



Bryssel den 23 september 2020
(OR. en)

10819/20

**Interinstitutionellt ärende:
2019/0017(COD)**

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

INFORMERANDE NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EU) 2015/757 för att ta vederbörlig hänsyn till det globala systemet för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja – Resultatet av Europaparlamentets överläggningar (Bryssel, den 14–17 september 2020)

I. INLEDNING

Föredraganden, Jutta Paulus (Verts/ALE, DE), lade som företrädare för utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet fram ett betänkande med 60 ändringsförslag (ändringsförslagen 1–60) till det ovan nämnda förslaget till förordning.

Dessutom lade ID-gruppen fram sex ändringsförslag (ändringsförslagen 64–69), ECR-gruppen lade fram tre ändringsförslag (ändringsförslagen 61, 63 och 81) och GUE/NGL-gruppen lade fram elva ändringsförslag (ändringsförslagen 70–80).

II. OMRÖSTNING

Vid omröstningen i plenum den 15 september 2020 antogs 67 ändringsförslag (ändringsförslagen 1–60, 72, 74, 76–80) avseende förslaget till förordning. Inga andra ändringsförslag antogs. De antagna ändringarna återges i bilagan.

Efter omröstningen den 16 september 2020 återförvisades förslaget till utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet i enlighet med artikel 59.4 i Europaparlamentets arbetsordning, vilket innebär att Europaparlamentets första behandling inte avslutades och att förhandlingar med rådet inleddes.

P9_TA-PROV(2020)0219

Globala systemet för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja *I**

Europaparlamentets ändringar antagna den 16 september 2020 av förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2015/757 för att ta vederbörlig hänsyn till det globala systemet för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))¹

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Ändring 1

Förslag till förordning
Skäl -1 (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

*(-1) Med det aldrig tidigare skådade hot som klimatförändringarna utgör behöver ambitionsnivån höjas och ytterligare klimatåtgärder vidtas av unionen och på global nivå. Unionen har åtagit sig att intensifiera sina insatser för att bekämpa klimatförändringarna och genomföra Parisavtalet^{1a} i enlighet med de senaste tillgängliga vetenskapliga rönen. Den särskilda rapporten om global uppvärmning på 1,5 °C från Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC) från 2018 bekräftar att en betydande minskning av utsläppen i alla sektorer är avgörande för att hålla den globala uppvärmningen under 1,5 °C. I 2019 års särskilda rapport *The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate* (Havet och kryosfären*

¹ Ärendet återförvisades för interinstitutionella förhandlingar till det ansvariga utskottet, i enlighet med artikel 59.4 fjärde stycket i arbetsordningen (A9-0144/2020).

i ett klimat i förändring) från IPCC anges det dessutom att klimatmekanismerna är beroende av havens och de marina ekosystemens hälsa, som just nu påverkas av den globala uppvärmningen, föroreningar, överexploatering av den marina biologiska mångfalden, försurning, försämrad syresättning och kusterosion. IPCC påminner om att haven är en del av lösningen när det gäller att begränsa effekterna av klimatförändringarna och anpassa sig till dem, och understryker att både växthusgasutsläppen och föroreningen av ekosystemen måste minskas och de naturliga kolsänkorna förbättras.

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

Ändring 2

Förslag till förordning

Skäl 1

Kommissionens förslag

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

Ändring

(1) Sjötransporter påverkar **klimatförändringarna, den marina biologiska mångfalden, luftkvaliteten och folkhälsan** på grund av koldioxidutsläppen och andra utsläpp, till exempel metan, kväveoxider, svaveloxider, partiklar och sot. År 2015 svarade sjötransporter för 13 % av de totala växthusgasutsläppen från transporter i unionen¹⁵. **Den globala sjöfartens utsläpp förväntas öka med mellan 50 % och 250 % fram till 2050^{15a}. Utsläppen från sjöfarten inom EES-området förväntas öka med 86 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2050 om det inte vidtas ytterligare åtgärder, trots de minimistandarder för fartygs energieffektivitet som Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har antagit.** Den internationella sjöfarten är det enda transportslag som inte omfattas av

unionens åtagande att minska växthusgasutsläppen. **IMO antog den 13 april 2018 sin inledande strategi för minskning av växthusgasutsläppen från fartyg. Det behövs omgående åtgärder på både global nivå och unionsnivå för att genomföra denna strategi, för att säkerställa att det vidtas omedelbara åtgärder för att minska utsläppen från sjöfarten, bidra till genomförandet av Parisavtalet och uppnå det unionsomfattande målet om klimatneutralitet, utan att undergräva klimatinsatserna i andra sektorer.**

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

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

Ändring 3

Förslag till förordning Skäl 2

Kommissionens förslag

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

¹⁶ **Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om bindande årliga minskningar av medlemsstaternas växthusgasutsläpp 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av**

Ändring

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

förordning (EU) nr 525/2013, EUT L 156, 19.6.2018, s. 26.

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

Ändring 4

Förslag till förordning

Skäl 3

Kommissionens förslag

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

Ändring

(3) I Europaparlamentets resolution *av den 14 mars 2019 om klimatförändringar* stöddes med stor majoritet målet att nå *klimatneutralitet så snart som möjligt och senast 2050. Europaparlamentet har också vid upprepade tillfällen uppmanat* kommissionen och medlemsstaterna att *höja det bindande unionsmålet* om att fram till 2030 minska växthusgasutsläppen *till 55 %* jämfört med 1990 års nivåer. Europaparlamentet påpekade även att alla sektorer i ekonomin, *även den internationella luftfarten och sjöfarten,* måste bidra till att minska utsläppen av växthusgaser om unionen ska kunna *uppnå sina klimatmål och* ta sin del av det globala ansvaret. *Snabba insatser för att skapa en koldioxidsnål sjöfartssektor är så mycket viktigare mot bakgrund av att parlamentet den 28 november 2019 utlyste ett klimat- och miljönödläge.*

Ändring 5

Förslag till förordning

Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

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

Ändring 6

Förslag till förordning

Skäl 4

Kommissionens förslag

Ändring

(4) I sina slutsatser av den **24 oktober 2014** godkände Europeiska rådet **ett bindande EU-mål om att fram till 2030 minska de inhemska växthusgasutsläppen med minst 40 % jämfört med 1990**. Europeiska rådet framhöll också **vikten av att minska utsläppen av växthusgaser och riskerna med beroendet av fossila**

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

bränslen i transportsektorn och uppmanade kommissionen att ytterligare studera instrument och åtgärder för ett heltäckande och teknikneutralt tillvägagångssätt, bland annat för främjande av utsläppsminskning och energieffektivitet i transportsektorn.

hänsyn tas till lika villkor.

1a

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

Ändring 7

Förslag till förordning

Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(4a) I dagsläget är sjöfarten den enda sektorn som inte är föremål för ett uttryckligt unionsmål om utsläppsminskningar eller särskilda begränsningsåtgärder. I sitt meddelande av den 11 december 2019 om den europeiska gröna given tillkännagav kommissionen sin avsikt att vidta ytterligare åtgärder för att komma till rätta med växthusgasutsläppen från sjöfarten och, i synnerhet, att utvidga EU:s utsläppshandelssystem till sjöfarten, att reglera de mest förorenande fartygens tillträde till unionens hamnar och att ålägga fartyg i hamn att använda landström. I sitt förslag av den 4 mars 2020 till en förordning om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordning (EU) 2018/1999 (Europeisk klimatlag)^{1a} bekräftar kommissionen att det behövs ytterligare åtgärder för att uppnå målet om klimatneutralitet senast 2050 och att samtliga sektorer måste

bidra, eftersom den nuvarande politiken förväntas minska växthusgasutsläppen med endast 60 % fram till 2050.

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

Ändring 8

Förslag till förordning

Skäl 4b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(4b) Avlägsnandet av marknadshinder inom sjöfarten, inbegripet genom användning av ett insynsvänligt och gediget system för övervakning, rapportering och verifiering, syftar till att bidra till en större användning av teknik för energieffektivitet och därmed minska utsläppen från sjöfarten med ungefär 2 % fram till 2030. Det krävs därför ytterligare åtgärder för att sjöfartssektorn ska kunna bidra fullt ut till de ekonomiövergripande insatserna för att nå unionens mål om klimatneutralitet samt målen för 2030 och andra potentiella delmål. Förordningen om övervakning, rapportering och verifiering är unionens primära instrument för övervakning, rapportering och verifiering av sjöfartens utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och utgör således en grund för ytterligare åtgärder. Förordningens tillämpningsområde bör därför utvidgas till att omfatta bindande krav för företag att minska sina växthusgasutsläpp per transportarbete, och det är också nödvändigt att utvidga EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta sjöfartssektorn.

Ändring 9

Förslag till förordning

Skäl 6

Kommissionens förslag

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

Ändring

(6) I april 2015 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter²⁰ (nedan kallad förordningen om övervakning, rapportering och verifiering), som kompletterades 2016 med två delegerade förordningar²¹ och två genomförandeförordningar²². Syftet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering är att samla in uppgifter om utsläpp från fartyg som kan ligga till grund för den fortsatta politiken och uppmuntra utsläppsminskningar genom att ge relevanta marknader information om fartygs effektivitet. ***Förordningen om övervakning, rapportering och verifiering antogs som ett första steg i en stegvis strategi för att inkludera utsläppen från sjötransporter i unionens åtaganden om minskade växthusgasutsläpp och för att sedermera prissätta dessa utsläpp i enlighet med principen om att förorenaren betalar. När förordningen om övervakning, rapportering och verifiering antogs förband sig kommissionen att i samband med framtida lagstiftningsförslag om sjöfartsutsläpp överväga vilka ytterligare åtgärder som skulle vara lämpliga för att säkerställa att sektorn bidrar skäligt till unionens utsläppsminskningsmål, i synnerhet möjligheten att utvidga EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta sjöfartssektorn.*** Enligt EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering ska företag från och med 2018 övervaka,

rapportera och verifiera sina fartygs årliga bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och energieffektivitet på resor till och från hamnar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Den är även tillämplig på koldioxidutsläpp inom EES-hamnar. De första utsläppsrapporterna **skulle** lämnas senast den 30 april 2019 **och offentliggjordes av kommissionen den 30 juni 2019.**

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

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

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

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

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

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

övervakning, rapportering och verifiering
av koldioxidutsläpp från sjötransporter,
EUT L 299, 5.11.2016, s. 22.

övervakning, rapportering och verifiering
av koldioxidutsläpp från sjötransporter,
EUT L 299, 5.11.2016, s. 22.

Ändring 10

Förslag till förordning Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

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

Ändring 11

Förslag till förordning Skäl 6b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(6b) Inom sjöfarten är fartygsägaren inte alltid samma person eller enhet som svarar för den kommersiella driften av ett fartyg. Därför bör alla uppgifter som krävs enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering insamlas av och tillskrivas den som faktiskt är ansvarig för den kommersiella fartygsdriften, såsom den driftsansvarige, tidsbefraktaren eller den som hyr fartyget

utan besättning.

Ändring 12

Förslag till förordning
Skäl 6c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

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

Ändring 13

Förslag till förordning
Skäl 6d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

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

minskat sin miljöpåverkan, till exempel när det gäller växthusgaser, utsläpp av föroreningar, bullerföroreningar, avfallshantering och vattenvård.

Ändring 14

Förslag till förordning
Skäl 6e (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

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

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

Ändring 15

Förslag till förordning
Skäl 6f (nytt)

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

Ändring 16

Förslag till förordning

Skäl 7

(7) Om en internationell överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering **ingås** ska kommissionen enligt artikel 22 i

(7) Om **det ingås** en internationell överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering **eller om globala åtgärder för att minska**

förordningen om övervakning, rapportering och verifiering se över den förordningen och om lämpligt föreslå ändringar för att anpassa den till den internationella överenskommelsen.

sjöfartens växthusgasutsläpp ska kommissionen enligt artikel 22 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering se över den förordningen och om lämpligt föreslå ändringar för att ***göra den förenlig med*** den internationella överenskommelsen. ***Oavsett om det vidtas några globala åtgärder eller inte är det viktigt att unionen kan fortsätta att vara ambitiös och visa prov på ledarskap i klimatfrågor genom att behålla eller anta strängare åtgärder inom unionen.***

Ändring 17

Förslag till förordning

Skäl 8

Kommissionens förslag

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

Ändring

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

alla unionens medlemsstater, att minska koldioxidutsläppen per transportarbete inom den internationella sjöfarten med i genomsnitt minst 40 % fram till 2030 och sträva efter att uppnå en minskning på 70 % fram till 2050. Det är därför lämpligt att införliva de grundläggande elementen från IMO:s inledande strategi i unionsrätten, samtidigt som man fortsätter att föra en konstruktiv dialog med IMO:s medlemsstater för att nå en global överenskommelse om åtgärder för att minska växthusgasutsläppen. Företagen bör åläggas att linjärt minska de årliga koldioxidutsläppen per transportarbete från samtliga fartyg under deras ansvar med i genomsnitt minst 40 % fram till 2030, jämfört med den genomsnittliga prestanda per kategori fartyg av samma storlek och typ som rapporterats i enlighet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering. Referensscenariot för åtgärderna för minskning av växthusgasutsläpp bör fastställas med hjälp av uppgifterna från Thetis-registret för övervakning, rapportering och verifiering och IMO:s datainsamlingssystem, samtidigt som man fullt ut erkänner de utsläppsminskningar som redan gjorts av de företag som gått i bränschen för utfasning av fossila bränslen. Kommissionen bör anta delegerade akter för att fastställa ingående bestämmelser för fastställandet av referensscenariot, den årliga minskningsfaktorn för varje fartygskategori, bestämmelserna och metoderna för att beräkna och samla in avgifterna för överskridande utsläpp och alla andra bestämmelser som krävs för att denna skyldighet ska fullgöras och för att kunna kontrollera att den fullgörs.

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

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

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

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

Ändring 18

Förslag till förordning

Skäl 9

Kommissionens förslag

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

Ändring

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

Ändring 19

Förslag till förordning

Skäl 10

Kommissionens förslag

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

Ändring

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

inom sjöfarten. Ändringar av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering bör därför begränsa anpassningen till IMO:s globala datainsamlingssystem till definitioner, övervakningsparametrar, övervakningsplaner och mallar.

sjöfarten. Ändringar av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering bör därför begränsa anpassningen till IMO:s globala datainsamlingssystem till **fartyg som omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering**, definitioner, övervakningsparametrar, övervakningsplaner och mallar.

Ändring 20

Förslag till förordning

Skäl 12

Kommissionens förslag

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

²⁵ IMO:s resolution MEPC 282 (70).

Ändring

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

²⁵ IMO:s resolution MEPC 282 (70).

Ändring 21

Förslag till förordning

Skäl 13

Kommissionens förslag

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

Ändring

(13) Övervakningsplanernas innehåll bör anpassas för att ta hänsyn till IMO:s globala datainsamlingsystem, med undantag för de delar av planen som är nödvändiga för att säkerställa att bara unionsrelaterade uppgifter övervakas och rapporteras enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering. Alla bestämmelser om uppgifter ”per resa” bör därför kvarstå när det gäller övervakningsplaner. ***Kommissionen bör också bistå medlemsstaterna genom att dela med sig av sakkunskap och bästa praxis och hjälpa till med införandet av ny teknik, för att de administrativa hindren ska minska och för att datahämtningen ska bli effektiv och säker.***

Ändring 22

Förslag till förordning

Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(13a) Av kommissionens konsekvensbedömning 2013, vilken åtföljde förslaget till förordningen om övervakning, rapportering och verifiering, framgick det dels att EU:s utsläppshandelssystem är effektivt för utsläpp från sjöfarten, dels att antingen ett utsläppshandelssystem eller en målbaserad kompensationsfond var de alternativ som kunde säkerställa de nödvändiga utsläppsminskningarna i sektorn. För att också sjöfarten ska komma med i unionens utsläppsminskande arbete bör

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG^{1a} utvidgas till att omfatta utsläpp från sjöfarten. Kommissionen bör anta delegerade akter för att fastställa dels sjötransporternas totala mängd utsläppsrätter i linje med andra sektorer, dels metoden för tilldelning av utsläppsrätter för sjötransporter genom full auktionering. Vid utarbetandet av dessa delegerade akter bör kommissionen uppdatera 2013 års konsekvensbedömning, i synnerhet för att ta i beaktande unionens ekonomiövergripande mål om minskade växthusgasutsläpp till 2030 och det klimatneutralitetsmål som fastställs i förordning (EU) .../... [den europeiska klimatlagen] samt de ekonomiska konsekvenserna, även i form av eventuella risker för oavsiktliga trafikomställningar och koldioxidläckage. Kommissionen bör offentliggöra resultaten av denna bedömning. Det är viktigt att unionen och dess medlemsstater stöder internationella åtgärder för minskning av sjötransporternas klimatpåverkan. Kommissionen bör följa hur det går inom IMO med att anta en marknadsbaserad åtgärd, och om en global marknadsbaserad åtgärd skulle antas bör kommissionen överväga hur man kan säkerställa överensstämmelse mellan unionens åtgärder och globala åtgärder på ett sätt som upprätthåller miljönyttan och effektiviteten hos unionens klimatåtgärder.

Ändring 23

Förslag till förordning

Skäl 13b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(13b) För en framgångsrik omställning till utsläppsfri sjöfart krävs det dels en integrerad strategi, dels den rätta möjliggörande miljön för att stimulera till innovation, både på fartyg och i hamnar. I denna möjliggörande miljö ingår offentliga och privata investeringar i forskning och innovation, tekniska åtgärder och driftsåtgärder för energieffektivisering av fartyg samt användning av hållbara alternativa bränslen, till exempel väte och ammoniak, som framställs från förnybara energikällor, och utsläppsfria framdrivningstekniker, inbegripet nödvändig tanknings- och laddningsinfrastruktur i hamnar. Intäkterna från auktionering av utsläppsrätter inom sjöfarten inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem bör användas för att inrätta en havsfond, med uppgift att stödja energieffektivisering av fartyg och investeringar som bidrar till koldioxidsnålare sjötransporter, även vid närsjöfart och i hamnar. Kommissionen bör också ta fram åtgärder för att reglera de mest förorenande fartygens tillträde till hamnar i unionen och ålägga fossilbränslefartyg i hamn att använda landström eller utsläppsfria alternativ. Kommissionen bör även bedöma möjligheten att ålägga hamnarna att ta ut utsläppsbaserade avgifter för överliggetid.

Ändring 24

Förslag till förordning

Skäl 13c (nytt)

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

^{1a} Teknisk rapport från Europeiska miljöbyrå nr 4/2013: *The impact of international shipping on European air quality and climate forcing.*

Ändring 25

Förslag till förordning

Skäl 14a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

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

Ändring 26

Förslag till förordning

Skäl 14b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

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

Ändring 27

Förslag till förordning

Skäl 14c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

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

Ändring 28

Förslag till förordning

Skäl 15

Kommissionens förslag

Ändring

(15) Syftet med förordning (EU) 2015/757 är att övervaka, rapportera och verifiera **koldioxidutsläpp** från fartyg som anlöper EES-hamnar **som ett första steg i en stegvis strategi för att minska**

(15) Syftet med förordning (EU) 2015/757 är att övervaka, rapportera och verifiera **växthusgasutsläpp** från fartyg som anlöper EES-hamnar **för att minska deras genomsnittliga koldioxidintensitet**

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

per transportarbete, bland annat genom att avsevärt minska deras utsläpp i hamn, och att prissätta dessa utsläpp så att växthusgasutsläppen från sjöfarten minskas. Detta kan inte uppnås i tillräcklig utsträckning av medlemsstaterna själva utan kan på grund av omfattningen och verkningarna bättre uppnås på unionsnivå. Hänsyn bör tas till IMO:s globala datainsamlingssystem och denna förordning säkerställer att uppgifter som samlas in utifrån ett antal enhetliga krav även i fortsättningen är tillförlitliga och jämförbara. Unionen får anta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

Ändring 29

Förslag till förordning Skäl 15a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

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

först åläggs att rätta sig efter detta krav.

Ändring 30

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

Kommissionens förslag

Ändring

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

Ändring 31

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

Kommissionens förslag

Ändring

Ändringar av förordning (EU) 2015/757

Ändring 32

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

Kommissionens förslag

Ändring

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

Ändring 33

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

Förordning (EU) 2015/757

Skäl 23

Nuvarande lydelse

(23) Andra växthusgaser, faktorer som påverkar klimatet *eller* luftföroreningar *bör inte omfattas av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering i detta skede, för att undvika krav på att installera* mätutrustning som *inte* är tillräckligt tillförlitlig eller kommersiellt tillgänglig, *vilket skulle kunna hindra genomförandet av unionens system för övervakning, rapportering och verifiering.*

Ändring

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

”(23) Unionens system för övervakning, rapportering och verifiering bör utvidgas till att omfatta även andra växthusgaser, faktorer som påverkar klimatet och luftföroreningar, såvida det finns mätutrustning som är tillräckligt tillförlitlig eller kommersiellt tillgänglig, för att bättre skydda klimatet, miljön och människors hälsa.”

Ändring 34

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

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 1

Nuvarande lydelse

Artikel 1
Syfte
I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av *koldioxidutsläpp* och av annan relevant information från fartyg som ankommer till, befinner sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats

Ändring

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

***”Artikel 1
Syfte
I denna förordning fastställs regler för noggrann övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp och av annan relevant information från fartyg som ankommer till, befinner sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats***

jurisdiktion i syfte att *främja minskningen av koldioxidutsläpp från sjötransporter på ett kostnadseffektivt sätt.*

jurisdiktion. I syfte att *bidra till uppnåendet av unionens ekonomiövergripande mål om klimatneutralitet, som fastställs i förordning (EU) .../... [den europeiska klimatlagen], samtidigt som man tar hänsyn till IMO:s inledande strategi om minskning av växthusgasutsläppen från fartyg, som antogs den 13 april 2018, ålägger denna förordning företag att minska sina årliga genomsnittliga koldioxidutsläpp per transportarbete i enlighet med artikel 12a.”*

Ändring 35

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt -1c (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 2 – punkt 1

Nuvarande lydelse

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

Ändring

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

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

Ändring 36

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 1 – led -a (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 3 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(-a) Följande led ska införas:

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

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

Ändring 37

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 1 – led -aa (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 3 – led b

Nuvarande lydelse

Ändring

b) anlöpshamn : den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget; följaktligen undantas uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa personal, angöra en torrdocka eller

-aa) Led b ska ersättas med följande:

”b) anlöpshamn: den hamn där ett fartyg lägger till för att lasta eller lossa **en betydande del av sitt** gods eller där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget; följaktligen undantas uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa

reparerara fartyget och/eller dess utrustning, uppehåll i hamn för att fartyget behöver assistans eller befinner sig i en nödsituation, omlastning mellan fartyg utanför hamnen och uppehåll endast för att ta skydd från dåligt väder eller för att detta krävs på grund av sök- och räddningsinsatser.

personal, angöra en torrdocka eller *reparera* fartyget och/eller dess utrustning, uppehåll i hamn för att fartyget behöver assistans eller befinner sig i en nödsituation, omlastning mellan fartyg utanför hamnen och uppehåll endast för att ta skydd från dåligt väder eller för att detta krävs på grund av sök- och räddningsinsatser.”

Ändring 38

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 1 – led a

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 3 – led d

Kommissionens förslag

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

Ändring

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

Ändring 39

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 1 – led aa (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 3 – led i

Nuvarande lydelse

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

Ändring

aa) Led i ska ersättas med följande:

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

Ändring 40

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 1a (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 4 – punkt 1

Nuvarande lydelse

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

Ändring

(1a) Artikel 4.1 ska ersättas med följande:

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

Ändring 41

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 1b (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 5 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

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

”2a. Kommissionen ska senast den 31 december 2021 anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera denna förordning genom att specificera metoderna för fastställande av utsläpp av metan (CH₄).

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

Ändring 72

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 2 – led a – led ia (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 6 – punkt 3 – led ca (nytt)

ia) Följande led ska införas:

”ca) Utsläppsfaktorerna för alternativa bränslen, bland annat för flytande naturgas, biobränslen och kolhaltiga förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, ska uttryckas i koldioxidekvivalenter och omfatta alla växthusgaser och baseras på en livscykelanalys. Dessa utsläppsfaktorer ska fastställas av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 24.2.”

Ändring 42

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 3 – led a

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 9 – punkt 1 – led f

”f) Transporterad last (frivilligt).”.

utgår

Ändring 43

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 3a (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 9 – punkt 2 – led a

Nuvarande lydelse

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

Ändring

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

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

Ändring 44

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 4 – led aa (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 10 – led ja (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(aa) Följande led ska läggas till:

”ja) **Transporterad last.**”

Ändring 45

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 5 – led a

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 11 – punkt 2

Kommissionens förslag

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

Ändring

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

Ändring 46

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 5 – led ba (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

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

Kommissionens förslag

Ändring

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

”xia) transporterad last,”

Ändring 47

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 5 – led bb (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

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

Kommissionens förslag

Ändring

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

”xib) fartygets storlek.”

Ändring 48

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 5a (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Kapitel IIa (nytt) – artikel 12a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(5a) Följande kapitel ska införas:

”KAPITEL IIa

UTSLÄPPSMINSKNING

Artikel 12a

Minskning av utsläpp

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

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

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

efterlevnad.

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

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

Ändring 49

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 5b (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 12b (ny)

(5b) Följande artikel ska införas:

”Artikel 12b

Utsläpp från fartyg i hamn

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

Ändring 50

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 5c (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – punkt 1

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

(5c) Artikel 21.1 ska ersättas med följande:

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

Ändring 51

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 5d (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – punkt 2 – led a

Nuvarande lydelse

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

Ändring

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

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

Ändring 74

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 6a (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – punkt 2 – led d

Nuvarande lydelse

- d) Total bränsleförbrukning per år för resor.

Ändring

(6a) Artikel 21.2 d skall ändras på följande sätt:

- d) Total bränsleförbrukning **per bränsletyp** per år för resor.

Ändring 52

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 6b (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – punkt 2 – led ka (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(6b) I artikel 21.2 ska följande led läggas till:

”ka) Fartygets storlek.”

Ändring 76

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 6c (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – punkt 2 – led kb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(6c) I artikel 21.2 ska följande led läggas till:

”kb) Total sträcka.”

Ändring 77

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 6d (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – punkt 2 – led kc (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(6d) I artikel 21.2 ska följande led läggas till:

”kc) Dödvikt.”

Ändring 78

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 6e (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – punkt 2 – led kd (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(6e) I artikel 21.2 ska följande led läggas till:

”kd) Transportarbete.”

Ändring 79

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 6f (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – punkt 2 – led ke (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(6f) I artikel 21.2 ska följande led läggas till:

”ke) Fartygsägarens namn.”

Ändring 80

Förslag till förordning

Artikel 1 – led 6g (nytt)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – punkt 2 – led kf (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(6g) I artikel 21.2 ska följande led läggas till:

”kf) Transporterad last.”

Ändring 53

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 6h (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 21 – punkt 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(6h) I artikel 21 ska följande punkt läggas till:

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

Ändring 54

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 6i (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 21a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(6i) Följande artikel ska införas:

”Artikel 21a

Märkning av fartygens miljöprestanda

1. För att stimulera utsläppsminskningar och göra informationen mer transparent ska kommissionen inrätta ett övergripande unionssystem för märkning av fartygs miljöprestanda, vilket ska gälla för de fartyg som omfattas av denna förordning.

2. Senast den 1 juli 2021 ska

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

Ändring 55

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 6j (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 22 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändring

(6j) *Artikel 22.3 ska utgå.*

Ändring 56

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 6k (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 22a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

(6k) *Följande artikel ska införas:*

”Artikel 22a

Översyn

1. Senast den 31 december 2022 ska kommissionen se över hur denna förordning fungerar, varvid den ska ta hänsyn till de erfarenheter som vunnits vid genomförandet av den samt till annan relevant utveckling i riktning mot minskade växthusgasutsläpp från sjötransporter och fullgörande av unionens åtaganden enligt Parisavtalet. Som ett led i översynen ska kommissionen föreslå ytterligare krav för att minska utsläppen av andra växthusgaser än koldioxid samt för att minska fartygens utsläpp av luftföroreningar och avloppsvatten, bland annat från skrubbrar, i öppet vatten. Vid översynen ska man också överväga att utvidga denna förordnings tillämpningsområde till att omfatta fartyg med en bruttodräktighet på 400–5 000. Översynen ska, när så är lämpligt, åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av denna förordning.

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

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

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

Ändring 57

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 6l (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 23 – punkt 2

Nuvarande lydelse

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

Ändring

(6l) Artikel 23.2 ska ersättas med följande:

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

Ändring 58

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 6m (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 23 – punkt 3

Nuvarande lydelse

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 5.2, 15.5 och 16.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet

Ändring

(6m) Artikel 23.3 ska ersättas med följande:

”3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 5.2, **5.2a, 12a.3**, 15.5 och 16.3 får när som helst återkallas av

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.

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.”

Ändring 59

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 6n (ny)

Förordning (EU) 2015/757

Artikel 23 – punkt 5

Nuvarande lydelse

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

Ändring

(6n) Artikel 23.5 ska ersättas med följande:

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

Ändring 60

Förslag till förordning

Artikel 1a (ny)

Direktiv 2003/87/EG

Kapitel IIa (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

Artikel 1a

Ändringar av direktiv 2003/87/EG

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

(1) Följande kapitel ska införas:

”KAPITEL IIa

SJÖTRANSPORTER

Artikel 3ga

Tillämpningsområde

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

Artikel 3gb

Totalt antal och metod för tilldelning av utsläppsrätter för sjötransporter

1. Senast den 31 december 2020 ska kommissionen uppdatera den

*konsekvensbedömning som genomfördes 2013 och som åtföljde kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013** och anta delegerade akter i enlighet med artikel 23 för att komplettera detta direktiv genom att fastställa sjötransporternas totala mängd utsläppsrätter i linje med andra sektorer samt metoden för tilldelning av utsläppsrätter för sjötransporter genom full auktionering och fastställa särskilda bestämmelser för den förvaltande medlemsstaten. De delegeradeakterna ska bygga på bästa tillgängliga data och på en bedömning av konsekvenserna av olika alternativ, bland annat konsekvenserna för utsläppen och i ekonomiskt hänseende.*

2. Artiklarna 12 och 16 ska gälla för utsläppsrätter för sjötransporter på samma sätt som för utsläppsrätter som rör andra verksamheter.

3. Minst 50 % av intäkterna från den auktionering av utsläppsrätter som avses i punkt 1 i denna artikel ska användas via den fond som inrättas enligt artikel 3gc.

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

5. Kommissionen ska övervaka genomförandet av detta kapitel samt eventuella tendenser till att fartyg försöker undvika att vara bundna av kraven i detta direktiv. Kommissionen ska,

om så är lämpligt, föreslå åtgärder för att förebygga sådant undvikande.

Artikel 3gc

Havsfonden

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

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

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

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

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

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

Artikel 3gd

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

1. *Inom 12 månader från det att IMO antagit globala marknadsbaserade åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från fartyg, och innan dessa åtgärder träder i kraft, ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet där den undersöker ambitionen och den totala miljönyttan av åtgärderna, inbegripet*

deras allmänna ambitioner när det gäller målen i Parisavtalet, unionens ekonomiövergripande mål om minskade växthusgasutsläpp för 2030 och det klimatneutralitetsmål som anges i förordning (EU) .../... [den europeiska klimatlagen]. I rapporten ska det tas särskild hänsyn till de globala åtgärdernas grad av deltagande, deras verkställbarhet, transparens, sanktioner vid bristande efterlevnad, processer för synpunkter från allmänheten, användning av utsläppskrediter, övervakning, rapportering och verifiering av utsläpp, register, ansvarsutkrävande samt regler för användning av biobränslen.

2. När så är lämpligt ska kommissionen låta den rapport som avses i punkt 1 åtföljas av ett lagstiftningsförslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av denna förordning på ett sätt som är förenligt med syftet att upprätthålla miljönyttan och effektiviteten hos unionens klimatåtgärder, särskilt unionens ekonomiövergripande mål om minskade växthusgasutsläpp för 2030 och det klimatneutralitetsmål som anges i förordning (EU) .../... [den europeiska klimatlagen].

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

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