt, bør tages i betragtning, så det sikres, at strømlinede data indsamles for skibsaktiviteter, der falder ind under begge ordninger. Med henblik herpå bør parameteren "dødvægtstonnage" rapporteres ***foruden parameteren*** "fragtmængder". "Tid til søs" bør erstattes af definitionen i IMO's globale dataindsamlingssystem af "timer undervejs". Endelig bør beregning af "tilbagelagt distance" være baseret på IMO's globale dataindsamlingssystem²⁵ for at reducere den administrative byrde.

²⁵ IMO's beslutning MEPC 282 (70).

Ændring 21

Forslag til forordning

Betragtning 13

Kommissionens forslag

(13) Indholdet af overvågningsplaner bør strømlines, så der tages hensyn til IMO's globale dataindsamlingsystem, undtagen de dele af planen, som er nødvendige for at sikre, at kun EU-relaterede oplysninger overvåges og rapporteres i henhold til EU's MRV-forordning. Derfor bør enhver "pr. sejlads"-bestemmelse bevares som led i overvågningsplanen.

Ændring

(13) Indholdet af overvågningsplaner bør strømlines, så der tages hensyn til IMO's globale dataindsamlingsystem, undtagen de dele af planen, som er nødvendige for at sikre, at kun EU-relaterede oplysninger overvåges og rapporteres i henhold til EU's MRV-forordning. Derfor bør enhver "pr. sejlads"-bestemmelse bevares som led i overvågningsplanen. ***Kommissionen bør også bistå medlemsstaterne med udveksling af ekspertise og god praksis samt implementering af nye teknologier med det formål at mindske de administrative hindringer og hente data effektivt og sikkert.***

Ændring 22

Forslag til forordning

Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(13a) Den konsekvensanalyse, som Kommissionen gennemførte i 2013, og som ledsagede forslaget til EU's MRV-forordning, viste, at Unionens emissionshandelsordning var effektiv, for så vidt angår emissioner fra søfarten, og identificerede et emissionshandelssystem eller en målbaseret kompensationsfond som de muligheder, der kunne sikre, at de nødvendige emissionsreduktioner i sektoren opnås. For at international søfart kan blive omfattet af Unionens bestræbelser på emissionsreduktion, bør Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF^{1a} ændres til at omfatte maritime emissioner. Kommissionen bør vedtage delegerede retsakter for

fastsættelse af den samlede mængde kvoter til søtransport i overensstemmelse med andre sektorer og metoden for tildeling af kvoter til søtransport ved fuld auktionering. Ved udarbejdelsen af disse delegerede retsakter bør Kommissionen ajourføre konsekvensanalysen for 2013, navnlig for at tage hensyn til Unionens mål for reduktion af drivhusgasemissioner inden 2030 og målet om klimaneutralitet som fastsat i forordning (EU) .../... [den europæiske klimalov] og de økonomiske virkninger, herunder den eventuelle risiko for utilsigtede omlægninger af transportformer og CO₂-lækage. Kommissionen bør offentliggøre resultaterne af denne vurdering. Det er vigtigt, at Unionen og medlemsstaterne støtter foranstaltninger på internationalt plan for at mindske søtransportens klimavirkninger. Kommissionen bør løbende undersøge de fremskridt, der gøres med hensyn til at vedtage en markedsbaseret foranstaltning i IMO, og bør i tilfælde af, at der vedtages en global markedsbaseret foranstaltning, overveje, hvordan der kan sikres overensstemmelse mellem EU-foranstaltninger og globale foranstaltninger på en måde, der bevarer den miljømæssige integritet og effektivitet af Unionens klimaindsats.

Ændring 23

Forslag til forordning

Betragtning 13 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(13b) En vellykket overgang til nulemissionstransport kræver en integreret tilgang og det passende gunstige miljø til at stimulere innovation,

både på skibe og i havne. Dette gunstige miljø indebærer offentlige og private investeringer i forskning og innovation, teknologiske og operationelle foranstaltninger til forbedring af skibes energieffektivitet og indførelse af bæredygtige alternative brændstoffer såsom hydrogen og ammoniak, der fremstilles af vedvarende energikilder, og fremdriftsteknologier med nulemission, herunder den nødvendige infrastruktur til påfyldning og opladning i havne. Der bør etableres en havfond fra indtægter fra auktionering af maritime kvoter under EU ETS for at forbedre skibes energieffektivitet og støtte investeringer, der skal bidrage til dekarbonisering af søtransport, herunder i nærskibsfart og havne. Kommissionen bør også udvikle foranstaltninger til at regulere adgangen for de mest forurenende skibe til Unionens havne og til at pålægge skibe, der er afhængige af fossilt brændsel, at benytte sig af elforsyning fra land eller alternative nulemissionsløsninger. Kommissionen bør også vurdere muligheden for at kræve, at havnene vedtager overliggedagstakster baseret på emissioner.

Ændring 24

Forslag til forordning Betragtning 13 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(13c) En vellykket overgang til nulemissions- og miljøvenlige skibe kræver en integreret tilgang til fremme af innovative foranstaltninger for mere miljøvenlige skibe, f.eks. med hensyn til skrogets udformning, nye motorer og bæredygtige alternative brændstoffer samt vindfremdrivning, og operationelle foranstaltninger, der på kort sigt kan anvendes til at nedbringe

brændstofforbruget og dermed emissionerne, som f.eks. hastighedsreduktion eller bedre ruteplanlægning. Hastighedsreduktion, også kendt som nedsat fart, blev testet i stor skala mellem 2006 og 2012 på grund af den kraftige stigning i brændstofpriserne: En reduktion på 10 % i hastigheden førte til et fald i forbruget på omkring 19 %^{1a} og en tilsvarende reduktion af emissionerne. Markedsbaserede foranstaltninger såsom EU ETS vil fremme reduktionen af emissioner og investeringer i forskning og innovation, forbedre skibenes energieffektivitet og udbredelsen af bæredygtige alternative brændstoffer og fremdriftsteknologier, herunder den nødvendige optankning og genopladning i havne og indlandshavne.

^{1a} "The impact of international shipping on European air quality and climate forcing", Det Europæiske Miljøagentur, Teknisk rapport nr. 4/2013.

Ændring 25

Forslag til forordning

Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(14a) For at opretholde en høj kvalitet af de data, der offentliggøres i THETIS-MRV-registret, bør Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) have de nødvendige beføjelser og ressourcer til at kunne kontrollere de emissionsrapporter, som en verifikator har verificeret som tilfredsstillende.

Ændring 26

Forslag til forordning

Betragtning 14 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(14b) Kommissionen bør revidere funktionen af forordning (EU) 2015/757 under hensyntagen til de erfaringer, der er gjort med gennemførelsen af denne forordning og gennemførelsen af IMO's globale system til indsamling af data om svær fuelolie (DCS), samt andre relevante udviklinger med henblik på at nedbringe drivhusgasemissioner fra søtransport.

Ændring 27

Forslag til forordning

Betragtning 14 c (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

(14c) Søtransport er også en kilde til luftforurenende stoffer, såsom svovloxid (SOx), nitrogenoxid (NOx), partikler (PM), ozonnedbrydende stoffer (ODS) eller flygtige organiske forbindelser (VOC)^{1a}. Luftforurenende stoffer påvirker både miljøet og borgernes sundhed, navnlig for dem der bor eller arbejder i kyst- og havneområder. Kommissionen bør revidere den relevante lovgivning inden juni 2021 og fremsætte konkrete forslag til løsning af problemet med luftforurenende emissioner fra søtransport. Kommissionen bør også arbejde på at udvide SOx-emissionskontrolområderne (SECA) og NOx-emissionskontrolområderne i alle europæiske have, herunder i Middelhavet, og yderligere løse problemet med

udledning af vaskevand fra skrubbere og udledningen af andre stoffer, såsom ballastvand, kulbrinter, tungmetaller og kemikalier, i åbne farvande og problemet med sådanne stoffers indvirkning på den marine biodiversitet.

Ændring 28

Forslag til forordning

Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Formålet med forordning (EU) 2015/757 er at overvåge, rapportere og verificere **CO₂-emissioner** fra skibe, der anløber EØS-havne, **som første skridt i en trinvis tilgang til at reducere** drivhusgasemissioner. Dette mål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor bedre gennemføres på EU-plan på grund af dets omfang og virkninger. IMO's globale dataindsamlingssystem bør tages i betragtning, og denne forordning sikrer den fortsatte sammenlignelighed og pålidelighed af de indsamlede data på grundlag af et enkelt sæt af krav. **EU** kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

Ændring

(15) Formålet med forordning (EU) 2015/757 er at overvåge, rapportere og verificere **drivhusgasemissioner** fra skibe, der anløber EØS-havne, **for at reducere den gennemsnitlige kulstofintensitet pr. transportarbejde, bl.a. ved at nedbringe deres emissioner betragteligt, når de ligger ved kaj, og for at prissætte disse emissioner med henblik på at nedbringe** drivhusgasemissioner **fra den maritime sektor**. Dette mål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor bedre gennemføres på EU-plan på grund af dets omfang og virkninger. IMO's globale dataindsamlingssystem bør tages i betragtning, og denne forordning sikrer den fortsatte sammenlignelighed og pålidelighed af de indsamlede data på grundlag af et enkelt sæt af krav. **Unionen** kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

Ændring 29

**Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(15a) Omstillingen til klimaneutralitet er endnu ikke opnået, og de lovgivningsmæssige foranstaltninger i denne henseende har hidtil været utilstrækkelige. Havne kan spille en væsentlig rolle i dekarboniseringen af søfart. Operatører af skibe, der anløber EU-havne, bør være forpligtet til f.eks. ved at tilslutte sig strøm fra land for at sikre, at deres skibe, når de ligger ved kaj, ikke udleder drivhusgasser eller luftforurenende stoffer. Dette ville være særlig vigtigt i forbindelse med kajpladser tæt på byområder for at mindske luftforureningens virkninger for menneskers sundhed. Eftersom forskellige skibe udsender drivhusgasser og luftforurenende stoffer i varierende omfang, bør de mest forurenende skibe, herunder store passagerskibe, være de skibe, der først forpligtes til at opfylde dette krav.

Ændring 30

**Forslag til forordning
Betragtning 15 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(15b) Skibsoperatører bør sikre, at de driver fartøjerne så energieffektivt som muligt, således at emissionerne holdes på det lavest mulige niveau. Skibsbyggere bør sikre, at de prioriterer emissionsreduktioner ved bygning af nye skibe.

Ændring 31

Forslag til forordning Artikel 1 – overskrift (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

Ændring af forordning (EU) 2015/757

Ændring 32

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. - 1 (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

Forordning (EU) 2015/757 ændres som følger:

Ændring 33

Forslag til forordning Artikel 1 – stk. -1 a (nyt) Forordning (EU) 2015/757

Betragtning 23

Gældende ordlyd

Ændring

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

-1a) Betragtning 23 affattes således:

"Unionens MRV-system bør udvides til også at omfatte andre drivhusgasser samt klimapåvirkende og luftforurenende stoffer, hvis der findes tilstrækkeligt pålideligt eller kommercielt tilgængeligt måleudstyr, for bedre at kunne beskytte klimaet, miljøet og menneskers sundhed."

Ændring 34

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. - 1 b (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 1

Gældende ordlyd

Artikel 1

Formål

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

Ændring

-1b) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Formål

Denne forordning fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af **drivhusgasemissioner** og andre relevante oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion. Med henblik på at **bidrage til at nå Unionens mål om klimaneutralitet i hele økonomien som defineret i forordning (EU) .../... [den europæiske klimalov], under hensyntagen til IMO's indledende strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe vedtaget den 13. april 2018, pålægger denne forordning selskaberne forpligtelser til at reducere deres årlige gennemsnitlige CO₂-emissioner pr. transportarbejde i overensstemmelse med artikel 12a."**

Ændring 35

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. - 1 c (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 2 – stk. 1

Gældende ordlyd

1. Denne forordning gælder for skibe på **over** 5 000 bruttotonnage med hensyn til de **CO₂-emissioner**, der udledes, når de sejler fra deres seneste anløbshavn til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til deres næste anløbshavn samt i anløbshavne under en medlemsstats jurisdiktion.

Ændring

-1c) Artikel 2, stk. 1, affattes således:

"1. Denne forordning gælder for skibe på 5 000 bruttotonnage **og over** med hensyn til de **drivhusgasemissioner**, der udledes, når de sejler fra deres seneste anløbshavn til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til deres næste anløbshavn samt i anløbshavne under en medlemsstats jurisdiktion."

Ændring 36

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – litra -a (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 3 – stk. 1 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

-a) Følgende litra indsættes:

***"aa) "drivhusgasemissioner":
udledningen af drivhusgasser fra fartøjer,
der er opført i bilag II til Europa-
Parlamentets og Rådets direktiv
2003/87/EF****

**** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv
2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et
system for handel med kvoter for***

Ændring 37

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – litra a (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 3 – stk. 1 – litra b

Gældende ordlyd

b) »anløbshavn«: en havn, hvor et skib tager ophold for at laste eller losse fragt eller for at ud- eller indskibe passagerer, og dermed er ophold udelukkende med henblik på at påfylde brændstof på, proviantere, skifte besætning, sejle i tørdok eller foretage reparationer på skibet og/eller dets udstyr, ophold i havn, fordi skibet har behov for hjælp eller er i nød, skibsoverførsler uden for havnen og ophold udelukkende for at søge ly i forbindelse med ugunstige vejrforhold eller af nødvendighed på grund af eftersøgnings- og redningsaktiviteter, udelukket

Ændring

aa) Litra b) affattes således:

"b) "anløbshavn": en havn, hvor et skib tager ophold for at laste eller losse **en væsentlig del af sin** fragt eller for at ud- eller indskibe passagerer, og dermed er ophold udelukkende med henblik på at påfylde brændstof på, proviantere, skifte besætning, sejle i tørdok eller foretage reparationer på skibet og/eller dets udstyr, ophold i havn, fordi skibet har behov for hjælp eller er i nød, skibsoverførsler uden for havnen og ophold udelukkende for at søge ly i forbindelse med ugunstige vejrforhold eller af nødvendighed på grund af eftersøgnings- og redningsaktiviteter, udelukket"

Ændring 38

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – litra a

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 3 – stk. 1 – litra d

Kommissionens forslag

d) "selskab": skibsejeren eller en anden organisation eller person som f.eks. forvalteren eller bareboatbefragteren, som har påtaget sig ansvaret for **driften** af skibet for skibsejeren og **har påtaget sig alle de pligter og ansvarsområder, der pålægges ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006.**"

Ændring

d) "selskab": skibsejeren eller en anden organisation eller person som f.eks. forvalteren, **tidsbefragteren** eller bareboatbefragteren, som har påtaget sig ansvaret for **den kommercielle drift** af skibet for skibsejeren, og **som er ansvarlig for at betale for det brændstof, skibet forbruger.**

Ændring 39

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – litra a a (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 3 – stk. 1 – litra i

Gældende ordlyd

i) **andre relevante oplysninger**«: oplysninger vedrørende CO₂-emissioner fra skibes brændstofforbrug, transportarbejde og energieffektivitet, som gør det muligt at analysere emissionstendenser og vurdere skibenes **præstationer**

Ændring

aa) **Litra i) affattes således:**

"i) **"andre relevante oplysninger"**: oplysninger vedrørende CO₂-emissioner fra skibes brændstofforbrug, transportarbejde, **strømforsyning fra kyst til skib, mens skibet ligger ved kaj**, og energieffektivitet, som gør det muligt at analysere emissionstendenser og vurdere skibenes **præstationer"**

Ændring 40

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 a (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 4 – stk. 1

Gældende ordlyd

1. I overensstemmelse med artikel 8-12 skal selskaberne for hvert af **deres** skibe overvåge og rapportere de relevante parametre i en rapporteringsperiode. De skal foretage overvågningen og rapporteringen for alle havne under en medlemsstats jurisdiktion og for alle sejladsere til eller fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

Ændring

1a) Artikel 4, stk. 1, affattes således:

"1. I overensstemmelse med artikel 8-12 skal selskaberne for hvert af **de** skibe, **som er under deres kommercielle driftsmæssige kontrol**, overvåge og rapportere de relevante parametre i en rapporteringsperiode. De skal foretage overvågningen og rapporteringen for alle havne under en medlemsstats jurisdiktion og for alle sejladsere til eller fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion."

Ændring 41

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 b (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 5 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

-1b) I artikel 5 tilføjes følgende stykke:

"2a. Senest den 31. december 2021 vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere denne forordning ved at specificere metoderne til fastsættelse af methanudslip.

Ud over vedtagelsen af de delegerede retsakter, der er omhandlet i første afsnit, skal Kommissionen senest den 31. december 2021 vurdere og aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om indvirkningen på de globale drivhusgasemissioner, bortset fra CO₂ og CH₄, fra skibe, der ankommer til,

opholder sig i eller forlader havne under en medlemsstats jurisdiktion. Denne rapport ledsages om nødvendigt af et forslag til retsakt med henblik på at behandle spørgsmålet om, hvordan disse emissioner skal håndteres."

Ændring 72

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 1 – nr. 2 – litra a – punkt i a (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 6 – stk. 3 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

ia) Følgende litra indsættes:

"ca) emissionsfaktorer for alternative brændstoffer, herunder for flydende naturgas, biobrændsler og CO₂-holdige vedvarende brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse, udtrykkes i CO₂-ækvivalenter, omfatter alle drivhusgasser og baseres på en livscyklusanalyse. Disse emissionsfaktorer fastsættes af Kommissionen ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 24, stk. 2."

Ændring 42

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 3 – litra a

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 9 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

Ændring

f) fragt, på frivilligt grundlag.

udgår

Ændring 43

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 3 a (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 9 – stk. 2 – litra a

Gældende ordlyd

Ændring

a) alle skibets sejlads i løbet af rapporteringsperioden enten indledes eller afsluttes i en havn under en medlemsstats jurisdiktion, *og*

3a) Artikel 9, stk. 2, litra a), affattes således:

"a) ikke færre end 90 % af skibets sejlads i løbet af rapporteringsperioden enten indledes eller afsluttes i en havn under en medlemsstats jurisdiktion, *og"*

Ændring 44

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 4 – litra a a (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 10 – stk. 1 – litra j a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

aa) Følgende litra indsættes:

"ja) fragt"

Ændring 45

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 5 – litra a

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 11 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændring

2. Såfremt et skib skifter selskab, skal det tidligere selskab så tæt på dagen for afslutningen af skiftet som muligt og senest **tre måneder** derefter fremsende en rapport til Kommissionen og til den berørte flagstats myndigheder, som dækker de samme elementer som emissionsrapporten, men kun omfatter den periode, i hvilken aktiviteterne er udført under dets ansvar."

2. Såfremt et skib skifter selskab, skal det tidligere selskab **på dagen for afslutningen af skiftet eller** så tæt på dagen for afslutningen af skiftet som muligt og senest **en måned** derefter fremsende en rapport til Kommissionen og til den berørte flagstats myndigheder, som dækker de samme elementer som emissionsrapporten, men kun omfatter den periode, i hvilken aktiviteterne er udført under dets ansvar. **Det nye selskab sikrer, at hvert enkelt skib under dets ansvar opfylder kravene i denne forordning for resten af rapporteringsperioden efter skiftet.**

Ændring 46

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 5 – litra b a (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 11 – stk. 3 – litra xi a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

***ba) I stk. 3, litra a), tilføjes følgende
litra:***

"ja) fragt"

Ændring 47

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 5 – litra b b (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 11 – stk. 3 – litra xi b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

***bb) I stk. 3, litra a), tilføjes følgende
litra:***

"xib) skibets størrelse"

Ændring 48

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 5 a (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Kapitel II a (nyt) – artikel 12 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

5a) Følgende kapitel tilføjes:

"KAPITEL IIA

EMISSIONSREDUKTION

Artikel 12a

Reduktion af emissioner

- 1. Selskaberne skal lineært reducere de årlige CO₂-emissioner pr. transportarbejde med mindst 40 % inden 2030 som et gennemsnit for alle de skibe, de har ansvaret for, sammenlignet med den gennemsnitlige præstation pr. kategori af skibe af samme størrelse og type som rapporteret i henhold til denne forordning.**
- 2. Hvis et selskab i et givet år ikke overholder den årlige reduktion i stk. 1, skal Kommissionen pålægge en økonomisk sanktion, der skal være effektiv, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og være forenelig med et markedsbaseret emissionshandelssystem, f.eks. EU ETS. Betalingen af bøden for emissionsoverskridelse fritager ikke selskabet for sin forpligtelse i henhold til stk. 1 for perioden indtil 2030. For selskaber, der ikke har overholdt de i denne artikel fastsatte emissionsgrænser, finder bestemmelserne i artikel 20, stk. 3, og artikel 20, stk. 4, anvendelse.**

3. *Kommissionen vedtager senest den ... [6 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere denne forordning ved at definere de kategorier af skibe, der er omhandlet i stk. 1, ved at fastlægge den referenceværdi og den årlige lineære reduktionsfaktor, der skal anvendes for hver skibskategori ved hjælp af dataene fra THETIS-MRV, herunder det obligatoriske parameter "fragtmængder", og IMO's dataindsamlingssystem, samtidig med at den fuldt ud anerkender de emissionsreduktioner, der allerede er gennemført af de "selskaber, der er pionerer inden for dekarbonisering" med henblik på at nå det mål, der er omhandlet i stk. 1, ved at præcisere de regler og midler, der anvendes til at beregne og opkræve den bøde for overskridelse af emissionskvoterne, der er omhandlet i stk. 2, og ved at specificere alle andre bestemmelser, der er nødvendige for overholdelse og kontrol af overholdelsen af denne artikel.*

4. *Senest 12 måneder efter IMO's vedtagelse af foranstaltninger til gennemførelse af den første strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe vedtaget den 13. april 2018, inden disse foranstaltninger træder i kraft, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, hvori den undersøger den ambition og den generelle miljømæssige integritet af de foranstaltninger, som er besluttet af IMO, herunder deres generelle mål i forhold til målene i Parisaftalen, Unionens mål for reduktion af drivhusgasemissioner for hele økonomien for 2030 og målet om klimaneutralitet som defineret i forordning (EU) .../... [den europæiske klimalov].*

5. *Hvis det er relevant, kan Kommissionen lade den i stk. 4 omhandlede rapport ledsage af et lovgivningsforslag til Europa-Parlamentet og Rådet om at ændre denne forordning*

på en måde, der er i overensstemmelse med målet om at bevare den miljømæssige integritet og effektivitet af Unionens klimaindsats, navnlig målet for Unionens globale reduktion af drivhusgasemissioner for 2030 og målet om klimaneutralitet, jf. forordning (EU) .../... [den europæiske klimalov]."

Ændring 49

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 5 b (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 12 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

5b) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 12b

Emissioner fra skibe, der ligger ved kaj

Virksomhederne skal senest i 2030 sikre, at ingen skibe under deres ansvar udsender drivhusgasemissioner, når de ligger ved kaj."

Ændring 50

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 5 c (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – stk. 1

Gældende ordlyd

1. Inden den 30. juni hvert år offentliggør Kommissionen oplysningerne **om CO₂-emissionerne** rapporteret i overensstemmelse med artikel 11 såvel som oplysningerne i denne artikels stk. 2.

Ændring

5c) Artikel 21, stk. 1, affattes således:

"1. Inden den 30. juni hvert år offentliggør Kommissionen oplysningerne rapporteret i overensstemmelse med artikel 11 såvel som oplysningerne i denne artikels stk. 2."

Ændring 51

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 5 d (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – stk. 2 – litra a

Gældende ordlyd

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

Ændring

5d) Artikel 21, stk. 2, litra a), affattes således:

"a) skibets identitet (navn, *selskab*, IMO-identifikationsnummer og registreringshavn eller hjemsted)"

Ændring 74

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 a (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – stk. 2 – litra d

Gældende ordlyd

Ændring

6a) Artikel 21, stk. 2, litra d), affattes

d) årligt samlet brændstofforbrug for
sejladser

således:

"d) årligt samlet brændstofforbrug *pr.*
brændstoftype for sejladser"

Ændring 52

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 b (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – stk. 2 – litra k a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

**6b) I artikel 21, stk. 2, tilføjes følgende
litra:**

"ka) skibets størrelse."

Ændring 76

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 c (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – stk. 2 – litra k b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

**6c) I artikel 21, stk. 2, tilføjes følgende
litra:**

"kb) samlet distance"

Ændring 77

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 d (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – stk. 2 – litra k c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

**6d) I artikel 21, stk. 2, tilføjes følgende
litra:**

"kc) dødvægtstonnage"

Ændring 78

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 e (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – stk. 2 – litra k d (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

**6e) I artikel 21, stk. 2, tilføjes følgende
litra:**

"kd) transportarbejde"

Ændring 79

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 f (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – stk. 2 – litra k e (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

**6f) I artikel 21, stk. 2, tilføjes følgende
litra:**

"ke) skibsejerens navn"

Ændring 80

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 g (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – stk. 2 – litra k f (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

**6g) I artikel 21, stk. 2, tilføjes følgende
litra:**

"kf) fragtmængde."

Ændring 53

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 h (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – stk. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

6h) I artikel 21 tilføjes følgende stykke:

"6a. I overensstemmelse med dets arbejdsprogram for 2020-2022 skal EMSA foretage yderligere statistiske verificeringer af de oplysninger, der indgives i henhold til artikel 11, stk. 1, for at sikre, at de indgivne oplysninger er konsekvente".

Ændring 54

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 i (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 21 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

6i) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 21a

Miljømærkning af skibe

1. For at tilskynde til emissionsreduktioner og øge gennemsigtigheden af oplysninger opretter Kommissionen et holistisk EU-mærkningssystem for skibes miljøpræstationer, som finder anvendelse på de skibe, der er omfattet af denne

forordning.

2. Senest den 1. juli 2021 vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte de nærmere bestemmelser for, hvordan EU-mærkningssystemet for skibes miljøpræstationer skal fungere, samt de tekniske standarder, der danner grundlag herfor."

Ændring 55

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 j (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 22 – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændring

6j) Artikel 22, stk. 3, udgår

Ændring 56

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 k (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 22 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

6k) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 22a

Revision

1. Senest den 31. december 2022 reviderer Kommissionen, hvordan denne forordning fungerer, under hensyntagen til de erfaringer, der er gjort med gennemførelsen heraf, samt andre relevante udviklinger med henblik på at reducere drivhusgasemissioner fra søtransport og opfylde Unionens forpligtelser i henhold til Parisaftalen. Som led i revisionen foreslår Kommissionen yderligere krav om reduktion af andre drivhusgasemissioner end CO₂ samt reduktion af luftforurenende stoffer og udledning af spildevand, herunder af skrubbere, til åbne farvande fra skibe. Revisionen skal også omfatte en udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til at omfatte skibe mellem 400 og 5000 bruttotonnage. Revisionen ledsages om nødvendigt af et forslag om ændring af denne forordning.

2. Som led i den kommende revision af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013** fastsætter Kommissionen også forslag om fastsættelse af bindende mål for medlemsstaterne for at sikre en passende elforsyning fra land i sø- og indlandshavne.*

** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).*

*** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU*

Ændring 57

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 l (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 23 – stk. 2

Gældende ordlyd

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 5, stk. 2, artikel **15**, stk. 5, og artikel 16, stk. 3, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 1. juli 2015. 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.

Ændring

6l) Artikel 23, stk. 2, affattes således:

"2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 5, stk. 2, **artikel 5, stk. 2a, artikel 12a, stk. 3**, artikel 15, stk. 5, og artikel 16, stk. 3, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 1. juli 2015. 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."

Ændring 58

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 m (nyt)

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 23 – stk. 3

Gældende ordlyd

3. Den i artikel 5, stk. 2, artikel 15, stk. 5, og artikel 16, stk. 3, 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.

Ændring

6m) Artikel 23, stk. 3, affattes således:

"3. Den i artikel 5, stk. 2, **artikel 5, stk. 2a, artikel 12a, stk. 3**, artikel 15, stk. 5, og artikel 16, stk. 3, 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."

Ændring 59

Forslag til forordning

Artikel 1 – stk. 6 n

Forordning (EU) 2015/757

Artikel 23 – stk. 5

Gældende ordlyd

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 2, artikel 15, stk. 5, og artikel 16, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-

Ændring

6n) Artikel 23, stk. 5, affattes således:

"5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 2, **artikel 5, stk. 2a, artikel 12a, stk. 3**, artikel 15, stk. 5, og artikel 16, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-

Ændring 60

Forslag til forordning

Artikel 1 a (ny)

Direktiv 2003/87/EF

Kapitel II a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

Artikel 1a

Ændringer af direktiv 2003/87/EF

I direktiv 2003/87/EF foretages følgende ændringer:

1) Følgende kapitel indsættes:

"KAPITEL IIa

SØTRANSPORT

Artikel 3ga

Anvendelsesområde

Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse fra den 1. januar 2022 på udstedelse og tildeling af kvoter for drivhusgasemissioner fra skibe, der ankommer til, opholder sig i eller afgår fra havne under en medlemsstats jurisdiktion, som er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2015/757*. Hvis der sker en ændring af et selskab i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2015/757, er det nye selskab kun forpligtet til at erhverve kvoter for drivhusgasemissioner, der

vedrører den periode, hvor aktiviteterne på skibet fandt sted under dets ansvar.

Artikel 3gb

Samlet mængde og metode for tildeling af kvoter til søtransport

*1. Senest den 31. december 2020 ajourfører Kommissionen den konsekvensanalyse, som blev gennemført i 2013, og som ledsagede Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013**, og vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere dette direktiv ved at fastsætte den samlede mængde kvoter til søtransport i overensstemmelse med andre sektorer og metoden for tildeling af kvoter til søtransport ved auktionering og fastsætte særlige bestemmelser for den administrerende medlemsstat. De delegerede retsakter baseres på de bedste tilgængelige data og på en vurdering af virkningerne af forskellige valgmuligheder, herunder indvirkninger på emissioner samt økonomiske virkninger.*

2. Artikel 12 og 16 finder anvendelse på kvoter til søtransport på samme måde som kvoter i forbindelse med andre aktiviteter.

3. Mindst 50% af indtægterne fra auktioneringen af de i denne artikels stk. 1 omhandlede kvoter skal anvendes gennem den fond, der er oprettet i henhold til artikel 3gc.

4. Indtægter fra auktionering af kvoter, som ikke anvendes gennem den fond, der er defineret i artikel 3gc, og som tildeles medlemsstaterne, anvendes på en måde, der er i overensstemmelse med målene i dette direktiv, navnlig for at tackle klimaændringer i Unionen og tredjelande, for at beskytte og genoprette de marine økosystemer, der påvirkes af global opvarmning, og for at støtte en retfærdig omstilling i medlemsstaterne, støtte omplacering, omskoling og

opkvalificering af arbejdstagere, uddannelse, jobsøgningsinitiativer og nystartede virksomheder i dialog med arbejdsmarkedets parter. Alle oplysninger om anvendelsen af disse indtægter gøres offentligt tilgængelige.

5. Kommissionen overvåger gennemførelsen af dette kapitel og eventuelle tendenser for så vidt angår selskaber, der søger at undgå at være bundet af kravene i dette direktiv. Hvis det er relevant, foreslår Kommissionen foranstaltninger for at forhindre en sådan undgåelse.

Artikel 3gc

Havfond

1. Der bør etableres en havfond (herefter "fonden") for perioden fra 2022 til 2030 for at forbedre skibes energieffektivitet og støtte investeringer i innovative teknologier og infrastruktur til dekarbonisering af søtransport, herunder i nærskibsfart og havne, og udbredelsen af bæredygtige alternative brændstoffer såsom hydrogen og ammoniak, der fremstilles af vedvarende energikilder, og fremdriftsteknologier med nulemission, herunder vindteknologier. 20 % af fondens indtægter skal også anvendes til at bidrage til beskyttelse, genopretning og bedre forvaltning af de marine økosystemer, der påvirkes af den globale opvarmning, såsom beskyttede havområder, og til at fremme en tværgående, bæredygtig blå økonomi såsom vedvarende havenergi. Alle investeringer, som fonden støtter, offentliggøres og skal harmonere med målene for dette direktiv.

2. Uanset artikel 12 i dette direktiv kan søtransportvirksomheder indbetale et årligt medlemsbidrag til fonden i overensstemmelse med deres samlede emissioner indberettet for det foregående kalenderår i henhold til forordning (EU) 2015/757 for at begrænse den administrative byrde for maritime

virksomheder, herunder små og mellemstore virksomheder og virksomheder, der ikke ofte er aktive inden for rammerne af dette direktiv. Fonden returnerer kvoter kollektivt på vegne af søtransportvirksomheder, der er medlemmer af fonden. Medlemskabet pr. ton emissioner fastsættes af fonden senest den 28. februar hvert år, men skal som minimum ligge på et niveau svarende til den højest registrerede fastsatte afviklingspris på primære eller sekundære markeder for kvoter i det foregående år.

3. Fonden erhverver kvoter svarende til den kollektive samlede mængde bidrag, der er omhandlet i stk. 2 i denne artikel i det foregående kalenderår, og returnerer dem til det register, der er oprettet i henhold til artikel 19 i dette direktiv, senest den 30. april hvert år for efterfølgende annullering. Alle oplysninger om bidragene stilles til rådighed for offentligheden.

4. Fonden forvaltes centralt gennem et EU-organ, hvis ledelsesstruktur svarer til forvaltningen af fonden, jf. artikel 10a, stk. 8, i dette direktiv. Dens forvaltningsstruktur og beslutningsproces skal være gennemsigtig og inklusiv, navnlig i forbindelse med fastsættelsen af prioriterede områder, kriterier og procedurer for tildeling af tilskud. Relevante interesserede parter spiller en passende rådgivende rolle. Alle oplysninger om investeringerne og alle andre relevante oplysninger om fondens virke offentliggøres.

5. Kommissionen samarbejder med tredjelande om, hvordan disse også kan gøre brug af fonden.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 23 med henblik på at supplere dette direktiv for så vidt angår gennemførelsen af denne artikel.

Artikel 3gd

*Kommissionens rapportering og revision
vedrørende gennemførelsen af
foranstaltninger til modvirkning af
klimacændringer i Den Internationale
Søfartsorganisation*

1. Senest 12 måneder efter IMO's vedtagelse af globale markedsbaserede foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe og inden disse foranstaltninger træder i kraft, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, hvori den undersøger den ambition og den generelle miljømæssige integritet af disse foranstaltninger, herunder deres generelle mål i forhold til målene i Parisaftalen, Unionens mål for reduktion af drivhusgasemissioner for hele økonomien for 2030 og målet om klimaneutralitet som defineret i forordning (EU) .../... [den europæiske klimalov]. Rapporten skal navnlig tage hensyn til graden af deltagelse i disse globale foranstaltninger, deres håndhævelse, gennemsigtighed, sanktioner for manglende overholdelse, processerne for offentligt input, brugen af kompensationskreditter, overvågning, rapportering og verifikation af emissioner, registre, ansvarlighed samt regler for anvendelse af biobrændstoffer.

2. Hvis det er relevant, kan Kommissionen lade den i stk. 1 omhandlede rapport ledsage af et lovgivningsforslag til Europa-Parlamentet og Rådet om at ændre dette direktiv på en måde, der er i overensstemmelse med målet om at bevare den miljømæssige integritet og effektivitet af Unionens klimaindsats, navnlig målet for Unionens globale reduktion af drivhusgasemissioner for 2030 og målet om klimaneutralitet, jf. forordning (EU) .../... [den europæiske klimalov].

** Europa-Parlamentets og Rådets
forordning (EU) 2015/757 af 29. april
2015 om overvågning, rapportering og*

verifikation af kuldioxidemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

*** 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-plan og om ophævelse af beslutning nr. 280/2004/EF (EUT L 165 af 18.6.2013, s. 13)."*
