

Bryssel den 6 februari 2019
(OR. en)

6117/19

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

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

FÖRSLAG

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	4 februari 2019
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2019) 38 final
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

För delegationerna bifogas dokument – COM(2019) 38 final.

Bilaga: COM(2019) 38 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

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

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Motiv och syfte med förslaget**

Klimatförändringarna utgör en stor utmaning som måste tacklas utan dröjsmål. Syftet med Parisavtalet är att begränsa den globala temperaturhöjningen till betydligt under 2 °C jämfört med förindustriella nivåer, samt att göra ansträngningar att begränsa temperaturhöjningen till 1,5 °C genom att kraftigt minska alla länders växthusgasutsläpp.

På grund av sin stora förbrukning av fossila bränslen släpper den internationella sjöfarten ut betydande mängder växthusgaser som bidrar till klimatförändringarna. Utsläppen av växthusgaser från internationella sjötransporter beräknas utgöra omkring 2–3 % av de globala utsläppen av växthusgaser totalt, vilket är mer än utsläppen för någon enskild EU-stat. Om sjöfartssektorn var ett land skulle den ligga på sjätte plats i världen när det gäller utsläpp. Även på EU-nivå har sektorn en betydande påverkan: år 2015 svarade den för 13 % av de totala växthusgasutsläppen från EU:s transportsektor¹. Samtidigt är sjöfarten den enda sektor som inte varit föremål för ett uttryckligt EU-mål om utsläppsminskningar eller särskilda begränsningsåtgärder.

De sjöburna handelsvolymerna kommer troligen att växa i framtiden och därmed leda till en betydande ökning av växthusgasutsläppen såvida inga begränsningsåtgärder vidtas omgående. Enligt en undersökning² från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) kan utsläppen från den globala sjöfarten öka med 50–250 % fram till 2050, beroende på den ekonomiska utvecklingen och energikutvecklingen. Inom EU ökade koldioxidutsläppen från sjötransporter med 48 % under perioden 1990–2008 och de förväntas öka med 86 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2050 trots de minimistandarder för energieffektivitet som IMO antog för nya fartyg 2011³. Om inget görs för att motverka dessa utsläpp riskerar de att undergräva Parisavtalets mål och de ansträngningar som görs inom andra sektorer.

Efter EU:s vitbok om transporter 2011 antog EU 2013 en strategi för att gradvis integrera utsläpp från sjötransporter i EU:s politik för att minska utsläppen av växthusgaser⁴. Som ett första steg antog Europaparlamentet och rådet i april 2015 förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter⁵ (nedan kallad *förordningen om övervakning, rapportering och verifiering*), som 2016 kompletterades med två delegerade förordningar⁶ och två genomförandeförordningar⁷. Syftet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering var att

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 resolution MEPC.203(62).

⁴ COM(2013) 479.

⁵ 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.

⁶ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2072 om verifieringsverksamhet och ackreditering av kontrollörer i enlighet med förordning (EU) 2015/757, EUT L 320, 26.11.2016, s. 5, och kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2071 av den 22 september 2016 om ändring av

- samla in säkra och verifierade uppgifter om koldioxidutsläpp från alla fartyg (med en bruttodräktighet över 5 000) som anlöper hamnar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), inbegripet dessa fartygs koldioxidutsläpp i hamnar,
- tillhandahålla säker information som kan ligga till grund för framtida politiska beslut och politiska verktyg samt göra det möjligt att förverkliga internationella mål eller åtgärder (om t.ex. energieffektivitet),
- tillhandahålla de transparenta uppgifter som krävs för att uppmuntra införandet av ny teknik och operativa åtgärder som gör fartyg mer miljövänliga.

Enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering ska rederier rapportera årliga koldioxidutsläpp och annan relevant information om sina fartyg som anlöper till eller avgår från EES-hamnar och inom EES-hamnar. Rederiernas skyldigheter började gälla 2017, då de skulle upprätta och överlämna övervakningsplaner till ackrediterade kontrollörer. Övervakningen av bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och energieffektivitet inleddes 2018 och de första utsläppsrapporterna ska lämnas i april 2019.

Efter det att Parisavtalet trätt i kraft och EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering antagits antog IMO:s kommitté för skydd av havsmiljön (MEPC) år 2016 ändringar av Marpolkonventionen för att fastställa en rättslig ram för ett globalt system för insamling av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja (nedan kallat *IMO:s globala datainsamlingssystem*). Närmare uppgifter och tillämpningsvillkor för IMO:s globala datainsamlingssystem fastställdes senare genom de riktlinjer som MEPC 70 antog i oktober 2016 och MEPC 71 i juli 2017. Kraven på övervakning i IMO:s globala datainsamlingssystem börjar gälla 2019, med rapportering 2020.

Från och med januari 2019 måste därför fartyg som bedriver sjötransportverksamhet inom EES-området uppfylla övervaknings- och rapporteringskraven i både förordningen om övervakning, rapportering och verifiering och IMO:s globala datainsamlingssystem.

Förekomsten av två parallella system på EU-nivå och internationellt förutsågs i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering. I artikel 22 i förordningen sägs följande: ”Om en internationell överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp [...] ingås, ska kommissionen se över denna förordning och om lämpligt föreslå ändringar för att anpassa den till den internationella överenskommelsen.”

Syftet med detta förslag är därför att ändra förordningen om övervakning, rapportering och verifiering för att ta vederbörlig hänsyn till IMO:s nya globala datainsamlingssystem och

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.

⁷ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/1927 av den 4 november 2016 om mallar för övervakningsplaner, utsläppsrapporter och dokument om överensstämmelse 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, och 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.

förenkla och minska den administrativa bördan för företag och myndigheter, men samtidigt bevara förordningens syfte.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

De föreslagna ändringarna av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering är förenliga med befintliga bestämmelser på området eftersom de inte undergräver det grundläggande syftet med det system som inrättas genom förordningen och överhuvudtaget är förenliga med EU:s klimatpolitik. Förslaget är framför allt utformat för att inte äventyra de förväntade positiva effekterna av förordningen när det gäller insamling av säkra och verifierade uppgifter, underlag för framtida politiska beslut och uppmuntran av införande av energieffektiva åtgärder och energieffektiv praxis inom sjöfarten.

Förslaget ligger dessutom i linje med strategin i EU:s övriga utsläppsminskande åtgärder, där övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp spelar en avgörande roll för att genomföra EU:s klimatpolitik i praktiken, t.ex. genom systemet för handel med utsläppsrätter. Förslaget är förenligt med bestämmelserna om transparens i EU:s system för handel med utsläppsrätter, inklusive tredjepartsverifiering.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

EU överlämnade ett ”nationellt fastställt bidrag” för EU och dess medlemsstater till UNFCCC i mars 2015 i form av ett bindande mål om att minska de inhemska växthusgasutsläppen från hela ekonomin med 40 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer. Detta överensstämmer med den ram för klimat- och energipolitiken fram till 2030 som Europeiska rådet godkände i oktober 2014 och som därefter antagits i lag⁸. Alla sektorer måste bidra till övergången till ett koldioxidsnålt samhälle och till Parisavtalet.

Förslaget är förenligt med strategin för utsläppssnål rörlighet, som innehåller åtgärder för att ytterligare minska växthusgasutsläppen från transporter inom ramen för de mer omfattande ansträngningar för att fasa ut fossila bränslen som EU har gjort och utlovat, bland annat fram till 2030⁹.

Förordningen om övervakning, rapportering och verifiering säkerställer tillgång till säker information om enskilda fartygs koldioxidutsläpp och är därför av grundläggande betydelse för att underlätta framtida beslut på EU-nivå och vägleda eventuella klimatåtgärder inom denna sektor. Denna grundläggande princip upprätthålls i förslaget. Ett lämpligt första steg är att utgå från förordningen om övervakning, rapportering och verifiering vid utformningen av den fortsatta politiken, eftersom det är en befintlig EU-rättsakt.

Förslaget är även förenligt med energiunionens princip om ”energieffektivitet först”, eftersom det bör leda till fler energieffektivitetsåtgärder inom sjöfarten.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

⁸ Direktiv (EU) 2018/410, förordning (EU) 2018/842 och förordning (EU) 2018/841 om markanvändning.

⁹ COM(2016) 501.

I artiklarna 191–193 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) bekräftas och specificeras EU:s befogenheter på klimatområdet. Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 192 i EUF-fördraget.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Eftersom det rör en ändring av befintlig EU-lagstiftning kan syftet med detta förslag bara uppnås genom ett kommissionsförslag på EU-nivå och förslaget är därför i enlighet med den subsidiaritetsprincip som fastställs i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen.

Fördelen med att samla in och offentliggöra uppgifter om fartygs utsläpp och energieffektivitet på EU-nivå är att resultaten blir helt jämförbara eftersom de bygger på samma krav. Detta gör det lättare att undanröja marknadshinder som beror på brist på information.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen eftersom det inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målen med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering, samtidigt som det värnar den inre marknadens funktion och den europeiska sjöfartens konkurrenskraft.

- **Val av instrument**

Förslaget är en ändringsförordning eftersom det syftar till att ändra EU:s befintliga förordning om övervakning, rapportering och verifiering.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Det bör påpekas att översynen av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering görs utan någon föregående utvärdering, eftersom en sådan skulle ha kunnat göras först i slutet av 2019, efter den första efterlevnadscykeln. En utvärdering av EU:s befintliga förordning om övervakning, rapportering och verifiering ingick därför inte i förberedelserna och har inte beaktats i bedömningen av de olika handlingsalternativen.

- **Samråd med berörda parter**

De föreslagna ändringarna av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering tillmötesgår i hög grad de synpunkter som intressenterna framförde under det offentliga samrådet på internet och i den riktade e-enkäten. Civilsamhällesorganisationer, nationella ackrediteringsorgan, forskningsinstitutioner och medborgare/enskilda menade överlag att vissa viktiga mål måste bevaras när förordningen om övervakning, rapportering och verifiering ändras. Det handlade bl.a. om målen att öka kunskaperna om utsläppsminskningar, att ge marknadsaktörerna säker information om bränsleförbrukning och energieffektivitet samt att samla in uppgifter som möjliggör väl underbyggda politiska beslut. För sjöfartssektorn är den viktigaste frågan dock att minska den administrativa bördan. Medlemsstater i EES och kontrollörer av EU:s system för övervakning, rapportering och verifiering ställer sig också bakom dessa mål, framför allt insamlingen av säkra uppgifter som

kan ligga till grund för utformningen av framtida politik och minimera den administrativa bördan.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Utsläppsprognoserna utgår från uppgifterna i IMO:s tredje undersökning av växthusgaser¹⁰ och har beaktats när det gäller utsläpp och beräkningar av utsläpp från internationell sjöfart, samt möjligheterna att uppnå utsläppsminskningar genom tekniska och operativa åtgärder inom internationell sjöfart.

- **Arbetsdokument – konsekvensbedömning**

En konsekvensbedömning har gjorts för att analysera vilka delar av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering som kan anpassas till motsvarande delar av IMO:s globala datainsamlingssystem. Detta dokument kompletterar den konsekvensbedömning som åtföljde förslaget 2013 och som omfattade en kostnadsbedömning av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering. Det nya arbetsdokument som innehåller denna konsekvensbedömning bygger på den inledande konsekvensbedömning som offentliggjordes i juni 2017 och det offentliga samråd som avslutades i december 2017.

Kommissionens nämnd för lagstiftningskontroll bedömde ett utkast till konsekvensbedömningen och lämnade ett positivt yttrande den 13 juli 2018. Nämnden rekommenderade förbättringar av rapporten som har beaktats i den reviderade versionen. Sammanfattningen av konsekvensbedömningen och yttrandet från nämnden för lagstiftningskontroll finns på kommissionens webbplats¹¹.

Vikten av att bevara det grundläggande syftet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering innebar att två möjliga anpassningar förkastades direkt, nämligen en anpassning av bestämmelserna om styrning och en anpassning av koldioxidrapporteringen. Att anpassa bestämmelserna om styrning ansågs inte vara möjligt eftersom det skulle innebära att EU och dess medlemsstater bara kan samla in uppgifter om utsläpp från EU-flaggade fartyg och inte om växthusgasutsläpp från andra fartyg som anlöper EES-hamnar. Att anpassa bestämmelserna om koldioxidrapportering skulle vidare innebära att fartyg inte skulle rapportera koldioxidutsläpp. Detta skulle strida mot själva syftet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering, dvs. att fastställa fartygs koldioxidutsläppsprestanda och klimatpåverkan.

Med dessa begränsningar i åtanke bedömdes följande tre handlingsalternativ i konsekvensbedömningen:

Alternativ 1 – Grundscenario

Detta alternativ speglar vad som händer om ingen åtgärd vidtas.

Alternativ 2 – Rationalisering

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>

I detta scenario bedömdes olika alternativ när det gäller anpassning av tillämpningsområde, definitioner, övervakningsparametrar, övervakningsplaner och mallar, verifiering och transparens.

Alternativ 3 – Betydande konvergens

Detta alternativ innebär att förordningen om övervakning, rapportering och verifiering skulle ändras för att i alla tekniska avseenden harmoniseras med IMO:s globala datainsamlingssystem, vilket skulle riskera att undergräva dess förväntade marknadspåverkan.

En jämförelse av de tre alternativen utmynnade i följande slutsatser:

En lämplig anpassning av definitioner, övervakningsparametrar, övervakningsplaner och mallar minskar den administrativa bördan för rederier och nationella myndigheter och gör det lättare att uppfylla rapporteringsskyldigheterna enligt båda systemen.

Den äventyrar samtidigt inte syftet med den nuvarande förordningen om övervakning, rapportering och verifiering och de positiva effekter som den förväntas medföra.

Omvänt skulle en anpassning av tillämpningsområde, verifiering och transparens allvarligt äventyra syftet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering, utan att nödvändigtvis minska den administrativa bördan i någon betydande grad. En anpassning av transparensbestämmelserna skulle innebära att de positiva effekterna av tillgång till energieffektivitetssuppgifter för enskilda fartyg för att uppmuntra sådana åtgärder skulle gå förlorade. En anpassning av verifieringskraven skulle göra det nödvändigt att avstå från det enhetliga och oberoende systemet med tredjepartsverifiering. En anpassning av tillämpningsområdet skulle slutligen resultera i ofullständig information om EES-relaterade utsläpp.

Alternativ 2 (Rationalisering) är därför det rekommenderade alternativet och det föreslås att bl.a. definitioner, övervakningsparametrar, övervakningsplaner och mallar ska anpassas på lämpligt sätt.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Den föreslagna rationaliseringen skulle underlätta regelefterlevnad jämfört med om inga åtgärder vidtas. Som förklaras ovan skulle det minska den administrativa bördan för rederier och göra det lättare att uppfylla rapporteringsskyldigheterna enligt de två systemen för övervakning, rapportering och verifiering. Den föreslagna översynen av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering antas i detta avseende uppfylla Refit-programmets krav på att undersöka potentialen för förenkling och förbättring av EU-lagstiftningens effektivitet.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget är förenligt med de grundläggande rättigheter och de principer som erkänns i framför allt Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Det bidrar framför allt till målet att uppnå en hög miljöskyddsnivå i enlighet med principen om hållbar utveckling enligt artikel 37 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ANDRA DELAR SOM SKA VIDAREUTVECKLAS

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Kommissionen har gjort en analys enligt artikel 22 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering med anledning av de framsteg som kommittén för skydd av havsmiljön (MEPC) gjorde vid sina möten i oktober 2016 och juli 2017 när den antog relevanta riktlinjer för IMO:s globala datainsamlingssystem.

Syftet med detta förslag är att minska den administrativa bördan för fartyg som bedriver sjötransporter och som omfattas av både förordningen om övervakning, rapportering och verifiering och IMO:s globala datainsamlingssystem, men samtidigt bevara de särskilda målen med EU:s insatser på detta område.

Därför föreslås följande ändringar:

1. Definitionerna av ”företag” och ”rapporteringsperiod” samt tilldelningen av övervaknings- och rapporteringsskyldigheter vid ”företagsbyten” ska anpassas till parallella bestämmelser i IMO:s globala datainsamlingssystem. Därmed säkerställs att samma juridiska enheter övervakar, och under rapporteringsperioder som har beräknats på samma sätt, rapporterar om sina fartyg som bedriver EES-relaterade sjötransporter enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering och enligt IMO:s globala datainsamlingssystem. Artiklarna 3 och 11.2 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering kommer därför att ändras.
2. 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. För att göra detta bör ”dödvikt” definieras och rapporteras som en obligatorisk parameter, medan ”transporterad last” bör kvarstå som en frivillig övervakningsparameter för företag som är villiga att lämna en beräkning av sina fartygs genomsnittliga energieffektivitet baserat på transporterad last. Den nuvarande parametern ”tidsåtgång till sjöss” för EU:s sjöfart bör ersättas med definitionen av ”timmar under färd” i IMO:s globala datainsamlingssystem. Beräkningen av ”tillryggalagd sträcka” bör slutligen utgå från alternativen i relevanta riktlinjer för IMO:s globala datainsamlingssystem. Artiklarna 6.3, 9.1, 10, 11.3, 21.2 och bilaga II A 1 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering kommer därför att ändras.
3. Kraven på övervakningsplanernas innehåll bör anpassas för att ta hänsyn till IMO:s riktlinjer om energieffektivitetsplaner för fartyg (SSEMP), utom när det gäller de bestämmelser som är nödvändiga för att säkerställa att bara EU-relaterade uppgifter övervakas och rapporteras enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering. Artikel 6.3 kommer därför att ändras.

En del relevanta inslag i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering bör däremot kvarstå. Det handlar om följande:

1. Tillämpningsområdet för förordningen i fråga om fartyg och verksamhet ska inte ändras (och alltså omfatta majoriteten av fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 som anlöper EU-hamnar i samband med sjötransporter). Övervaknings- och

rapporteringskraven ska inte heller framöver omfatta fartygsaktiviteter som inte betraktas som sjötransporter, t.ex. muddring, utläggning av rörledningar och försörjning av havsbaserade anläggningar.

2. Fartygs koldioxidutsläpp i EU-hamnar ska också övervakas och rapporteras separat för att uppmuntra utnyttjandet av tillgängliga åtgärder för att minska koldioxidutsläpp i EU-hamnar och öka kunskaperna om utsläpp från fartyg. Även uppgifter om inrikes resor i medlemsstaterna ska övervakas och rapporteras, så att medlemsstaternas myndigheter får säkra och jämförbara uppgifter om utsläppen från sin nationella sjöfart. De nuvarande bestämmelserna i förordningen om att uppgifter ska verifieras av ackrediterade tredje parter ska kvarstå för att inte äventyra EU:s mål om uppgifter som är säkra och jämförbara över tiden och kan ligga till grund för framtida beslut på EU-nivå eller globalt.
3. Förordningens bestämmelser om enskilda fartygs uppgifter om koldioxidutsläpp och energieffektivitet ska också kvarstå för att göra det lättare att undanröja marknadshinder som försvårar införandet av mer energieffektiv teknik och praxis inom sektorn.

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹³,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet¹⁴, och

av följande skäl:

- (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.
- (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.
- (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

¹² EUT C [...], [...], 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 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 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.

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.

- (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 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.
- (5) Med utgångspunkt i unionens vitbok om transporter¹⁸ från 2011 antog kommissionen 2013 en strategi för att gradvis integrera utsläpp från sjötransporter i unionens politik för minskade växthusgasutsläpp¹⁹.
- (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.
- (7) Om en internationell överenskommelse om ett globalt system för övervakning, rapportering och verifiering ingås ska kommissionen enligt artikel 22 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering se över den förordningen och om

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 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 genomförandeförordning (EU) 2016/1927 av den 4 november 2016 om mallar för övervakningsplaner, utsläppsrapporter och dokument om överensstämmelse 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.

lämpligt föreslå ändringar för att anpassa den till den internationella överenskommelsen.

- (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 utsläppsminskningsmål som omfattar hela ekonomin. Arbete 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.
- (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.
- (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 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.
- (11) Ändringar av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering bör säkerställa att samma juridiska enheter, när det gäller sjöfartsverksamhet som omfattas av båda systemen, ansvarar för övervakning under rapporteringsperioder som beräknats på samma sätt. Definitioner som rör företag och rapporteringsperioder, inbegripet rapportering vid företagsbyten, bör därför ändras för att ta hänsyn till IMO:s bestämmelser
- (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.
- (13) Övervakningsplanernas innehåll bör anpassas för att ta hänsyn till IMO:s globala datainsamlingssystem, med undantag för de delar av planen som är nödvändiga för att säkerställa att bara unionsrelaterade uppgifter övervakas och rapporteras enligt

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

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

²⁵ IMO:s resolution MEPC 282 (70).

förordningen om övervakning, rapportering och verifiering. Alla bestämmelser om uppgifter ”per resa” bör därför kvarstå när det gäller övervakningsplaner.

- (14) Den uppskjutna tillämpningen är nödvändig för att säkerställa att löpande övervakning, rapportering och verifiering tillämpas på samma sätt under rapporteringsperioden.
- (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 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.
- (16) Förordning (EU) 2015/757 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

- (1) Artikel 3 ska ändras på följande sätt:
 - (a) Led d ska ersättas med följande:

”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.”.
 - (b) Led m ska ersättas med följande:

”m) *rapporteringsperiod*: perioden från den 1 januari fram till och med den 31 december. För resor som påbörjas och avslutas under två olika kalenderår ska berörda uppgifter redovisas under det första berörda kalenderåret.”.
 - (c) Ett nytt led ska läggas till som led p:

”p) *dödvikt*: skillnaden uttryckt i ton mellan ett fartygs displacement i vatten med en relativ densitet av 1 025 kg/m³ vid djupgående på sommarlastlinje och fartygets lättvikt. Med djupgående på sommarlastlinje avses maximalt djupgående på sommarlastlinje enligt den stabilitetsbroschyr som godkänts av myndigheten eller en av myndigheten godkänd organisation.”.
- (2) Artikel 6 ska ändras på följande sätt:
 - (a) Punkt 3 ska ändras på följande sätt:

Led a, b och c ska ersättas med följande:

- ”a) Fartygsuppgifter, inbegripet namn, IMO-identifieringsnummer, typ av fartyg och företags namn.”.
 - ”b) En beskrivning av fartygets motorer och annan utrustning som förbrukar eldningsolja och av typer av eldningsolja.”.
 - ”c) Emissionsfaktorer.”.
 - ii) Led d ska utgå.
 - iii) Led g ska utgå.
 - iv) I led h ska led iii ersättas med följande:
 - ”iii) de förfaranden, ansvarsområden, formler och datakällor som används för att fastställa och registrera timmar under färd,”.
 - v) Led i ska ersättas med följande:
 - ”i) Datakvalitet, inbegripet förfaranden för att upptäcka och åtgärda luckor i uppgifterna.”.
- (3) Artikel 9.1 ska ändras på följande sätt:
- (a) Led e och f ska ersättas med följande:
 - ”e) Timmar under färd.”.
 - ”f) Transporterad last (frivilligt).”.
- (4) Artikel 10 ska ändras på följande sätt:
- (a) Led h ska ersättas med följande:
 - ”h) Timmar under färd, totalt.”.
- (5) Artikel 11 ska ändras på följande sätt:
- (a) Punkt 2 ska ersättas med följande:
 - ”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.”.
 - (b) I punkt 3 a ska ett nytt led läggas till som led xi:
 - ”xi) fartygets dödvikt.”.
- (6) I artikel 21.2 ska led g ersättas med följande:
- ”g) Timmar under färd per år, totalt.”.
- (7) Bilaga II ska ändras i enlighet med bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari året efter det att denna akt träder i kraft. Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den
För Europaparlamentet

Ordförande

För rådet

Ordförande