



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 6. februar 2019
(OR. en)

6117/19

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

**CLIMA 40
ENV 111
MAR 25
MI 115
ONU 8
CODEC 310
IA 38**

FORSLAG

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	4. februar 2019
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2019) 38 final
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

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2019) 38 final.

Bilag: COM(2019) 38 final

Bruxelles, den 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

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

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Klimaændringer udgør en stor udfordring, som kræver hurtige løsninger. Derfor er målsætningen med Parisaftalen, at den globale temperaturstigning holdes et godt stykke under 2 °C i forhold til det førindustrielle niveau, og at indsatsen fortsættes for at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C, som skal opnås ved, at alle lande reducerer udledningen af drivhusgasser væsentligt.

Som følge af det store forbrug af fossile brændstoffer udleder den globale skibsfartsindustri store mængder drivhusgasser og bidrager dermed til klimaændringerne. Drivhusgasemissioner fra international søtransport anslås at udgøre ca. 2-3 % af de samlede globale udledninger af drivhusgasser. Det er mere end udledningerne fra nogen EU-medlemsstat. Hvis skibsfartssektoren var et land, ville den være den sjette største udleder af drivhusgasser i verden. Sektorens indvirkning på EU-plan er lige så betydelig: i 2015 tegnede skibsfart sig for 13 % af EU's samlede drivhusgasemissioner fra transportsektoren¹. Alligevel er søtransport den eneste sektor, som ikke udtrykkeligt er omfattet af EU's emissionsreduktionsmål eller specifikke afhjælpende foranstaltninger.

Den søbårne samhandel forventes fremadrettet at stige i volumen, hvilket vil føre til en kraftig stigning i udledningen af drivhusgasser, medmindre der sættes hurtigt ind med afbødende foranstaltninger. Ifølge en undersøgelse² fra Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) vil skibsfartens emissioner, afhængigt af den fremtidige økonomiske og energimæssige udvikling, globalt kunne stige med mellem 50 % og 250 % i 2050. På EU-plan er CO₂-udledningerne fra søtransport steget med 48 % mellem 1990 og 2008 og forventes at stige med 86 % over 1990-niveauet i 2050 trods minimumsstandards for nye skibes energieffektivitet vedtaget af IMO i 2011³. Hvis der ikke gøres noget for at bekæmpe disse emissioner, risikerer målene i Parisaftalen og de bestræbelser, der udfoldes af andre sektorer, at blive underløbet.

Som opfølgning på EU's hvidbog om transport fra 2011 vedtog EU i 2013 en strategi for progressiv integrering af emissioner fra søtransport i EU's politik for begrænsning af drivhusgasemissioner⁴. Som et første skridt vedtog Europa-Parlamentet og Rådet i april 2015 forordning (EU) 2015/757⁵ om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport ("EU's MRV-forordning"), som blev færdiggjort i 2016 sammen med to

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>.

³ IMO's beslutning MEPC.203(62)

⁴ COM (2013) 479.

⁵ 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*).

delegerede forordninger⁶ og to gennemførelsesforordninger⁷. EU's MRV-forordning blev udviklet med henblik på at:

- indsamle pålidelige og efterprøvede data om CO₂-emissioner for alle skibe (over 5 000 bruttoton), som anløber havne i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), herunder CO₂-emissioner fra disse skibe i havne
- tilvejebringe pålidelige oplysninger til støtte for fremtidige politiske beslutninger og gennemførelsen af politiske værktøjer, samt give mulighed for gennemførelse af internationale mål eller foranstaltninger (f.eks. energieffektivitet)
- sikre den nødvendige gennemsigtighed om data for at fremme indførelsen af nye teknologier og operationelle foranstaltninger, der skal gøre skibe mere miljøvenlige.

Ifølge EU's MRV-forordning skal rederierne indberette deres årlige CO₂-emissioner og andre relevante oplysninger som følge af deres skibes sejlads til og fra EØS-havne, og inden for EØS-havne. Rederiernes forpligtelser startede i 2017 med udarbejdelse og fremsendelse af overvågningsplaner til akkrediterede verifikatorer. Overvågning af brændstofforbrug, CO₂-emissioner og energieffektivitet startede i 2018, og de første emissionsrapporter forventes at foreligge i april 2019.

Efter Parisaftalens ikrafttrædelse og vedtagelsen af EU's MRV-forordning vedtog IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) i 2016 ændringer af MARPOL-konventionen om de retlige rammer for et globalt system til dataindsamling om skibes fuelolieforbrug ("IMO's globale dataindsamlingssystem"). De nærmere enkeltheder og vilkår for gennemførelsen af IMO's globale dataindsamlingssystem blev aftalt senere gennem "retningslinjer" vedtaget af MEPC 70 i oktober 2016 og af MEPC 71 i juli 2017. I henhold til IMO's globale dataindsamlingssystem indledes overvågningsforpligtelser påbegyndes i 2019 med indberetning i 2020.

Som følge heraf skal skibe, der udfører EØS-relaterede søtransportaktiviteter, fra januar 2019 opfylde overvågnings- og rapporteringskrav både i henhold til EU's MRV-forordning og IMO's globale dataindsamlingssystem.

Den samtidige anvendelse af disse to overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystemer på EU-plan og på globalt plan blev forudset i EU's MRV-forordning. I denne forordnings artikel 22 hedder det: *"Såfremt der indgås en international aftale om et globalt system til overvågning, rapportering og verifikation for drivhusgasemissioner (...), revurderer*

⁶ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2016/2072 om verifikationsaktiviteter og akkreditering af verifikatorer i henhold til forordning (EU) 2015/757 (EUT L 320 af 26.11.2016, s. 5) og 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).

⁷ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1927 af 4. november 2016 om skabeloner til overvågning af planer, emissionsrapporter og overensstemmelsesdokumenter i henhold til forordning (EU) 2015/757 af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport (EUT L 299 af 5.11.2016, s. 1-21) og 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. 22-25).

Kommissionen denne forordning og foreslår, hvor det er relevant, ændringer til denne forordning for at sikre tilpasning til denne internationale aftale."

Hovedformålet med dette forslag er derfor at ændre EU's MRV-forordning med henblik på at tage passende højde for IMO's nye globale dataindsamlingsystem med det formål at give virksomheder og forvaltninger mulighed for i størst muligt omfang at strømline og reducere deres administrative arbejde, samtidig med at målene i EU's MRV-forordning fastholdes.

- **Overensstemmelse med gældende bestemmelser på politikområdet**

De foreslåede ændringer af EU's MRV-forordning er i overensstemmelse med gældende politiske bestemmelser på området, idet de ikke må undergrave de primære mål i EU's MRV-system, og mere overordnet er de i overensstemmelse med EU's klimapolitik. Forslaget sigter navnlig mod at bevare de forventede positive virkninger af EU's MRV-forordning med hensyn til indsamling af pålidelige og verificerede data, at præge fremtidige politiske beslutninger og fremme indførelsen af energieffektivitetsforanstaltninger og adfærd inden for søfart.

Dette forslag følger den tilgang, som er fastlagt i EU's øvrige politikker for emissionsreduktioner, hvor overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner spiller en afgørende rolle for at sikre en effektiv gennemførelse af EU's klimapolitik, bl.a. under ordningen for handel med kvoter for drivhusgasemissioner (EU ETS). Forslaget er i overensstemmelse med bestemmelserne om gennemsigtighed i EU ETS, herunder verifikation af tredjeparter.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker**

EU forelagde i marts 2015 EU's og EU-medlemsstaternes nationalt bestemte bidrag ("NDC") for UNFCCC og forpligtede sig til et bindende mål om en indenlandsk reduktion i de samlede drivhusgasemissioner for hele økonomien på mindst 40 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauet i overensstemmelse med 2030-rammen for klima- og energipolitikken, der blev godkendt af Det Europæiske Råd i oktober 2014 og siden vedtaget⁸. Alle sektorer skal bidrage til omlægningen til en lavemissionsøkonomi og til Parisaftalen.

Forslaget er i overensstemmelse med strategien for lavemissionsmobilitet, som beskæftiger sig med foranstaltninger, der skal nedbringe drivhusgasemissionerne i transportsektoren yderligere som led i en bredere dekarboniseringsindsats, som EU har forpligtet sig til og vil iværksætte, bl.a. med sigte på 2030-målet⁹.

Ved at tilvejebringe pålidelige oplysninger om CO₂-emissioner fra de enkelte skibe er EU's MRV-forordning afgørende for en bedre beslutningsproces fremadrettet i EU og for styring af eventuelle fremtidige klimapolitikker i denne sektor. Forslaget sikrer dette vigtige princip. EU's MRV-forordning er som et eksisterende EU-politikinstrument et første skridt i den rigtige retning og kan anvendes som afsæt for en fremtidig politikudformning.

⁸ Direktiv (EU) 2018/410, forordning (EU) 2018/842 og forordning (EU) 2018/841 vedrørende arealanvendelse.

⁹ COM (2016) 501.

Forslaget ligger også i forlængelse af energiunionens princip om energieffektivitet først, da dets formål er at fremme gennemførelsen af energieffektivitetsforanstaltninger i skibsfartssektoren.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Artikel 191-193 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) bekræfter og præciserer EU's kompetencer vedrørende klimaændringer. Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 192 i TEUF.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af eksklusiv kompetence)**

I overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union, kan målene i dette forslag kun nås gennem et forslag fra Kommissionen på EU-plan, da forslaget har til formål at ændre gældende EU-lovgivning.

Indsamling og offentliggørelse af data om skibes emissioner og energieffektivitet på EU-niveau har den fordel, at resultaterne er fuldt sammenlignelige, da de er baseret på et enkelt sæt af krav. Dette bidrager bedre til at fjerne markedshindringer, der skyldes manglende information.

- **Proportionalitet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, fordi det ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå målene i EU's MRV-forordning og samtidig sikrer det indre markedes funktion og den europæiske skibsfartsindustri konkurrenceevne.

- **Valg af retsakt**

Med forslaget til ændringsforordning ændres den gældende MRV-forordning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Det er relevant at bemærke, at revisionen af EU's MRV-forordning finder sted uden forudgående evaluering, da en sådan først ville være mulig i slutningen af 2019 efter udløbet af den første gennemførelsesrunde. Derfor var en evaluering af den gældende MRV-forordning ikke en del af det forberedende arbejde og er ikke indgået i vurderingen af de politiske løsningsmodeller.

- **Høring af interesserede parter**

De foreslåede ændringer af EU's MRV-forordning er i vid udstrækning i overensstemmelse med de berørte parter interesser, som det fremgår af deres svar på den internetbaserede offentlige høring og målrettede undersøgelse. Civilsamfundsorganisationer, nationale akkrediteringsorganer, forskningsinstitutioner og borgere/enkeltpersoner giver bred tilslutning til, at der er nogle vigtige målsætninger, som det er nødvendigt at holde fast i ved ændring af

EU's MRV-forordning. Hertil hører oplysningskampagner om emissionsreduktion, der leverer pålidelig information til markedsaktører om brændstofforbrug og energieffektivitet, og indsamling af data med henblik på politikudformning på et velinformeret grundlag. For skibsfartssektoren er den vigtigste prioritet imidlertid at reducere den administrative byrde. EØS-medlemsstaterne og verifikatorerne under EU's MRV-forordning støtter også i vidt omfang disse mål, især indsamlingen af pålidelige data til brug for fremtidig politikudformning og mindskelse af den administrative byrde.

- **Ekspertbistand**

Undersøgelser vedrørende emissionsfremskrivninger baserer sig på relevante data fra IMO's 3. undersøgelse af drivhusgasser¹⁰ og er blevet taget i betragtning, navnlig i relation til emissioner og emissionsprognoser for international skibsfart, samt potentialet for emissionsreduktion som følge af tekniske og operationelle foranstaltninger i international skibsfart.

- **Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene — konsekvensanalyse**

Der er udviklet en konsekvensanalyse, der skal se på, hvilke elementer af EU's MRV-forordning der kan tilpasses IMO's globale dataindsamlingsystem. Dette dokument følger op på den konsekvensanalyse, der fulgte forslaget fra 2013, som indeholdt et skøn over de omkostninger, der er forbundet med MRV-forordningen. Desuden er det nye arbejdsdokument, hvori er indeholdt konsekvensanalysen, baseret på den indledende konsekvensanalyse, der blev offentliggjort i juni 2017, og den offentlige høring, der blev afsluttet i december 2017.

Europa-Kommissionens Udvalg for Forskriftskontrol vurderede et udkast til konsekvensanalyse og afgav den 13. juli 2018 en positiv udtalelse. Udvalget fremsatte henstillinger til yderligere forbedring af rapporten, som behandles i den reviderede rapport. Resuméet af konsekvensanalysen og udtalelsen fra Udvalget for Forskriftskontrol findes på Kommissionens websted¹¹.

I betragtning af behovet for at bevare de centrale målsætninger i MRV-forordningen blev to kandidater til tilpasning vraget på forhånd: forvaltningsstruktur og CO₂-rapportering. Tilpasse af forvaltningsstrukturen blev ikke anset for at være en mulighed, da det vil indebære, at EU og dets medlemsstater kun kan indsamle data vedrørende emissioner fra skibe under EU-medlemsstaters flag, og således ikke data om drivhusgasemissioner fra skibe, der ikke sejler under EU-medlemsstaters flag, som led i sejlads, der involverer EØS-havne. Samtidig ville en tilpasning vedrørende CO₂-rapportering indebære, at skibe ikke ville indberette CO₂-emissionsdata. Dette ville være helt uforeneligt med selve formålet med MRV-forordningen, som er knyttet til skibes CO₂-emissionspræstationer og deres klimavirkninger.

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>.

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia>.

Med disse begrænsninger in mente er tre politiske løsningsmodeller blevet vurderet i konsekvensanalysen:

Løsningsmodel 1 — referencescenario

Denne mulighed afspejler, hvad der ville ske, hvis der ikke gribes ind.

Løsningsmodel 2 — strømlining

Under dette scenario blev der vurderet forskellige tilpasningsmodeller med hensyn til: anvendelsesområde, definitioner, overvågningsparametre, overvågningsplaner og skabeloner, verifikation og gennemsigthed.

Løsningsmodel 3 — høj konvergens

Denne løsningsmodel indebærer, at MRV-forordningen ville blive ændret for at harmonisere alle dens tekniske aspekter med IMO's globale dataindsamlingssystem, med risiko for forringelse af indvirkningen på markedet.

Sammenligningen af de tre løsningsmodeller førte til følgende konklusioner:

En tilpasning af definitioner, overvågningsparametre, overvågningsplaner og skabeloner bidrager til at mindske den administrative byrde for rederier og nationale myndigheder, og letter dermed overholdelsen af rapporteringsforpligtelserne i de to systemer.

Samtidig bringer dette ikke de mål, der forfølges med den nuværende MRV-forordning og dens forventede positive virkninger, i fare.

Omvendt ville en tilpasning af aspekter som f.eks. anvendelsesområde, verifikation og gennemsigthed i alvorlig grad påvirke MRV-forordningens målsætninger, uden at det nødvendigvis ville bidrage til en betydelig reduktion af den administrative byrde. En tilpasning af gennemsigthedsbestemmelserne vil indebære, at fordelene ved at have adgang til energieffektivitetsdata for enkeltskibe for at skabe større incitament til at gøre brug af disse foranstaltninger, vil gå tabt. En tilpasning af verifikationskravene ville gøre det nødvendigt at opgive det homogene og uafhængige system med tredjepartsverifikation. Endelig ville en tilpasning med hensyn til anvendelsesområde indebære, at oplysningerne om EØS-relaterede emissioner ville være ufuldstændige.

Løsningsmodel 2 (strømlining) er således den foretrukne model, og elementer såsom definitioner, overvågningsparametre, overvågningsplaner og skabeloner foreslås tilpasset efter behov.

• **Målerettet regulering og forenkling**

Den foreslåede strømliningsstrategi ville reducere overensstemmelsesindsatsen i forhold til et business-as-usual-scenario. Som forklaret ovenfor ville det bidrage til at reducere rederiernes administrative byrde og lette overholdelsen af indberetningsforpligtelserne i henhold til de to overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystemer. I denne forbindelse anses den foreslåede revision af MRV-forordningen at dække behovene for REFIT, der kræver udforskning af mulighederne for forenkling og forbedring af effektiviteten i EU's lovgivning.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, som bl.a. anerkendes i chartret om grundlæggende rettigheder i Den Europæiske Union. Mere specifikt bidrager det til målet om et højt niveau af miljøbeskyttelse i overensstemmelse med princippet om bæredygtig udvikling som fastsat i artikel 37 Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder i Den Europæiske Union.

4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget

5. ANDRE ELEMENTER, DER SKAL UDVIKLES

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

I fortsættelse af de fremskridt, som Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) har opnået på møderne i oktober 2016 og i juli 2017 med vedtagelsen af relevante retningslinjer for IMO's globale dataindsamlingssystem, har Kommissionen foretaget analysen i henhold til artikel 22 i MRV-forordningen.

Forslaget tager sigte på at reducere den administrative byrde for skibe, der udøver søtransportaktiviteter, der er dækket af både MRV-forordningen og IMO's globale dataindsamlingssystem, samtidig med at de specifikke målsætninger for EU's indsats på dette område bevares.

Det foreslås derfor, at der gennemføres følgende ændringer:

1. Definitionerne af "selskab" og "rapporteringsperiode" samt fordelingen af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i tilfælde af "selskabsskifte" skal tage hensyn til de parallelle bestemmelser i IMO's globale dataindsamlingssystem. Derved sikres det, at de samme juridiske enheder overvåger og rapporterer i henhold til tilsvarende beregnede rapporteringsperioder for deres skibe, der udøver EØS-relaterede søtransportaktiviteter i henhold til MRV-forordningen og IMO's globale dataindsamlingssystem. Med henblik herpå ændres artikel 3 og artikel 11, stk. 2, i MRV-forordningen.
2. 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 skal "dødvægtstonnage" defineres og rapporteres som en obligatorisk parameter, mens "fragtmængder" bevares som en frivillig overvågningsparameter for de selskaber, der er villige til at fremsende en beregning af deres skibes gennemsnitlige energieffektivitet baseret på fragtmængden. EU's nuværende skibsfartsparemeter "tid til søs" bør erstattes af definitionen af "timer undervejs" i IMO's globale dataindsamlingssystem. Endelig bør beregningen af "tilbagelagt distance" tage udgangspunkt i de eksisterende muligheder, der er indeholdt i de relevante retningslinjer for IMO's dataindsamlingssystem. Med henblik herpå ændres artikel 6, stk. 3, artikel 9, stk. 1, artikel 10, artikel 11, stk. 3, artikel 21, stk. 2, samt bilag II, litra A, stk. 1, i MRV-forordningen.
3. Minimumsindholdet af overvågningsplaner bør strømlines, så der tages højde for IMO's "retningslinjer for udvikling af en forvaltningsplan for skibes

energieffektivitet (SEEMP)", med undtagelse af de bestemmelser, der er nødvendige for at sikre, at kun EU-relaterede oplysninger overvåges og rapporteres i henhold til MRV-forordningen. Med henblik herpå ændres forordningens artikel 6, stk. 3.

På den anden side bør visse relevante dele af MRV-forordningen bevares. Der er tale om følgende:

1. Anvendelsesområdet for skibe og aktiviteter, som er omfattet af MRV-forordningen, bevares (dvs. de fleste skibe over 5 000 BT, som anløber EU-havne med henblik på søtransport). Skibsaktiviteter, der ikke betragtes som søtransport, såsom opmudring, nedlægning af rør og støtteaktiviteter i forbindelse med offshoreanlæg, vil heller ikke fremover være underlagt kravene om overvågning og rapportering.
2. Skibes CO₂-emissioner i EU-havne skal ligeledes overvåges og rapporteres særskilt for således at tilskynde til anvendelsen af eksisterende foranstaltninger for reduktion af CO₂-emissioner i EU-havne og for at skabe større opmærksomhed om skibsfartens emissioner. Også data om sejladsen internt i en hvilken som helst EU-medlemsstat skal overvåges og rapporteres, således at medlemsstaternes myndigheder har pålidelige og sammenlignelige data om emissioner i deres nationale skibsfart. De eksisterende MRV-bestemmelser om verifikation af data fra akkrediterede tredjeparter skal bevares for fortsat at sikre EU's mål om at tilvejebringe oplysninger, der er sammenlignelige over tid og pålidelige, og som gør det muligt at træffe yderligere beslutninger på EU-plan og globalt.
3. Ligeledes skal bestemmelserne i MRV-forordningen om offentliggørelse af individuelle skibes CO₂-emissionsdata og energieffektivitet bevares, hvilket kan bidrage til at fjerne hindringer for markedsadgang, der hæmmer indførelsen af mere energieffektive teknologier og energieffektiv adfærd i sektoren.

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**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹³,

efter den almindelige lovgivningsprocedure¹⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (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.
- (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.
- (3) I Europa-Parlamentets beslutning fra februar 2014 om en ramme for klima- og energipolitikkerne frem til 2030 blev Kommissionen og medlemsstaterne opfordret til

¹² EUT C [...] af [...], s. [...].

¹³ XXX

¹⁴ XXX

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

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).

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.

- (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.
- (5) Med udgangspunkt i EU's hvidbog om transport fra 2011¹⁸ vedtog Kommissionen i 2013 en strategi for gradvis integrering af emissioner fra søtransport i EU's politikker vedrørende reduktion af drivhusgasser¹⁹.
- (6) I april 2015 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport ²⁰("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.
- (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

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf.

¹⁹ COM (2013) 479.

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. 22-25)

drivhusgasemissioner fra søtransport, revurdere samme forordning og, hvis det er relevant, foreslå ændringer for at sikre tilpasning til den pågældende internationale aftale.

- (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 vedtog²⁴ IMO et dataindsamlingssystem for skibes fuelolieforbrug ("IMO's globale dataindsamlingssystem").
- (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.
- (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 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.
- (11) Ændringer af EU's MRV-forordning bør sikre, at de samme juridiske enheder er ansvarlige for overvågning under tilsvarende beregnede rapporteringsperioder, hvor et skibs aktiviteter falder ind under begge systemer. Definitioner vedrørende selskaber og rapporteringsperioder, herunder rapportering i tilfælde af selskabsskifte, bør således ændres for at tage hensyn til IMO's bestemmelser.
- (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 dataindsamlingssystem²⁵ for at reducere den administrative byrde.
- (13) Indholdet af overvågningsplaner bør strømlines, så der tages hensyn til IMO's globale dataindsamlingssystem, 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-

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.

²⁵ IMO's beslutning MEPC 282 (70).

forordning. Derfor bør enhver "pr. sejlads"-bestemmelse bevares som led i overvågningsplanen.

- (14) Den udskudte anvendelsesdato er nødvendig for at sikre, at løbende overvågning, rapportering og verifikation gennemføres konsekvent i rapporteringsperioden.
 - (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 dataindsamlingsystem 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.
 - (16) Forordning (EU) 2015/757 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —
- VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

- (1) I artikel 3 foretages følgende ændringer:
 - (a) Litra d) affattes således:

"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."
 - (b) Litra m) affattes således:

"m) "rapporteringsperiode": perioden fra 1. januar til 31. december. For sejlads, der indledes i ét kalenderår og afsluttes i et andet, indberettes de respektive overvågnings- og rapporteringsdata i det pågældende kalenderår."
 - (c) Følgende nye litra p) tilføjes:

"p) "dødvægtstonnage": forskellen i ton mellem et skibs displacement i vand med en relativ massefylde på 1 025 kg/m³ ved nedlastning i sommerdybgang og skibets egenvægt. Ved sommerdybgang forstås den maksimale sommerdybgang som certificeret i de stabilitetsoplysninger, der er godkendt af administrationen eller en organisation, som denne har anerkendt."
- (2) I artikel 6 foretages følgende ændringer:
 - (a) Stk. 3 ændres således:
 - i) Litra a), b) og c) affattes således:

- "a) skibsuplysninger, herunder navn, IMO-identifikationsnummer, skibets type og selskabets navn"
 - "b) en beskrivelse af skibets motorer og andre enheder, der forbruger fuelolie, og af typer af fuelolie"
 - "c) emissionsfaktorer"
 - ii) Litra d) udgår.
 - iii) Litra g) udgår.
 - iv) Litra h), nr. iii), affattes således:
 - "iii) procedurene, ansvarsområderne, formlerne og datakilderne til bestemmelse og registrering af timer undervejs".
 - v) Litra i) affattes således:
 - "i) datakvalitet, herunder procedurer til at identificere og afhjælpe datamangler"
- (3) I artikel 9 ændres stk. 1 som følger:
- (a) litra e) og f) affattes således:
 - "e) timer undervejs"
 - "f) fragt, på frivilligt grundlag".
- (4) I artikel 10 foretages følgende ændringer:
- (a) Litra h) affattes således:
 - "h) samlet antal timer undervejs"
- (5) I artikel 11 foretages følgende ændringer:
- (a) Stk. 2 affattes således:
 - "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."
 - (b) Følgende nye punkt xi) indsættes efter stk. 3, litra a):
 - "xi) skibets dødvægtstonnage"
- (6) Artikel 21, stk. 2, litra g) affattes således:
- "g) det samlede årlige antal timer undervejs"
- (7) Bilag II ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. januar året efter ikrafttrædelsen af denne retsakt. Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand